VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. JANUÁR 12.

AZ EGYÜTTES ÜLÉS NAPIRENDJÉN:

A MÁV 1979. évi eredményei és az 1980. évi terv főbb célkitűzései

Az óév utolsó testületi ülésére, a Vasutasok Szakszervezete elnöksége és a bizalmiküldöttek együttes tanácskozására december 28-án került sor a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében. Ezúttal *Szücs Zoltánnak*, a MÁV vezérigazgatójának két előterjesztését, a MÁV 1979. évi terve várható teljesítésének értékelését és az 1980. évi terv főbb célkitűzéseit, továbbá az 1980. évi bérpolitikai intézkedések tervezetét vitatták meg az együttes ülés részvevői.

A két írásos előterjesztéshez előbb *Maráz Béla*, a tervgazdasági és műszaki fejlesztési, majd *dr. Rimóczi László*, a munkaügyi és szociálpolitikai szakosztály vezetője fűzött szóbeli kiegészítőt.

Mint az az előterjesztésből kitűnik, *a MÁV 1979-ben 290 millió utast és 134 millió tonna árut szállított.* Ezzel a személyszállítási tervét utasfőben 96,7, utaskilométerben 97,9, árutonnában 99,3, tonnakilométerben 100,3 százalékra teljesítette.

Az utasok száma 1978-hoz képest 4,4, míg az utaskilométer-teljesítmény 1,8 százalékkal csökkent. A tonnaterv teljesítésénél a belföldi forgalomban 1,6, az importnál 5,3 százalékos az elmaradás, ugyanakkor az exportnál 5,3, a tranzitnál 5,2 százalékos a túlteljesítés. *A belföldi tonnaterv teljesítését kedvezőtlenül befolyásolta, hogy a vasút az igényeknek nem tudott mindenkor eleget tenni.* Ebben üzemviteli problémák is gyakran közrejátszottak. Így például a rendező pályaudvarok elmaradt technikai színvonala, a külföldi vasutak fogadási nehézségei miatt bekövetkezett torlódás, a rakodások egyenlőtlensége, a vágányzárak nagy száma, továbbá a szervezettségben és a munkafegyelemben jelentkező fogyatékosságok.

A munka termelékenységére jellemző mutatók valamivel kedvezőbbek az 1978. évi eredményeknél. Az egy teljes munkaidőben foglalkoztatott dolgozóra jutó árutonna-kilométer 1,5, az egy órára eső üzemi árutonna-kilométer 2,3, míg az egy főre eső termelési érték 1,2 százalékkal emelkedett.

A MÁV 1979. évi állóeszközfejlesztési tervében — hálózatfejlesztésre, járműbeszerzésre, egyéb állami beruházásra és vállalati beruházásokra — *összesen 9 milliárd 782 millió forint állt rendelkezésre.* Ennek az összegnek teljes felhasználása várható, de a szociális, munkavédelmi és a jóléti fejlesztésekre előirányzott összegnek is a 100 százalékos felhasználásával kell számolni.

A vasút vezetői az 1980. évi tervjavaslat összeállításánál megkülönböztetett figyelmet fordítottak:

— a vasúti személy- és áruszállítási igények kielégítésének biztosítására és a minőségi követelmények fokozására;

— az üzemviteli munka jobb megszervezésére;

— a vasút eszközeivel és berendezéseivel történő hatékonyabb gazdálkodásra;

— az anyaggal és energiával való ésszerű takarékosságra;

— a munkaerő célszerű foglalkoztatásának biztosítására és

— a beruházási, valamint az állóeszköz-fenntartási tevékenység színvonalának emelésére.

A MÁV 1980-ban, az elmúlt évek tendenciájától eltérően, a személyszállítási igények további csökkenésével már nem számol. A szállítandó utasok számát az 1979. évi várható

(Folytatás a 3. oldalon)

December 18-tól újból fogad vonatokat a Nyugati pályaudvar átépített csarnoka

(Tudósítás a 3. oldalon) (Laczkó Ildikó felv.)

A pártkongresszus tiszteletére

Egy utat szabad időben

Újabb felajánlását is teljesítette a veszprémi vontatás Che Guevara brigádja

Augusztus első napjaiban született a többlet-munkafelajánlások *Veszprémben*, a körzeti üzemfőnökségen. Az MSZMP XII. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére kibontakozó munkaversenyhez szocialista brigádvezetői tanácskozáson hangzottak el a csatlakozások.

Ekkor vállalta *Auer János* brigádvezető, a *Che Guevara* brigád nevében, hogy elvégzik egy M 44-es mozdony időszakos revíziós munkáit. A hattagú kollektíva már október 12-én eleget tett vállalt kötelezettségének.

— *Jól jött a vállalásuk* — mondja *Kismihók Róbert* üzemfőnök-helyettes, a vontatási szakszolgálat vezetője. — *Az M 44 073-as számú mozdony revíziós munkájával lerövidítették a vontatójármű forgalomból való kiesését, és egyidejűleg a szerelők e gép helyett másutt végezhették szoros feladataikat.*

— Mint hallottuk, a vállalás teljesítése után a kollektíva újabb feladatokat vállalt?

— *Auer Jancsi a közelmúltban azzal keresett meg, hogy a kongresszus tiszteletére a Che Guevara brigád valamennyi tagja, természetesen ellenszolgáltatás nélkül, vállalna még egy olyan utat, amely nem számítana bele munkaidejükbe* — válaszolta az üzemfőnök-helyettes. — Gondot is okozott az ajánlat, hiszen rendezni kellett a menetlevél- és egyéb adminisztrációs akadályokat. Mozdonyvezetőink eddig hét utat tettek meg bér nélkül. Igaz, ez már több a brigád létszámánál, de a példát látva mások is csatlakoztak a vállaláshoz.

Sikerült az utazó brigád vezetőjével is beszélnünk:

— *Tavaly szerveződtünk át egy 1973-ban alakult nagyobb létszámú brigádból* — mondja Auer János. — *Kollektívánkban négyen vagyunk mozdonyvezetők és ketten mozdonyfelvigyázóként utaznak. Valamennyien középiskolai végzettséggel rendelkezünk. Februárban négyen technikusi minősítőre indulunk Szombathelyre.*

— A Che Guevara brigád tagjai vezetik az egyetlen M 62-es dízel mozdonyt is — mondja ismét Kismihók Róbert. El kell mondani azt is, hogy Veszprémből egyedül ők utaznak a fokozott igénybevételt jelentő CSM rendszerben...

A brigád tavaly a *Ki minek a mestere* helyi és igazgatósági döntőn első, az országos versenyen az ötödik lett. Ebben az esztendőben a szocialista brigádok vetélkedőin tűntek ki. Fűtőházi győzelem után az üzemfőnökségi versenyen október 25-én 2000 forintot kaptak. Az eredmény kihirdetése után *a jutalomból ötszáz forintot gyermekintézmények javára ajánlottak fel. Röviddel ezután a brigád közös pénzéből hatszáz forintot küldtek a Kőszegi MÁV Nevelőotthon lakóinak karácsonyi ajándékozásához.*

Auer János brigádvezető egyébként a vontatás KISZ-alapszervezetének szervező titkára és tagja a Szakszervezetek Veszprém megyei Tanácsának is.

Sz. Jakab István

A gondos felkészülés eredménye:

Zavartalan volt az ünnepi forgalom

Az év végi ünnepi forgalom 75 százaléka általában a fővárosi pályaudvarokon bonyolódik le. Így volt ez az elmúlt év karácsonyán és szilveszterén is, *amikor csaknem félmillió utas indult Budapestről, vagy érkezett a fővárosba.* A budapesti igazgatóság személyszállítási csoportja — számolva a négy, illetve a három napos ünneppel — a négy nagy fejpályaudvar (a Déli, a Keleti, a Nyugati és a józsefvárosi) vezetőivel már jóelőre intézkedési tervet dolgozott ki, és december elején megkezdték az előkészületeket.

A hangosbemondókon rendszeresen hirdették a jegyelővételt. Talán ennek is köszönhető, hogy 1978. hasonló időszakához viszonyítva 30 ezerrel többen váltották meg jegyüket elővételben. Noha novemberben még jó idő volt, a vasút felkészült minden eshetőségre. *Megerősített ügyeletet rendeltek el a központi szolgálat személyszállítási, valamint az épületgondozó és -karbantartó csoportoknál.* Volt is rá szükség, mert az újévre nagy hó esett. Ezért szinte minden takarítógépet munkába kellett állítani.

A forgalom zavartalanságát nagymértékben segítette, hogy ez alkalommal *120-szal több személykocsi állt rendelkezésre, mint 1978-ban.* Ez lehetővé tette, hogy 268 vonattal többet indítsanak, a menetrendben előírtaknál. A szerelvények nyolc-tizenöt kocsival közlekedtek, attól függően, hogy mekkora volt az utasáramlás. Arra is akadt azonban példa a Déliben, hogy Tapolcára az előírt mentesítő vonatot nem indították el energiatakarékossági szempontból, mert nem volt elég utas.

Az ünnepi forgalomban több mint kétszáz vasutas és a tisztképzős hallgatók többletmunkájának is köszönhető, hogy a vasút hibájából egyetlen baleset sem történt. A mozgó információrok és a megfigyelők segítették a gyerekekkel utazókat és az időseket a felszállásnál. Gyakran előfordult, hogy egyik-másik utast figyelmeztetni kellett a balesetveszélyre, vagy visszafogni a mozgó vonatra való felugrástól. *Sajnos mégis előfordult a Keletiben, hogy egy fiatalember a mozgó vonatról leugrott és csonkulásos balesetet szenvedett. Az ünnepi forgalomban ez volt az egyetlen utasbaleset a fővárosi pályaudvarokon.*

Hasznosnak bizonyult az úgynevezett figyelő szolgálat. Ennek köszönhető, hogy számottevő zsúfoltság nem fordult elő, ugyanekkor üresen sem közlekedtek a vonatok. Az erre a posztra beosztott vasutasok éberen figyelték az utasáramlást, következésképpen annyi kocsit toltak az induló vágányokra, amennyi éppen kellett. A korábbiakhoz hasonlóan most is a Budapest—Miskolc—Nyíregyháza vonalon utaznak a legtöbben. Utána a Budapest—Cegléd—Debrecen közötti, majd a budapest—szombathelyi vonalak voltak a legzsúfoltabbak.

A forgalomban helytálló vasutasokon kívül a pénztárosok is sokat dolgoztak: *25 millió forint értékű jegyet adtak el.*

(Séra)

Küzdelem a hóval a Budapest-Nyugati pályaudvaron

Üzemgazdászok tanácskozása

Az év végén a debreceni igazgatóság *Nyíregyházán* adott otthont a vasutas üzemgazdászok országos konferenciájának. A tanácskozás résztvevőit tájékoztatták a vasút elmúlt évi eredményeiről és a tervekről, majd az üzemgazdasági munka számítógépes jövőjéről hallhattak előadást.

Az üzemgazdászok beszámoltak az igazgatóságokon végzett szakmai munkáról, és eddigi tapasztalataikról.

A VOLÁN PÉLDÁJÁRA

Az ünnepek alatt sem szünetelt a rakodás

Az elmúlt év utolsó napjaiban a vasútnál is lelassult az áruszállítás. Ám annak ellenére, hogy december 25-én 6 órától 27-én ugyancsak 6 óráig a közforgalmú helyeken nem volt kötelező a rakodás, néhány állomáson — ha nem is hétköznapi ütemben — de folyamatosan rakták a sürgős szállítmányokat.

A fővárosban például Budapest Duna-part teherpályaudvaron a Volán I. Vállalat 7-es üzemegysége december 24-én 51, 25-én 20, 26-án pedig ugyancsak 20 vegyesáruval érkezett kocsit rakott ki. Ugyanitt az Erőtakarmány Vállalat 24. és 26. között 18 vagonból fuvarozta el az árúját.

Angyalföld állomáson is a Volán Vállalat járt elöl jó példával; a vasutasokkal együttműködve a karácsonyi ünnepekben 80 kocsit ürítettek ki. Ebben az időben a Fővárosi Vízművek szintén kirakta a részére érkezett küldeményeket.

A budapesti igazgatóság területén nagyobb ünnepi munkáról számoltak még be Salgótarjánból. Itt elsősorban a 2-es Volán, a Városgazdálkodási Hivatal és a Kőbányai Sörgyár helyi kirendeltsége mintegy 15 kocsit rakott ki december 24. és 26. között. Székesfehérváron sem állt le az élet. A Dunántúl vasúti kapujában a karácsonyi ünnepekben több vagon fűszért-árut, tejterméket, sőt még zúzottkövet is rakodtak a vállalatok.

S. R.

Társadalmi hozzájárulással

Villanyvilágítású jelzők Pápán

December elejére elkészült *Pápa* állomáson a jelzők villamosüzeműre történő átszerelése. A régi elavult, petróleum világítású jelzőkről való átállás 260 ezer forintba került.

A költség azért volt ilyen alacsony, mert az építkezéshez szükséges 1000 folyóméter kábelárok ásását és befödelését *társadalmi munkában végezték el a pápai vasutasok és az igazgatóság székházában dolgozó szocialista brigádok.* Beruházási munkálatokra nem is kerülhetett volna sor, ha 100 pápai és 60 igazgatósági alkalmazott nem fogott volna ásót, lapátot és csákányt.

Hobbija a filmezés

Fogorvos – kamerával

Első hallásra szerénységnek gondoltuk a visszautasítást. *Dr. Haffner Szabolcsról*, a MÁV győri fogorvosáról fényképfelvételt szerettünk volna készíteni, hogy mellékeljük a kedvenc időtöltéséről és az őt méltán népszerűvé tevő amatőrfilmezésről szóló írásunkhoz.

— *Felesleges a fénykép* — mondta. — *Az amatőrfilmesre nem jellemző a feltűnés. A filmes kis gépével, feltűnésmentesen örökíti meg azokat a pillanatokat, amelyek a hivatásosoknak nem mindig sikerülnek.*

Fotózással kezdte

Mint az amatőrfilmesek többsége, ő is fotózással kezdte. Amikor anyagi helyzete megengedte, áttért a mozgóképekre. Az első Kvarc M felvevőjét 1969-ben, olaszországi útja előtt vásárolta.

— *Vettem hozzá tizenöt tekercs filmet is. Egy részük alig ért valamit, másik felük használhatatlan lett. A kudarc nem keserített el. Szakkönyveket vásároltam, igen sokat, és tanultam.*

Egy év múltán — 1970-ben — az amatőrfilmesek országos fesztiválján az Aranykamera I. díját kapta meg a nagyvázsonyi várról készített filmjéért. Másik díjnyertes filmjének fogadtatása már nem volt zökkenőmentes.

— Győr 700 éves fennállásának tiszteletére filmet készítettem a megyeszékhelyen tapasztalható fonákságokról. *A hétszázát...* című munkám bemutatóján a város egyikmásik vezetője megneheztelt rám. A zsüri fővárosi elnöke ennek ellenére magával vitte a tekercset... Az Amatőrfilmesek Országos Fesztiválján első díjat kaptam érte...

Azóta sok víz lefolyt a vizek városában és a hirtelen jött harag is elmúlt, sőt: *felkarolták az amatőrfilmeseket.* A győri amatőrfilm-stúdiónak, amelynek Haffner doktor is tagja, 15—20 állandó munkatársa van. A megye és a város anyagi segítségének köszönhetően megfelelő helyiségekkel, kamerákkal és különböző nélkülözhetetlen kellékekkel rendelkeznek. Finanszírozzák és támogatják a stúdió amatőrjeinek bel- és külföldi útjait. Mindezt a filmesek magas szintű művészi munkáikkal érdemelték ki. Több esztendeje önálló művészeti ágként az irodalmárok, a szobrászok, a festők és más művészetek képviselői mellett indulhatnak Győr-Sopron megyében minden évben megrendezésre kerülő Felszabadulási pályázaton. Az eredmény: *több első és második helyezés.*

Nemzetközi elismerés

A filmes doktor hazánk tájai mellett bejárta az összes szocialista országot, de megfordult másutt is.

Két hónapja Ausztriában, Veldenben vettem részt az egyik amatőrfilmes kollégámmal egyhetes fesztiválon. A rendezvény felett védnökséget vállalt a Nemzetközi Amatőrfilm Szövetség az UNICA. Az UNICA nevét adta az október közepén városunkban tartott bemutatóhoz is: *e nemzetközi seregszemlén 18 ország 60 díjazott amatőrfilmjét hasonlították össze. Úgy érzem ez — a győri helyszín miatt — stúdiónk munkájának az elismerése volt.*

Dr. Haffner Szabolcs tagja a *Magyar Amatőrfilmesek Országos Ellenőrző Bizottságának.* Eddig csaknem 30 filmet készített. Több értékes alkotását a televízió is sugározta. Filmjeit, és a győri stúdió többi alkotójának munkáit láthatták a vasutasok is. Vetítéseket rendeztek a győri vasutasok Arany János Művelődési Házában és a pályaudvar oktatótermében. A filmes fogorvos több esztendőn keresztül vezette a marxizmus—leninizmus középiskoláját az állomáson.

Kedvenc filmes hobbija mellett — nagyapja nyomdokain haladva — 18 esztendeje kezeli, gyógyítja a vasutasok fogait...

Sz. Jakab István

Díj, díj után

A MÁV győri fogorvosa részt vesz a vasutas rendezvényeken és élénken foglalkoztatja mindaz, ami a vasúton történik.

— *A vasutas-szakszervezet rendezésében kétévenként megrendezésre kerülő munkásportré fesztiválon is részt vettem* — folytatta. — *A szolnoki első fesztiválon a Kútásó című filmemért első díjat kaptam. A második fesztiválon — két év múlva — egy mozdonyvezetőről szóló filmemet különdíjjal jutalmazták.*

Filmre vette egy balesetet szenvedett győri vasutas házépítését is, ahol a szocialista brigádok értékes társadalmi munkát végeztek. Nagy kár, hogy az érintett vasutas tiltakozása miatt a filmet nem mutatták be. Most forgat filmet az osztrák Plasser-géplánc pályaépítő tevékenységéről. A szalagon a hagyományos pályaépítéssel von párhuzamot. A kamera főleg az emberre irányul: amíg a munkás a régi módszernél a fizikai erejét adja, addig az automatizációnál a gépet kiszolgáló monoton emberi kiszolgáltatottságot fedezhetjük fel...

— *Rendező típusú filmes vagyok* — mondja önmagáról dr. Haffner Szabolcs. — *Az amatőrfilmezés művészi igényű, kollektív munkát igényel. Így ezen a fokon olykor már szükség van operatőrre, világosítóra, rendezőre, sőt dramaturgra is.*

KETYKÓ ISTVÁN

Köztetek élek

(Vasutas társaimnak)

Csattogó kerekek gázolnak át szívemen — — —
köztetek élek több mint egy évtizede már
viselem izzadt ingetek
zubbonyomon pörköl, átsüt a nyár.
Ugy élek köztetek elvegyülve mint teátokban a cukor,
levesetekben a só
körben járnak napjaim
s nem veszitek észre,
hogy olykor megáll a mutató...
Csillagporos réten gondotokkal játszom
füttyös hajnalok ölén ébredek
álmaim magammal hordozom
s elzárom mélyen sejtjeimben kialvatlan szemetek.
Arcunkra egyre több borosta nő
földdel takarja sorainkat az idő
könyörtelen rostál bennünket a vég
van jelző, mely időben már vissza nem vehető...
Köztetek élek, mégis rámszóltok
néha a mozdony ablakából
„a költők is fáznak...?" —
s biztattok, hogy gyújtsak be versemmel...
engem nem tör meg az alázat!
Mert alázattal járok köztetek én is
bár féksarut helyeznek elém a Nagy Guritón az évek
álmos reggelek és dolgos nappalok
segítenek abban, hogy továbblépjek
Köztetek élek — kinált ételeitekből eszem,
dugi pálinkátokból iszom
szerelmeim meséit hallgatjátok
és szerelmeitek történeteit hallgatom,
mert egyformák vagyunk mindannyian
kis részei egy nagy gépezetnek
a napok borotva-élén járunk táncot
és megtapsolnak, kik szeretnek...

A GYERMEKÉV JEGYÉBEN

Rajz- és szoborkiállítás óvodások alkotásaiból

Nem mindennapi esemény színhelye volt december 6-án a budapesti vasútigazgatóság kultúrterme. Csaknem *ötszáz gyermekrajz, illetve gyurmából készült állatfigura sorakozott az asztalokon, a körben elhelyezett tablókon.*

Az igazgatóság szakszervezeti és KISZ-bizottsága a nemzetközi gyermekév tiszteletére rendezte ezt a kiállítást, amelyet *Dalos Ede*, a központi szolgálat személyzeti osztályának vezetőhelyettese, a művelődési bizottság társelnöke nyitott meg. A bemutatón az igazgatósági, a rákospalotai és a Benczur utcai óvodák csöppségeinek „alkotásait" állították ki.

A háromévesek csoportjában első lett *Kardiák Orsolya*, második díjat kapott *Ugrai Imre*, a harmadik helyen pedig *Tóth Tamara* végzett.

PÉLDÁS KÖTELESSÉGTUDATTAL

A társadalmi munkák vonzásában...

Negyvenhét évi szolgálat! Kimondani is sok. Hát még ha ezt hatvanévesen mondhatja el valaki magáról, mint *Pozsár András*, a gyomai vasútállomás raktárnoka, a műhelybizottság titkára. De azt is hozzá kell tenni, hogy ezt a majd fél évszázadot két szakmában és három munkahelyen töltötte el, s ebből a vasútra huszonnyolc év esik *egy helyen.*

— *Még három hely sem lett volna, ha rajtam múlik, de mint annyi másban, ebben is a sors játszott közre. Temesvár mellett, egy kis faluban születtem. Apám az oraviczai kesztyűgyárba adott inasnak tizenhárom éves koromban. 1940-ben jöttem át Magyarországra, s egyenesen Pécsre vitt az utam, a Hamerli kesztyűgyárba*— hangzik a vallomás.

Az elhelyezkedés nem okozott gondot, mert kellett a jó szakember, de aztán jött a katonaság, a háború és a hadifogság. Majd ez is véget ért, s 1949-ben már szakszervezeti bérfelelős, később a gyár übtitkára.

— *1951-ben sztahanovista lettem* — folytatja —, *s jutalmul kéthetes beutalót kaptam Hajdúszoboszlóra. Ott ismerkedtem meg a feleségemmel. Amikor összeházasodtunk, én jöttem Gyomára, nem ő Pécsre. Így kezdtem új életet és tanultam új szakmát, vagyis így lett belőlem vasutas.*

Gyomán nem sokkal 1956 után szakszervezeti titkárnak választották. Ettől a tisztségtől csak most több mint húsz év után, a nyugdíjazás miatt vált meg. Tagja volt a járási pártbizottságnak, a Hazafias Népfrontnál tizenöt éve elnökségi tag, illetve *a szakmaközi bizottságnak 1962 óta titkára.* Gyomán azt mondják róla, hogy *„első számú hobbija a társadalmi munka".*

Erről így beszél:

— *Van benne valami igazság, mert engem mindig vonzott a társadalmi munka. Sokszor éltünk nehéz körülmények között, s jól jött volna egy kis mellékes kereset. Mivel azonban így is meg volt az, ami a családnak, a gyerekeknek kellett, fizetség nélkül is elvállaltam, amit tudtam. Estéről estére, meg szombat-vasárnapra is megvolt, hogy hol tevékenykedjem. Valószínűleg azért, mert nem tudok meglenni munka nélkül. Nincs rá más magyarázat.*

Pedig van. Először is az, hogy a szó tetté váljon. Az a szó, amit párt- és szakszervezeti tisztségviselőként hirdet. A politikai elveket a gyakorlatban megvalósítani: az nemcsak feladat, hanem példamutató *kötelesség* is számára.

De mi lesz majd nyugdíjasan?

— *Az szb-titkári funkcióról lemondtam, de mint nyugdíjas, tovább szeretnék dolgozni a szakszervezetben. A népfrontbeli tisztséget is megtartom, hiszen amíg bírom, Gyomáért mindig tenni akarok. A szakmaközi bizottságban is 1980-ban lesznek a választások. Ki tudja, hogy lesz, egy azonban biztos: a társadalmi ellenőrök irányítását továbbra is elvállalom. A fogyasztók érdekképviselete mindig szívügyem volt, az is marad...*

Lesz tehát a jövőben is jócskán társadalmi munkája Pozsár Andrásnak, csak egészség legyen hozzá — ennyi a kívánsága. Ennél persze „többet": *tiszteletet és megbecsülést érdemel.* **Vass Márta**

A SZÁNDÉK NEMES

Szót érteni az emberekkel

Portrévázlat egy kitüntetett szb-titkárról

Móri Lászlót, a ferencvárosi pályafenntartási főnökség szbtitkárát, belső ellenőrét nemrég tüntették ki a *Munka Érdemrend* ezüst fokozatával. Pályafutásáról, munkájáról beszélgettünk a tapasztalt vasutassal.

— *Taksonyban születtem 1928-ban egy bakterházban* — kezdi az emlékezést. — *Már gyermekkoromban is a vasút levegőjét szívtam, ezért akartam vasutas lenni. Anyai és apai nagyapám is vasutas volt. Apám 46 évet dolgozott a MÁV-nál váltókezelőként. Innen ment nyugdíjba, Ferencvárosból, több mint húsz évvel ezelőtt. Hárman voltunk testvérek, de csak belőlem lett vasutas.*

— Milyen beosztásokban dolgozott?

— 1945 áprilisában kezdtem a munkát pályamunkásként, itt, Ferencvárosban. Később sorompóőr lettem, majd anyagkezelő az akkori I-es pályamesteri szakaszon. Három évvel később kerültem ide a főnökségre, az anyagcsoporthoz kezelőnek, majd számadóvá léptem elő. 1957-től én vezettem a csoportot, őt évig. Akkoriban kezdtem tanulni a közgazdasági technikum levelező tagozatán, 1965-ben érettségiztem...

— Társadalmi funkciója szbtitkár. Mikor választották meg először?

— *Az ellenforradalom után. Azóta is élvezem a tagság bizalmát.* Közben hat évig függetlenítve is voltam. 1968-tól ismét társadalmi munkában teszek elget megbízatásomnak. Ekkor neveztek ki belső ellenőrnek is. Ezen a főnökségen mindig olyan gazdasági vezetőkkel dolgoztam együtt, akik munkáskáderekként kerültek az élre. Talán ezzel magyarázható, hogy nem sok nézeteltérésünk volt. Az üzemi demokrácia nálunk nem szólam. Egyetlen cél vezérel bennünket: *a jobb teljesítmények érdekében szót érteni az emberekkel.* És ez eddig még mindig sikerült.

Móri László 23 éve párttag. *A csomóponti pártbizottságnak 1958 óta tagja.* Munkahelyén politikai szemináriumokat vezet. Tavalyelőtt fejezte be a marxista egyetem szakosítóját. Ötven éves volt akkor.

— Jut-e idő kikapcsolódásra, a családra?

— Sohasem voltam annyira elfoglalt, hogy ne szakítottam volna időt a családnak. Szeretem a természetet is. Vasárnaponként gyakran kirándulok az unokákkal, vagy meccsre megyek, szurkolni a helyi csapatnak. Nyáron, hajnalonként mindig kiballagok a kertünk végébe, a Holt-Dunához horgászni. Sok kárászt fogtam már, de néha akad egy-egy szép ponty is...

Mármarosi Pál

Kitüntetés

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa *Baki Károlyt*, a Vasutasok Szakszervezete Budapesti Területi Bizottsága politikai munkatársát, kiemelkedő szakszervezeti tevékenysége elismeréséül, nyugdíjba vonulása alkalmából, a Munka Érdemrend bronz fokozata kitüntetésben részesítette.

A kitüntetést december 22-én *Koszorús Ferenc* főtitkár adta át.

Nyugállományba vonulása alkalmából — több évtizedes közművelődési tevékenységének elismeréseként — a *„Szocialista Kultúráért"* kitüntetésben részesült *Dávid István*, a debreceni állomásfőnökség dolgozója. A kitüntetést a Hajdú-Bihar megyei Tanács művelődési osztályának vezetője adta át.

Dávid István 1945. óta tagja a vasutas-szakszervezetnek, s a felszabadulástól napjainkig mindig szívügyének tekintette a szakszervezeti mozgalommal összefüggő közművelődési tevékenységet. Több mint három évtizede végez a csomóponton propagandistaként, illetve vezető propagandistaként oktató-nevelő munkát. A munkásművelődés segítése, a kultúra terjesztése, valamint a vasutas mozgalmi és műszaki hagyományok ápolása terén is kiemelkedő tevékenységet folytatott.

Véradók ünnepsége

A gyöngyösi kitérőgyártó üzem Vöröskereszt-szervezete decemberben tartotta hagyományos véradó-vérkapó találkozóját. Az ünnepséget *Babróczki Miklósné*, a Vöröskereszt-szervezet titkára nyitotta meg, majd *dr. Bakos József*, a városi kórház orvosa tartott előadást a véradás szerepéről a gyógyászatban. Utána kitüntetések átadására került sor.

Négyen a Kiváló véradó-kitüntetés arany, öten ezüst, heten pedig bronz fokozatát kapták. Az aktivisták közül többen tárgyjutalomban részesültek. Ezután került sor a véradók és vérkapók találkozójára.

Szocialista brigádok vetélkedője Szegeden

A XII. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére indított szellemi vetélkedők kedvező visszhangra találtak a szegedi igazgatóság területén dolgozó szocialista brigádok körében is. A munkahelyi vetélkedőkön 367 brigád 1430 tagja vett részt. A felkészülést a szolgálati helyek művelődési bizottságai, valamint a művelődési intézmények is segítették.

A munkahelyi vetélkedők tíz legjobb brigádja került a vasútigazgatósági döntőbe, amelyet december 19-én tartottak Szegeden, a vasutasok művelődési házában. A közel háromórás versengésben a szentesi *Szamuely* és a békéscsabai *Munkácsy* brigád vivott különösen nagy csatát.

A verseny végeredménye: 1. a szentesi körzeti üzemfőnökség *Szamuely Tibor* (vontatási) szocialista brigádja, 404 ponttal; 2. a békéscsabai körzeti üzemfőnökség *Munkácsy* (kereskedelmi) brigádja, 385 ponttal; 3. a Kiskunhalas állomás *Komarov* brigádja, 382 ponttal.

A verseny győztese képviseli majd a szegedi igazgatóságot a szocialista brigádok II. országos vetélkedőjének döntőjében. Az igazgatósági döntő valamennyi brigádja jutalomban részesült. Ezen kívül a Vasutasok Szakszervezete és a Vezérigazgatóság a négy legeredményesebb munkásbrigádnak — a szentesi építési főnökség *Béke*, a szentesi üzemfőnökség *Szamuely*, a kiskunhalasi pályafenntartási főnökség *Kossuth* és a békéscsabai üzemfőnökség *Kossuth* brigádjának — kétkétezer forintos könyvutalványt adományozott.

G. J.

Döntő Dunakeszin

Ipari főnökségek és üzemek brigádjainak szellemi vetélkedője

A dunakeszi járműjavítóban december 14-én és 17-én tartották a járműjavító üzemek, illetve az ipari főnökségek szocialista brigádjai szellemi vetélkedőjének döntőit. Az elődöntőkön, a helyi vetélkedőkön a járműjavító szakszolgálat brigádjainak 62 százaléka, mintegy nyolcezer dolgozó vett részt. Az építési és pályafenntartási szakszolgálat öt ipari főnökségénél pedig ezren versengtek a helyezésekért.

A szakszolgálati szintű döntőn a járműjavító üzemeket nyolc, a főnökségeket pedig **hat brigád képviselte. A jár**műjavító üzemek brigádjai közül a győzelmet a Landler járműjavító *Fábián Béla* brigádja szerezte meg. Jutalmuk: 3000 forint, és a MÁV vezérigazgatójának 2000 forintos könyvutalványa. A második helyezést a szombathelyi járműjavító *Jubileum '72* brigádja érte el, a harmadik pedig a szolnoki járműjavító *Sallai Imre* brigádja lett.

Az ipari főnökségek brigádjai közül 1. a Gépjavító Üzem, dr. Csanádi György, 2. a Hídépítési Főnökség, Landler Jenő, 3. a gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem Rakéta szocialista brigádja.

December 18-án

Ünnepélyesen átadták a forgalomnak a Nyugati pályaudvar műemlékcsarnokát

Elismerés és köszönet a munkában résztvevőknek

Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója beszédét mondja

Kétévi kemény munkával befejeződött a Nyugati pályaudvar európai rangú műemlék csarnokának felújítása. Átadására, mint ahogy azt lapunk december 15-én megjelent számában már jeleztük, az év végi ünnepi forgalom kezdete előtt, december 18-án került sor.

A csarnok megnyitása alkalmából rendezett ünnepségen megjelent *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Urbán Lajos* államtitkár, *dr. Móró István*, a VI. kerületi pártbizottság első titkára, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet titkára.

A pályaudvar rekonstrukciójáról, a csarnok felújításának befejezéséről *Szücs Zoltán* tájékoztatta a részvevőket. Elmondotta, hogy a csarnok bezárása, 1978. január 9-e óta eltelt két év eseményeiből nehéz lenne bármit is kiemelni, mert szinte minden napra jutott váratlan akadály, amelynek elhárításáért az építőknek keményen meg kellett dolgozni. Bebizonyosodott az is, hogy a kényelmi szempontokat feladva, szervezési és egyeztetési munkával lehet egy időben építeni és üzemeltetni is.

A felújított csarnok megnyitásával a Nyugatiban visszaállt a régi forgalmi rend. Az utasok az aluljárón át kényelmesebben és a korábbinál jóval rövidebb úton közelíthetik meg a vonatokat.

— *A felújítás, javítás, tatarozás tovább folytatódik, de már az utasforgalom jelentősebb zavarása nélkül* — hangsúlyozta a vezérigazgató. — *Azzal is tisztában kell lennünk, hogy a pályaudvar — mint a városkép egyik jellegzetes létesítménye — ma még nem képvisel sem vasútüzemi, sem esztétikai szempontból teljes egészet, ehhez még évek munkája szükséges. Az oldalhajók teljes belső felújítása mellett, e munkálatok nagyrésze kapcsolódik a Marx tér rendezéséhez, illetve a körúti épületek tatarozásához, felújítjuk a Lenin körúti, a Westend udvari homlokzatot, s rendezni fogják a Hámán Kató teret.*

A Nyugati pályaudvari felújítási munkák egyik legfontosabb részének befejezése alkalmából köszönetet mondok a részt vevő munkások, művezetők, mérnökök és a vasúti üzemvitelben dolgozók szorgalmas munkájáért. Kívánom, hogy a jövőben is érjenek el további munkasikereket.

Ezután *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter kitüntetéseket adott át, majd a házigazdák és a meghívott vendégek kíséretében megtekintette a csarnokot és utasaluljárót.

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter és kísérete megtekinti az utascsarnokot

(Laczkó Ildikó felv.)

AZ EGYÜTTES ÜLÉS NAPIRENDJÉN

A vasút idei tervének fontosabb célkitűzései

(Folytatás az 1. oldalról)

érték szintjén 290 millió főben irányozták elő, miután azonban az utazási távolság növekszik, az utaskilométerterv 2,2 százalékos teljesítménynövekedéssel számol. A magán- és vállalati személygépkocsik üzemeltetési költségeinek drágulása miatt a korábban gépkocsit igénybe vevő utasok egy része hivatalos és magán utazásainál fokozottabban a vasutat fogja igénybe venni. A távolsági és nemzetközi forgalom növekedési tendenciája továbbra is megmarad. A szabad szombatok új rendje várhatóan növeli a turisztikai jellegű utazásokkal kapcsolatos igényt.

Továbbra is fontos feladat a személyszállítás minőségi színvonalának növelése, többek között ezt a célt, továbbá a személyszállítás gazdaságosabbá tételét szolgálja a Csehszlovákiából beszerzett nagy számú háromrészes motorvonat üzembe állítása. Nagyobb gondot kell fordítani a menetjegykiadás és ellenőrzés jobb megszervezésére, hogy a vasutat jogosan megillető bevételek beszedése maradéktalanul megtörténjen.

A MÁV 1980. évi tervjavaslatában azt a maximális áruszállítási feladatot irányozta elő, mely kapacitástartalékainak mozgósításával biztosítható. Ezzel az intézkedéssel lehetőséget kívántak adni a korábban közútra átterelődött, de vasúton gazdaságosabban fuvarozható áruk vasútra történő visszaterelésére. Mivel ez automatikusan nem valósulhat meg, a vasút piacfeltáró tevékenységének fokozását igényli. *Ily módon 1980-ban 137 millió árutonna elszállítása szerepel a tervben.* Az összes áruszállításon belül a belföldi forgalom 2,3, az exportforgalom 7,6, a tranzitforgalom 3,9%-os növekedése várható, míg az importforgalom 2,3 százalékkal csökken.

Miután az áruszállítási terv teljesítése csak jelentős erőfeszítésekkel biztosítható, 1980-ban számítani kell a szállításokkal kapcsolatos és vasúton kívüli kedvezőtlen hatások mérséklődésére. *Ezek közül különösen fontos az első negyedévi előszállítások növelése, valamint a munkaszüneti napokon a be- és kirakások fokozása.*

A szállítási feladatok teljesítése érdekében feltétlenül javítani kell az áruszállítással kapcsolatos üzemviteli munkát. Az egy dolgozó teherkocsival teljesítendő évi árutonna-kilométer teljesítménynek 1,9 százalékkal kell növekednie a múlt évi várhatóhoz képest. Ez csak a kocsiforduló idő javításával és a teherkocsik raksúlykapacitásának jobb kihasználásával érhető el. *A szervezési intézkedéseket tehát ebben az irányban kell koncentrálni.* A tehervonati mozdonypark jobb kihasználása érdekében növelni kell a tehervonatok terhelését és a mozdonyok napi hasznos futását. Nagy figyelmet kell fordítani a szállítófelek folyamatos kocsiellátására.

Ebben az évben tovább folytatódik a vasút rekonstrukciója. Változatlanul fontos feladat a villamosítás és a pályakorszerűsítés. Természetesen az eddigiekhez hasonlóan nem szorulhatnak háttérbe a munkavédelmi és szociális beruházások sem.

Az 1980-ra tervezett átlagbérek a teljes munkaidőben foglalkoztatott dolgozóknál 3,9, ezen belül a fizikai dolgozóknál 4,5 százalékkal, míg a nem fizikai dolgozóknál 2,4 százalékkal növekednek az 1979. évi várhatóhoz viszonyítva. A vasút vezetői ebben az évben olyan bérpolitika kialakítását tervezik, amely nagyobb teljesítményekre ösztönöz, így jobban lehetővé válik a differenciálás.

Az elnökség és a bizalmiak együttes ülése megvitatta és elfogadta a két előterjesztést.

Kiskunhalasi helyzetkép

Folytatódik a villamosítás • Két új Bo-Bo, rádióval • Delta lesz a mentesítő • Rejtett tartalék is van • Élenjáró brigádok

Kiskunhalas állomás dolgozóinak évről évre mind nagyobb feladattal kell megbirkózniuk. Az állomás harmadik éve szinte már a teljesítőképessége felett dolgozik.

A kocsik számának emelkedésével azonban nem járt együtt a munkakörülmények változása. A négy irányból befutó vonalak találkozási pontján tíz vágányon bonyolódik le a forgalom. A tízből mindössze hét a vonatfogadó. A biztosítóberendezés is korszerűtlen. A kelebiai oldalon például egy szolgálatban 700 vonóvezetékes váltóállításra van szükség, ami az ott dolgozóktól nagy fizikai erőkifejtést igényel. A feladatokat növeli, hogy az átmenő forgalom igen erős. A vonatok nagy része Kiskunhalason irányt változtat, s a gépek napi vizsgálatára is itt kerül sor. A kényszerű tartózkodás idején a szerelvények elfoglalják az állomási vágányokat, a gépek pedig több órát tartózkodnak a fűtőházban. Zavarja a folyamatos munkát a három pár nemzetközi gyorsvonat rendszeres késése is.

A csomópontra háruló feladatok teljesítéséről, az elért eredményekről és a gondokról beszélgettünk *Szalai Sándor* állomásfőnökkel.

— Az év első tíz hónapjában szállítási tonnatervünket 104,18, a teherkocsik kihasználását 102,07 százalékra, a helyből induló személyszállító vonatok indítását 92 helyett 95,11 százalékra, a tehervonatokét 65,58 százalékra teljesítettük. Elfogadható a kocsitartózkodási idő is. Az idegen kocsik tartózkodását a bázishoz képest kocsinként 10,41 órával csökkentettük. Egyedül a rakodóhelyeket nem tudtuk kellően kiszolgálni. Ennek oka a forgalmi helyzetre vezethető vissza.

— Sajnos, a munka növekedésével az emberek idegi, fizikai terhelése is növekedett — folytatta az állomásfőnök —, ami többször figyelmetlenséggel párosult. Ennek tudható be, hogy 1979-ben több balesetünk volt. Az idegek néha pattanásig feszültek, a hangulat is romlott. Most elsőrendű feladatunk, hogy ebből a helyzetből mielőbb kikerüljünk, s a lehetőségeken belül megfelelő munkakörülményeket biztosítsunk.

— Munkaerőgondok?

— November utolsó két hetében négy váltókezelő hagyott itt bennünket — három felmondott, egyet pedig mi bocsátottunk el. A kilépők egyike 24 évig szolgált, s a legjobb váltókezelőink közé tartozott. Ő a nagy fizikai igénybevétellel indokolta elhatározását. Új munkahelyén nem keres többet, de kisebb a felelőssége. S a kialakult bérezés, amely alig tesz különbséget a kis és nagy állomáson dolgozók között, nem nevezhető ösztönzőnek.

— Jelenleg kocsirendezőkből 10—12, váltókezelőkből 4—5, vonatfékezőből és jegyvizsgálóból 20—20 főt tudnánk alkalmazni. S ha kicsit előre tekintünk, akkor az elkövetkező öt év alatt 85 dolgozónk megy nyugdíjba — az ő pótlásuk is gondot okoz.

Ennek ellenére az állomás dolgozói bizakodóak. Örülnek annak, hogy Kelebiáig befejeződött a villamosítás. Igaz, az átépítés nehezítette munkájukat, s néha zavart is okozott a forgalomban — a nappali tolatások éjszakára tevődtek át —, de a felsővezeték-építőkkel kialakított jó kapcsolat segített: az építéssel járó feladatokat naponta megbeszélték. Így az átépítést fennakadás nélkül végezték.

Jó ütemben épül az állomás új iparvágány-körzete. A mintegy 70 millió forint értékű munkából a vontatóvágány már elkészült, jelenleg a vállalatok területén dolgoznak az építők. Ugyancsak jól halad, az állomás országhatár felőli végén az új deltavágány építése. Ha elkészül, naponta 10—12 vonattal kevesebb lesz a gondjuk.

— Az említett létesítmények átadása, amelyhez idén párosul a 7300-as vonal villamosítása, nagyban könnyíti majd munkánkat — mondja az állomásfőnök. — Ha még a munkaszervezésben is előbbre lépünk, akkor jelentősen gyorsíthatjuk az elegytovábbítást.

A változás máris érzékelhető. Az idén újabb dízel tolatómozdonyt kaptak, s a jelenleg üzemelő két M 44-essel gyorsabb lett a munka, több kocsit tudnak mozgatni. Előny az is, hogy az egyik tolatógép már rádióval van felszerelve.

— Hogyan alakult az állomás áruforgalma?

A választ *Suba László* kereskedelmi állomásfőnök-helyettestől kaptuk:

— Állomásunkról november végéig több mint 60 ezer tonna árut szállítottak el, ugyanakkor 481 ezer tonna áru érkezett, ami 163 ezer tonnával meghaladta az elmúlt évi árubefutást. Az áruk főként irányvonattal érkeztek. Ezek növekedésére jellemző, hogy amíg tavaly összesen 51 irányvonat érkezett Halasra, addig most november végéig 191. Az irányvonatokkal beérkezett kocsik beállítása viszont nem volt folyamatos. Gyakran előfordult, hogy a reggel érkezett árut csak a déli órákban tudtuk beállítani.

Az állomás vezetői a munka értékelésénél hangsúlyozták, hogy a meglevő gondok, problémák ellenére *Kiskunhalas valamennyi dolgozója dicséretes módon dolgozott.* A feladatok teljesítésében különösen *a szocialista brigádok jártak az élen.* Az állomás dolgozóinak több mint 70 százalékát összefogó 23 szocialista brigád közül a *Komarov*, a vonatkísérők *Dobi István* és *Lenin*, valamint a személypénztárosok *Zrínyi Ilona* brigádja a legeredményesebb.

Gellért József

KARÁCSONYI IDILL

a Lövér express bisztrójában

Úgy hozta a sors, hogy az ünnepek előtt kétszer utaztam Győrből Budapestre, a *Lövér Expresszen.* Mindkét alkalommal az Utasellátó vendégeként vacsoráztam.

Első utazás:

Az étkezőkocsiban barátságos volt a hangulat. A szakács a pult mögül kedvesen köszöntötte a vendégeket. Étellel, itallal kínált. Mondhatja most az olvasó, hogy ez csak természetes, hiszen ez a kötelessége. *Mégis szót érdemel az eset, mert a szokásosnál kedvesebb volt az invitálás.* Belépett egy arab utas — kiderült, hogy egyiptomi üzletkötő — és kávét kért, no, meg némi harapnivalót. A szakács — aki segédkezett a felszolgálásban is — *angolul, franciául, németül szólt hozzá.* Az üzletkötő igencsak meglepődött ezen, de még nagyobb volt a meglepetése, amikor a fiatal szakács az újonnan érkezőket szlovák, majd lengyel nyelven is köszöntötte. Az egyiptomi vendég miután elfogyasztott néhány süteményt, felhörpintette a kávéját, elment az első osztályú kocsi fülkéjében hagyott csomagjaihoz, majd néhány perc múlva egy üveg konyakkal tért vissza. Aztán műanyag poharat kért, és mindenkit megkínált, aki a bisztrókocsiban tartózkodott.

Az üzletember talán a távoli országban élő családjára gondolt? Vagy arra, hogy milyen közvetlenek, figyelmesek a magyar pincérek? Nem lehet tudni. *Annyi bizonyos, hogy ezúttal békés, baráti, karácsonyi hangulat lett úrrá vasutason, kiskatonán, újságírón, diáklányon, mindenkin, akik együtt koccintottak.* És ezt a jó hangulatot egy jólfelkészült, több nyelvet beszélő, udvarias szakács váltotta ki.

Második utazás:

Karácsony másnapján ismét találkoztam vele. Megkérdeztem a nevét, *Spanyhel Imrének* hívják. Mint kiderült, a szakmunkásképző elvégzése óta az Utasellátónál dolgozik. Ennek már 16 éve. Többnyire — legalábbis a fő szezonban — nemzetközi gyorsvonatokkal járt. *A nyarat már évek óta Bécsben tölti, a Táncsics hajón.* Az osztrák főváros és a német határ között járnak és természetesen, *Spanyhel Imre* készíti a magyaros finom falatokat. Tizenhárman dolgoznak a hajón, valamennyien az Utasellátó dolgozói.

— Külföldön tanulta meg az udvariasságot?

— *Ilyen az alaptermészetem! Szeretek beszélgetni, általában jókedvű vagyok és nagyképűség nélkül mondom, tudatosan ügyelünk arra, hogy megfelelően képviseljük a vállalatot. És ez az udvariasság — a téli szezonban — itthon is természetes velejárója a munkánknak. Egyébként kollágáim szakszervezeti bizalmija vagyok...*

— Honnan ered az idegen nyelvek ismerete?

— *Rendszeresen tanulom a nyelveket, és szerencsére jó a nyelvérzékem.* Ha például Japánba, Indiába vagy a Föld bármely pontjára csöppennék, biztos, hogy néhány hónap alatt az ottani nyelvet is beszélném társalgási fokon. *Most természetesen a német a legfontosabb, hiszen továbbra is a hajón teljesítek majd szolgálatot.*

A fiatal szakács két gyermek apja. A felesége most tanul trolit vezetni a BKV-nál. A karácsony előtti napokat és az ünnep első napját együtt tölthették, mert a vállalat méltányolta, hogy gyakran van távol a családtól.

(Kőhidi)

Életek közelről

NÁNDI

MOTTÓ: „Legnagyobb cél pedig, itt e földi létben Ember lenni mindég, minden körülményben."

(Arany János)

Sokat játszottunk, utaztunk és sokat beszélgettünk. Kattogtak alattunk a vonatkerekek, futottak a villanypóznák s amíg a többiek a kártyát verték és gyufában játszottak, mi beszélgettünk. Milyen sokat!... Most, hogy írom ezeket a sorokat, azon töprengek, hogy mégis milyen kevés néha a sok. Hajnalban indultunk mindig, a koraival, s ha elkezdte meglopni az év a napot, újra sötét volt, mire leszálltunk a darányi állomáson.

Mosolygó szemek

Játékkal kezdem most is. Szókratészt idézem:

— *Nincs nagyobb bűn, mint másokat vezetni akarni ahhoz való tulajdonság nélkül.*

Nándinak mindig a szeme mosolyog először:

— Nagy bölcs a te görögöd. Ő hívta a filozófiát az égről a földre és ma már úgy tanítják, hogy szobrászként is megérdemelt volna a világnak. De tudod mit? Tegyük a görögöd mellé Arisztotelész szavait: *„Nem az értelmesség jele, hanem a tudatlanságé: nagyobb pontosságot követelni egy olyan területen, mint amilyenre az a terület képes."* Így, a kettő együtt többet mond mind egyik-egyik külön-külön.

A komoly dolgokról éppen úgy tudtunk játékosan beszélgetni, mint a játékosról komolyan. Pál évvel ezelőtt, amikor én még a *Magyar Ifjúságnál* voltam, megkeresett egyszer és azt kérte, segítsek, mert bajban van a legkisebb testvérével. Letett elém egy rakás verset és azt mondta, ezeket a Gyula öccse írta, aki „civilben" jelenleg nem költő, hanem a Kertészeti Egyetem hallgatója, s mivel tudja, hogy költő sok van, jó kertészmérnök pedig sajnálatos módon kevés, tiszta vizet szeretne önteni az öccse poharába. Akkoriban még *Baranyi Feri* volt az ifjúság koszorús költője, aki úgy őrült ezeknek az őszinte mondatoknak, mintha három zsenit talált volna egyszerre. *A történethez annyi tartozik még, hogy Gyulából kitűnő kertészmérnök lett...*

Kisbíró volt az édesapja. Darányban ő dobolta, ő hordta a jó és rossz híreket. A kisbíró apát egy angyali türelmű asszonnyal és hat örökké kenyeret kérő gyerekkel áldotta a sors. A gyerekek úgy jöttek egymás után mint az orgonasípok: *Nándi, Béla, Árpi, Laci, Jenő és Gyula.* Nándi az elsőszülött 1948. szeptember 21-én lett pályamunkás a Darány—Szigetvár vonalon *és öt falu alatt öntözte verejtékkel a talpfák közeit.* Akkor még kukacvirág-erdő pompázott minden őrház környékén. Én már évek óta nem látok sehol az országban, egyetlen bódé előtt sem. Lehet, hogy az igénytelen kukacvirág csak ott és akkor terem, ha a munka verejtéke öntözi?!

A pártmunka emberség is

Két rézkarc és egy Lenin kép van a szobája falán. A tárgyalóasztal két oldalán három-három szék, a sarokban csipketerítős kisasztal és két öreg, de kényelmes fotel. A rézkarcok tájakat ábrázolnak. Itt, ebben a szobában dolgozik, maholnap másfél évtizede *Szabó Nándor*, az MSZMP Pécs városi bizottságának osztályvezetője, aki Nagykanizsától Mohácsig, Dombóvártól Kaposvárig minden pályaőrnek, előmunkásnak és csákánytforgató, munkát szerető vasutasnak a: *Nándi.*

Szinte tálcán kínálkozik a kérdés:

— Gyakran mondasz nemet? Ide hozzád, *már akkor jönnek az emberek, amikor másutt kikosarazták őket, vagy ajtót mutattak nekik, mert jogosnak vélt sérelmük jogtalannak bizonyult.*

— Ez nem ilyen egyszerű. 1979-et írunk és a naptár szerint harmincöt éve felszabadultunk. Ez nemcsak az évek számát tekintve nagy idő. Az emberek leszoktak a könyörgésről és megtanultak utána nézni, menni a dolgaiknak. Én ennek nagyon örülök. *Annak viszont nem, hogy az íróasztaloknál ülő vezetők egy része elfelejtette, hogy kinek köszönheti az íróasztalát, meg a párnás székét.* Természetesen én is mondok nemet. De fehér holló az olyan ember, aki itt ebben a szobában hazugsággal traktál. Az igazi munkásember sohase volt és lesz hazug. Ott van a baj, hogy akikhez mennek először, másodszor, harmadszor vagy talán tizedszer, nem veszik a fáradtságot maguknak, hogy tisztességgel végighallgassák a panaszost. Bezzeg, ha az ő ügyükről van szó!...

Emlékezés régmúlt időkre

— Mire gondolsz konkrétan?

— *Arra, hogy most az űrhajósok meg a rakéták rohanó világában hajlamosak vagyunk arra, hogy mi is mindenben rohanjunk. Természetes dolog, hogy a technika forradalma felgyorsította az életritmust. De ez ne jelentse, nem jelentheti azt, hogy nem érünk rá másokért is élni.*

Először az előmunkás tanfolyamot végezte el, azután a tisztit. A felszabadulás napjától benne él a mozgalomban. Az édesapja dobolta ki a földosztás hírét, ő megírta a cédulákat, a neveket az új mezsgyék frissen faragott cövekeire. Akkor az apját is meg őt is sokan kívánták a pokolba.

— Ma hogyan látod, a fényes szelek időszakát?

— A mi falunk a felszabadulással együtt kapott katolikus papot. A nagygazdáknak, az egykés, vagy maximum két gyerekes reformátusoknak szép temploma és jogi doktorátussal bíró papja volt, aki tartotta a három lépést még a nagygazdákkal szemben is. A falu akkor „alszögből" és „fölszögből" állt. A kis és nagy utcából. Nándiék a határvonalon laktak. A hat gyerek eleve kizárta őket a „Nagy" utcából. Szülőfalunk első katolikus papja *Longauer Imre* plébános nem tartotta a három métert, így aztán mire észbekapott a református pap, nem a misékre, de a vasárnap délutáni énekórákra meg a beszélgetésekre és izzó hangulatú, hangvételű vitákra ide, a katolikus kápolna udvarára jártak az értelmesebb református gyerekek is. Ott is, akkor is hallottam Nándit vitatkozni. *Baka Lacival*, az MSZMP Baranya megyei pártiskolájának mai tanárával együtt faggatták, kérdezték Imre bácsit, akiről velem együtt tudták, hogy a rajta lévő reverendáján kívül semmije sincs, hiszen a katolikus egyházközség a földosztáskor jussolt először a mi falunkban. Nándi nem tudja a titkomat: *én a kommunista újságíró minden halottak napján két szál gyertyát veszek és viszek a pestlőrinci temetőbe. Egyiket a szovjet katonák sírsorának emlékművén, a másikat pedig a pár méterre levő Longauer tisztelendő úr sírján gyújtom meg, aki ugyan elérte a legnagyobbnak számító papi rangot, de végrendelete szerint a fejfáján ez áll: plébános.* Hányunknak mondta ő akkor: Itt van a ti világotok, tanuljatok. És ezt nem szabad, nem lehet elfelejteni. Én enyhe iróniával úgy mondanám szerencsés volt az én falum: mert pártonkívüli kommunista papot kapott.

Először másokon kell segíteni

Komoly, már-már komor, aztán megint a szeme mosolyog először. A válasza tömör és rövid:

— *Mindent nyugodt szívvel vállalok, amit akkor tettem. S ha ma kéne, megtenném ismét, természetesen ma már okosabban, bölcsebben, de ugyanolyan lelkesedéssel.*

Évekig volt nevelőtiszt, aztán személyzeti előadó a nagykanizsai pályafenntartási főnökségen. 1955-ben nevezték ki személyzeti csoportvezetőnek a MÁV Pécsi Igazgatóságán. Egy vasutas lányt, egy forgalmi szolgálattevőt vett feleségül. Darányban a szülői ház nyárikonyhájában lakott a feleségével és két gyerekével. Nem kért és nem vett igénybe protekciót, 1948-tól 1959-ig bejáró volt. *Akkor kapott lakást, Pécs állomás 2/B őrházában*, ami egyetlen szobát és egy konyhát jelentett. Jártam abban a lakásban és emlékszem, hogy a kisebbik gyerek pelenkáinak gőzétől alig láttuk egymást a konyhában. Klári, a felesége zsörtölődött és szemérmesen, szégyenkezve mosolygott.

— *Látja, mi így vagyunk. Nekünk talán csak akkor lesz igazi lakásunk, ha már mindenki kapott. Nándi ilyen volt régen és ilyen ma is, amint látja...*

Gyerekkorom barátja szelíden nézett a feleségére.

— *Mi itt nagyon jól megvagyunk Klárikám. Először azokon kell segíteni, akiknek még ilyen otthonuk sincs. Övék az elsőség. Hogyan nézhetnék az Ő szemükbe, ha én másként élek, mint amit vallok, hiszek és hirdetek. De hidd el, egyszer majd nekünk is lesz fürdőszobánk és kedvedre pancsikolhatsz.*

Még nem elég...

Munkája mellett 1957-től 1965-ig a pécsi igazgatóság KISZ-bizottságának titkára volt. Munkájáért lett „Érdemes Vasutas", négyszeres Kiváló Dolgozó és ezért kapott KISZ Érdemérmet. 1965 január 31-én az MSZMP Pécs városi bizottsága „kölcsönkérte" a vasúttól, *így lett hivatásos pártmunkás.* Nappali tagozaton végezte el az MSZMP Politikai Főiskolát. A munkásőrség alakulásától kifejtett és végzett tevékenységéért a *„Haza Szolgálatáért Érdemérem"* arany fokozatát kapta. Amikor itt tartunk (tiltakozott a kitüntetések számbavétele ellen) talán csak úgy magának mondja:

— Dolgozunk, hisz ezért élünk. S ha valaki nem úgy teszi ezt, hogy öröme teljen benne, vagy nem harcol azért, hogy úgy dolgozhasson, az nem közénk való...

Két szenvedélye van: bélyegeket és régi pénzeket gyűjt. *József Attilán* kívül örök *Ady* rajongó. *Illyés Gyula* Szekszárd felé című versét úgy szereti, mint a legbecsesebb bélyegét. Mondja is a sorokat: *(Kis vonat megy nagy domboldalon;) terhes kicsi nő a vonaton.../ Jár szemem a kedves kis anyán / s azt gondolom: itt megy a hazám... /* A mindennapi, hétköznapi pártmunka során is gyakran használja a hajdai baktergyerek, a tragikusan korán eltávozott Váci Mihály sorait: */ Nem elég jóra vágyni: / a jót akarni kell! / És nem elég akarni: / de tenni, tenni kell! / A jó szándék kevés! / Több kell: — az értelem! / Mit ér a hűvös ész?! / Több kell: — az érzelem! / Ám nemcsak holmi érzés, / de seb és szenvedély, / keresni, hogy miért élj, / szeress, szenvedj, remélj! /*

Játszunk, együtt mondjuk a nyírségi baktergyerek örök érvényű szavait. Amikor a vers végére érünk sokáig hallgatunk, aztán Nándi szólal meg:

— *Mi mindent köszönhet a mi hazánk a vasútnak...*

Németh Sándor

Mellékvágányon (3)

Ami több figyelmet érdemelne...

A ferencvárosi pályaudvart övező ipartelepek többségét *Gubacs-rendező* szolgálja ki.

— Milyen a vasutasok kapcsolata a fuvaroztatókkal? — kérdezem *Falusi Géza* állomásfőnök-helyettestől, aki — bár nem éppen fiatal ember — naphosszat a rendezőt járja, vagyis többet van a vágányok rengetegében, mint az irodájában.

— *Megvagyunk egymással, inkább jól, mint rosszul* — szól félig tréfásan. Aztán hangnemet vált, s így folytatja: — *Égető létszámgondjaink ellenére is igyekszünk eleget tenni a partnerek igényeinek, feltéve, ha azok nem túl magasak. A grafikonos kiszolgálási rendet betartjuk, s az ezt mérő mutatószámunk* — amit ugyan nem versenytényező, hiszen csak állomási szinten értékelik — *jónak minősíthető.*

Telefon nélkül?

— Komplex brigádszerződések?

— Voltak és vannak is ilyenek köztünk és a jelentősebb partnerek között. Csakhogy mit várjunk ettől, ha *a legalapvetőbb vállalásunkat, amely szerint a felajánláshoz igényelt kocsikat idejében kiállítjuk, képtelenek vagyunk teljesíteni. A központi kocsiintézés ugyanis előbbre való parancs...*

— Más nehézségek?

— *Ne is kérdezze! Semmilyen megbízható adatunk nincs például arról, hogy esetenként milyen kocsik vannak a gyári iparvágányokon. Úgyszintén arról sem, hogy mikor hány kocsinak kellene azokra kimenni vagy azokról bejönni.* A tolatószemélyzet képtelen arra, hogy a forgalmi tevékenységek közben még kocsifelírással is foglalkozzon. Kivihetetlen az is, hogy kiürült kocsikat jegyzékkel adják vissza, amelynek alapján legalább egyeztethetnénk bizonyos adatokat. *Még városi telefonunk sincs!* Bizony, azok voltak a szép idők, amikor itt, Gubacson is folyamatos raktárnoki szolgálat volt...

— Az idegen kocsikkal is ez a helyzet?

— Lényegében igen, azzal a különbséggel, hogy azokra megkülönböztetett figyelmet fordítunk. Újabban előre megkapjuk róluk a jelzést, *szám szerint és rendeltetési helyük pontos meghatározásával.* Az iparvágányokról kihúzott idegen kocsikat pedig egy-másfél órán belül egy tagban beadjuk a Keleti- vagy a Nyugati-rendezőnek, a továbbítás iránya szerint. Korábban volt egy olyan kísérlet, hogy egyenesen az irányvágányokra sorozzuk ezeket a kocsikat. Így egyszerűbb is volt, csakhogy gyakran az lett az eredmény, hogy *a továbbításra kijelölt vonat elment, a kocsik meg itt maradtak, túlsúly, illetve túltengely miatt.*

— *Mi lenne mégis a megoldás?*

— *Erről már 1972-ben készült egy belsőellenőri jelentés* — ésszerű javaslatokkal — *de a vasútnál az ilyesmire ki figyel oda? Azóta nem is kaptunk rá érdemi választ sehonnan* — legyint Falusi Géza.

Fogásra várva

Hogy kívülről nézve milyen a vasút, arról a Marhavásártéri MÁV-kirendeltségen *Guth Sándor*, a Húsipari Vállalat Mester utcai exporttelepének a vezetője beszélt, egy délelőtt, amikor is az óra negyed 10-et mutatott.

— *Itt a példa, tessék!* — kiáltotta az órára pislantva. — *Fél 9-re itt kellett volna lennie a második fogásnak a Nyugati-rendezőből, és még sehol semmi. Ha nincs meg a normális kiszolgálási ütem, annak mindig csak kapkodás a vége.* Ilyenkor jönnek aztán a vasutasok, hogy *„drága Sanyi bátyám, közbejött ez meg az, húzzatok bele egy kicsit"!* Engem persze — villan egy huncut mosoly a száján — nem lehet megfőzni. Kivéve, ha a *záhonyi* élőszállítmányról van szó. Az ugyanis más: *Annak, ha törik-szakad, mennie kell, percnyi pontosan.* Tudják ezt az én fiaim is — huszonketten vannak a brigádban —, így még be sem tolták egészen a szerelvényt, már *kezelik* is a vagonokat...

— Az a kifejezés, hogy „kezelik", azt jelenti, hogy nem itt rakodnak?

— Lényegében ezt. Rakodunk persze itt is, de Ferencváros tulajdonképpen olyan szelep, amelyet csak akkor nyitunk meg, ha valahol az országban dugulás van. Többnyire Baranyában meg a szegedieknél fordul elő, hogy késve ad a vasút az élőknek kocsikat... Máskülönben az előre meghatározott diszpozíció szerint folyik a rakodás mindenütt, mondjuk Zalaszentgróton vagy Dabason, aztán irány egyenesen Ferencvárosba. *Mi itt átvizsgáljuk a küldeményt minőségi és állategészségügyi szempontból, etetünk, itatunk, az útközben esetleg elhullott állatok tetemeit eltávolítjuk, illetve a selejtes marhákat pótoljuk. A sertéseket nem egészítjük ki, mivel a falka nem fogad be „újonc"-ot...* Van persze az érkező küldemények között helyi leadás is, ezenkívül *itt rakunk nyugati exportot.* A minap küldtünk például egy vagon lovat az olaszoknak, ám *mindez csak a záhonyi élőküldemények után következik...*

— Kocsiálláspénz?

— Még mit nem? — kérdez vissza Guth Sándor háborgást színlelve. — *Öt éve egyetlen vasat se fizettünk ezen a címen a vasútnak. Megírhatja: mi valóban szállításra használjuk a vagonokat, nem pedig tárolásra, mint mások teszik.*

Több mint üzlet

A telepvezető megemlítette azt is, hogy a MÁV kereskedelmi dolgozóival kötött *komplex-szerződés* értelmében a húsiparlak brigádja vállalta bármiféle, az állomáson átmenő élőszállítmány átrakását, ha azt a kocsik műszaki állapota (meghibásodása) indokolja. Erre munkaidőn túl is készek. Ezzel szemben *kifogásolják a hozzájuk beállított vagonok elhanyagoltságát.*

— *Az ajtók nehezen járnak, az ablakok szinte lehúzhatatlanok, a csúszósínek — zsaluk olajozatlanok stb. Mindez azért se mellékes* — fejtegeti Guth Sándor —, *mert az élő állatok vasúti szállításának reneszánszához érkeztünk, tekintettel a közismert energiaválságra. De történjen a világban bármi, nekünk az a legfontosabb, hogy a friss hús időre ott legyen a moszkvai vagy a leningrádi munkásasztalán, mert így kívánja a becsület.* Amikor mi 1975-ben bajban voltunk, mert a Közös Piac lemondta a tagállamaiba irányuló hússzállítmányokat, szovjet barátaink átvették azokat tőlünk, mégpedig *valutáért.* Van, aki azt mondja erre, hogy *„biznisz iz biznisz"*, én meg azt mondom, hogy *az internacionalizmus az internacionalizmus...*

— Maga agitátor is? — csipkelődöm.

— No, ezt eltalálta — szólt közbe *Szántó Lászlóné*, a vasúti kirendeltség vezetője. — Hát még ha azt is hallaná, amikor Sanyi bácsi kisszemináriumot tart nekünk...

De nincs idő a további beszélgetésre, mert *Kovács Lászlóné* raktárnok lép be az ajtón, és jelenti, hogy *megjött a második fogás.*

(Folytatjuk.)

Mármarosi Pál

Apa és két fia

A vasút megszállottjai

LÁTOGATÁS A PÖSTYÉNI CSALÁD OTTHONÁBAN

Pöstyéni György mozdonyvezető. A nagyobbik fia a szerencsi üzemfőnökség műszaki vezetője. S mivel az édesapja is itt teljesít szolgálatot, a fiú a papának is fölöttese. A 25 éves ifjú ember tehát „dirigál" a nyugdíjhoz közeledő apának.

Sátoraljaújhelyen lakik ez a vasutas család. Ha valaki a Pöstyéniék szépen berendezett lakásába lép, hamarosan rájön, hogy ennek a családnak nemcsak kenyere a vasút, hanem hivatása is. A lakást díszítő festmények között mozdonyokról készült bekeretezett fényképek is függnek. Az egyik vitrinben mozdonymodellek sorakoznak.

NYAKIG OLAJOSAN

— *A férjem és a két fiam megszállottjai a hivatásuknak* — mondja Pöstyéniné. — *Az este is jön haza Gyurikám nyakig kormosan, olajosan, akárcsak szolgálatból az apja, pedig a „főnök úr" első osztályon is utazhatna. Ő inkább a mozdonyon érzi jól magát.* Néhány hete a Zsoltikám volt itthon, aki Győrött, a közlekedési főiskola gépészeti karán tanul. Délután a barátjával együtt elővették a kisvasutat, lehasaltak a szőnyegre — és mint két gyerek — játszottak a síneken futó vagonokkal.

— *Ahelyett, hogy a lányokhoz járnának* — szól közbe nevetve a papa.

— A legkisebbik — a főiskolás Zsolt — túl fog tenni a bátyján is — folytatja a mama. — Amikor Rostockban jártak, Gyuri elküldte őt a szállásról, hogy hozzon reggelit. Dél felé jött vissza. A mozdonyokat nézegette a vasútállomáson.

A papa leemel a könyvespolcról egy vaskos kötetet, amelyben megtalálhatók a világ össze mozdonyainak fényképei, műszaki leírásai. A szerző: *dr. Kubinszki Mihály.* A könyvet Ausztriában adták ki. Zsolt megszerezte, méghozzá a Sopronban élő szerző dedikációjával.

Mi a véleménye az „öreg" Pöstyéni Györgynek a hivatásáról?

— *Én 1945-ben kezdtem a vasúti szolgálatot* — meséli. *A mozdonyok iránti vonzódásom gyermekkoromban kezdődött. Nagybátyám hires masiniszta volt a miskolci fűtőházfőnökségen, az apám meg itt, Újhelyben mozdonylakatos. A polgári iskola után én is lakatosnak mentem, majd hamarosan megnősültem.*

— Megkaptam, amit akartam — szól közbe nevetve a felesége. — Harminc éve vagyok „ébresztőóra". Én még mindig izgulok, amikor szolgálatban van, mert a vasúti pályán ezernyi veszedelem leskelődik. Előfordult már, hogy még a moziban sem ülhettem nyugodtan mellette, mert onnan is kihívták nemegyszer, menni kellett szolgálatba. *Hát ilyen egy mozdonyvezető feleségének az élete.*

— Megbánta?

— *Nem panaszként mondom ezt* — mosolyog a férjére Éva asszony. — *Nem cserélnék én senkivel!*

Brigádvetélkedő Szombathelyen

A vasutas szocialista brigádok II. országos vetélkedőjének területi döntőjét december 18-án rendezték Szombathelyen. A kétszáz brigádból 14 került a döntőbe, ahol szakmai, politikai, munkavédelmi, kulturális, sport és a brigádmozgalommal kapcsolatos kérdésekre kellett megfelelni.

Az első helyen a Veszprémi Körzeti Üzemfőnökség mozdonyvezetőkből álló *Che Guevara* brigád végzett. Második az igazgatóság *Alkotmány*, harmadik a biztosítóberendezési fenntartási főnökség *Juhász Gyula* brigádja lett.

Szilveszter hajnalán

— Nagyítót is hoztam hozzá, így jobban látja, mit eszik (Kesztyüs Ferenc rajza)

Elkészült a ház

A közelmúltban beszámoltunk arról, hogy a celldömölki építési főnökség dolgozói a szakszervezeti bizottság irányításával miképpen segítik egy cigánycsalád házépítését. *Kolompár Sándor*, a család feje, aki több mint húsz esztendeje dolgozik megszakítás nélkül a vasúton, tizenkéttagú családjával szoba, konyhás házában élt.

A szűknek bizonyult lakást még két szobával „toldották" meg és komfortosították. Az építkezés szervezését, irányítását, valamint a pénzügyekben való eligazodást koordinálták a főnökség vezetői. A munkatársak részt vettek a falak felhúzásánál, a tetőszerkezet felrakásánál, valamint a szakipari munkálatoknál.

Az építési hatóság még a múlt év végén megadta a lakhatási engedélyt. Igaz, az épület külső vakolása és más egyéb munkák a tavaszra maradtak, *de a népes cigánycsalád a karácsonyi ünnepeket már a társadalmi összefogás segítségével tágassá vált otthonában tölthette.*

KITÉRŐK

Ha kell, beáll fűtőnek, csakhogy mozdonyon utazhasson

Kutrovics Zoltán nem híres ember. Alacsony, törékeny; kisfiúnak nézném, ha nem tudnám, hogy 11 éves lánya van. Megfontoltan beszél, sokat próbált. Életének utóbbi 10 éve alatt ugyancsak kijutott a gondból. A gépóriásokkal, irdatlan vasakkal könnyen boldogult. Erejét nem ez tette próbára...

Nevelőapja nyomdokában

— *1947-ben születtem, nevelőapám mozdonyvezető* — mondja. — *Az Oregnek is köszönhetem, hogy soha nem akartam más lenni, mint mozdonyvezető.* 1962-ben felvettek járműlakatos iparitanulónak. Tizenketten kezdtünk, ma már csak hárman vagyunk vasutasok. Két évig voltam mozdonylakatos, majd két évig fűtő. Az első mozdonnyal a 326 061-essel két hétig tolattam Szombathely állomáson. *„Magántitkár" voltam.* A titkárságról a régiek még tudják, hogy fűtőt jelent.

Első utamon Sopronba mentünk. 324-esen tüzeltem; kéthetes fűtői múlttal nem lett volna szabad elküldeni ilyen távra. Tudta ezt a felvigyázó is. Szombathelyen úgy vártak, mint a messiást. Ha késünk, őt büntették volna meg. Nagyon össze kellett szedni magam, hogy rendesen érkezzünk. Akkor, de azóta se szidott senki. Egy kivétel volt: egy „idegennek" lapátoltam, a rossz gép miatt engem mocskolt állandóan, a vonatszemélyzet majdnem agyoncsapta. Régen volt... Az összes fakezűnek tüzeltem. Irja inkább azt, hogy erőskezű. Erőskezűek, cibálják a gépet. *Van olyan, aki ha 100 évig utazik is, nem tanul meg bánni a mozdonnyal.*

A gőzmozdonyvezetői vizsga után minden előlről kezdődött a tartalékon. Ott kellett a legtöbbet dolgozni, becsülete mégsem volt sok, ma sincs. Igyekszik is mindenki menekülni onnan. *Első önálló útjaimon Kőszegre, Rumba jártam.* Talán 70-ben volt az a nagy tél? Alig láttunk. Amikor megjöttünk, azt mondtam: elég. A főnök válasza az volt: *aki meg tudott jönni Kőszegről, annak el kell menni Rumba is. Elmentünk.*

1968-ban megnősült. A kislánya kétoldali csipőficammal született, hordták orvostól orvosig. Rendbejött, mindent tud, fut, ugrik, nem engedi, hogy betegként kezeljék. Ezt a szívósságot, akarást tőle örökölte. Folytatja, ismét önmagáról: *1973-ban egy úton megfázott, kórház lett a vége, gyógyszerek marékszámra. Erős fájdalmai voltak, de nagyobb bajnak tartotta, hogy szédült, gyakran elesett.* Nem engedték utazni. Ekkor született a fia. A felesége gyesen, ő 11 forintos órabérrel megint lakatos lett. Mindennek tetejébe: a kisfiú asztmás, a felesége súlyos beteg volt. Abban, hogy mégegyszer mozdonyra ülhet, talán csak maga hitt.

Betegen is dolgozni akart

A főorvosnő biztatott: keressünk valami nyugodt helyet, ahol nem kell emelni, hajolni. En? Semmi esetre. Dolgozni akartam. 1978-ig voltam lakatos. Mindenből a legnehezebbet, koszosabbat vállaltam, csakazértis. Nem akartam, hogy lássák: *beteg vagyok.* Nem akartam, hogy a kenyeremet más keresse meg. Vissza akartam menni utazni, nagyon akartam. Többször is kértem — nem engedték. 1978-ban újra bizottság elé kerültem... *engedélyezték, hogy megint utazzak.* Sikerült! Mi lett volna, ha megint elutasítanak? Nagy harc. Anyám sokszor mondta: *ilyen makacs embert a föld még nem hordott a hátán.*

A 376, 375, 275, 520-as mozdonyok után másfél éve 424 sorozatú gépeken utazom. „Fekve" még egyszer sem maradtam, szeretem a gépet jól megvizsgálni indulás előtt, de menetközben is megérzem, hol a baj, egyszerre odanyulok. *Az összes mozdonyvezető közül talán én voltam legtöbbet a műhelyben, ott mindennel találkoztam, a mozdonyt tetejétől az aljáig ismerem.* Előfordult, hogy amikor megérkeztem, a fűtőházban nem volt éppen lakatos, aki a gépet megjavítsa. Megcsináltam, *mert és meg tudom csinálni.*

— Az Öreggel gyakran találkozunk, valamikor — felügyelet alatt — utaztam is vele. Legutóbb Répcelakon futottunk össze. Ő Szergejjel volt, én meg titkárként egyengettem ott a kocsikat.

— Ismét titkárként? — kérdezem, mert arra gondolok, hogy aki ilyen sokáig várt arra, hogy megint mozdonyvezető lehessen, az többször nem fog mást csinálni. Nem így van.

— A fűtőhiány már 71-ben jelentkezett, a mozdonyvezetők többsége tiltakozott, nem akartak tűzelni. Nekem nem kellett könyörögni, igaz, én se könyörgök senkinek. *Tudom, hogy sok olyan öreg tüzel betegen, akinél százszor egészségesebbek már rég könnyebb helyet találtak.* Épp elegen vannak nélkülem is, akik csak arra a gépre, útra akarnak menni, ahol többet és könnyebben lehet keresni. *Vállaltam a tüzelést. Ismerem az igazgatóság összes vonalát, engem mindenhova el lehet küldeni, mint az Öreget, bár Ő már más elbánást érdemelne...* Utazom M62-esen második emberként, szenes, pakurás mozdonyon mozdonyvezetőként, ha kell tüzelek. Nem csak pakurás mozdonyon, az nem tudomány! Néha nagyon elfáradok, voltam már havonta 247 órát is távol, *de nem tudom az életemet mozdony nélkül elképzelni.* A feleségem nem rajong ezért, de a havi 6 ezer forintnak ő is örül. Kell a pénz, saját lakást szeretnénk. (Volt szocialista brigádvezető, KISZ-titkár, erről nagy szeretettel beszél. Most a Savaria brigád tagja.)

Szakértelme átlagon felüli

Holnap Répceszentgyörgyre megyek, a nevelőintézetbe. A brigádunk vállalta, hogy az ott kiállított régi mozdonyt helyrehozza. Sok munka lesz vele!

Kun József vontatási főnök szerint szakértelme átlagon felüli, szorgalma példamutató: — *Lakatos korában figyeltem fel rá. Nem állt meg egész nap, mindkét vállán egy-egy féktuskó betéttel, katonás tempóval jött-ment, nem ácsorgott, mint a csoportjából többen.*

Kiváló dolgozó, 1977 óta párttag. Szabadidejében sokat olvas, szép könyvtára van. Boldog és elégedett ember, teljesült élete nagy vágya: *megint mozdonyvezető.*

Szilágyi Tibor

A GŐZÖSNEK LELKE VAN

— Biztosan így igaz — bólogatok, s közben az jár az eszemben, hogy rendszerető gondoskodása, okos nevelése nélkül bizonyára a két fiú sem tanulhatott volna. Közben Gyuri bácsi visszaveszi a szót, és arról a három évtizedről mesél, amit a vasút szolgálatába töltött.

— Dízelt is vezethetne, mégis a gőzmozdonyra kérte magát. Miért? — kérdezem.

— *Mert a gőzmozdonyt szoktam meg. Annak „lelke" van, mint az embernek. Nehéz ezt megmagyarázni. A Szerencs—Újhelyi vonalon még jó darabig csak gőzmozdonyok járnak. A 424-es masinámmal néha több, mint kétezer tonnás vonatot viszek.*

— A főnökével megértik-e egymást?

— A Gyurkával? — mosolyog a papa —, hát vele „befaragtam", mert a diploma megszerzése után ő is erre a vontatási főnökségre kérte magát. Így aztán én nem igen nyithatom úgy ki a számat, mint régebben, mert a kollégák mindjárt azt mondják: *könnyen beszél, a fia a főnök...*

— No, de itthon azért csak a papa „dirigál"?

— Az én Gyurim — mondja a mama — itthon is vezető emberhez méltóan viselkedik. Nem iszik, nem dohányzik, csak a szakkönyveket bújja. A minap is jött haza a férjem a kis háztáji szőlőnkből, és kérte, hogy töltsek neki egy pohár hideg bort, mert nagyon szomjas.

A BAJ HAMAR JÖN

— *Már csak a csapból, mama, mert a papa két óra múlva szolgálatba megy* — szólt közbe a főnök-fiam.

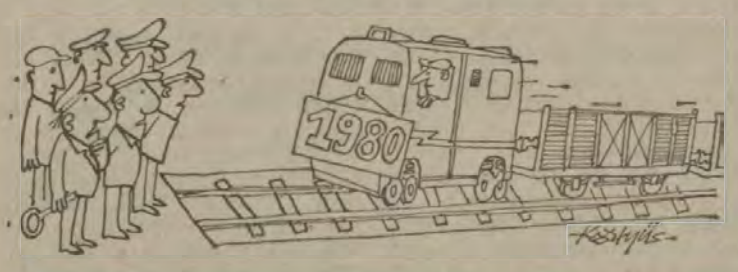
Sajnos józanul is történhet baj, mint ahogy már történt is három alkalommal Pöstyéni Györggyel.

— *Borsodnádaskáról hoztunk éjjel egy személyvonatot Miskolcra* — emlékezik az eseményre a mozdonyvezető. — *Edelényben alánk váltottak. Hét kocsi ment a hármasra, a mozdony és két kocsi a kettesre. Amikor dőlt a gép, arra sem volt idő, hogy ugorjak. Egy másik alkalommal Sajóecseg állomásról gurult elénk a nyílt pályára négy, mészkővel rakott kocsi.* De erről nem szívesen beszélek. Azt a vonalat, ahol most járok, évtizedek óta ismerem. Lehet sűrű köd, vagy sötét éjszaka, én tudom merre járunk, mikor következik egy útátjáró vagy jelző.

Pöstyéni György mozdonyvezető négy év múlva már nyugdíjba mehetne, de ő nem akar. Fekete haja még nem őszül. Hatalmas tenyere — amit a beléje iyódott olajtól soha sem lehet tisztára sikálni — még határozottan markolja a gőzszabályzó karját.

Dávid József

Mit hoz nekünk ez a vonat?



(Kesztyüs Ferenc rajza)

A LAKKOZÁS NEM SEGÍT

Ahogy egy munkásvonat utasai látják

Népes utazóközönség várakozik Budapest-Zuglló megállóhely peronján a Monorig közlekedő 2636-os személyvonatra. Ezzel térnek haza naponta családjukhoz a monori járás községeibe. Helyesebben csak utaznának vele, mert a vonat az utóbbi hetekben már többször kimaradt.

December 4-én az eredeti indulási időt (16 óra 56 perc) már húsz perccel túlléptük, mire a bemondó közölte: *„Bizonytalan ideig késik a monori helyi vonat. A késésért szíves elnézést kérünk".* Kénytelen-kelletlen végig kellett hallgatnunk az utasok jogos megjegyzéseit.

— Na, ez már megint kimarad! De akkor *miért nem mondja be őszintén, hogy csak a következő járattal mehetünk tovább?* Megértjük, ha köd van, és késnek néhány percet, de hogy most már rendszeresen kimarad, ez bizony túlzás. S egyáltalán *minek a menetrend?* — mondja beszélgetőpartnerének egy üllői bácsi.

— Nézd, a tanácstag beszámolóját is azért tetettük este hatra, hogy a munkaidő se rövidüljön, de oda is érjünk időben. Most már megint elkések. Csak azt tudnám, hogy a TV *„Megkérdezzük a minisztert"* című műsorához honnan vették azokat a lakkozott menetrendszerűségi adatokat. Ezen a vonalon az a ritkább eset, ha valamelyik vonat pontosan indul vagy érkezik — teszi hozzá pilisi ismerőse.

Odébb a kártyázók nyomdafestéket nem tűrő hangon folytatják a bácsika mondatait. „Dicsérik" a vasutat, de nem az a célunk, hogy mindezt felsoroljuk. Csupán az illetékesekhez továbbítjuk a legtárgyilagosabb utasok kérését:

— *Tegyék pontosabbá, megbízhatóbbá a munkásvonatok közlekedését!*

(orosz)

Munkánk ereje

Arról lehet tűnődni, hogy a nyolcvanas évek most kezdődtek-e el, vagy csak a következő szilveszteren köszönnek ránk — az viszont nem képezhet vitát, hogy az idén, már ma másként kell dolgoznunk, mint tavaly. Új évet kezdtünk — ekként a sztereotíp tény, de nekünk most újszerű évet kell élnünk-alkotnunk-formálnunk. Mert: *megváltozott — és félő, hogy számunkra a közeli esztendőkben is előnytelenül változik — az a közeg, amelytől nem idegeníthetjük el magunkat.* A világgazdaság ellentmondásoktól sem mentes, munkálkodásunkra ható közege. Fogyatékosságaink törvényszerűen felnagyítódnak, s csak erényeink érvényre juttatásával kerülhetünk ismét egyensúlyba, léphetünk előbbre.

Az elmúlt esztendő végén mondhatni egy ország vált értő közgazdásszá. Ha részfolyamatok lényege nem mindenki előtt világos is, ha a szabályozórendszer fejezeteiben nehéz is eligazodnunk — a párt és a kormány következetes politikája most is hatásosnak bizonyult. E következetesség pedig — több mint két évtizedes gyakorlatunk van benne — a kendőzetlenül őszinte beszéd. Az MSZMP Központi Bizottságának december 6-i ülésén elfogadott közleményében olvashattuk: *„A népgazdasági egyensúly javításának alapvető feltétele, hogy a termelés növekedése nagyobb hatékonysággal valósuljon meg... Javítani kell a munkaerő-gazdálkodást és biztosítani a gazdaságos termeléshez szükséges munkaerőt... Az életszínvonal megőrzésének elengedhetetlen feltétele, hogy a termelés hatékonysága fokozódjék. A bérek ösztönözzenek a jobb munkára, szorosabban kapcsolódjanak a teljesítményekhez, a gazdálkodó szervek eredményeihez..."*

Az évzárás hagyományaihoz tartozik az országgyűlés vitája a következő esztendő költségvetéséről. Ilyenkor fogalmazódnak meg a célok, s körvonalazódnak a lehetőségek; ekkor vonják meg a mögöttünk levő tizenkét hónap mérlegét, szűrik le a tapasztalatokat. Nos, igaztalanok lennénk, ha csak a „kell" oldaláról szemlélnénk. Hiszen már a téli ülésszak bevezetőjében elhangzott — *Faluvégi Lajos* pénzügyminiszter mondotta —, hogy *„Az 1979-es év gazdaságpolitikai célját sikerült megvalósítanunk: az előző évben bekövetkezett romlás után megkezdődött a gazdasági egyensúly helyreállításának a folyamata".* Megkezdődött, és ez reményre jogosít. Ugyanakkor: „Céljaink megvalósulását megnehezítette, hogy a termelés mind az iparban, mind a mezőgazdaságban kisebb, a külkereskedelmi árveszteség pedig nagyobb volt az előirányzottnál, a termelés hatékonyságának és szerkezetének javulása elmaradt a szükségestől".

Miért kapott mindez széles nyilvánosságot (hiszen aki a gép mellett áll, mozdonyt vezet, vagy éppen a szolgáltatás más területén dolgozik, aligha változtathatja meg a termelési szerkezetet, s legfeljebb a minőség javításával enyhítheti a külkereskedelem árveszteségét)? Éppen mert szocialista társadalmunk érett, erős és megkívánja a nyílt szót. *Szemléletváltozásra, új módszerekre van szükség az irányításban is — akárcsak a végrehajtásban.* Hiszen azt is lépten-nyomon tapasztaljuk, mily sok múlik rajtunk. Igyekezetünkön, akarásunkon — fegyelmünkön.

A fegyelemre — a munkavállalói, az állampolgári fegyelemre — mind nagyobb szükség lesz az idén, s a nyolcvanas évek későbbi esztendeiben. *Most például a követelmények fokozódnak, miközben az életszínvonal alig emelkedik.* Azért kell az eddigieknél keményebben dolgoznunk, hogy védeni tudjuk azt, amit — bizony korábban gyakran kemény munkával — elértünk. Hozzátehetjük: nem minden ország reménykedik abban, hogy a kusza nemzetközi helyzet, az államhatárokon átcsapó infláció, az energia- és egyéb válságok idején polgárainak életszínvonala ne romolna.

Ha számottevő energiatartalékunk nincs is, ha úgy tűnik is, a munkaerő fogytán — mégis van tartalékunk. S éppen a munkaerőben: *munkánk erejében.* Tartalékunk az a józanság, amellyel realitásnak fogadjuk el mindazt, ami realitás, s rendelkezünk a jobbítás képességével. Ami házunk táját illeti: *a vasút sajátos helyzetben van.* A Központi Bizottság közleménye kimondta: *„A vasúti áruszállítás az átlagosnál gyorsabban bővüljön"*, s ezt erősíti meg a népgazdaság 1980. évi terve is. „A vasúti közlekedés tervezett fejlesztése eredményeképpen a hálózat teljesítőképessége és a forgalom biztonsága tovább javul. A korszerű vontatás aránya eléri a 95 százalékot" — olvashatjuk. S éppen mert átfogó intézkedésekre került-kerül sor, remélhetjük: *a korábbi kedvezőtlen fluktuációt egészséges munkaerő-áramlás váltja fel.* Lesz olyan üzem, amely csökkenti a létszámát, s ennek hatására talán a vasút foglalkoztatási gondjai is enyhülnek.

Fontos év az 1980-as, az ötödik ötéves tervidőszak befejező esztendeje, amikor is megalapozzuk gazdaságfejlesztésünk hatodik ötéves programját. Jó iránytű lesz ehhez a márciusi, országos hatású esemény — *az MSZMP XII. kongresszusa.* A további teendőink — immár valóban a nyolcvanas évekre — akkor még konkrétabban fogalmazódnak meg. S feltehetőleg az is: *az egyensúly megteremtése, a további fejlődés valós alapokon nyugszik.* Ez az alap harmincöt esztendőnk — hellyel-közzel fiaskóktól sem mentes — építőmunkája. Azok a társadalmi, gazdasági eredmények, amelyekre — gondjaink-zökkenőink ellenére is — okkal hivatkozhatunk.

F. T.

Év vége Hegyeshalomban

December huszadikán toppantunk be Hegyeshalom állomás főnökének irodájába.

— A mai nappal teljesítettük ez évi, egy millió kétszázezer tonnás belföldi szállítási tervünket — újságolta *Orosházi Ferenc*, állomásfőnök. — Az előirányzatot lényegesen túlszárnyalhattuk volna, ha a legnagyobb belföldi szállítónk a helyi Kavicsbánya Vállalat az év hátralevő részére a partnerek rendelésének hiánya miatt nem szünteti meg a kavicsbányászást.

— *Hogyan alakul a tranzitforgalom?* — érdeklődtünk tovább.

— Az átmenő forgalom hasonló lesz a tavalyihoz. Arányait tekintve — ha kis mértékben is —, de nő a kivitt áruk mennyisége.

— *Hogyan készültek az ünnepekre?*

— Ellentétben más pályaudvarokkal, bennünket kevésbé érint a személyszállítás. Igyekeztünk az állomáson tisztításra váró szerelvényeket megfelelő állapotban közlekedtetni. Az ünnepekben egy tolatómozdonnyal kevesebbel láttuk el napi feladatainkat.

„Ha segíteni kell, szóljanak és megyünk”

A kivitelezők és a vasutasok összefogásával határidőre elkészült a veszprémi szociális épület

Veszprém állomás, illetve a körzeti üzemfőnökség dolgozói is számba vették az elmúlt év kiemelkedő eseményeit. Közülük a legemlékezetesebb időszaknak tartják az új szociális helyiségek építésének „hajrá”-ját.

— Az október 16-i koordinációs értekezleten *Biri Sándor* igazgatóhelyettes feltette a nagy kérdést — mondja *Babarczy Árpád*, a pártvezetőség titkára —: *„Át tudjuk-e adni az épületet november 7-re, vagy várjunk-e vele még néhány hetet?”*

Az ezt követő rövid csendet *Kiss Imre*, a kivitelező celldömölki építési főnökség főépítésvezetője törte meg azzal, hogy építészeti szempontból reális lehetőségei vannak az átadásnak.

Újra csend lett...

— Ekkor jutott eszembe — folytatja az emlékezést Babarczy Árpád —, hogy szinte valamennyi szocialista brigádértekezleten elhangzott: *„Ha valamiben kell segíteni, szóljanak és megyünk...”* Felálltam tehát és ezt mondtam: *„Elvtársak, a csomópont kommunistái, az üzemfőnökség szocialista brigádjai és dolgozói nevében vállaljuk, hogy a kivitelezők munkája után maradó feladatokat elvégezzük, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 62. évfordulóján dolgozóink birtokba vehessék a létesítményt.”*

Ha akkor kívülálló, idegen látta az épület állapotát, bizonyára mosolyogva megcsóválta a fejét. A vasutasok között nem volt kérkedő. Mindenki egyet akart: *átadni az épületet november 7-re.* Tíz alvállalkozó egymásra épült munkáját kellett koordinálni a hátralevő három hétre. Ezek után következhetett a vasutasokat igénybe vevő véghajrá. Takarítani kellett, az épület helyiségei legalább öt felmosást igényeltek, ablakokat kellett tisztítani, utakat építeni és parkosítani. Az épület üres volt, hátra volt tehát a berendezések, felszerelések betelepítése és felszerelése is.

— *Büszkén elmondhatjuk, nem volt hiány munkáskézben. Üzemfőnökségünk 37 szocialista brigádjának példáját követték a többi segíteni akarók* — szólt közbe *Horváth Béla* szb-titkár. — *Várpalotáról például négy brigád jelentkezett. Jöttek kollektívák Tarjánpusztáról, Pannonhalmáról, Veszprémvarsányból, Hajmáskérről, Papkesziből és természetesen Veszprémből is.* A legnagyobb gondot végül már csak a társadalmi munkák egyeztetése okozta, s október 27-én következett el a munka dandárja. Ekkor közel 150 vasutas négy vagon berendezést rakott ki, hordott fel és helyezett el az épületben.

— Felejthetetlen volt az a nap, október utolsó szombatja — veszi át a szót *Kismihók Róbert*, az üzemfőnök műszaki helyettese. — Jó volt nézni, hogy az emberek az üzemfőnökség valamennyi vezetőjével, műszakiakkal és adminisztratív munkakört betöltőkkel együtt milyen szívesen „trógerolták” a bútorokat.

Az ülések, értekezletek is kurták voltak ezekben a napokban. Babarczy Árpád erről a következőket mondja:

— *A csomóponton négy pártalapszervezet október végén tartotta soron következő taggyűlését. A mondanivalók rövidre fogása után mindenki kézbe vette a felmosóvödröt, a rongyot, a söprűt, lapátot és ment takarítani...*

De mit is kaptak Veszprém és a környék vasutasai ezért a szorgoskodásukért? Egy H alakú modern épületben minden igényt kielégítő szociális ellátottságot. *A harmincmillió forintba került létesítményhez száz vasutas befogadására alkalmas munkásszállás, laktanya és vendégszoba tartozik.* A legújabb főzési technológiával felszerelt üzemi konyhán háromszáz adag ebédet főzhetnek. Az étkezdében egyszerre akár hatvanan fogyaszthatják el ebédjüket. Az öltöző és a fürdőrendszer kialakításánál figyelembe vették, hogy a vasutasok ruhája fokozott igénybevételnek van kitéve, tehát az öltözés, tisztálkodás több fázisú. A munkásszállások ételtárolókat és hűtőszekrényeket kaptak, s emeletenként van társalgó, benne televízió.

Az épületben helyet kap egy háromezer-ötszáz kötetes könyvtár és kialakítanak egy helyiséget orvosi vizsgálatok elvégzésére. Így akiknek kisebb problémájuk van — például receptet akarnak felíratni — nem kell a városban levő üzemorvosi rendelőt felkeresni. Tervezik, hogy az épület udvarán egy kézilabda- és egy kispályás futballpályát építenek az idén.

Sz. Jakab István

FELHÍVÁS

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola *(Győr, Ságvári E. u. 3. 9026)* Közlekedésépítési Intézete az 1972—76. között vasútépítési és pályafenntartási szakon végzett üzemmérnökök részére 1980. I. negyedévi kezdéssel vasútépítési és pályafenntartási üzemmérnök *továbbképző tanfolyamot* indít.

A tanfolyam célja a régebben végzett üzemmérnökök szakmai ismereteinek bővítése, különös tekintettel a legújabb tervezési elvekre, építési és fenntartási technológiákra és munkáltató gépekre.

A tanfolyam tervezett időtartama 10 hónap — 9x3 előadásnap a tanulmányi időszakokhoz igazodva —. A továbbképző tanfolyamot végzettek — a tanfolyam sikeres elvégzése esetén — igazolást kapnak. *A tanfolyam önköltséges, az 1 főre eső összeg 3450 forint, amelyet két részletben kell befizetni.*

A tanfolyam csak kellő számú jelentkezés esetén indul. A jelentkezéseket január végéig levélben, a fent közölt címre kell megküldeni.

STÍLUSOS FOTEL

— A főnök így is kifejezésre akarja juttatni takarékossági szándékát

(Kesztyüs Ferenc rajza)

A balesetek megelőzését szolgálja

Alkoholszondás ellenőrzés a terézvárosi pft. főnökségnél

A MÁV Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség vezetése — a szakaszmérnökök, vonalkezelők, főpályamesterek, illetve a munkavédelmi ügyintéző bevonásával — a múlt év végén, novembertől kezdve több alkoholszondás ellenőrzést tartottak dolgozóik körében a *budapest—ceglédi*, illetve *budapest—lajosmizsei* vonalon. Az ellenőrzést indokolttá tette, hogy nemcsak a főnökség területén, hanem országszerte is szaporodtak a munkaközbeni italozások.

Bár a főnökség baleseti statisztikája az elmúlt évhez viszonyítva kedvezően alakult és a bekövetkezett baleseteknél sehol sem volt kimutatható az alkoholos állapot, mégsem lehetnek nyugodtak a vezetők, miután a szondavizsgálatok többször pozitív eredményt mutattak. Így került sor azután egy komplex ellenőrzési sorozatra, amely kiterjedt a munkás csapatokra, azok vezetőire, a vonalgondozókra, sorompókezelőkre.

Harmincnégy ellenőrzött személy közül kilencnél volt megállapítható, hogy munka közben, vagy közvetlenül a munka megkezdése előtt szeszesitalt fogyasztott. Általános tapasztalat, hogy az ittas dolgozók az italozás tényét tagadták. Rendszerint „az előző nap” délutánján, illetve estén elfogyasztott italra hivatkoztak. Védekezésüket nem lehetett elfogadni, *hiszen az ÁBEO érvényben levő előírása szerint munkakezdés előtt 6 órával tilos mindennemű szeszesital fogyasztása*, illetve a dolgozóknak munkára jelentkeznie mindenkor kipihenten és józanul kell. Ezek a dolgozók azonban a munka megkezdésekor is ittas ember benyomását keltették.

Az utasítások ellen vétő dolgozókkal szemben szigorúan kellett eljárni. *Az ilyen dolgozó azonnal abba hagyta a munkát, bevonult állomáshelyére. A napja igazolatlannak számított, ezenfelül havi prémiumának megvonásáról a főnökség vezetője gondoskodott.* Akadt olyan dolgozó is, akit már harmadszor talált alkoholos állapotban az ellenőrző bizottság. Ellene fegyelmi eljárás indult, amely azonnali hatályú elbocsátással végződött.

A vizsgálat pozitív értékelést adott a sorompókezelőkről. Az ő körükben ugyanis nem fordult elő ittasság az ellenőrzés időszakában. Ez önmagában is jelentős tény, miután ez a munkakör különösképpen igényli a megfontolt utasításszerű munkát.

Pál Imre

CIKKÜNK NYOMÁN

Jogos kritikára soronkívüli intézkedés

Lapunk 1979. november 17-i számában *„A mellékhelyiség nem mellékes ügy”* címmel cikk jelent meg a békéscsabai utasváró férfi WC-jének elhanyagolt állapotáról. A cikkre *Valkó Pál*, az üzemfőnökség vezetője az alábbi választ küldte:

„A cikkben leírtakat megvizsgáltuk, és megállapítottuk, hogy azok a valósággnak megfelelnek. Megjegyezni kívánjuk azonban, hogy a WC állapotát még a cikk megjelenése előtt — soros üzemszemlén — *már megvizsgáltuk, s a feladatokat ügyrend szerint meghatároztuk. Előrelépés azért nem történt, mert a helyiség szellőzőberendezésének szerelése folyamatban van. Beépítésével egyidejűleg terveztük a karbantartási és festési munkálatok elvégzését is.*

Mivel a szellőző berendezés még nem érkezett meg, a MÁV épületfenntartó részlegétől kapott tájékoztatás szerint a szükséges fenntartási munkálatokat a közeljövőben soron kívül elvégzik.

Sajnos, olyan tapasztalataink is vannak, hogy az utazóközönség egy része jelentős rongálást idéz elő a részükre megnyitott helyiségekben. Ez az oka a fülkék ajtajain levő zárak eltűnésének, megrongálásának, az oldalfalakon levő különféle firkálásoknak és egyéb szennyeződéseknek. Megállapítható továbbá *a kellő felügyelet hiánya is*, melyre a megfelelő intézkedést megtettük.

PIPÁK ÉS SZIVAROK

A tavalyi zsebnaptáram szilvakék, a — már zsebemben levő — idei almazöld. Színét tekintve az 1980-as reménykeltő tehát; bízhatom abban, hogy az idén mindaz megvalósul, amit kerek egy esztendeje a következő 12 hónapra terveztem. Sokéves szokásom, hogy egy-egy teendőmet letudva kipipálom a naptárból: *elintéztetett.* Ha az úgy közmegelégedésemre ért véget, jókedvű piros golyóstollamat használom — ha viszont igyekezetem kudarcba torkollott, a pipa színe fekete.

Tallózok az 1979-es szilvakék naptárban, és mind határozottabban úgy tűnik: *a piros meg a fekete kiegyenlítik egymást.* Vagyis — miként az életben mindig — volt jó is, rossz is. Példának vegyük mindjárt a januárt; az első munkanapi előjegyzése: Povács elvtárs — Magas Hivatal — felkeresni. Az esztendő jól kezdődött: *Povács elvtárs a helyén volt, személyesen fogadott — piros pipa...* Ezután fekete pipa következett. Povács elvtárs nem intézte el azt, amit e napra írt, miután 1978-ban sem teljesítette. Egy jó — egy rossz, sportnyelven: *döntetlen.*

Február 14-én, szerdán, két feladatot róttam ki magamra. Az első, hogy adjam meg Dorogi barátomnak a kölcsönkért ötvenest: *piros pipa.* A másik, hogy vigyem vissza a szervizbe a javításra egyszer már beadott magnetofonomat: *fekete pipa.* Az a parányi alkatrész, amely fillérekbe kerülne, ha volna, hónapok óta hiánycikk. Március 8: nagyon szép nap — Nemzetközi Nőnap, a pipa mégis fekete, és ha jól emlékszem én voltam vörös, miközben nem láttam a pipától. Gondoltam: e szép nap alkalmával meglepem a feleségem (ez illik) és megajándékozom Veruskát (ez természetes). A feleségemnek illatos, szép virágcsokrot, Veruskának pedig hetekkel előre a virágnál lényegesen kisebb, mondhatnám jelentéktelen nyakláncot rendeltem. Reggel a feleségem sugárzó arccal fogadott: *„nem kell tovább titkolóznod, ideadhatod, tudom, mit rendeltél nekem, a szomszédok láttak a boltban!”.* Ugye, nem akármilyen férjecskéd van neked? ! — mondtam nagy büszkén, majd átnyújtottam a szép, illatos csokrétát. *„Tünemény vagy — ugrott nyakamba a nejem —, még virágot is kapok, nemcsak nyakláncot...”*

Április bolond hónap, mit várhattam volna 27-től, péntektől, amely ráadásul Arisztid meg Zita napja is? Alkalmas nap arra, hogy meghívjam vendégségbe Percegiéket, hirhedten fukar kollégámat és feleségét. Nem vágytam a társaságukra, de Percegi olyasmiről tudott, amit én nem tudtam, de tudni szerettem volna... gondoltam: *fehér asztal mellett elviselhetőbb.* (A kezdet fekete pipa.) Néhány perccel Percegiék jelzett érkezése előtt úgy csapódott be az előszobám ajtaja, hogy én kívül voltam, a kulcs viszont belül. A zárban. (Fekete pipa.) Fekete...: lenne, ha az ötödik emeletre időközben felgyaloglő Percegipárral — a lift hála istennek rossz volt — jobb híján nem mentünk volna át a közeli kisvendéglőbe. De mert a pénztárcám is a lakásban maradt, a pacalpörköltöt, majd az azt követő túróscsuszát és a fél liternyi kadarkát a skót szivar: Percegi fizette. Piros, piros, piros, háromszor is piros pipát a naptáramba!

Május a tavasz, a szerelem gyönyörű hava, 23-án szerdán — Dezső napja — kora hajnalban csörepedés: *délig szerelem a vízcsapot, majd délután csak a beázott mennyezet festési költségeinek megelőlegezésével tudom leszerelni az alattam lakó — és engem bicsakkal fenyegető — Borissza lakótársat.* Piros pipa: estére megérkeznek a szerelők, akik jegyzőkönyvileg megállapítják, hogy a munka elvégeztetett. Pecsét, dátum, aláírás... Én végeztem el, én írhatom alá! Júniusban, 5-én — Fatime napján — ha jól emlékszem, még az ég is ragyogott. Az egyik között-ben autoszifonpatronra bukkantam, az egyik maszeknál a hiányzó magnóalkatrészre, ráadásul levél érkezett a Magas Hivatalból: *amennyiben 48 órán belül még egy, 20 forintos okmánybélyeggel ellátott hivatalos kimutatást eljuttatok Povács elvtárshoz, az öreg szivar soron kívül fölülvizsgálja a kérelmemet. Piros-piros pipa!*

Milyen különös — a szombatra eső július 21-e (Dánielnap) kizárólag fekete pipákkal kedvetlenített. A fodrásznál közölték velem, hogy a legutóbbi hajvágás óta tucatnyi hajszálam fehéredett meg. Emiatt eszembe jutott valamennyi bosszúságom, amely az év első felében hozzásegített egykor bozontos fejékem őszüléséhez, s e gondolattól még tovább őszültem. Augusztus 8: *piros pipás nap, megkaptam a balatoni beutalómat.* Augusztus 11: zuhogó esőben érkeztünk meg Balatonkishelyre, ahol kishíján fakutyázni lehetett. A télies időjárás augusztus 22-ig, hazaindulásunk napjáig tartott, 23-án Pesten ismét kánikula fogadott. Fekete pipák.

Szeptember 25: *Töhötöm.* Tiszteletemet töhötöm az ismert jógázónál — piros pipa. A csaknem kétméteres férfiú a lakásán fogadott, elmélyült lótusz-ülésben. Félórai magábaszállás után szóba elegyedett velem, és hogy meggyőzően bizonyítsa a jóga lélektisztító hatását, néhány gyakorlatra engem is megtanított. Először összecsomózta a lábam, majd a jobb karomat a csomón keresztülhúzva a bal fülemhez kötözte. *„Most homoritson szerkesztőkém — kiáltott rám —, és másra se gondoljon, mint hogy ilyen boldog még nem volt!”...* Délután el kellett volna mennem a Nagy Világutazóhoz, aki csupán egyetlen napot töltött Magyarországon, és kizárólag nekem ígért nyilatkozatot, de elkéstem a megbeszélésről — fekete pipa! —, mert órákba telt, amíg jógázó barátom segítségével nagy nehezen kibogóztuk a lábam.

Október 31: *vendégül látom Percegit egy vendéglőben.* Farkas-napja: szerda. A farkas-étvágyú Percegitől tudom meg, hogy másnaptól — november 1-től — csökkentik az éttermi árakat, mivelhogy ama júniusban túlontúl megdrágították. Ennek örömére — az én számlámra még októberi áron! — bekebelez még egy somlói galuskát. November 1: Marianna. Mariannával mennék az olcsóbbított étterembe névnapot köszönteni — átalakítás miatt zárva. „Sebaj” — így a szép Marianna, mától olcsóbbak az éttermi árak, *mehetünk a Hiltonba. Nem is került ezer forintba a vacsora — csak nyolcszázötvenbe...*

Végül december 7 (Ambrus), lapzárta. Átnyújtom szerkesztőmnek a „Pipák és szivarok” című írást (végre kész, piros pipa!), elolvassa, rámnéz, majd megjegyzi: „öregem, volt jobb is ...”

Hát ilyen pipás év volt az 1979-es. Az 1980-as biztosan jobb lesz: *városszerte nem kaptam a golyóstollamba fekete betétet!*

F. T.

VASUTAS DOLGOZÓK
HOZZÁTARTOZÓIT, BARÁTAIT,
ISMERŐSEIT VÁRJUK

felvételre

a Cegléd—Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas és Kiskunfélegyháza—Szeged vasútvonalak villamosítási munkáira, kiskunfélegyházi telephellyel:

- VILLANYSZERELŐKET
- VASIPARI SZAKMUNKÁSOKAT
- TEHERGÉPKOCSI-VEZETŐKET
- DARUSGÉPKOCSI-VEZETŐKET
- NEHÉZGÉPKEZELŐKET

Jelentkezés személyesen vagy levélben:
MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség
1106 Budapest X., Jászberényi út 42523/2. hrsz.
vagy Kiskunfélegyháza vasútállomáson levő építésvezetőségen.

A közlekedési szakszervezetek nemzetközi szövetségének 30 éve

Ünnepélyes külsőségek között került sor Budapesten az adminisztratív bizottság 31. ülésére

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége megalakulásának 30. évfordulója alkalmából ünnepi ülést rendeztek Budapesten. Az ülésre december 19-én került sor a SZOT-székház tanácstermében.

Az ülést, melyen megjelent *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Földvári Aladár*, a SZOT elnöke és *Timmer József*, a SZOT titkára, *Jean Brun*, a szövetség elnöke nyitotta meg. Üdvözölte az ünnepség magyar és külföldi vendégeit, majd átadta a szót *Földvári Aladárnak*, aki, miután tolmácsolta a magyar szakszervezetek üdvözletét, hosszan méltatta a szövetség tevékenységét. Ezután *Debkumar Ganguli*, a nemzetközi szövetség főtitkára mondott ünnepi beszédet.

Az ünnepség után *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter fogadást adott a részvevőknek a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében.

Másnap, december 20-án huszonkilenc ország közlekedési szakszervezete 54 képviselőjének részvételével kezdődött meg az adminisztratív bizottság 31. ülése.

Jean Brun elnök megnyitó szavai után *Koszorús Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkára, a Nemzetközi Szövetség Vasutas Ágazati Bizottságának elnöke üdvözölte a tanácskozás részvevőit. Az ülés jelentőségéről szólva elmondotta: *alapvető cél, hogy az öt világrész közlekedési és szállítási szakszervezeteinek képviselői gyümölcsöző vita keretében, egymás tapasztalataira építve, kialakítsák a transznacionális vállalatok elleni harc leghatékonyabb módszereit, és felemeljék szavukat egy koordinált és demokratikus közlekedéspolitikáért.*

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter és Koszorús Ferenc, Debkumar Ganguli főtitkárral beszélget a miniszteri fogadáson

rencia határozatainak. Az elmúlt évek eseményei tanúsítják a közlekedési dolgozók kérlelhetetlen harcát a fenyegető munkanélküliség ellen, a jobb élet- és munkakörülmények megteremtéséért, a közlekedéspolitika demokratikus átalakításáért.

A felszólalók rámutattak arra, hogy a közlekedés és szállítás terén dolgozó emberek számos problémája nem csupán a kapitalizmus gazdasági válságának a következménye, hanem a tőkés országok közlekedéspolitikájáé is, amely a magánfuvarozók érdekeinek kedvez, de mindenekelőtt a közlekedési és szállítási monopóliumok és transznacionális vállalatok érdekeit szolgálja.

Sem a burzsoá állam, sem pedig a monopoltőke nem veszi figyelembe saját közlekedéspolitikájának társadalmi vonatkozásait. Ez súlyos konfliktusokhoz vezet mind a munkában, mind pedig a társadalom életében. A fejlődő országok lemaradása teljesen nyilvánvaló a közlekedés területén. Ennek legfőbb oka a transznacionális vállalatok neokolonialista kizsákmányolásában található meg.

A küldöttek hangot adtak annak a véleményüknek, hogy az egyes országokban kialakítandó *demokratikus közlekedéspolitikának nem a konkurrenciaharcon, hanem az egyes közlekedési ágak harmonikus fejlesztésén kell alapulnia*, amely dolgozói számára biztosítja: a képzettségnek megfelelő foglalkoztatást; a munkaidő és a nehéz fizikai munka folyamatos csökkentését; a munka biztonságát; a munka környezetének és feltételeinek javítását; a szakmai képzés és továbbképzés lehetőségét; a társadalombiztosítási szolgáltatások és az egészségügyi ellátás javítását; a szakmai képzettségnek megfelelő bérezést; a szakszervezeti jogok érvényesülését és a dolgozók vezetésbe történő bevonását minden szinten.

Az adminisztratív bizottság tagjai hangsúlyozták: támogatják a fejlődő országok szakszervezeteinek erőfeszítéseit és harcát, hogy gazdaságfejlesztésük nem kapitalista útjának támogatásával elkerülhessék a transznacionális vállalatok kizsákmányolását és érvényre jusson egy új világgazdasági rend kialakítására vonatkozó követelésük.

Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára, az ágazati bizottság elnöke üdvözli a tanácskozás résztvevőit

(Laczkó Ildikó felv.)

Az üdvözlő szavak elhangzása után *Debkumar Ganguli*, a nemzetközi szövetség főtitkára szóbeli kiegészítésben hívta fel a figyelmet a transznacionális vállalatok negatív hatásait elemző írásban előterjesztett dokumentum egyes fejezeteire.

A kétnapos tanácskozás alatt huszonheten mondták el véleményüket a témával kapcsolatban. Többek között hozzászólt: *Borisz Averianov*, a Szakszervezeti Világszövetség főtitkárhelyettese, *Nyikolaj Kovaljev*, a Szovjet Vasutas Szakszervezet elnöke, *Bachir Al Charif*, az Arab Közlekedési Szakszervezetek főtitkára, *Ray Buckton*, az Angol Vasutas Szakszervezet (ASLEF) főtitkára, *Duan Luong*, a Vietnami Közlekedési Szakszervezet főtitkára és több, szocialista és fejlődő ország közlekedési szakszervezetének képviselője.

A hozzászólók részleteiben is megvitatták az előterjesztéseket és kifejezésre juttatták, hogy az abban foglalt megállapítások és következtetések helytállóak, s a végzett munka megfelel az 1977-ben, Moszkvában megtartott VII. Nemzetközi Szakmai Konferencia határozatainak.

Kambodzsa ünnepén

Szolidaritási nagygyűlés az Északi Járműjavítóban

Egy évvel ezelőtt, 1979. január 7-én új fejezet kezdődött Kambodzsa népének történetében. A kegyetlen megpróbáltatások évtizedei után ekkor döntötte meg a kambodzsai nép a népi egységfront vezetésével a népirtó *Pol Pot, Ieng Sary-klikk uralmát*. A Békevilágtanács 1980. január 7-ét a kambodzsai néppel vállalt szolidaritás napjának nyilvánította és szolidaritási akciók kezdeményezésére hívta fel a világ békeszerető erőit.

Az Országos Béketanács, a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége, a Magyar Szolidaritási Bizottság és az Északi Járműjavító Üzem csatlakozott a felhíváshoz és az évforduló alkalmából január 7-én munkásszolidaritási nagygyűlést rendeztek Kőbányán, az Északi Járműjavító Üzemének műhelycsarnokában.

A nagygyűlés mintegy kétezer résztvevőjét — köztük *Harmati Sándort*, a Magyar Szolidaritási Bizottság elnökét, *To Tuongot*, a Vietnami Szocialista Köztársaság budapesti nagykövetségének másodtitkárát, *dr. Kovács Bélát*, az Országos Békatanács főtitkárát, *Koszorús Ferencet*, a vasutas-szakszervezet főtitkárát, *Zarnóczy Józsefet*, a X. kerületi pártbizottság első titkárát és *Gulyás Jánost*, a MÁV vezérigazgató-helyettesét *Csáki Sándor*, a járműjavító üzem szakszervezeti bizottságának titkára köszöntötte, majd *Sebestyén Nándorné*, az Országos Béketatanács elnöke mondott beszédet.

A szónok emlékeztetett arra, hogy a Pol Pot-rezsim négyéves uralma alatt koncentrációs táborrá változtatta az egész országot. Kiürítették a városokat és az embereket kényszermunkára ítélték, a 6—7 éves gyermekeket is dolgoztatták. A rezsim a kambodzsai nemzetet a teljes pusztulás szélére sodorta: *több mint hárommillió embert öltek meg.* A Kambodzsai Nemzeti Egységfront irányítása alatt széles körű felkelés kezdődött, s a reakciós rendszer a népi erők támadása nyomán kártyavárként omlott össze. Január 7-én felszabadult az ország, *megalakult a Népi Forradalmi Tanács, s három nappal később kikiáltották a Kambodzsai Népköztársaságot.*

Az Országos Béketanács elnöke rámutatott: a Szovjetunió és Vietnam, valamint a szocialista közösség többi országa eddig is segítette és ezután is segíti a Kambodzsai Népköztársaságot hazája védelmében, az újjáépítésben, a gazdasági élet megszervezésében.

Ezt követően a nagygyűlés résztvevői táviratot fogadtak el, amelyben kifejezésre juttatták szolidaritásukat a kambodzsai néppel. A táviratot az Országos Béketanácsnak címezték.

„Mi, a MÁV Északi Járműjavító Üzem dolgozói 1980. január 7-én munkásszolidaritási nagygyűlésen testvéri együttérzéssel köszöntöttük a Kambodzsai Népköztársaságot, a népirtó Pol Pot-klikk felett aratott győzelmének első évfordulóján.

Őszintén örülünk annak, hogy a kambodzsai nép annyi szenvedés és megalázás után — a Nemzeti Egységfront és a Népi Forradalmi Tanács vezetésével — egy évvel ezelőtt történelmének új, a függetlenség, a szabadság, a szocializmushoz vezető út korszakát nyitotta meg. E győzelem hosszú, küzdelmes harcban született, amely elsöpörte a gyilkos Pol Pot-rezsimet. Kambodzsa népe nem volt egyedül, harcában segítette a testvéri Vietnami Szocialista Köztársaság, a szocialista országok közössége, a világ békeszerető erői.

Együttérzéssel kísértük azt a nem könnyű küzdelmet, amelyet Kambodzsa népe tett és tesz a konszolidációért, az élet további normalizálásáért és újjászervezéséért.

Ezen a helyen is kifejezésre juttatjuk azt a szándékunkat, hogy minden lehetséges eszközzel támogatjuk országépítő munkájukat, hősi küzdelmüket. Egyúttal felemeljük tiltakozó szavunkat mindazon mesterkedések, imperialista és kínai provokációk ellen, amelyek a bukott rezsim erőinek összegyűjtésére, a kambodzsai nép belügyeibe való beavatkozásra, a béke és a stabilitás alááknázására irányulnak. Meggyőződésünk, hogy a kambodzsai nép igazságos harca, szocialista hazájának építése sikeresen folytatódik, amelyet a világ haladó, békét óhajtó népeivel együtt őszinte szolidaritással és tettrekészséggel támogatunk.

Szívből kívánunk a Kambodzsai Népköztársaságnak további sikereket hazája felvirágoztatásában, tartós békéje megteremtésében."

A MÁV Északi Járműjavító Üzem dolgozói

FELHÍVÁS

a világ közlekedési dolgozóihoz és szakszervezeteikhez

A *Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége* 30 évvel ezelőtt alakult meg, mint szuverén, demokratikus és osztályszervezet, azzal a céllal, hogy a közlekedési és szállítási dolgozók alapvető érdekein őrködjön, s elősegítse a dolgozók testvéri együttműködését, a kölcsönös nemzetközi segítséget és osztályszolidaritást.

A nemzetközi szövetség tagszervezetei és baráti szervezetei a sok, főleg a hidegháború évei alatt felmerült nehézség ellenére, *hűek maradtak az alapító konferencián felvázolt irányvonalhoz.* Külön erőt adott a szövetség tevékenységéhez — fennállásának egész ideje alatt — az SZVSZ és a szövetség közötti szoros együttműködés, melynek alapját a szakszervezeti világkongresszus határozatai képezik.

Nemzetközi szövetségünk mindig arra törekedett, hogy fejlessze a különböző orientációjú és hovatartozású közlekedési szakszervezetekkel, valamint autonóm szervezetekkel folytatott együttműködését, mert ez szakmai tevékenységének hatékonyságát növeli, mind regionális, mind nemzetközi szinten.

Szövetségünk fennállása óta erőben és tapasztalatokban sokat gyarapodott és képes arra, hogy irányítsa és összehangolja a dolgozók alapvető érdekeikért folytatott harcát.

Figyelembe véve a transznacionális monopóliumok egyre növekvő offenzívája és a kapitalista válság katasztrofális következményei miatt kialakult súlyos helyzetet, a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége megalakulásának 30. évfordulója alkalmából megtartott ünnepi ülésének résztvevői felhívják a világ közlekedési dolgozóit és szakszervezeteiket, függetlenül nemzeti és nemzetközi hovatartozásuktól és orientációjuktól, hogy keressenek meg minden olyan lehetőséget, mely közelebb hozza őket egymáshoz, és egyesíti őket a jobb élet- és munkakörülményekért, a szakszervezeti jogokért és demokratikus szabadságjogokért, a társadalmi haladásért és a békéért folytatott közös harcukban, és erősíti nemzetközi szolidaritásukat.

Javasolja a közlekedési dolgozók három nemzetközi szakszervezeti szervezetének (KSZSZNSZ, ITF és FIOST), hogy kezdjen párbeszédet a kölcsönös együttműködés megteremtéséért:

— *a kapitalista kizsákmányolás és a transznacionális vállalatok offenzívája ellen, a jelenlegi kapitalista válság következményei — a munkanélküliség, a bérek vásárlóerejének csökkenése — ellen,*

— *a szakszervezeti jogok és demokratikus szabadságjogok védelméért és kiterjesztéséért,*

— *a világ békéjéért és a leszerelésért, az atomfegyverek használatának betiltásáért.*

December 21-én

Átadták a dunakeszi járműjavító 500 milliós költséggel épült üzemcsarnokát

December 21-én ünnepélyesen átadták a Dunakeszi Járműjavító Üzem hathajós, 16 ezer négyzetméter alapterületű, mintegy 500 millió forintos költséggel épült úgynevezett „C" csarnokát és járulékos létesítményeit. Az átadási ünnepségen megjelent *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára és *Kardos Tibor*, a járműjavító-szakosztály vezetője is.

A tíz évvel ezelőtt kezdődött beruházás megvalósulásával az üzemben az eddiginél lényegesen több kocsit tudnak javítani és ezáltal csökken az átfutási idő is. *Az üzemi beruházással párhuzamosan épült egy 200 személyes iparitanuló-kollégium, 600 adagos konyhával és étteremmel.*

A beruházás méreteire jellemző, hogy a generálkivitelező 31. számú Építőipari Vállalaton kívül 23 alvállalkozó is közreműködött az építésben. A gyorsabb kivitelezés érdekében az üzem dolgozói is részt vettek a munkában, mintegy ötszázezer órát dolgoztak. Ezenkívül társadalmi munkával is segítették az építkezést.

Az átadási ünnepségen kitüntetéseket és jutalmakat adtak át az építésben élenjáró dolgozóknak.

DECEMBER 15-ÉN

Új vasúti pályát adtak át a forgalomnak

A budapest—hegyeshalmi fővonal rekonstrukciója keretében december 15-én ünnepélyes külsőségek között átadták a Tatabánya-Felső és Tatabánya megállóhely közötti 2,3 kilométeres új pályát.

Az átadáson megjelent *dr. Telek János* vezérigazgató-helyettes, aki méltatta a rekonstrukció jelentőségét, s az építők helytállását.

A most átadott pályaszakasznak nemcsak a vasút, hanem a bánya szempontjából is nagy jelentősége van. A régi vonal ugyanis nagy kanyart írt le, s alatta tetemes mennyiségű szénvagyon húzódik. A MÁV és a Bánya Vállalat jó együttműködésére jellemző, hogy a munkát a népgazdaság érdekeihez igazodva szervezték meg. A budapesti vasútigazgatóság a vonal bekötési idejére 80 vagont biztosított a brikettgyártó üzemnek, és így nem kellett csökkenteni a termelést.

A rekonstrukció az idén Bicske állomáson, ezt követően Tatabánya-Alsó—Almásfüzítő, illetve Győr—Hegyeshalom között folytatódik. Az idén még egy biztosítóberendezési épületet is elkészítenek Bicskén.

S. R.

Fél évvel az olimpia előtt

Mérlegen a Szombathelyi Haladás

Mint arról lapunk 1979. évi 24. számában beszámoltunk, a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége az ősszel tárgyalta: *hogyan készülnek a BVSC élsportolói a moszkvai olimpiára.* Az elnökség ülésén arról is szó esett, hogy figyelemmel kell kísérni azokat a vasutas együtteseknek a felkészülését is, ahonnan néhány sportoló várhatóan szintén utazik Moszkvába. Ilyen a Szombathelyi Haladás VSE is, *Török Péter* ügyvezető elnök től kérdeztük: hogyan készülnek a Haladás versenyzői az olimpiára?

— A Haladásnak 1960 óta minden olimpián ott voltak a képviselői. Rómában a labdarúgó *Novák Dezső* és a súlyemelő *Tóth Géza* szerzett dicsőséget a vasutas sportnak. Hogy kik lehetnek ott Moszkvában? Ezt most nehéz lenne megjósolni, de megvan az esélye a kiküldetésre a súlyemelő *Antalovicsnak*, a középtávfutó *Horváth Jankának*, a gyalogló *Domján Miklósnak*, a birkózó *Szemerédi Péternek* és a vívó *Komaticsnak*.

— *Nézzük az esélyeket!*

— A legnagyobb esélye Antalovicsnak van. Elképzelhető az is, hogy kijut Moszkvába *Rehus Uzor György* súlyemelőnk is. Neki érdemes lenne próbálkozni a 100 kilogrammos súlycsoportban. Talán ott nagyobb esélyei lennének a kiküldetésre.

A atlétáknál *Domján Miklós* gyalogló a tavalyi eredményeivel a nemzetközi szint közelébe érkezett. Van esélye az utazásra, miként *Horváth Jankának*, aki 3000 méteren nagyszerű eredményeket ért el. Bár ez a szám nem szerepel az olimpián, de ő 1500 méteren is sikerrel próbálkozhatna. A birkózó *Szemerédi Péternek Balla Józseffel* kell nagy csatát vívnia a repülőjegyért. A felkészülésben hátráltatta, hogy sokáig sérült volt. Bízom a sikerében.

Nehéz helyzetben van Komatics, mert a szövetség válogatási elvei meglehetősen szubjektívek. Montreálban ott volt a magyar csapatban. Most a válogatott teljesen a budapesti vívókra épül. Vidékről nehéz bekerülni a keretbe. Komatics természetesen mindent megtesz azért, hogy ott legyen Moszkvában.

— Az olimpiai számokban milyen az utánpótlás?

— A következő olimpiára úgy érzem jobb erőket tudunk majd felvonultatni. Dobóatlétáink — *Vida, Németh, Borbély, Tánczi, Szitás* — közül bármelyik lehet olimpikon. Vida például a 63-as korosztályban a legjobb Európában. A sportág tárgyi feltételei is kifogástalanok.

A birkózók közül hamarosan a világversenyeken is találkozhatunk *Herczeg* és *Veréb* nevével. Ügyesek még a futólányok és természetesen a súlyemelőktől is várunk újabb tehetségeket, hiszen ennek a sportágnak is kiválóak a tárgyi feltételei. Reméljük *Tóth Géza* vezetésével az eredmények nem maradnak el.

— Az olimpiai pontok alapján milyen helyet foglal el a Haladás az egyesületek versenyében?

— A 16. helyen állunk. A kiemeltek után csak a KSI előz meg bennünket. Nyomukban van viszont az egyesüléssel megerősödött DMVSC, sőt a ZTE is. *Ahhoz, hogy tovább tudjunk fejlődni, nagyobb támogatást várunk a megyei szervektől.* A legnagyobb egyesülete vagyunk Vas megyének. Meghatározó szerepünk van Szombathely sportjában. Az anyagi támogatás mértéke viszont megoszlik. *A Sabaria a Városi Tanácstól évi 3 milliót kap, mi a megyétől mindössze 3,5 milliót.* A sportolói létszámot — nem is beszélve az eredményességről — össze sem lehet hasonlítani. *Nagyobb összefogásra van szükség ahhoz, hogy a világversenyeken is ott legyenek és eredményesen szerepeljenek a Haladás VSE sportolói.*

(Kőhidi)

Felszabadulási lövészverseny

A miskolci vontatási főnökség MHSZ-szervezete Miskolc felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére kispuskás lövészversenyt rendezett a vontatási főnökségnél dolgozó szocialista brigádok részére. A versenyen a brigádok négytagú csapatokkal vettek részt. Eredmények: Női egyéniben 1. *Nyitrainé Bodrogi Gertrúd*, 2. *Palotai Erzsébet*, 3. *Rózsa Klára*. Férfi egyéniben 1. *Kókai Sándor*, 2. *Szabó Gusztáv*, 3. *Bodnár István*. A brigádversenyben 1. a Május 1. (leltár csoport), 2. a Gagarin (villamos műhely), 3. a Dózsa György (dízelműhely) szocialista brigád csapata.

Sepsi Gyula

FŐISKOLÁSOK SEGÍTSÉGÉVEL

Télapó ünnep a nevelőotthonban

Sokáig emlékezetes Télapóünnepség volt december 5-én a *Répceszentgyörgyi MÁV Nevelőotthonban.* A területi bizottság közreműködésével a szombathelyi Tanárképző Főiskola tíz diákja tette felejthetetlenné a napot.

A főiskolások a hagyományos Télapó műsort kiegészítették, új hangulatos elemekkel színesítették. A szellemi ajándékok mellett saját készítésű papírjátékokkal is kedveskedtek a gyerekeknek.

A közösen elfogyasztott vacsora után tovább folytatódott a játék. *Ennek során a kis vendéglátók saját műsoruk bemutatásával köszönték meg a törődést.* Az esti tíz órakor zárult rendezvény *maradandó emléket hagyott százhúsz intézeti gyerek lelkében.* Az élmény, a hangulat megőrzéséről és továbbadásáról is gondoskodtak a felsőfokú oktatási intézmény népművelés—magyar szakos hallgatói. A főiskolások színes riportot készítettek a répceszentgyörgyi estén, amelyet azóta már az intézmény házi stúdiója sugárzott is.

★

A *Kaposvári MÁV Nevelőotthon* lakói részére karácsonyi ünnepséget rendeztek az iskola vezetői, tanárai. A gyerekek másfél órás dalos, táncos előadása után a patronáló szocialista brigádok az óriási karácsonyfa mellett adták át ajándékaikat, majd a tantermekben folytatódott a meghitt ünnepség.

Aktívaértekezlet

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága december 14-én jutalmzással egybekötött aktívaértekezletet tartott. *Tóth János* szb-titkár értékelte az elmúlt évi munkát és ismertette a legfontosabb feladatokat. Utána 126 aktivistának adtak tárgyjutalmat.

Vasutasok-határőrök együttműködése

A mátészalkai körzeti üzemfőnökség vonatkísérői már sokat segítettek a határőröknek. 1977-ben az utazó személyzetből és a határvidéken szolgálatot teljesítő vasutasokból önkéntes határőrszakaszt hoztak létre. A szakasz december végén, az ágerdőmajori őrsön értékelő gyűlést tartott.

A tizenkét tagú önkéntes csapat a Romániával szomszédos határsáv ellenőrzésében nyújt segítséget a fegyveres testületnek. A vasutasok jegyvizsgálás közben, vagy az állomási tolatások alkalmával a gyanúsan viselkedő személyekről tájékoztatják a határőrséget. Legutóbb például *Csuhanics József* vonatkísérő figyelt fel egy férfi szokatlan viselkedésére. Az éber vasutas jelentette ezt a határőröknek és azok igazoltatták. Kiderült, hogy illegálisan akarta elhagyni az országot.

A határőrség igényli a szalkai vasutasok segítségét. Több alkalommal vettek már részt közös akciókban. A kerületi parancsnokság különböző kitüntetésekkel ismerte el munkájukat. 1978-ban például *Bulyáki Károly* és *Kücsön Sándor* kapott kerületi parancsnoki dicséretet. *Bíró Bálint*, az önkéntes szakasz parancsnoka pedig az elmúlt évben lett Kiváló Határőr.

(Zsoldos)

Január 1-től

Munkahelyi olimpia

Megtörténtek az előkészületek a szombathelyi vasútigazgatóság területén a januárban kezdődő új tömegsportolási forma bevezetésére, a munkahelyi olimpiára. A területi bizottság *Vas, Veszprém* és *Zala* megyékben rendezett előkészítő tanácskozásokat. A Vas megyei konferencián a Győr-Sopron, a Veszprém megyein a Fejér megyei szolgálati helyek képviselői is részt vettek.

A meghívott szb-titkárok, szakszervezeti sportfelelősök, KISZ-titkárok és a vasutas sportegyesületek képviselői *egyaránt helyesléssel fogadták, hogy a jövőben a szakszervezet lesz a gazdája, felelőse a munkahelyi tömegsportnak.*

Mind a három tanácskozáson ott voltak az illetékes megyei sporthivatalok képviselői is.

Sz. Jakab

LAKÁSCSERE

Elcserélném bajai 110 négyzetméteres három szoba hallos, személyzetis, loggiás, gázfűtéses, első emeleti MÁV bérlakásomat (vonatkert mellett), budai 1,5 vagy 2 szobás lakásra. Érdeklődni lehet: dr. Bucsányi László, 6500 Baja, Lenin tér 7.

Elcserélném Szolnokon lévő egy plusz két félszobás, 63 négyzetméteres, összkomfortos MÁV bérlakásomat budapestire. Érdeklődni: Váry Ottó, 5000 Szolnok, Mátyás kir. u. 2., telefonon: 02 15—32.

Elcserélném Bp. Kerepesi út 1/3. VI. épületben lévő nagyméretű (100 négyzetméteres), korszerűsített két szoba komfortos, telefonos lakásomat tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet munkaidőben 852—711, munkaidő után pedig 144—240 telefonszámon dr. Dénes Ferenc.

Elcserélném százhalombattai másfél szoba összkomfortos, 52 négyzetméter alapterületű — hideg-melegvizes távfűtéses — lakásomat budapesti 2, vagy 1,5 szobás komfortos lakásra. Érdeklődni lehet: Körösi Ferenc, Százhalombatta, Erőtvös E. u. 5. fl. 8. Telefon: 831—066 este 19 óráig.

Elcserélném pécsi, szabadrendelkezésű két szobás belvárosi lakásomat budapestire. Érdeklődni este a 893—290 telefonszámon, Pethő Beáta.

HÍREK

— **Társadalmi munka.** A szombathelyi igazgatóság székházában dolgozó öt KISZ-alapszervezet fiataljai tavaly 190 óra társadalmi munkát végeztek. Pápán, Andráshidán és Vonyarcvashegyen a fizikai munkások hiányát pótolták.

— **Fotókiállítás.** A nagykanizsai üzemfőnökség kultúrvárótermében december 13-án gyermekfotó-kiállítást rendeztek, amelyet Tóth János szb-titkár nyitott meg. A kiállítást több száz vasutas tekintette meg.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** Bensőséges ünnepség színhelye volt december 7-én a székesfehérvári pályafenntartási főnökség kultúrterme. Nyugdíjba vonulásuk alkalmából 25 dolgozót búcsúztattak ezen a napon. Az ünnepséget Kiss János szb-titkár nyitotta meg, majd Murányi István pft. főnök mondott beszédet. Utána átadták a szakszervezeti bizottság ajándékát, és az ünnepség fehér asztal mellett folytatódott.

— **Véradás.** Nagykanizsa állomáson a közelmúltban térítésmentes véradónapot rendeztek, amelyen kilencven dolgozó összesen 30 liter vért adott. Tizen első alkalommal vettek részt a véradáson.

— **Tanulmányi kirándulás.** A miskolci vontatási főnökség III. KISZ-alapszervezete december 5-én tanulmányi kirándulást szervezett Debrecenbe az utazó fiatalok részére. A fiatal mozdonyvezetők az igazgatóság központi forgalmi irányító vezérlő termét tekintették meg. Ebből a teremből irányítják a Mezőzombor és Nyíregyháza közötti forgalmat. Az ott dolgozók tájékoztatták a látogatókat a központi forgalomirányítás technológiájáról.

— **Karácsonyi tárlat.** A szentesi vasutasok művelődési házában képzőművészeti kiállítást rendezett a Killián György forgalmi KISZ-alapszervezet, Bede István, Szekfü János és a szegedi vasutas képzőművészeti kör alkotásaiból. A kiállítást a Hazafias Népfront elnöke, dr. Négyesi János nyitotta meg. A december 17-től 22-ig nyitva tartó kiállítást több mint háromszázan tekintették meg.

— **Brigádvezetők tanácskozása.** A szentesi körzeti üzemfőnökségen december 20-án rendezték a szocialista brigádvezetők tanácskozását. Posztós János üzemfőnökhelyettes ismertette a főnökség és a brigádok elmúlt évi eredményeit, és az idei év legfontosabb teendőit. A tanácskozás részvevői elhatározták, hogy ebben az évben megalakítják a brigádtagok klubját.

— **Aktivisták jutalmazása.** A salgótarjáni körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága december végén értékelte az aktivisták munkáját. Hámori Károly szb-titkár méltatta tevékenységüket, majd hatvan aktivistának jutalmat adtak át.

FELHÍVÁS

A Ferencvárosi Vasutas Irodalmi Színpad tagfelvételt hirdet az irodalmat kedvelő vasutasok és családtagjaik részére. Jelentkezni lehet Gábor Ilona színművésznél kedden és csütörtökön 16-tól 18 óráig. Cím: 1097. Budapest, IX. ker. Péceli út 2. Telefon: 273—074.

Halálozások

December 25-én, 56 éves korában elhunyt Földesi Gyula, mérnök-főtanácsos, a pécsi vasútigazgatóság műszaki igazgatóhelyettese. 1923. április 7-én született Zalaapátiban. Vasúti szolgálatát pályamunkásként kezdte. Volt pályamester, építésvezető, majd a celldömölki építési főnökség vezetője lett. A MÁV ösztöndíjasaként a budapesti Műszaki Egyetemen 1966-ban építőmérnöki oklevelet szerzett. Ezt követően a Vezérigazgatóságon dolgozott. 1967-ben nevezték ki a pécsi igazgatóság helyettes vezetőjének.

Egész életét a vasút újjáépítésének és korszerűsítésének szentelte. Lelkes úttörője volt a pályafenntartás gépesítésének, az új technika alkalmazásának. Kiemelkedő szerepet vállalt fontos fejlesztéssel kapcsolatos döntések előkészítésében és megalapozásában. Nagy hozzáértéssel foglalkozott a műszaki fiatalok felkészítésével, a megfelelő szakterületre való irányításukkal. A pártnak 1948-tól volt tagja. Aktív közéleti tevékenységet folytatott. Celldömölkön járási vb-tag, a pécsi igazgatóság pártvezetőségének a tagja és a vasúti pártbizottság mellett működő koordinációs bizottság vezetője volt.

Eredményes munkásságát több kitüntetés — a Haza szolgálatáért Érdemrend ezüst fokozata, Vezérigazgatói dicséret stb. — jelzi. Temetése január 4-én volt Pécsett.

December 15-én, 77 éves korában elhunyt dr. Oó Lajos Henrik, a MÁV Kórház egykori igazgató főorvosa. Pályafutását a harmincas évek elején kezdte. 1954-től 1965-ig látta el a MÁV Kórház igazgatói teendőit és sokat tett a vasutas egészségügy fejlesztéséért.

Temetése december 28-án volt a Farkasréti temetőben.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Erről sokan és sokszor megfeledkeznek. (Folytatása a 16. függőlegesben.) 14. Himlő foltja. 15. Étele. 16. Az egyik szülő. 17. . . . mit, kemény égetett tégla. 19. Sóvárogva. 20. Kimondott betű. 21. Heves megyei helység. 23. Ógörög hangsor. 25. Szilva. 26. Latin tenger 27. Hegycsúcs. 30. Az egyik évszak. 32. Festék. 33. Szicília grófja (1031—1101) normann vezér. 35. A. K. 36. Sorszámnév. 38. Szép páratlan betűi. 39. Híres lóverseny. 41. Európai hegység. 43. Hangtalan rév. 45. Víznyerő. 46. C. K. 47. Homokszemcse a Szaharában. 49. Elmarasztalás. 51. Erre jön a felépítmény. 53. Miskolc hegye. 54. Fizetnie kell. 55. Rossz tanácsadó. 57. Így kezdődik a lincselés. 59. Hatalmas hömpölygő víztömeg. 60. Arzén vegyjele. 61. . . . Dezső (1859—1908) operaénekes. 64. Vaku betűi keverve. 65. Költemény. 66. Öregasszony. 68. Országok.

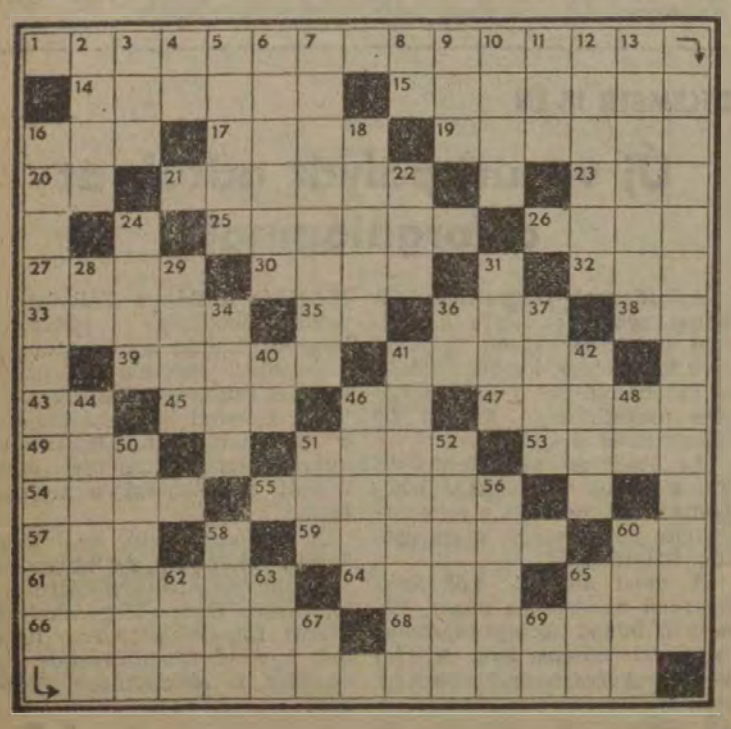
Függőleges: 2. Nagylevelű növény. 3. Korszak. 4. Germánium vegyjele. 5. Éppen idejében. 6. Híres program! 7. Délmagyarországi. 8. Fél vese. 9. Késnek van. 10. Raktár, lerakat. 11. Födelében van. 12. Londoni apátság. 13. Betartandó. 18. Moszatok. 22. U. L. R. 24. Légzési és testtartási gyakorlat. 28. Fedd. 29. Ausztriai nyaralóhely. 31. Ilyen jelentés is van. 34. Kubai férfinév. 36. Hektoliter. 37. Római polgár ruhadarabja volt. 40. Hangtalan gát. 41. Utazótársaság a sivatagban, névelővel. 42. Ausztráliai futómadár. 44. Bírósági ügyirat. 46. . . . Ádám (1811—1866) a Lánchíd építője. 48. Orosz helyeslés. 50. . . . Ferenc, tornász válogatott. 51. Kal . . . ri sivatag. 52. Nem jó ide kerülni. 56. Elején és végén pótlással neves francia államférfi volt. 58. Kevert hogy. 60. Kapok ellentéte. 62. N. R. A. 63. Betűnótlással régi tanonc. 65. Homályban van. 67. Mint 60. vízszintes. 69. Arany János.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 16. függőleges.

Beküldési határidő: 1980. február 1.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A legmodernebb gép működtetése is kiváló szakembert követel.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1979. évi 25. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Ujlaki Lászlóné, Szárliget, Baross G. u. 2. 2067; Balogh Balázs, Tornyospálca, Rákóczi út 12. 4642; Szilágyi Béláné, Bodrogolaszi MÁV Nevelőotthon 3943; Szimedli József, Celldömölk, Hámán K. u. 13. 9500; Kiam Ferenc, Soltvadkert, Zalka Máté u. 43. 6230.



MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229-872.
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1064 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224-618
Felelős kiadó: dr Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 659
40—88 Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

A BUDAPESTI VASUTAS SC
könnyű munkára
FELVÉTELRE KERES
vizsgázott kazánfűtőket, pályamunkásokat, takarítónőket és öltözőőröket.
Nyugdíjas dolgozókat is alkalmazunk.
Jelentkezés személyesen Bp. XIV., Szőnyi út 2. vagy telefonon a 636–872, 81–37 számokon.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. JANUÁR 26.

Amikor támad a tél

A Keleti pályaudvaron is sok gondot okozott a frissen hullott hó. A pályamunkások szorgalmasan tisztítják a váltókat

(Riport a 4. oldalon)

(Laczkó Ildikó felvétele)

ÚJ IGAZGATÓVAL AZ ÉLEN

Értékes szellemi és műszaki kapacitás a székesfehérvári járműjavítóban

Két év múlva 90 éves lesz a székesfehérvári járműjavító. Az új létesítmények egész sora jelzi, hogy az utóbbi évtizedek tervszerű rekonstrukciója során mennyire megfiatalodott ez a járműjavító, amelynek területén jelenleg is építkeznek. Csak ez az erős törzsgárda őrzi és gyarapítja szüntelenül a munkában szerzett gazdag tapasztalatait.

— *Közel harminc éve folytatunk gyártási tevékenységet és igyekszünk a vasút érdekeinek leginkább megfelelő módon hasznosítani az üzemünkben kifejlesztett szellemi és műszaki kapacitást* — mondotta *Takács László*, aki eddig főmérnök volt, s január elseje óta a járműjavító üzem igazgatója. — A múlt esztendőben — 103 százalékos termelékenységgel dolgoztunk — az alkatrészgyártás volt a legfontosabb feladatunk.

— *Üzemünk 41 szocialista brigádja a minőség javítására tett vállalásait is jól teljesítette a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny eddig eltelt időszakában* — jegyezte meg *Marosfi Tibor*, az üzem szb-titkára. — *Brigádjaink kifogástalanul eleget tettek az export magas minőségi követelményeinek is...*

— Exportra is dolgozik az üzem?

— *Közvetve igen. Részt veszünk a Rába és a Ganz-MÁVAG kooperációjában, a szovjet exportra készülő négyrészes motorvonatok gyártásában. A múlt évben 80 forgóvázat szállítottunk az exportmotorvonatok személykocsijaihoz* — felelte az üzemigazgató.

Elmondotta azt is, hogy a dunakeszi járműjavító részére 70 darabot gyártottak a 90 jelleg forgóvázakból. Komplett alvázvégeket készítettek a személykocsikhoz, nagy mennyiségben gyártották az ablakkereteket és az egyéb alkatrészeket is. *Intenzíven foglalkoztak a gázolajtároló berendezések gépészeti gyártásával és helyszíni szerelésével.* A Lenin Kohászati Művek rendelésére gyártott tucatnyi nyersvasüst- és salaküstkocsival folytatták 1979-ben a speciális vasúti kocsik gyártásában szerzett értékes tapasztalataik hasznosítását.

— Hogyan teljesítették a járműjavítási feladatokat?

— *A múlt esztendő az első teljes évünk volt, amikor folyamatosan végeztük az Eas típusú, négytengelyes, magas oldalfalú teherkocsik fővizsgáját, amire 1978. július 1-től kaptunk megbízást* — mondotta Takács László. — *Az eredeti tervet jóval túlteljesítve 725 Eas kocsi fővizsgáját végeztük el. Ezen túlmenően 1086 különféle kocsi futójavítását is teljesítettük.*

— Az üzem fejlődése számára mit hozott 1979?

— Két fontos létesítményünk készült el: *az új kazánház és a kompresszorház, mintegy 70 millió forintos beruházással.* Megkezdtük és az idén fejezzük be a modern éttermünk és az ezeradagos üzemi konyhánk építését — válaszolta Marosfi Tibor. — *A Fejér megyei Állami Építőipari Vállalat tüneményes gyorsasággal építette fel 100 gyermek részére az új, üzemi óvodát, CLASP könnyűszerkezeti elemekből.* A munkát a múlt tavasszal indították és decemberre már a műszaki átadásra is sor kerülhetett. Most a közműbekötéseket végzik és amint az idő megengedi, szocialista brigádjaink társadalmi munkában felszerelik az új óvoda játszóterét. *Dolgozóink már nagyon várják az új gyermekintézmény április 4-re tervezett megnyitását.*

Arról is érdeklődtünk, milyen feladatok hárulnak az üzem dolgozóira 1980-ban és mit várnak az új esztendőtől?

— *Elsősorban a megrendeléseket várjuk* — mondotta erről az üzemigazgató —, *mert a megfelelő felkészülés szempontjából nagyon fontos, hogy idejében megismerjük feladatainkat. Az alkatrészgyártásban még most is rendelkezünk kitöltetlen kapacitással...*

Az üzem exportfeladata az idén is 80 forgóváz. Újra kaptak megrendelést speciális kohászati kocsikra. A javítási feladatokat 630 kocsi fővizsgájában és 1000 kocsi futójavításában határozták meg 1980-ra.

— *Létszámunkat nem növelhetjük, ezért hatékonyabb munkával, a munkaidőalap jobb kihasználásával kell megoldani feladatainkat. Gyártási és javítási technológiáink fejlesztésében az idén is számítunk újítóinkra, akiknek 107 elfogadott és megvalósított javaslata 2,5 millió forintos megtakarítást eredményezett az elmúlt esztendőben* — mondotta befejezésül az üzem igazgatója.

L. J.

Örömök és gondok Pápa állomáson

A gyakori kocsihiány miatt nehéz a tervet teljesíteni

A felszabadulási és kongresszusi munkaverseny állásáról érdeklődtünk Pápán még a múlt év végén.

— *Tegnapelőtt kértünk 24 tehervagont, kaptunk kettőt, tegnap a harmincdarabos igényünkre is csak kettő érkezett, ma huszonnyolc kocsi kellett volna a fuvarozandó áruk elszállításához és mindössze három jött.* Ez a helyzet már hosszú ideje — tárja szét karját *Mózses Károly* főfelügyelő, állomásfőnök. — Ismerve a lehetőségeket a jubileumi és a kongresszusi vállalásainknál kissé óvatosak voltunk és a legfontosabb áruszállítási tervünkre mindössze fél százalékot tettünk rá.

Pápa állomásnak november végéig 65 700 tonna árut kellett volna továbbítania, ezzel szemben csak 63 ezer tonnát sikerült. Így az 1979-es év 80 ezer tonnás tervét sem teljesítették.

— *Nem rajtunk múlott* — folytatta az állomásfőnök. — *Az igazgatóság a havi reálisnak mondható terveinket rendszerint felemelve küldi vissza.* Megértjük, hiszen a fentről kapott terveket nekik is el kell valahogy osztani. *De kinek jó ez?* Közben a kocsihiány miatt a partnerek kénytelenek az árut a közúton, gyakran jóval drágábban elfuvaroztatni. Sok problémát okoz az is, hogy a vállalatoknál az év végén jön a hajrá, a lemaradások pótlására. *Folyamatos termelés mellett állandóan szállíthatnának, ami nekünk és nekik is könnyebb lenne.* Több kocsi állna rendelkezésre a hétvégeken. Igaz, hogy ekkor meg a vállalatoknak nincs rakodó- és szállítómunkásuk. Nem mindig tudják előre, mikor jön az áru és termékeiket milyen időpontban rakhatnák be az ünnepeken. Jó példa erre a Textilgyár esete. Az üzem egész héten könyörgött kocsikért, de nem kapott. Ugyanakkor a hét végén szállítmány érkezett részükre. Hétfőn reggel a hajam is az égnek állt, amikor megtudtam, hogy a vagonok még érintetlenek.

— *Most vezettük be a garantált hét végi rakodást* — kapcsolódott a beszélgetésbe *Radovits József*, a kereskedelmi hivatalnok. — *A vállalatok vasárnapi kocsiigényeit péntekig visszaigazoljuk.*

A gondok ellenére Pápán jó teljesítmények születtek. A 95,05 százalékos kocsitartózkodást 95,10 százalékra teljesítették. A terhelési tervükkel is jól állnak, jól lehet a pápai üzemek — Textilgyár, az Elektermax, a MÉH Vállalat — főleg könnyű fajsúlyú áruk elfuvarozásával bízza meg a vasutat. Helyes munkaszervezéssel, a menetrendszerűség biztosításával és jó vezényléssel a vonatkilométer-mutatójuk indexe 109,25 százalék.

— Visszatérve a kongresszusi versenyre, az energiatakarékossággal is problémáink lesznek — mondja az állomásfőnök. — Sajnos, a tavaly épített állomási higanygőz-világításunk egy kapcsolója 4—8 oszlopon „szabadítja" el az energiát. *Kevesebb is elég lett volna egy kapcsolóra, továbbá a higanygőzlámpa többszöri kapcsolgatása nem gazdaságos.* Több villanyáramra van szükségünk a rámpáknál is. 1978-tól állomásunkon történik a Zsuk, Barkas és Nysa típusú gépkocsik átvétele. Ehhez éjszaka erős fényre van szükség. Ami rajtunk múlik, szénből, fából és petróleumból kevesebbet fogunk felhasználni.

Sz. Jakab István

PROFILVÁLTÁS UTÁN

A SZOLNOKI JÁRMŰJAVÍTÓ 20-AS BÉKE BRIGÁDJA TÚLTELJESÍTI A KONGRESSZUSI VÁLLALÁSOKAT

A vontató járművek folyamatos korszerűsítése a *szolnoki járműjavítóban* viszonylag rövid idő alatt profilváltozást eredményezett. A gőzmozdonyok nehéz alkatrészeihez szokott brigádoknak a középteljesítményű dízelmozdonyok sokszor műszerfinomságú alkatrészeinek javítását kellett megtanulni. A brigádok többsége segítette az átállást. Az új dízelbázis javítószalagján dolgozó szocialista kollektívák, köztük a 20. számú *Béke brigád* azóta már egyre nagyobb szakértelemmel javítják a mozdonyokat.

— Nem nagyon örültünk a profilváltásnak, hiszen a jól összekovácsolódott brigádok az átcsoportosítás miatt teljesen megszűntek — mondja *Erdei Tibor* brigádvezető. — *Az átszervezés előtt háromhónapos szakmai tanfolyamra küldtek bennünket Pestre.* Ott megismertük a hozzánk kerülő mozdonytípusokat. Miután visszajöttünk, tucatnyi munkatársammal együtt alakítottuk meg a 20. számú Béke brigádot. A sorszámra azért volt szükség, mert a járműjavítóban, sőt a mozdonyosztályon is több azonos nevű kollektíva dolgozik. A brigád többségét fiatalok alkotják. *A mozdonyok D—4, D—5, D—6 és M—4, M—5, M—6 jelű javítását végezzük.* Most éppen egy M—41-es turbófeltöltőjét szerelik össze a fiúk. Páronként dolgozunk, a technológiai egymásrautaltság miatt. *Az elmúlt két esztendőben mindenkinek kialakult a maga részfeladata.*

Az M—41-es mozdonyok javításához nélkülözhetetlen a 20. számú Béke brigád és a normatechnológus együttműködése. Hosszú ideig csak *becsült* norma alapján javították ezeket a mozdonyokat. Jó ötletekkel, a szerelésnél kiválóan használható célszerszámokkal *a brigád sokat tett a reális technológiai normákért.*

— Előfordul, hogy a brigádok a normásokban ellenséget látnak — folytatja a brigádvezető. — Nálunk nem volt ilyen gond. *Mi keressük a gyorsabb, a munkavédelmi szempontból is előnyösebb szerelési fogásokat. Csak így érhettük el, hogy a kongresszusi vállalásaink valóra váljanak.*

A szolnoki járműjavító mozdonyosztálya a *kongresszusi felajánlását túlteljesítette.* Ebben nagy szerepet játszott a Béke brigád is. Az alkatrészhiány miatt nem szerelhető M—41-es és M—47-es mozdonyok helyett tíz M—44-es gép javítását vállalták. *Pótfelajánlásként még 6 M—43-as vontató járművet helyeztek üzembe.* Ugyancsak terven felül javítottak ki két 12—Ba—4 típusú motort, s a többi brigáddal a vontatási telepeken végeztek cserefődarab-javítást.

— *A fiatalok elhatározták, hogy munkájuk minősége kifogástalan lesz. Vállalásukat teljesítették. A brigád által javított fődarabok hibája miatt ugyanis nem kellett a futópróbát megismételni. Motoronként 50 literrel csökkentették a próbajáratások üzemanyag-szükségletét.*

Együttműködési szerződésük alapján az üzemi óvoda *Krupszkaja brigádjával* együtt javították ki a gyermekjátékokat és a takarításban is segédkeztek. Így jelentővé vált, hogy a korábbi nyári egyhónapos óvodai szünetet két hétre csökkentsék.

A Béke brigádban szigorúak a követelmények. Egyik társukat például — mivel fizetés után mindig beteget jelentett és hátráltatta a munkát — kizárták a brigádból. Nem adtak túl rajta: ma is közöttük dolgozik, és nem éreztetik vele korábbi mulasztásait.

Nem hanyagolják el a továbbképzést, a művelődést sem. *Bíró Gábor* például készül a szakközépiskolai érettségire, *Csider Mihály* és *Makai Péter* pedig az első évfolyamot végzi ugyanott eredményesen. Részt vállaltak *Deák István* helyi munkásfestő kiállításának előkészítésében is.

Ötvenkötetes *letéti brigádkönyvtárat* létesítettek, amelyet a javítószalag többi kollektívája is használ.

Orosz Károly

MISKOLCI JÁRMŰJAVÍTÓ:

Négyszázhatvan teherkocsival többet javítottak a tervezettnél

A vasút forgalmának elősegítésére a miskolci járműjavító 1979-ben *460 vasúti teherkocsival többet adott át kijavítva*, mint amennyit a terv előírt. Csupán az őszi forgalom időszakában 164 teherkocsi futójavításával többet végeztek el. A létszámhiány ellenére a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben vállalt 2,5 százalékos termelékenység növelése révén érték el ezt az eredményt.

A szeptembertől tartó őszi forgalmi időszak alatt olyan mértékben csökkentették a vasúti teherkocsik javítási és átfutási idejét, hogy ezzel 1500 kocsi rakodási nap többletet biztosítottak a MÁV-nak.

Hozzátartozik az éves számvetéshez az is, hogy az őszi forgalom időszakában három szocialista brigád ért el kiemelkedő eredményeket. A vasúti teherkocsi javító részlegekben a *„Gorkij"*, a megmunkáló osztályban a *„Kun Béla"*, a 4 tengelyes futójavítási munkaterületen a *„Dobó István"* szocialista brigád munkája emelkedik ki.

Pál István

Teherbírása 40 tonna

Új daru állt munkába az eperjeskei átrakóban

Negyventonnás darut adtak át rendeltetésének a záhonyi körzethez tartozó eperjeskei átrakó pályaudvaron. A negyvenmillió forintért megvalósult beruházás lényegesen meggyorsítja a körzetbe érkező konténerszállítmányok átrakását. A 17 méteres fesztávolságú daru két normál és egy széles nyomtávú vágányt ível át. A műszakonként 50 konténer mozgatására képes berendezést olyan automatikákkal látták el, amelyek teljes mértékben biztonságossá teszik az átrakó munkát. *Műszereivel minden rendellenességet észlel,* jelez, s addig nem kezdi meg a teher emelését, amíg az automatikusan rögzítő karok nincsenek a helyükön.

A kivitelezést meggyorsította, hogy a korábbi módszer — állványkészítés — helyett a vasutas brigádok kosaras daruból szerelték össze az acélszerkezetet, *s így a 15 napra tervezett részmunkát 72 óra alatt végezték el.*

Ünnepélyes nyugdíjas búcsúztató

Régi dolgozóknak kijár a megbecsülés

December 29-én, az Utasellátó Vállalat szombathelyi 17-es számú üzemében régi törzsgárda tagokat köszöntöttek nyugdíjba vonulásuk alkalmával. A fizikai munkakörökben foglalkoztatott, *Mátraházi Józsefné* és *Németh Margit* összesen több mint hatvan évet dolgozott ebben az üzletben.

Újszerű kezdeményezésnek is indulója volt ez az ünnepélyes rendezvény; a jövőben minden nyugállományba kerülő dolgozót házi ünnepségen köszönti a hetventagú kollektíva.

VANNAK MÁR JÓ KEZDEMÉNYEZÉSEK

Fordítsunk több figyelmet a bejáró vasutasok tanulására

A MÁV összlétszámához viszonyítva — az utóbbi három év alatt — 4,5 százalékkal csökkent a 8 általánossal nem rendelkezők száma. Ez annál is inkább örvendetes, mert az állandó fluktuáció, a 8 általánossal nem rendelkezők újratermelődése, a vasútra is jellemző tünet. *A fluktuáció következtében például, évenként csaknem annyian hagyják el a vasutat mint amennyi újfelvételes jelentkezik munkára.* Az újonnan érkezők pedig — bár többnyire fiatalok — hiányos iskolai végzettséggel rendelkeznek.

Kedvezőtlen arány

A munkahelyi, egyéni problémák ismeretében, a legtöbb figyelmet és energiát, a bejáró vasutasok tanulási lehetőségeinek megteremtése vonja el. Nagy létszámról van szó. Az igazgatóságok területén megközelítő pontossággal — Budapesten 18 ezer, Miskolcon 7 ezer, Debrecen térségében 10 ezer, a járműjavító üzemeknél 8 ezer, Szombathelyen, Pécsett és az építési főnökségek munkahelyein 6—6 ezer, a szegedi igazgatóság területén pedig 5 ezer ingázó vasutas dolgozik. Létszámukhoz képest a 8 általánossal nem rendelkezők száma — bár területenként változó — *27 és 32 százalék között mozog, szemben a vasutasok összlétszámához viszonyított 23 százalékkal.* Ez még akkor is kedvezőtlen arány, ha az életkori megoszlást figyelembe véve, többségük 45 éven felüli.

A bejárók élet- és munkakörülményei, egyúttal meghatározzák a tanulási lehetőségek igénybevételét is. A vonat indulásokhoz való kötődés miatt, nehezen tudnak alkalmazkodni az üzemi kihelyezett osztályok előadásaihoz, konzultációs foglalkozásaihoz s a szolgálati időbeosztás nem teszi lehetővé számukra, a lakóhely szerinti iskola rendszeres látogatását sem. *Előfordul, hogy munkahelyükön létszámhiány akadályozza az oktatáson való részvételt, a tanulmányi szabadság kiadását is.* Persze az objektív tényezők mellett, fellelhetők belső igénytelenségből fakadó szubjektív vonások is, amelyek ugyancsak kedvezőtlenül befolyásolják az ingázó vasutasok művelődését.

A helyzetet reálisan értékelő, segíteni akaró gazdasági és szakszervezeti vezetők nem fogadják belenyugvással a tényeket. A körülményekhez igazodóan, hatásosabb módszereket alkalmaznak, új lehetőségeket teremtenek. Elsősorban az a szemléletváltozás érdemel elismerést, amelynek nyomán, az oktatási munkát egyre inkább tartós folyamat jellemzi. Jó példa egyre több vasúti csomópontról említhető.

Intenzív tanfolyamok

A szombathelyi igazgatóság összlétszámához viszonyított ingázó dolgozóinak aránya 54 százalékot tesz ki *s naponta 3—80 km-es távolságról járnak munkahelyükre.* A bejárók 28 százaléka nem végezte el az általános iskola VII—VIII. osztályát, 39 százalékának pedig egyetlen vasúti szakvizsgája sincs. Képzésük segítésére tehát, indokolt volt új lehetőséget teremteni. A kétszer háromhetes intenzív tagozat január, február hónapokban történő beindításának, Szombathelyen már hagyományai vannak. A kezdeményezés óta — ilyen módszerrel — *1977-ben két csomóponton 60, 1978-ban 76, és 1979-ben 34 vasutas fejezte be általános iskolai tanulmányait.* Közülük többen azóta váltókezelői, jegyvizsgálói, vonatvezetői vizsgát tettek és van olyan, aki középiskolában tanul tovább. A tények a szombathelyi területi bizottság, a szombathelyi igazgatóság, az SZMT és az érdekelt szolgálati főnökségek következetes, összhangban lévő oktatáspolitikai munkájáról tanúskodnak. A kedvező tapasztalatok alapján, *a VII—VIII. osztály elvégzésére irányuló intenzív tanfolyamot, 1980. januárban ismét megszervezték.*

A szombathelyi példa nyomán, a szegedi igazgatóság és területi bizottság közreműködésével, a szegedi oktatási főnökségen is beindították a kétszer háromhetes, bentlakásos tanfolyamot. 1979. február 5-től április 3-ig, a hallgatók részére, *a gazdasági vezetők szolgálatmentességet és átlagfizetést biztosítottak.* Az így tanuló, többnyire bejáró 25 vasutas 3,7 átlageredménnyel szerzett végbizonyítványt a VII—VIII. osztályból. A tavasztól őszig eltelt idő alatt, a tanulmányait befejező pályamunkások egy része vasútépítő és karbantartó szakvizsgára készült, az oktatási főnökségen pedig megkezdték a következő intenzív tagozat közös szervezését is.

Szavak és tettek

Jelentős eredmények születtek Záhony körzetében is, ahol az átrakó helyek területén, a bejáró vasutasok létszámaránya 90 százalékot tesz ki. A személyes agitáció nyomán, a dolgozók megértették, hogy a gépek kezelése, az átrakási technológia fejlesztése, az átlagosnál képzettebb embereket igényel. Így az utóbbi *3 év alatt, 130-an pótolták hiányos iskolai végzettségüket,* s közülük kerültek ki azok, akik a Szovjetunióból érkező gépkocsik átrakására, az üzemfőnökség által térítésmentesen szervezett gépkocsivezetői tanfolyamon, sikeres vizsgát tettek.

A meggyőző agitációs munkában részt vesznek a bizalmiak is, akiknek a szakszervezeti bizottság konkrét feladatként jelöli, a csoportjába tartozó, hiányos iskolai végzettségű dolgozókkal való személyes beszélgetést, a tanulás folytatására irányuló agitációt.

Ma már a szocialista brigádok művelődési vállalásainak megtételénél is nagyobb jelentőséget kapnak az általános iskola hiányzó osztályainak pótlására, a továbbtanulásra vonatkozó konkrét megjelölések. S hogy a szavak mögött tettek is vannak, példaként ismét a záhonyiakat lehet említeni, ahol a letéti könyvtárakból — előzetes igények alapján — a brigádvezető kölcsönzi a könyveket és juttatja el a bejáró tagok részére.

Az igény felkeltésére irányuló agitációs, propaganda munkában, a feltételek biztosításában, több területen élenjárók a művelődési intézmények, amelyek főleg a bejáró pályamunkások általános iskolai képzését segítik új módszerrel. *Békéscsabán például, a tanulást vállaló vasutasok minden hétfőn egésznapos oktatáson vesznek részt, a művelődési intézmény e célra fenntartott helyiségében,* ahol korszerű eszközökkel (írásvetítő, diafilm, magnó stb.) a pedagógus szemléltető előadást tart.

Kapcsolat a helyi tanácsokkal

Az 1978/79-es oktatási év végén, a ferencvárosi csomópont szakmai és mozgalmi képviselői, a Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Háza igazgatójával, tapasztalatcsere látogatáson voltak Békéscsabán s ennek eredményeként, *szeptembertől a ferencvárosi művelődési házban is, a hétfői egésznapos oktatási formát alkalmazzák.* Jelenleg tizenheten készülnek a VII. osztály vizsgáira, s a februárban induló VIII. osztály létszáma előreláthatóan újabb 6 hallgatóval növekszik.

A bejáró vasutasok tanulása érdekében, néhány helyen tartalmas, jó kapcsolat alakult ki a munkahely és a lakóhely szerint illetékes tanácsi szervek között is. A záhonyi üzemfőnökség például, *rendszeresen tart együttes ülést a záhonyi nagyközségi tanáccsal.* A tanács végrehajtó bizottságába több vasutast választottak, s ők megfelelően képviselik az ingázók művelődési, tanulási igényeit. *Ajakon* és *Mándokon* — mintegy 400 ezer forintos központi támogatással — bejáró klubok létesültek, ahol aktív klubélet folyik.

A debreceni járműjavítóban megalakult a nagyüzemi közművelődési koordinációs bizottság, amelynek munkájában 13 debreceni nagyüzem vesz részt. A bizottság 10 megyei, lakóhelyi székhellyel kötött kölcsönös közművelődési szerződést s ezzel megteremtette a feltételét annak, hogy mintegy 2500 bejáró dolgozó, a lakóhelyén vehessen részt a művelődésben, tanulásban.

A szombathelyi területi bizottság szerződést kötött a celldömölki Kemenesaljai Művelődési Központtal, hogy a városban lakó háromezer vasutas kulturális igényeit kielégítse. A Vasutasok *Szakszervezete pedig 1979-ben a nagysimonyi községi tanácsnak 500 ezer forint anyagi támogatást biztosított kultúrház építéséhez, miután a község keresőképes összlakosságának* 80 százaléka vasutas.

Tegyük a dolgunkat

A példák is bizonyítják, hogy sokoldalú összefogással, a helyi sajátosságoknak megfelelő módszerek alkalmazásával, lehet eredményt elérni a nehéz körülmények között dolgozó, távollakó vasutasok képzésében is.

József Attila azt írta: *„A jövő kultúráját az az osztály fogja megteremteni, amely a jövőt megteremti."* Tegyük a dolgunkat tehát. Különkülön és együttesen is, egészséges szemlélettel, fokozódó lendülettel munkálkodjunk a népgazdaságot befolyásoló szellemi életünk fejlesztésén. Ez egyéni és közös érdekünk is. Gondolkodásunk, cselekvésünk pedig eredményeinkben tükröződik majd.

Pálinkás Katalin

Hatvan éve szakszervezeti tag

Kovács Gyula, az Utasellátó Vállalat nyugdíjasa, a *Szocialista Hazáért Érdemrend* kitüntetettje, a múlt év végén jeles évfordulóhoz érkezett. Kereken hatvan éve vesz részt a szakszervezeti mozgalomban.

A ritka jubileum alkalmából, volt vállalatánál bensőséges ünnepségen köszöntötték. A vasutas-szakszervezet elnöksége nevében pedig *Koszorus Ferenc* főtitkár levélben fejezte ki jókívánságait a 82. életévének küszöbén álló Kovács Gyulának.

Véradónap Sopronban a GySEV igazgatóságon

A Vöröskereszt Sopron Városi Szervezete és a GySEV Vöröskereszt alapszervezete *január 7-én véradónapot tartott a GySEV Igazgatóság tanácstermében.* A szervezett véradáson 140 donor jelent meg és adott vért. A hagyományokhoz híven a Műszaki Főnökség és a Pft dolgozók is jelentősen kivették részüket a véradásból. A régiek mellett sok új jelentkező is akadt. Azok a véradók, akik nem tudtak részt venni az első véradáson, a Vértranszfúziós állomáson tesznek eleget emberbaráti kötelességüknek.

Minden harmadik dolgozó tanul

Az Utasellátó a közművelődésért

Ősszel az *Utasellátó Vállalatnál* is megélénkült a művelődési kedv. Az 1979/80-as oktatási évadban a munkatársaknak több mint egyharmada vesz részt az állami, a szakmai oktatás és az ideológiai-politikai képzés valamelyik tanfolyamán. A legtöbben — 1970-en — a politikai képzésen vagy továbbképzésen vannak jelen, s mind többen autodidakta módon fejlesztik tudásukat, gyarapítják műveltségüket.

Az oktatók és a propagandisták feladata nem könnyű, hiszen odaadó, lelkiismeretes munkájukhoz a tematikai anyagok mellett mindenkor naprakészen ismerniük kell az adott témákhoz illeszthető eseményeket. A legnagyobb érdeklődést a társadalmi és munkahelyi életünkben mutatkozó változások, azok okai, összefüggései váltják ki.

Az oktatási fórumok egyben a munkahelyi demokratizmus egyfajta specifikus formái is: *a megbeszéléseken mindenkor szó esik munkánkról, a napi gondokról, aktuális kritikai észrevételek, javaslatok hangzanak el.* Ezeket azért is szükséges felkarolni és bátorítani, mert úgy érzik munkatársaink, hogy szavukra, véleményükre még ezeken a fórumokon is odafigyelnek.

Politikailag kiemelkedő, hogy felkészüljünk pártunk közelgő XII. kongresszusára. Ez a felkészülés elsősorban az agitációnál, a propagandánál jelent intenzívebb munkát.

Szücs Géza

A könyvespolcra ajánljuk:

Nagy Péter:

Móricz Zsigmond

A Móricz-centenárium kapcsán több könyv is megjelent az író életéről, írói pályájáról. Ilyen *Nagy Péter* műve is, amely *Móricz Zsigmond* címmel látott napvilágot a Szépirodalmi Könyvkiadó jóvoltából.

A monográfia, amely a Móricz-kutatás szempontjából is rendkívül fontos, három korszakra osztja az író pályáját. Az elsőben Móricz realizmusát, kritikai realizmusát boncolgatja a szerző. A második korszak az író dzsentri-ellenességét, leleplező bírálatát vizsgálgatja. Míg a harmadik részben Móricz Zsigmond társadalomkritikáját, a feudalizmus és kapitalizmus elleni harcát veszi szemügyre a könyv szerzője.

Szó esik a műben Móricz két alapvető magatartásjegyéről is; *a hazaszeretetről és az emberszeretetről,* amely oly sok művéből kiolvasható. A *Betyár, Uri muri, Boldog ember, Kivilágos kivirradtig* és más írásaiból.

Nagy Péter monográfiája igen gazdag pályaelemzést kínál az irodalomszeretőknek. Móricz íróvá válásától a haláláig terjedő éveket kronológiai rendben dolgozza fel. Végigkísérhetjük azt az utat, amelyen Móricz mint ember és író végighaladt. Olyan ismereteket szerezhetünk a nagy íróról, amelyeknek birtokában a cselekvő Móricz áll előttünk. A fáradhatatlan országjáró, néprajzkutató, népdalgyűjtő; *az ország sorsáért, jövőjéért aggódó ember és író.*

M. J.

Könyvajándék kisiskolásoknak

A Vasúti Főosztály 4-es számú KISZ-alapszervezetének tagjai december 20-án meglátogatták a közigazgatásilag Lajosmizsétől tartozó *Szarkás-tanya iskolájának tanulóit,* akiket több éve patronálnak. A gyerekeknek könyvajándékot adtak át, amit az iskola könyvtárában helyeztek el.

A tanulók és nevelőik beszámoltak az elmúlt találkozás óta végzett munkájukról, beszélgettek sikereikről és gondjaikról. (Képünkön: az iskola tanulói és a patronálók.)

PORTRÉVÁZLAT

Erzsike, a közönségszervező

— *Sajnos, operajegyem még nincs, az Énekek énekére pedig csak olcsó jegyeket kaptam. Majd a következő hónapban talán tudok szerezni* — szabadkozik éppen a telefonba *B. Szabó Erzsébet,* amikor belépek Ferencváros állomáson levő kicsi, szobanövényektől hangulatos irodájába.

— Mióta közönségszervező? — kérdezem.

— Több mint tíz éve. Először csak a főnökség dolgozóit láttam el színház- és cirkuszjegyekkel, egy idő óta azonban az egész csomópont hozzám tartozik. Persze sokan segítenek a különböző szolgálati helyeken. Például *Kánai János* kocsivizsgáló lakatos, vagy *Mészáros Gyurka* forgalmista. Mindketten a Soroksári úti állomáson dolgoznak. Propagálom a helyi művelődési ház műsorait is. A *Vasutas Pódium* előadássorozatára több mint száz bérletet adtam el.

— Szereti a színházat?

— Igen. Gyakran kapok tiszteletjegyet a premier előtti főpróbákra. Legtöbbször azonban elajándékozom, mert a bemutató munkaidőben van, és nem tudok elmenni. Szeretem a könyveket is. Egy jó regény nekem mindig élmény.

— Ön üzemgazdász. Hogyan került a vasúthoz?

— *Tizenhét éves sem voltam még, amikor 1952-ben beprotezsáltak csapágyvizsgálónak, a dorogi fűtőházhoz. Sokat sírtam akkor.* Az a nagy kulcs, amivel a csapágyfedelet rögzítő csavarokat kellett meglazítanom, mindig a lábamra esett. Később normás lettem Óbudán, majd kocsitisztító, küldönc, bérelszámoló és más egyéb a Nyugati pályaudvaron. 1961-ben végre státuszt kaptam a számvitelnél. Elvégeztem a közgazdasági technikumot, és az ügyviteli-számviteli tanfolyamot is.

— Utána került Ferencvárosba?

— Valamivel később, üzemelszámolónak. A főnökség teljes költségvetését egyedül könyveltem. *1967-től vagyok üzemgazdász.* Közben elvégeztem a közlekedési mérlegképes tanfolyamot. Előttem üzemmérnökök dolgoztak ebben a munkakörben. Nekem többszörösen kellett bizonyítanom, hogy alkalmas vagyok erre a munkára.

— Pedig magát már akkor ismerték a főnökségen.

— *Igen. A szakszervezeti bizottság ifjúsági felelőse voltam. Munkámért kétszer is Kiváló dolgozó kitüntetést kaptam.*

— Úgy tudom, szívesen segít másokon.

— Ez természetes. Egyszer az egyik takarítónőnknek segítettünk abban, hogy a 14. életévét betöltött magatehetetlen gyermeke után továbbra is kapjon családi pótlékot. A művezetőnknek pedig a fia nevelésében segítettünk. Megtudta ugyanis, hogy az iskola mellé jár. *Mi néhányan „tanácsi megbízottként" látogattuk meg a családot és elbeszélgettünk a gyerekkel. Erre megszeppent, mert nem akart javító intézetbe kerülni.* Többször is meglátogattuk és ellenőriztük a tanulását. Közbenjárásunk eredményes volt...

Erzsike tanítónő szeretett volna lenni. Szülei korán meghaltak, ezért akkor nem tanulhatott. Pályája azonban így is töretlen. Elégedett ember, mert tudja, érzi, hogy nincs egyedül...

(Mármarosi)

KÖZMŰVELŐDÉS MUNKÁSMŰVELŐDÉS

Beszélgetés Kornidesz Mihállyal, az MSZMP KB osztályvezetőjével

1 — Nemrégen egy előadásában szólt Kornidesz elvtárs a közművelődés jelen állapotáról, hogy embereink ismeretszerzését, a kulturálódást mennyi minden segíti, nemcsak a közművelődési intézmények, könyvtárak. Nyilatkozna erről?

— Politikai gondolkodásunkban és gyakorlatunkban a művelődés széles körű és sokoldalú emberi tevékenység, amely a társadalmi tudatformálás és az emberi életforma alakításának, szocialista tartalommal való megtöltésének legfontosabb tényezője. Ennek értelmében az emberi tevékenység minden formája részben művelődést, műveltséget igényel, részben pedig közvetve-közvetlenül hozzájárul az ismeretek, a tapasztalatok, a szemlélet alakításához.

Viszonylag sok és sokféle művelődési intézményünk van, de hogy az egyes emberek mennyire élnek a már elérhető lehetőségekkel, az elsősorban attól függ, hogy az őket körülvevő közösség — a család, az iskola, a politikai és társadalmi szervezetek és különösen a munkahelyi közösség — milyen szerepet vállal ebben a széles értelemben vett művelődési folyamatban. Képes-e tudatos nevelővé válni, és ad-e elég indítást, ösztönzést a rendszeres művelődéshez? Számtalan gonddal küzdünk, mert nincs alkalmas helyiség a könyvtár, a klub, a politikai és művelődési rendezvények számára, nincs elég és alkalmas felszerelés, mert a bejárók számára rendszeres művelődési lehetőségeket — munkaidőn kívül — alig lehet szervezni, mert kevés a jól felkészült szakember, és így tovább. Gyakorlatilag egyetlen intézmény, munkahely sem rendezkedhet be művelődési önellátásra. Mindenki természetesnek tekinti, hogy a társadalmi művelődés eszköze a televízió, a rádió, a sajtó, a mozi és a színház. Napi gyakorlatunkban azonban nem ilyen magától értetődő, hogy konkrét művelődési feladatok ellátására a munkahelyek belső lehetőségein túl — a szellemi és anyagi eszközökkel való racionálisabb gazdálkodás érdekében is — kölcsönösen előnyös kapcsolatokat lehet kialakítani a könyvtári hálózattal, a művelődési otthonokkal, az ismeretterjesztő társulattal, az iskolákkal, a múzeumokkal, a filmtárakkal és a mozikkal, a művészeti szövetségekkel és a tudományos társaságokkal.

Az üzemek és vállalatok között óriási különbségek vannak kulturális célokat szolgáló helyiségek, intézmények és felszereltség tekintetében, de az alapvető különbségeket nem ezek az anyagi tényezők határozzák meg, hanem elsősorban az a tudatos, tervszerű munka és munkahelyi szemlélet, amely a közvetlen körülményektől szinte függetlenül képes a közösség tagjait értelmes munkára és értelmes, tartalmas életre nevelni, illetve e munka és szemlélet elégtelensége.

2 — Hogyan állunk, megítélése szerint a közművelődési törvény végrehajtásával?

— Az 1976-ban elfogadott közművelődési törvény az egyik fontos állomása volt annak a folyamatnak, amelyet a felszabadulás után kezdtünk el, a lenini kulturális forradalomnak. A politikai, gazdasági és társadalmi változások eredménye és egyben az azokat megújító ösztönzője is a társadalom művelődésében, a művelődési monopóliumok fokozatos felszámolásában elért minden sikerünk. E folyamat új szakaszát indította el az a művelődéspolitikai program, amelyet a párt Központi Bizottsága 1974 tavaszán a közművelődés fejlesztéséről szóló határozatában fogalmazott meg. Ennek a határozatnak a szellemében és értelmében született a közművelődési törvény.

A kulturális forradalom első szakaszában sikerült a legkiáltóbb művelődési különbségeket megszüntetnünk, az iskolázottsági szintet alapvetően felemelnünk és a művelődés legfontosabb területein az alapellátást gyakorlatilag az egész lakosság számára biztosítanunk. A párthatározat és a törvény a fejlett szocializmus igényeire figyelve szemléletváltozást követel valamennyiünktől. Nem elég a napi gyakorlathoz szükséges ismeretek elsajátítása. Egy minőségileg új, kollektív társadalom ismeretekre alapozott közösségi erkölcsöt és tudatot feltételez, olyan aktív társadalmi közéletet, amelyben mindenki a megszerzett és a folyamatosan gyarapított tudás birtokában alkotó tagja lehet a közvetlen és a tágabb értelemben vett közösségnek. E program azt célozza, hogy lebontsuk a merev válaszfalakat a munka, a közélet és a magánélet között, hogy minden embert önálló, az alkotásban kiteljesedő személyiségnek tekinthessünk.

Ez az igényelt szemléletváltozás társadalmi közgondolkodásunkban elkezdődött. A pártszervek és alapszervezetek egyre rendszeresebben és felkészültebben foglalkoznak önmaguk és környezetük művelődésével, a művelődésre ösztönző feltételek megteremtésével. A tanácsok, a szakszervezetek tevékenysége, figyelme és lassan növekvő anyagi gondoskodása is e szemléletváltozás eredménye. De ide tartozik a szocialista brigádok tevékenységének fokozatos módosulása is: a szocialista munkaversenyben való részvétel mellett egyre több figyelmet fordítanak arra, hogy befolyásolják saját tagjaik életformáját, és, hogy az életforma szerves részének tekintsék a művelődést, a társadalmi aktivitást, a közösség ügyeivel való törődést.

Eredményeink természetesen csak a kívánt folyamat elindulását jelzik. Sem a szemléletváltozás szintjével, sem a művelődéshez szükséges anyagi feltételek mértékével nem lehetünk elégedettek. A vártnál nehezebb gazdasági feltételek hátrányosan befolyásolják törekvéseinket, de a kibontakozó folyamatot nem állíthatják meg. Takarékosabban, gondosabb tervezéssel a meglevő keretek is rengeteg lehetőséget kínálnak még, amihez a munkahelyek és a művelődési intézmények szorosabb együttműködése szükséges. Ami pedig a szemléletváltozás további folyamatát illeti, ahhoz nem elsősorban anyagi eszközök kellenek.

3 — Úgy tűnik, kialakul lassan az általános és szakmai műveltség szinkronja: mégis, a szakmai művelődést, tanulást — mintha következetesebben segítenék. A gyakorlatban néhol elválik a kettő. Miért?

— A szocializmus építésének jelenlegi szakaszában megnő a műveltség jelentősége. A ma művelt emberének kellő általános műveltségre épülő szakmai és politikai műveltséggel kell rendelkeznie. Ezek mindegyike csak úgy ér igazán valamit, ha egymást kiegészíti és elősegíti a harmonikus szocialista ember fejlődését. A megszerzett ismeretnek ugyanakkor kellően alkalmasnak kell lennie arra, hogy a rendszeres önművelés keretein belül állandóan továbbfejleszthető legyen. A szakképzés ismeretei a gazdasági-technikai fejlődés során részben elavulnak, tehát a korszerűség kívánalmainak megfelelően olyan ismereteket kell nyújtani, amelyek az új minőségű feladatok megoldásánál viszonylag könnyen beépíthetők az új termelési folyamatokba. Ez azonban nemcsak szakmai ismeretek kérdése, hanem az általános műveltségé is. Közismert, hogy újabb, bonyolultabb munkát szélesebb látókörrel, nagyobb műveltségi alapokkal, hamarabb, jobban el lehet sajátítani. Tapasztalható, hogy nem egy üzemben, a figyelmet csak a szakmai képzésre fordítják. Ez önmagában még csak szűk, praktícista szemléletet takar. A gond ott jelentkezik és erre kell odafigyelni jobban, hogy ez a megközelítés, így, a mának szól. A fejlett szocializmus építésének programja más gondolkodású, szélesebb látókörű embereket feltételez. A társadalom műveltségi állapotának mindenkori vizsgálatánál két fontos kérdésre kell választ keresni:

— Milyen társadalmi, gazdasági, politikai körülmények befolyásolják a műveltség alakulását?

— Milyen eszközök állnak rendelkezésünkre a feladatok megoldásában, és mennyire hatékonyak módszereink?

Természetesen a tapasztalatok összegzésénél az előremutató tendenciák mellett fel kell figyelni a gátló tényezőkre is. Így figyelembe kell venni a kulturális javak egyenlőtlen felhasználási lehetőségét, a szubjektív igényszintet éppen úgy, mint a munkahelyek között meglevő különbözőségeket, a környezet hatását.

A műveltség kérdésénél napjainkban sokkal nagyobb figyelmet kell fordítani a munkához, egymáshoz, környezetünkhöz való viszonyunk alakulására.

4 — Némely vállalati közművelődési bizottság, csak a papiros-tervekig jutott, a bizottságnak nincs hatásköre, igyekezete nem hatékony. Hogyan lehetne ezen változtatni?

— A SZOT Elnöksége és az Országos Közművelődési Tanács 1976-ban határozatot hozott a vállalati művelődési bizottságok feladatairól, megalakításuk szükségességéről.

A bizottságok működése, tényleges szerepük betöltése nagymértékben függ a bizottságok tagjainak felkészültségétől, a dolgozókkal való kapcsolatuktól. Függ továbbá a munkahely gazdasági, párt- és szakszervezeti — vezetésének *közművelődési szemléletétől*, az adott művelődési teendők *egységes értelmezésétől*. A vezetés felelősségérzete kihat a dolgozók művelődési lehetőségeire, de hatással van az üzemi művelődési bizottság egész munkájának jellegére, tartalmára és hatékonyságára.

A határozatot követő ágazati intézkedések eltérései országszerte igen változatos képet eredményeztek. A tájékoztatásban jelentkező hiányosságok hátrányosan befolyásolták a bizottságok munkájának indulását. Sok bizonytalanság, tanácstalanság jellemezte az első hónapokat.

Ma már egyre erőteljesebb a *véleményező és a közművelődési munkát összehangoló* feladatok ellátása. Igen fontosnak tartjuk, a munkahelyi művelődés tervezésében eddig végzett tevékenységet. A legtöbb helyen már e bizottságok irányításával készülnek az egységes két-három évre szóló művelődési tervek. Az igényességre való törekvés abban is megmutatkozik, hogy a vállalatok szakemberszükségletét, a dolgozók továbbtanulási igényét ismerve, készítenek képzési-továbbképzési tervet. Felmérések alapján tájékozódnak a műveltségi helyzet változásairól. Tudatosabb törekvés tapasztalható ma már a termelési-műszaki és művelődési tennivalók összehangolására.

A kulturális alapok célszerű felhasználásának figyelemmel kísérése, a mai gazdasági helyzetben egyre nagyobb felelősséget jelent. E felelősségérzetnek elvárásaink szerint abban kell megmutatkozni, hogy a rendelkezésre álló eszközök okos felhasználása segítse az eddigi eredmények megtartását. Ne azon siránkozva keressünk kibúvót a közművelődési munka alól, hogy kevesebb lehetőség van, hanem mérlegelve, kiemelve a dolgozók szempontjából fontos tevékenységi köröket, arra fordítsunk nagyobb szellemi és anyagi erőt.

A művelődési bizottságok hatókörének bővítése most nem indokolt, hiszen a kitűzött feladatok értelmezése után azok megvalósítása lehet az alapja a hatékonyabb működésnek. A vállalatokon belüli *tényleges* jelenlétükkel szolgálhatják leginkább létrehozásuk céljait. Munkájukat az üzemek többségében jól működő társadalmi aktívahálózat segíti, amelynek igen fontos feladata van a közművelődési munka további társadalmasításában.

5 — Évek óta visszaköszön a téma: megszüntették a technikusképzést, s a műszaki munka adminisztrációját — a rajzolást — is mérnökök végzik, kelletlenül, elégedetlenül. A jelenlegi arány: egy mérnökre két technikus jut a létszámban, holott a helyes arány — szakemberek szerint — egy mérnök, öt technikus lenne. Állandó panasz: kvalifikált mérnökök kénytelenek elvégezni a technikusi munkát, az adminisztrációt, ez többféle feszültséget teremt.

— A népgazdaság műszaki szakemberszükséglete mind tevékenységi, mind képzési szintek tekintetében nagyon nehezen tervezhető. Ma lényegében négyszintű képzés folyik: szakmunkásképzés, technikusképzés, üzemmérnökképzés és okleveles mérnökképzés. Tehát a kérdés nem pontos, ma is folyik technikusképzés.

Az 50-es évek elején a középfokú szakemberellátás biztosítására létrehoztuk a technikumokat. Ezek az iskolák — az akkori követelményeknek jól megfelelő — több tízezer technikust bocsátottak ki. Az 50-es évek végén azonban világossá vált, hogy nincs szükség ennyi technikusra, s a 18 éves életkor sem teszi általában lehetővé a technikusi munkakör betöltését. A 60-as évek elején a technikumok egy kis része felsőfokúvá vált, többségükből pedig szakközépiskola lett. Azóta — bár a képzési cél középfokú szakképzés maradt —, az itt végzettek nem kaptak technikusi oklevelet, ezt kétéves szakmai gyakorlat után technikusminősítő tanfolyamon szerezhették meg.

A technikusminősítő tanfolyamok szervezése 1971-ben kezdődött, az első vizsgákat 1973-ban a MÉM területén szervezték. 1973—77. között huszonkétezren tettek vizsgát. A növekedés ütemére jellemző, hogy ebből 1977-re nyolcezer fő jut. Összesen 153 szakon tették lehetővé a szaktárcák a vizsgáztatást, de egyes szakokon (részben a jelentkezők kis száma, részben a tananyag hiánya miatt) még nem indult meg a munka. A képzés-vizsgáztatás alapvetően a szakközépiskolai bázison folyt, száznyolc intézményben.

Az elért eredmények ellenére nem tartjuk kielégítőnek a technikusminősítés helyzetét, s figyelemmel arra, hogy a szakközépiskolák egy részének megváltozott a képzési célja — szakmunkás-bizonyítványt ad —, tartalmát is módosítanunk kell. Ezért a jövőben a szakközépiskolák felnőttoktatási kapacitásának átszervezésével kétéves esti, levelező technikusképző tagozatokat szervezünk.

E tagozatok a minimálisan kétéves szakmai gyakorlattal rendelkező érettségizett szakmunkások számára lehetővé teszik, hogy a munka mellett, de szervezett iskolai keretek között elsajátítsák a középfokú szakmai ismereteket, megszerezzék a technikusi oklevelet.

Arra a kérdésre, hogy mi a megfelelő szakmunkás, technikus, üzemmérnök, okleveles mérnök arány, általában nem lehet válaszolni. Úgy vélem ez erősen függ a szakma jellegétől, az adott üzem felszereltségétől, technológiájától stb. A lényeg nem is a pontos arányszám, hanem a hatékony munka. Bizonyos átfedések nyilvánvalóan mindig lesznek, hiszen egy kiváló technikus, könnyen lehagyhat egy gyengébb üzemmérnököt stb.

6 — Szocialista brigádértekezleten mindegyre felteszik mostanában a kérdést: mennyiben igaz, hogy a kultúra is jelentősen megdrágul? A szépirodalmi könyv, a színházjegy, s ha igen, mennyire, és miért? Úgy értem, csak az anyagárak miatt?

— Vallottuk és valljuk, hogy a kultúra nálunk nem áru. Ahhoz azonban, hogy a tudomány, a művészet értékei eljussanak az emberekhez jelentős anyagi eszközökre van szükség. Azért, hogy minél szélesebb rétegek számára legyen elérhető a művelődés, a kultúraközvetítés költségeinek egy részét az állam magára vállalja. Az elmúlt évek áremelkedéseinek következtében az állami hozzájárulás jelentősen megnőtt. 1970-ben egy könyv előállításához az állam átlagosan 1,70 forinttal 1978-ban már 5,30 Ft-tal járult hozzá, 1971-ben minden mozijegyhez 3, a színházjegyhez 32 forintot, 1978-ban a mozijegyhez 6, a színházjegyhez 72 forintot tett az állam. Ezt az aránytalanságot nem lehet tovább fenntartani. A dotáció növekedésének megállítása érdekében a mozi- és színházjegyek árát átlagosan 30%-kal, a könyvek árát jelentős műfaji eltérésekkel, átlagosan 7%-kal fel kellett emelni.

Az áremelkedések és a költségvetési támogatás korlátozott volta miatt nehezebb helyzetbe kerülnek a közösségi művelődési intézmények (könyvtárak, klubok, művelődési otthonok) is.

Ez az áremelkedés természetesen kihat az egyes emberek művelődésére, de hogy mennyire, azt ma még korai felbecsülnünk, mert nemcsak a kulturális kiadások nőttek, de a megélhetéshez feltétlenül fontos cikkek és szolgáltatások ára is. Így csak az elkövetkező hónapok tapasztalatainak birtokában tudjuk a változások következményeit felmérni.

7 — Fejlődő-változó világunkban, nyilván a műveltség, a kulturáltság tartalmán kívül a formák is mások lesznek. Felkészítjük-e a kultúrmunkásokat, felkészülünk-e kellően magunk is, megértésre és megértetésre?

— A jelenlegi népművelői, könyvtárosi képzési forma, mintegy fél évtizedre tekint vissza. Ennek a tapasztalatairól még korai lenne summázva nyilatkozni, hiszen egy-két éve dolgoznak az itt végzők a gyakorlati területen. Erre a képzési formára is érvényes az a követelmény, mely szerint a megszerzett ismeretek frissítése, „karbantartása" elsősorban önképzéssel, valamint jól átgondolt továbbképzési rendszerrel valósulhat meg. Ez olyan követelmény, amellyel számolni kell mindenkinek, aki erre a pályára jön. Azt hiszem lehet vitatkozni a képzés módján, hogy ti. felkészít-e a gyakorlati munkára vagy sem, ad-e elegendő indíttatást az állandó művelődésre vagy sem. Egy dolog biztos: olyan szakemberekre van szükség, akik a megfelelő hivatástudattal vállalkoznak erre az igazán nem könnyű pályára. Tisztában vannak céljainkkal, megfelelő elméleti alapozást kaptak az indításhoz, tudnak az emberekkel kontaktust teremteni. Ezek olyan kérdések, amelyekről mint követelményekről többet kellene szólni.

A gyakorlati munka során sok olyan problémával találkozik a pályakezdő, melyekre a hiányos szakirodalom miatt szinte saját maga tapasztalataiból kell a választ megadni. Azt hiszem nem tudatosítjuk szélesebb körben a jó példákat, kezdeményezéseket, amelyek inspiráló hatására szükség lenne. Az adott közösségekbe, üzemekbe, településekbe való beilleszkedések ma sem problémamentesek. Ez függ a fogadó közegtől és természetesen a népművelőtől is.

— sz —

Amikor támad a tél...

LÁTOGATÁS A VASÚT FŐ-MENETIRÁNYÍTÓ KÖZPONTJÁBAN

A tél nagy úr. Tábornoki rangját elismeri, de szeszélyeivel bátran dacol, hóbortjaival szembeszáll az ember. Ilyen és hasonló gondolatok jutnak eszembe, miközben *Simon László* mérnök-tanácsos, a MÁV Vezérigazgatóság forgalmi szakosztályának helyettes vezetője vázlatos képet fest az ország vasúthálózatán folyó téli csatáról.

Jó volt a felkészülés

— Százharminchétmillió tonnás idei áruszállítási tervünk teljesítését eléggé hátráltatja a tartós hideggel, hóval, ködvel, széllel, zúzmarával érkezett január. Viszonylag kevés a tranzitvonat, de sok a befagyott, rakhatatlan áru. A kavicsbányák leálltak... Ami a vasutasok munkáját illeti: señol nincs és nem is volt fennakadás, bár több helyen síntörések, felsővezeték-szakadások, kisebb-nagyobb hótorlaszok, átfúvások nehezítették a szolgálatot. Különösen jónak, szervezettnek bizonyult a vidéki vasútigazgatóságok téli felkészülése, ugyanakkor az is igaz, hogy ott nem annyira égető a munkaerőhelyzet, mint a budapesti igazgatóság területén, ahol lényegesen több frekventált hely van...

Az általános ismertető végkövetkeztetése vitathatatlan: a *vasút ezekben a napokban is megbízhatóan üzemelt.* Az utasok és az áruk idejében eljuttak a célállomásra, illetve rendeltetési helyükre.

De lássuk ezek után a pillanatnyi helyzetet, amely látogatásuk időpontjában — január 19-én — még egyáltalán nem mondható rózsásnak. A hőmérséklet Budapesten mínusz 4 fok, máshol —8, —12 Celsius-fok között váltakozik. Az időpont 9 óra 46 perc, amikor *Kocsis Sándor* központi főmenetirányító a következőket jelenti telettesének:

Debrecen, Pécs, Szeged, Miskolc

— Rendkívüli nehézmény a hálózaton nem történt. A Tiszántúlon, a szegedi és a debreceni igazgatóság területén, valamint a Balaton térségében az éjfél óta tartó köd a reggeli órákban megszűnt, s jelenleg Budapesten is feloszlóban van, de még lassítja a rendezőpályaudvarok munkáját. A személy-, munkás- és belföldi expresszvonatok pontosan vagy csak minimális késéssel közlekedtek. Tetemes késést hoznak azonban a nemzetközi expresszek, kivéve a Tiszát, a Krakkoviát, az Amicust, amelyek késése nem több 10—15 percnél. Pillanatnyilag a Mistrál is 15 perc késéssel várható a gyékényesi belépésnél, viszont az Orient, a Polónia és a Pannónia 105—110 perces késéssel érkezett a Keletibe, emiatt a Polónia is 110 perccel később indult Belgrád felé. A nemzetközi teherforgalom határállomásainkon változatlanul gyenge, főként a kilépéseket tekintve, s elsősorban Rajkán, Nyírábrányban és Biharkeresztesen. Említésre méltó még, hogy Murakeresztúr állomás forgalmát 21 óra 30-tól 3.30-ig áramkimaradás nehezítette. *A belföldi rendező-pályaudvarok munkája* — főleg Budapesten *van telített állapotban* — mivel a hó miatt csökkent a feldolgozás üteme. Miskolcon és Fényeslitkén magas az elegymaradvány...

A hallottakat *Horváth János*, a tranzitmenetek irányítója is kiegészíti, s eszerint Záhony kocsiellátása igen jónak mondható.

Ezután gyors egymásutánban jelentkeznek a vidéki igazgatóságok főmenetirányítói. Debrecenből *Papp László* mondja:

— Az állomások rendben, baleset nélkül dolgoznak. Szolnok és Debrecen között a távolba látás ismét korlátozott, ezért a vonatok végének fokozott megfigyelésére a személyzetet külön is nyomatékosan felhívtuk. Csapról Záhonyba 6, Eperjeskére 8 vonatot előjelentettek. *A határállomás kocsiellátása az igények szerint biztosítva van.*

Ismét megszólal a hangszóró a központi főmenetirányító szobájában, és *Bíró Sándor* közli Miskolcról:

— Bánréve, Hidasnémeti és Putnok térségében a távolba látás korlátozott, máshol nincs köd. Miskolc—Rendezőben is zavartalanul dolgoznak az emberek.

— Hogy állnak a bányák kocsiellátásával? — kérdezi Kocsis Sándor.

— Minden rakodóhely igényét kielégítettük. Azt sem bánnánk, ha a partnerek most több kocsit kérnének, mert van elég vagonunk, miután az elmúlt 24 órában jó volt a rakodási ütem az igazgatóságnál...

A szombathelyiek példája

Ennél derűsebb a helyzet Szombathely térségében. Az elmúlt hetekben viszont éppen ott voltak a legkritikusabb pontok. *Németh János*, az igazgatóság főmenetirányítója — aki most csak egy síntörés okozta ideiglenes lassújel megszüntetésére irányuló intézkedést említhet „rendkívüli esemény"-ként — sokat beszélhetne a havazás és a hótorlaszok elleni sikeres küzdelemről. Kérdéseinkre azonban röviden, katonásan válaszol, és talán szerénysége is tiltja a bővebb magyarázatot, mivel közvetlenül ő szervezte, irányította az eredményes tél elleni akciót.

— Tegnapelőtt éjszaka erős hóesés, majd hófúvások zavarták meg a forgalmat, különösen a szombathelyi—kőszegi és a soproni vonalszakaszokon, valamint a Bakonyban. Ez utóbbi helyen hóekével felszerelt M47-es dízelmozdonyt vettünk be, Kőszeg felé pedig elküldtük az Unimog hókotrót. Veszprém térségében gőzzel fűtött hó- és jégolvasztó berendezést üzemeltettünk, ezenkívül váltófűtő berendezéseink is jól beváltak. Sikeresen alkalmaztuk Szombathely állomáson az egyik 424-es mozdonyra kísérletképpen felszerelt jégolvasztót, aminek csak egyetlen hátránya van: *azonnal kenéssel kell pótolni a váltókról leszárított olajat.* Mindemellett hozzájárult a sikerhez, hogy *azon az éjszakán 290 ember söpörte, lapátolta a havat igazgatóságunk területén, s helytállásukkal a szolgálati főnökök, illetve a hóügyeletesek is mindenütt példát mutattak.*

Hasonlóan szervezett küzdelemről, jó munkáról január 12—15. között *országszerte* tanúbizonyságot tettek a vasutasok. Jellemző a tél makacsságára, hogy csak január 14-én, tehát *egyetlen napon* 24 mozdony vált hosszabb-rövidebb időre szolgálatképtelenné, ugyanakkor 16 síntörés és számtalan váltólefagyás történt. Hogy fennakadás mégsem keletkezett a vasúti forgalomban — *mindennél ékesebben beszél.*

Kovács József

Tóth János, a mozdonyfőirányítók csoportvezetője szüntelenül tájékozódik a vontatási szolgálat gondjairól
(Laczkó Ildikó felvétele)

— *Rendben. Ne feledjék, hogy OPW-kiegyenlítés dolgában életbe lépett a II. számú rendelkezés!*

— *Hallo! Itt Dörnyei beszél Pécsről* — hangzik ismét egy beszámoló, amely a Dél-Dunántúl vasutasainak helytállását, fegyelmezett munkáját méltatja. Gond csak amiatt van, hogy *a bányák szabad szombatot tartanak.* Beremend azonban erre a napra is kért 75 üres kocsit.

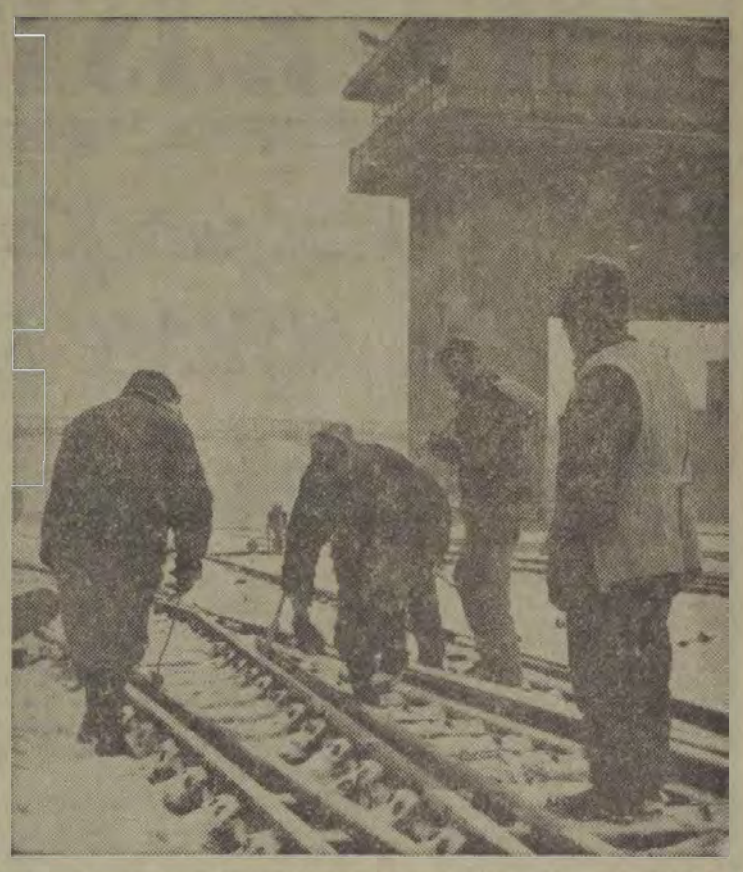
Tóth György, a szegedi főmenetirányító az idegen kocsik soron kívüli hazaküldéséről, kilenc kelebiai vonat be- és kilépéséről, a Kisszálláson számadás hiánya vagy rakományigazítás miatt összegyűjtött kocsik sorsáról és két gépre váró vonatról tesz jelentést, majd beszámol arról is, hogy *Kiskunhalasról 30 perc késéssel indult el a 907-es gyorsvonat, mert a V43—1260 pályaszámú mozdony áramszedője „lefagyott".* Kunszentmiklós—Tass állomás közelében a 960/II. számú tehervonat 424—210-es gőzmozdonya vált szolgálatképtelenné, de 8 óra 21-re a 62—106-os dízelmozdonnyal Kiskőrös behúzatta a fekve maradt szerelvényt.

Pályamunkások helytállása

A forgalom a rendkívüli hidegben is zavartalan volt

Az elmúlt években hozzászoktunk az enyhe telekhez. Kevesebb tüzelőanyag fogyott, és a kabátot sem kellett mindig begombolni. Január elején tartósan mínusz tíz fok alá süllyedt a hőmérséklet — és a gyerekek, a sportolók örömére — bőven hullott a hó is.

— Legutóbb tíz évvel ezelőtt tett igazán próbára bennünket a tél — emlékezik *Murányi István*, a székesfehérvári pályafenntartási főnökség vezetője. — *A kemény hidegben, hóban nem irigylésre méltó a pályán dolgozó munkások élete.*



A 2-es főpályamesteri szakasz dolgozói tisztítják a váltókat
(Óvári Árpád felvétele)

Szél nélkül jött a hó

A székesfehérvári pft. főnökségnek hat főpályamesteri szakasza van. A felügyeletük alá tartozó nyílt vonalak hossza 320 kilométer. Ebből 90 kilométer a korszerű, hézag nélküli pálya. *A főnökség négyszáz dolgozót foglalkoztat. Közülük kettőszázan végeznek fizikai munkát. A munkaerőhiány legalább százötven. A hatvanas években a főnökség létszáma 1200 volt.* A munkaerőhiányt 1970-től nagyarányú gépesítéssel igyekeztek ellensúlyozni. Minden pályamunkát azonban (például a talpfacserét) nem lehet gépesíteni. Aztán a korszerű gépek kiszolgálásához is munkáskézre van szükség. A pályamunkára sajnos kevés fiatal vállalkozik. A székesfehérvári pft. főnökség fizikai dolgozóinak fele ötven éven felüli. Tavaly 29-en mentek nyugdíjba. Pedig — különösen télen — a munkaerőhiány ellenére is helyt kell állni.

— Az idén szél nélkül jött a havazás — mondja a főnök. — Ezért nem keletkeztek hótorlaszok a pályán és viszonylag könnyebb volt a takarítás. Mi felkészültünk a hókészenléti szolgálatot. Bevetésre készen állt a hőlégsugaras gépünk és az úgynevezett UNIMOG hókotró is. Jó szolgálatot tett a vontatási főnökség egyik dolgozójának újítása. Ennek lényege az, hogy az M62-esekre tolólapokat szerelnek, amelyek menet közben eltávolítják a havat a sínről.

— Szükség volt-e a gépek segítségére?

— A bicskei és a tatabánya-alsó—kisbéri vonalon két alkalommal használtuk az UNIMOG hókotrót. Háromszor üzembe helyeztük itt, Székesfehérváron a hőlégsugaras gépet is. *A dolgozók éjjel-nappal tisztították a kitérőket, lapátolták a havat. Néha tizenhat órát is dolgoztak.* Székesfehérvár állomáson központi állítású, motoros váltók vannak. Ezek a nagy hidegben gyakran lefagytak. Szinte minden órában tisztítani kellett. A pályamunkások, pályamesterek helytállásának köszönhető, hogy a forgalom zavartalan volt.

Harminc síntörés

— Történt-e a vasútvonalakon nagyobb műszaki hiba?

— Nulla és mínusz 5 fok között sajnos gyakori a síntörés. Ha tartósan lehűl a sín, ha nincs hőingadozás, akkor nincs baj. *Decemberben és januárban mintegy harminc síntöréshez kellett kivonulni szakembereinknek.* Az eltört sínszál egy részét kivágták és új darabot tettek a helyére, amit hevederrel kapcsoltak össze. Nulla Celsius-fok alatt ugyanis nem szabad hegeszteni. Majd tavasszal pótoljuk ezt a munkát.

A mínusz tízfokos hidegben, a hófödte töltésoldalakon január elején gyakran lobogtak kis tábortüzek. Mellettük pályamunkások melengették kezüket, arcukat. Toporogtak, egymáshoz kocogtatták lábukon a nehéz bakancsokat, és az eget kémlelték, hogy vajon lesz-e még hó. Persze a főnökség vezetői gondoskodtak védőitalról, forró teáról. A készenléti szolgálat tagjai részére melegedőt és laktanyai elhelyezést biztosítottak az állomásokon. A főnökség kilencven pályaőrének is nehéz dolga volt. Előregörnyedve taposták a havat, rótták a kilométereket. Valamennyien idős vasutasok. Ők már a megpróbáltatások ellenére sem változtatnak munkahelyet. Már átitatta emlékezetüket, lelküket a talpfák olajszaga, a végtelenbe futó sínek látványa.

A pályamunkások többsége meleg ételt sem igényel, pedig az üzemi konyhákról gépkocsival szállítanák a helyszínre. Ők megszokták az otthonról hozott hideg ételt, amit egy-egy fa tövébe kucorodva, a táskából fogyasztanak el. Majd este bepótolják. Az asszony úgyis főz...

Teljesítmény és prémium

A székesfehérvári pályafenntartási főnökség az elmúlt esztendőben sikeresen teljesítette tervelt. A főnökség hibájából már két éve nem történt tárgyi baleset. Ötven százalékkal csökkent a személyi sérülések száma is.

— Tavaly, a harmadik negyedév végére már befejeztük az egy évre előírt kitérőcserét — magyarázza *Szamos Alfonz* vezető mérnök. — Öt vágánykilométer sínt cseréltünk ki és 251 vágánykilométeren végezték el a gépláncok a fenntartási munkát. Ezenkívül 154 csoportkitérőt szabályoztunk géppel és 7200 talpfát, illetve vasbeton aljat cseréltünk ki. *A jól szervezett munka hatására húsz százalékkal csökkent az ideiglenes sebességkorlátozási napok száma.* A munkaidő jó kihasználását bizonyítja, hogy a munkaórák hetven százalékát darabbérben (norma alapján) végezték a dolgozók.

— Az idei tervek?

— Nem lesz könnyű dolgunk ebben az évben sem. A tavalyinál például ötven százalékkal több ágyazatot kell megrostálni és 8500 vasbeton aljzatot, illetve talpfát cserélünk ki. Ez 15 százalékkal több a tavalyinál. A géplánc-os munkáltatás viszont öt százalékkal, a síncsere pedig húsz százalékkal csökken. Ennek egyik oka lényegében az, hogy a VI. ötéves tervben megkezdik a Budapest—Székesfehérvár közötti fővonal átépítését. Ezért a vonalon addig csak a legszükségesebb munkát végezzük el. Az önköltségi tervünk 62 millió forint. Idei terveinket csak a gépek hatékonyabb kihasználásával és jobb szervezéssel tudjuk eredményesen teljesíteni.

— Mondana egy példát?

— Két-három százalékkal szeretnénk növelni a darabbéres munkaórák számát. Ennek lényege az, hogy meghatározzuk: egy-egy feladatot mennyi idő alatt lehet elvégezni. *A teljesítmény arányában fizetünk aztán prémiumot, jutalmat.* Azt tapasztaltuk, hogy a dolgozók nem idegenkednek ettől. Ösztönzőnek, igazságosnak tartják.

Persze a tervek teljesítése attól is függ, milyen lesz az idei tél? Mert ha nincs hó, akkor már február végén is lehet sínt cserélni, kitérőket szabályozni.

Kaszala Sándor

Ahol kellett, a gépeket is bevetették

A budapesti igazgatóság területén sok gondot okozott a nagy havazás

Az idei tél eddig a szokottnál is nagyobb erőfeszítést kívánt a vasutasoktól, köztük elsősorban a pályafenntartás és a forgalom dolgozóitól. A kemény hideg, de főként a hóesés, gyakran parancsolták az állomásokra, rendezőpályaudvarokra, sőt a nyílt pályákra is a pályafenntartási szakszolgálat készenléti embereit. Ennek ellenére a budapesti igazgatóság területén számottevő üzemzavar, forgalomkiesés eddig nem történt.

— Mi már augusztusban elkezdtük a télre való felkészülést — tájékoztatott *Budai József*, a II. osztály helyettes vezetője. — Huszonhat csomópontra, nagyobb állomásra térképpel ellátott intézkedési tervet dolgoztunk ki. Előkészítettük, illetve üzemképes állapotba hoztuk, a hóeltakarításhoz szükséges kéziszerszámokat, gépeket (söprűket, lapátokat, kézi hóekéket, a nyolc hőlégsugaras hóolvasztót stb.). A főnökségeken tárolt permetezőket feltöltöttük etilén-glicollal a váltók fagymentesítésére. *Elhelyeztünk több száz hordozható hósövénytáblát a hófúvás veszélyeztette pusztaszabolcsi, székesfehérvári vonalakon.* Rendszeresen figyeltük, elemeztük a Meteorológiai Intézettől hetenként kétszer kapott prognózisokat.

— Ettől eltekintve eddig bőven volt meglepetésben részünk. *Az utóbbi hetekben szinte minden napra jutott 4—5 síntörés.* A január 16-i nagy hóesés, noha nem ért váratlanul bennünket, mégis próbára tette a forgalom és a pályafenntartási szakszolgálat vasutasait. Négyszázharminc pályamunkás birkózott a hóval. A személypályaudvarok peronjait többnyire kézi eszközökkel és takarítógépekkel szabadították meg a hótól. A Nyugatiban, Ferencvárosban és Almásfüzitőn bevetettük a hőlégsugaras gépeket. A legkritikusabb volt a helyzet *Almásfüzitőn, Komáromban* és *Hatvanban.* Ezeken a helyeken egész éjjel dolgoztak a szakszolgálat emberei, sőt Almásfüzitőt és térségét csak másnap délelőttre sikerült megszabadítani a hótól.

— Az igazgatóság keleti részén; Szolnok és környékén kisebb volt a havazás, mint a Dunántúlon, így ott könnyebben megbirkóztak vele. Ferencvárosban kezdetben kritikusnak látszott a helyzet, de a pályafenntartási főnökség műszaki gárdája által novemberben precízen kidolgozott terv alapján sikerült gyorsan megszabadítani a pályaudvart a hóakadályoktól — fejezte be rövid tájékoztatóját *Budai József.*

(béra)

Mellékvágányon (4)

Egy vállalat két vasútüzeme

A Kénsavgyárban, vagyis a *Budapesti Vegyiművek* Kén utca 5. szám alatti portáján a gyári vasútüzem vezetőjét keresem. Belépőt kapok, eligazítanak. Ahogy haladok egyre beljebb, a megadott irányba, úgy gyarapszik talpam alatt a szürkésfehér, szúrós szagú porréteg, az alapanyag. Végre — egy fedett rakodótéren átjutva, miután egy *aknából kiemelkedő, csigavonal alakú szerkezeteken* akadt meg a szemem — megtalálom a keresett irodát, *tejüvegszerű ablakokkal.*

Odabent megmosolyognak.

— *Szokványos ablaküveg az* — világosít fel egy középkorú hölgy —, *csakhát a foszfát... Rátelepszik, beleeszi magát mindenbe. Lemoshatatlan.*

Körbe-körbe...

Befut *Széles János*, akihez jöttem. Szabadkozik, mert tanácskozásról hívták ki, és félóra múlva újabb értekezletre várják.

— *Sok a kocsiálláspénzük* — vágok nyomban a közepébe.

— *Viszonylag mi kevésnek tartjuk* — válaszolja és doszszéit tesz elém. — *Fizettünk 1975-ben 12 millió forintot, a következő évben már a duplája t, de 1977-ben már csak másfél millió volt a „büntetéspénzünk". A következő esztendőben ismét kétszázezer forinttal kevesebb, s azóta is követjük ezt a kedvező tendenciát.*

— Hogyan csinálták?

— *Korszerűsítettük a technikát. Így például csigás rakodógépeket szereztünk be.* (Ezt bámultam meg én a rakodótérben.) *Hat-hét millióba került, az egész szereléssel és minden egyéb járulékos beruházással együtt. Hónapok alatt megtérült. Kifizetődne a MÁV-nak is...*

— Ezt hogyan érti?

— *A közelmúltban országos rakodástechnikai értekezleten vettem részt Nyírgyeházán. Elvittek bennünket Záhonyba, tapasztalatcserére. Csak ámultam. Ott még mindig azzal a módszerrel rakják át a foszfátot, amit mi itt kiszuperáltunk: emelőlapáttal. Lassúbb is, meg aztán nagy a fizikai igénybevétel, következésképpen sok a rakodásra forditott élőmunka. Lennének csak olyan munkaerőinségben, mint mi...! Őszintén szólva, cseppet sem csodálkozom, hogy kevés a kocsi és a munkaerő a MÁV-nál, amikor ilyen körülmények befolyásolják a kocsifordulót. Szerintem azért jut nekünk is kevesebb vagon termékeink elszállításához, mert ott vesztegelnek a járművek a rakodókon. Szóval róka fogta csuka ez.*

— És önök nem tudnák még jobban visszaszorítani a kocsiállásokat? — próbálok tromfolni.

— *Nincs hozzá emberünk.* Napi 30—40 kocsit kell kirakni, a feladás ugyanennyi. Átlagosan. Ha kevesebb érkezik vagy indul, akkor győzzük. De ha több fut be egyszerre, akkor *alkalmi rakodókat fogadunk a saját dolgozóink közül, a munkaidejük letelte után.* Ebből ered persze az egyik probléma: *fizetésnapokon alig akad vállalkozó*, annak ellenére, hogy egy-egy begyakorlott munkás, illetve gépkezelő akár 80 forintot is megkereshet *óránként.* A másik gondunk ennél is bonyolultabb.

Megfizetett szolgáltatás

— Talán a vasúttal kapcsolatos?

— *Igen. Ha a gubacsi rendező a 24 órán belüli négyszeri grafikonos kiszolgálást úgy oldaná meg, hogy egyenletesen elosztva adná be az elegyet és nem egyszerre 40 kocsit, akkor nem volnának nehézségeink.* Igaz — megértem — ez rontaná az állomás statisztikáját. Csakhogy *így is rontja.* No de a vasútat nagymértékben kárpótolja, hogy a késedelmes visszaadásért mi fizetünk...

— Az állomásnak nincsenek különleges igényei?

— Hogyne lennének. Kérték például, hogy *a feladásokból lehetőleg képezzünk irányvonati törzseket.* Meg is tesszük, ha az Agrotröszttől időben megkapjuk a diszpozíciókat.

— Önök mit kérnek cserébe?

— *A pályafenntartási munkálatok normalizálását elsősorban. Majdnem egymillió forintot fizetünk évente a MÁV-nak kizárólag az iparvágány használatáért, de a pályakarbantartókkal csak akkor találkozunk, ha kritikussá válik a helyzet. Mondjuk: kisiklik egy kocsi. Még a sárgamellényes emberkét se látjuk, sokszor heteken át...*

— Összegezve: milyennek tartja a gyár és a vasút viszonyát? — kérdezem.

— *Testvérinek.* Néha összezördülünk, de az csak addig tart. Jó fivérek között hamar elszáll a harag. Egyébkét „aggastyán korú" már közöttünk a közvetlen kapcsolat, *94 éves.* Hozzátehetem, hogy vállalatunk 1976-ban volt éppen száz — kedélyeskedik búcsúzáskor Széles János, a gyári vasútüzem vezetője ,aki maga is három évtizede dolgozik a szakmában.

Kérelem az igazgatóhoz

A *Csontgyárban*, a Budapesti Vegyiművek másik egységében *Koch György* a helyi vasútüzem vezetője. Megnyerő modorú, mindig tenni kész fiatalember, és nem vasutas létére is *értője, szerelmese a vasútnak.* Csöppnyi irodája vasúttörténeti minimúzeumnak is beillene: egy ormótlan, századeleji mozdonylámpa, egy nyugdíjazott gőzös sorozat- és pályaszámát őrző tábla mellett számos más hasonló rekvizítum is megszemlélhető itt. A fiókból pedig érdekes iratcsomó kerül elő.

— *Ez egy díjnyertes pályamunka* — magyarázza Koch György. — *A vállalatunk fennállásának századik évfordulójára hirdetett gyártástörténeti pályázatra állítottam össze. Az akkor éppen 75 esztendős csontgyári-vasúti kapcsolatok történetét dolgoztam fel benne* — teszi hozzá, miközben belekukkantok a századelőtől napjainkig terjedő hiteles dokumentumok fénymásolataival és korabeli fényképfelvételekkel illusztrált, gépelt lapokba.

— *Szeretnénk egy vasútüzemi telefont ide* — vált át egy mai, égető témára a fiatalember. — *Tudjuk, hogy a Burmán hamarosan felszabadul egy vonal, ezért már meg is fogalmaztam a kérvényt a budapesti vasútigzgatóság vezetőjéhez* — ezzel átnyújtja a szöveget:

„*Évi 35—40 ezres a kocsiforgalmunk.* Gubacsrendezőn nincs városi távbeszélő; a MÁV raktárnokai sem tudnak közvetlen kapcsolatot tartani a bennünket kiszolgáló forgalmi emberekkel. *A kocsifordulók tovább csökkennének, ha megkapnánk az üzemi telefont.* Az állomás területén a vegyianyagokkal rakott kocsikban történő árúsérülés esetén a veszély elhárításában szaktanácsadással, szükség esetén egyéb módon is közvetlenül besegítünk. A pályafenntartásiak gyáron belüli munkálatait erőgépekkel könnyítjük, gyorsítjuk. *A távbeszélő vonal telepítési költségeit vállaljuk...*"

Azonos célokért

Kétségtelenül nyomós indokok. Hadd tegyem hozzá: a Csontgyárban a 24 órán túl kirakatlan kocsi fehér hollónak számít. Még nagyobb tételű szállítmányok (az erdélyi sóbányákból érkező nátriumklorid alapanyagok) érkezése sem okoz különösebb zavart, mert olyankor a kétműszakos rakodásról hármasra térnek át. A gurítási-szalasztási tilalom alá eső árukkal rakott kocsijaikat pedig *egy tagba* és olyan helyre sorozzák az innen kikerülő elegybe, hogy a ferencvárosiaknak minél kevesebb gondjuk legyen velük a továbbiakban. Ha meg a hétköznapokra igényelt kocsik egyrészét a vasút csak hét végén tudja kiállítani a feladáshoz, náluk ez sem akadály: *megrakják vasárnap is.*

— *Jó lenne, ha a MÁV a vasúti ügyekkel foglalkozó gyári dolgozók részére kereskedelmi tanfolyamokat is szervezne. Úgy, mint ahogy az a forgalmi és biztonságtechnikai vonatkozásban már gyakorlat* — ezzel az újabb kéréssel fejezte be a beszélgetést Koch György.

Talán ez sem megoldhatatlan, hiszen *kölcsönös előnyökkel járna.*

Mármarosi Pál

Kommunista műszak a gyerekek javára

A miskolci vontatási főnökségen decemberben *kommunista műszakot szerveztek, amelyen 922-en vettek részt.* A villamos-, a dízel- és a gőzmozdonyjavító részlegekben összesen hét vontató jármű műszaki vizsgálatát végezték el. A villamoskarbantartók a Miskolc-Tiszai pályaudvaron elkészítették a villamos előfűtő telepet. A személykocsijavító műhelyben dolgozók 11, a teherkocsi-javítók pedig 3 vagon részlegvizsgáját és 53 kocsi javítását végezték el.

Az utazószemélyzet is csatlakozott a kommunista műszakhoz. Kétszáz vonatot továbbítottak társadalmi munkában. *Az 1660 óra társadalmi munka értéke majdnem 123 ezer forint volt.* Ebből az utazószemélyzet több mint 51 ezer forint értékű munkát végzett. A kommunista műszak bevételét a nemzetközi gyermekszolidaritási alapra fizették, valamint gyermekintézmények támogatására fordították.

Sepsi

Az utolsó répavonat

A közelmúltban indult az utolsó cukorrépával rakott irányvonat a pécsi igazgatóság területéről. Az irányvonatok összesen 580 ezer tonna cukorrépát szállítottak a gyárakba. A legtöbbet, 280 ezer tonnát, az ercsi, 250 ezer tonnát pedig a kaposvári cukorgyárba.

Tudatosabb, ésszerűbb munkaerő-gazdálkodást

Január elsején életbelépett az új közgazdasági szabályozórendszer, amely népgazdaságunk egyensúlyi helyzetének javítását célozza. Hatása érezhető lesz a vasúton is. A szabályozórendszer egyik sarkalatos, a vasút szempontjából is fontos célkitűzése, az ésszerű létszám- és munkaerő-gazdálkodás. Mielőtt túlzott derűlátással kimondanánk: *ez a fordulat, a vasút munkaerőhelyzetében is javulást idéz elő, tekintsünk valamelyest hátra is.*

Tíz éve, 1970-ben 150 ezer embert foglalkoztatott a vasút. 1979 végén már csak 140 ezret. A folyamatos szállítás szempontjából amúgy is frekventált munkaterületeken még tovább csökkent a létszám! *Mit mutatnak ezzel szemben a teljesítmények? Tíz éve a 116,1 millió árutonna mellett 386,5 millió utast szállított a MÁV.* A létszámcsökkenés ellenére — természetesen a technika sokat fejlődött — az áruszállítás azóta 134 millió tonnára nőtt, igaz hozzávetőleg 90 millióval kevesebben utaztak vasúton.

Az idei terv minden korábbinál feszítettebb. *A vasútnak 137 millió árutonnát és 290 millió utast kell elszállítani.* A megnövekedett feladatok a jelenleginél lényegesen nagyobb követelményeket támasztanak. Túl azon, hogy kinek-kinek megvan a maga feladatköre, egymást segítve keményen kell dolgozni minden szinten. Az is igaz, hogy más népgazdasági ágaknál jól alkalmazható teljesítmény-arányos bérezés csak nehezen terjeszthető ki a vasúti szállítás különböző területeire. Ráadásul ahol bevezethető lenne, ott sem élünk mindig a lehetőséggel.

Ha a forgalmistát, a termelésirányítókat, a frekventált munkakörben dolgozókat külön-külön meghallgatjuk, úgy tűnik: valamennyien megalapozottan sorolják gondjaikat, bajaikat. Arról viszont nem szól senki, hogy munkájuk egyszerűsítésével miként lehetne fontosabb munkaterületre irányítani a nélkülözhető létszámot, *hogyan lehetne munkaköröket összevonni, bújtatott létszámot csökkenteni.*

A hatvanas évektől milliókat költöttünk számítógépekre, irodagépekre, az üzemvitel meggyorsítására, a kimutatások gyártása, a bürokrácia fokozódása miatt mégsem takarítottunk meg létszámot. Sőt: *nőtt az improduktív állomány.* Az adminisztratív létszámstopp sem hozott számottevő eredményt.

A túlórák száma sem csökkent. Az egyik nagy állomás főnöke, hogy a forgalmisták túlóráinak csökkentése miatt és azért, hogy a szabadnapokat folyamatosan kiadhassa, *egy negyedik dolgozót is beállított.* S mi lett az eredmény? Az új dolgozót valósággal kiutálták maguk közül a kollégák, de megtalálták az újabb kiskaput is: *váltva elmennek betegállományba, hogy alapot teremtsenek a túlórára.* Olyan példa is volt, hogy a felelős vezető csak többletlétszámtól remélte a túlórák csökkentését. Megkapta, de a többletlétszám ahelyett, hogy csökkentette volna, tovább növelte a túlórák számát.

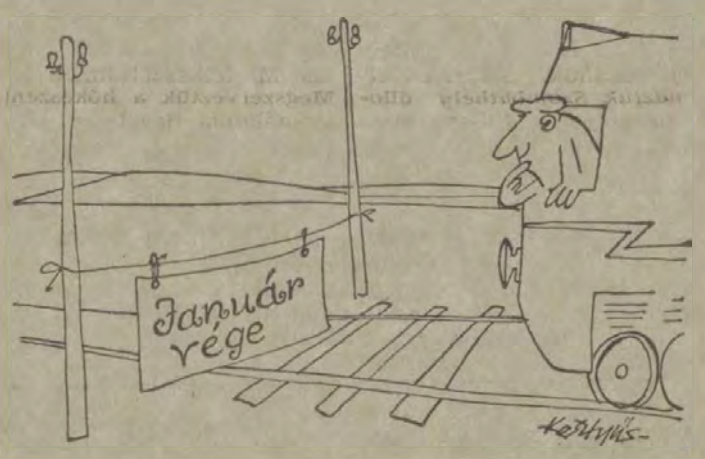
A régi szabályozók sokszor arra ösztönözték a vezetőket, hogy a fölösleges létszámot megtartsák. Még akkor is, ha munkájuk sokszor látszattevékenység volt. *(Félreértés ne essék, a vasútnál van egyféle szükséges tartalék is).* Arra is volt példa, hogy a létszámot nem a feladatokhoz, hanem a bértömeghez határozták meg. Vezetők egész sora, a stabilitás alapvető feltételeként a bázis létszámot emlegette, miközben a normák megalapozottságának felülvizsgálatát, a szervezés hatékonyságának fokozását nem karolta fel kellően.

Tévedés lenne azt gondolni, hogy az érvénybe lépett rendelet minden gondunkat megoldja. *A feladatokkal összhangban levő létszám- és munkaerőgazdálkodásra továbbra is szükség lesz.* Ez azonban nemcsak a gazdasági vezetőkre, hanem a társadalmi szervezetekre is nagyobb terheket ró. Mert hiába az értő szigor, ha a sorozatosan fegyelmezetlenkedő vasutast a társadalmi szervezetek védelmükbe veszik. Ilyenkor arról sem volna szabad megfeledkezni, hogy a többszáz, vagy ezer becsületes, fegyelmezett vasutas önérzetét sértik. Ez ellentmondana a végzett munkával arányos (anyagi) elismerésnek, a jogok és kötelességek következetes érvényre juttatásának, az üzemi demokráciának.

Januártól minden más lesz — mondtuk az elmúlt évben. *Hisszük, hogy másként lesz, de ehhez változtatni kell valamennyiünk szemléletén.* És természetesen az ösztönzőkön, a munkaerőgazdálkodás beidegződött hagyományain, céljain, módszerein — de talán stílusán is.

O. K.

ÖRÖMHÍR



Kisállomáson — nagy felelősséggel

MAI LÁTOGATÁS GYERMEKKORI ÉLMÉNYEIM SZÍNHELYÉN

Bodrog-parti község — *Bodrogkeresztúr* — vasútállomása mellett nőttem fel. Gyermekkorom nagy élményeinek egyik színtere a vasút volt, ahonnan — természetesen — nagy szigorúsággal és féltéssel kergettek a málházók, váltókezelők, sőt a nagytekintélyű állomásfőnök is, hiszen a kocsik alatt bujkálni, fékbódékra mászkálni valóságos istenkísértés volt. Mi nem éreztük a veszélyt, így hát gyermeki szemszögből nézve nem szimpatizáltunk a vasutasokkal. De azt már kicsi koromban el kellett ismernem, hogy munkájukra nagyon pontos, pedáns és szorgalmas emberek voltak. Különösen a váltókezelők, akik a legzordabb időben is olyan nagy gonddal tisztogatták a váltókat, mint kukták a rézedényeket. Nyaranta az állomás egyik őrhelyétől nem messze egy fa tetejéről lestük, hogy egyetlen karmozdulattal milyen csodát művelnek: a vagonokból álló kocsisor kerekei nyikorogva, sőt néha sikoltva gurulnak az egyik vágánypárról a másikra.

Aztán az a bátorság, amikor be- vagy kijár, esetleg megállás nélkül átrobog az állomáson a vonat, s a váltókezelő ott áll, alig két méterre a csattogó, szeletkavaró szerelvény mellett és szalutál. Alattunk az őrbódétól még kétszáz méternyire is remegett a föld.

Életemben először az állomás forgalmi irodájából hallottam telefoncsörgést. Nagyon tetszett, hogy a forgalmisták szinte éjjel-nappal adták-vették a jelzéseket.

Szóval csodálatos volt számomra szülőfalum vasútállomása, s bár az azóta eltelt évtizedek során megbámultam Európa legnagyobb vasútállomásait is, a varázslat mind a mai napig tart. És mindannyiszor, amikor vonattal érkezek haza, valami kifejezhetetlen jó érzés hullámzik át rajtam.

Legutóbb, hogy otthon jártam, bekopogtam az állomásfőnökhöz.

Bodrogi József fiatal ember, őt már a mi rendszerünk nevelte vasúti tisztté. Amikor tehát engem gyermekkoromban, hajdani elődje, *Papp János* állomásfőnök úr szigorúsága (féltése) távol tartott innen, ő még meg sem született.

Mosolyog emlékezéseimen, s megjegyzi, hogy a mai falusi gyerek talál más csodálnivalót is, mint a vasút. Egyébként észrevettem, hogy az állomás területe, illetve a vágányok meghosszabbodtak. Így most már akár *kétszáz tengelyes vonat befogadására is alkalmas.* A biztonsági berendezések korszerűsödtek. Az esetenként felvillanó ívlámpák fénye meg szinte a fél falut bevilágítja.

— De mit akar maga ettől a kis állomástól? — kérdezi a főnök. — Ez a múltban is csak akkor volt érdekes, ahogy hallottam, amikor a méltóságos grófnőnek meg kellett állítani a menetrend szerint haladó gyorsvonatot.

— *Ne szerénykedjen* — biztatom Bodrogi Józsefet —, *hiszen itt kőbányák vannak, építőelemeket készítő üzem, majolikagyár, nagy borpincészet, állami gazdaság, erdészet és a személyforgalom se kicsi.*

— Hát gond azért itt is van — lendül a beszélgetésbe a fiatal vezető —, különösen az ügyfeleink kocsiigényének kielégítését illetően. De hát *ez országos gond.*

— Ennek a kis állomásnak a gondjairól szóljon.

Az állomásfőnök a hajába túr, aztán sorolja, hogy naponta megy az izgalmas „totózás": *amikor üres vagonok érkeznek, hogyan is osszák el.* Aztán meg, hogy mikor a legalkalmasabb ezeket a kocsikat a négy iparvágányra betolatni, majd rakottan kihúzni...

— Van-e valami fontossági sorrend?

— Nehéz eldönteni, hiszen *az útépítésekhez szállítandó kő legalább olyan fontos, mint a blokkgyár készítménye, amiből házat építenek. De a kaolinbánya sem csak a hazai porcelángyártáshoz szállít alapanyagot, hanem exportra is.* Aztán itt van a világhírű *hegyaljai bor*, aminek jelentős részét szintén exportálják.

— Azért gondolom, az igényeket mégiscsak ki tudják elégíteni.

A főnök sóhajt, majd elmondja, hogy az irányítása alatt dolgozó húsz ember azon igyekszik, hogy a lehetőségekhez képest kielégítsék az igényeket.

— Itt minden házban, így a vasutasok pincéiben is saját termésű bor van. *Nem okoz ez bajt a szolgálatban?* — kérdezem.

— Előfordult már, hogy a szolgálatra jelentkező kolléga enyhén ittas volt. Haza küldtem, majd szigorúan felelősségre vontam. Talán ennek köszönhető, hogy *három éve nem volt baleset az állomáson.*

— Milyen a munkamorál?

— *Az emberek becsülettel elvégzik a rájuk bizott feladatokat*, de a mai váltókezelők például nem tisztítják a váltókat olyan szertartásosan, ahogy ön a régieket látta.

— *Jól érzi itt magát?*

— Mi, akik nemcsak megélhetésül, de hivatásul is választottuk ezt a pályát, úgy kell viselkednünk, mint a honvédségnél — mondja mosolyogva —. Ahová vezényelnek bennünket, oda kell helytállni. És egy ilyen kisállomáson is *akkora felelősséggel, mintha a Keleti pályaudvaron lennénk.*

Dávid József

FELHÍVÁS

A Magyar Szocialista Munkáspárt Budai Járási Bizottsága méltó és maradandó emléket kíván állítani a magyar munkásmozgalomban egykor jelentős szerepet játszó Nagyszénási menedékháznak. Ezért kéri mindazokat, akik a Nagyszénási menedékházzal kapcsolatos eseményekről tárgyi dokumentumokkal — fényképek, kiadványok, sajtócikkek — rendelkeznek, vagy személyes tapasztalataikkal, visszaemlékezéseikkel segíteni tudják ezt a munkát, úgy azokat juttassák el a Budai Járási Pártbizottsághoz. Cím: *MSZMP Budai Járási Bizottsága Propaganda és Művelődési Osztály* Budapest, XII., Csörsz u. 49. 1126. Telefon: 358—959

1980. január 1-től

Megváltoztak a kiváló újító és feltaláló kitüntetés adományozásának feltételei

Az *Országos Találmányi Hivatal* elnökének a Szakszervezetek Országos Tanácsa elnökségének, a Termelőszövetkezetek Országos Tanácsa elnökségének, az Ipari Szövetkezetek Országos Tanácsa elnökségének irányelve alapján 1980. január 1-től kezdődően megváltoznak a *„Kiváló Újító"* és a *„Kiváló Feltaláló"* kitüntetés adományozásának feltételei.

Az újító és feltaláló mozgalom fejlesztésének hathatós eszköze, hogy az újítók és feltalálók az anyagi elismerésen túlmenően erkölcsi elismerésben is részesüljenek. Ennek egyik jelentős formája a „Kiváló Feltaláló," illetve a „Kiváló Újító" kitüntetés.

Mit mond a jogszabály?

A 45/1969. (XII. 29.) Kormány számú rendelet 8. §-a teszi lehetővé a feltalálók erkölcsi elismerését. Eszerint *„Nagyjelentőségű találmány belföldi feltalálójának a miniszter, az Országos Találmányi Hivatal elnöke és a Szakszervezetek Országos Tanácsa együttesen Kiváló Feltaláló kitüntetést adományozhat.* A kitüntetés rendszeres feltalálói tevékenység elismeréseként is adományozható."

Az újításokról szóló 38/1974. (X. 30.) MT. sz. rendelet 5. § (2) bekezdése szerint „Nagy jelentőségű újítás, vagy rendszeres újítói tevékenység elismeréseként a miniszter (országos hatáskörű szerv vezetője), az Országos Találmányi Hivatal elnöke és a Szakszervezetek Országos Tanácsa — szövetkezeti tag esetében a szövetkezetek országos érdekvédelmi szerve — *együttesen a Kiváló Újító kitüntetés arany, ezüst, vagy bronz fokozatát adományozhatja".*

Az erkölcsi elismerésre vonatkozó fenti jogszabályok hatályosságát erősíti meg a Minisztertanács 1006/1977. (II. 17.) MT. számú határozatának III. fejezete, amely kimondja, hogy *„Változatlanul adományozható a 45/1969. (XII. 29.) Kormány számú rendelet 8. § alapján a Kiváló Feltaláló, a 38/1974. (X. 30.) MT. számú rendelet 5. § (2) bekezdése alapján a „Kiváló Újító" kitüntetés".*

— A *Kiváló Feltaláló,* illetve a *Kiváló* Újító kitüntetés kizárólag az újító, feltaláló munka magas szintű erkölcsi elismeréseként azoknak adományozható, akik a továbbiakban megfogalmazott feltételeken túlmenően emberi magatartásuk, a munkához, valamint a munkatársaikhoz való viszonyuk alapján is méltóak rá.

A „kiváló újító" kitüntetés felterjesztési módja

1. A *Kiváló Újító* kitüntetés arany, ezüst, illetve bronz fokozata adható nagy jelentőségű újítás, illetve újítások szerzőjének, akinek újítását a vállalat hasznosította és ennek során utókalkulált, pénzben kimutatott vállalati hasznos eredmény jelentkezett, így legalább:

— 1 500 000 forintos vállalati hasznos eredmény elérésénél arany fokozat,

— 750 000 forintos vállalati hasznos eredmény elérésénél ezüst fokozat,

— 350 000 forintos vállalati hasznos eredmény elérésénél bronz fokozat adományozható.

2. Abban az esetben, ha a vállalati hasznos eredmény pénzben nem fejezhető ki, például a minőséget, a munkakörülményeket javító, a munkavédelmi, az egészségügyi újításoknál stb., az újító megvalósult újításai után kifizetett újítói díj alapján is elnyerheti a kitüntetés fokozatait, így legalább:

75 000 forintos kifizetett újítói díj elérésénél arany,

40 000 forintos kifizetett újítói díj elérésénél ezüst,

20 000 forintos kifizetett újítói díj elérésénél bronz fokozat adományozható.

A kitüntetésre javaslatot lehet tenni a megfelelő arányok esetén az 1. és a 2. pontban javasolt mód kombinációja alapján is lehet.

3. A *Kiváló Újító* kitüntetésre felterjesztést lehet tenni a rendszeres újítói tevékenység alapján is. Például a folyamatosan több éven keresztül folytatott rendszeres és eredményes újítói tevékenységért, amikor az újítások kimutatott gazdasági eredménye vagy a kifizetett díjak összege nem éri el az előírt szintek valamelyikét. Ez esetben az alábbiakat kell figyelembe venni:

— 40-nél több hasznosított újítás esetén arany,

— 26—40 hasznosított újítás esetén ezüst,

— 15—25 hasznosított újítás esetén bronz fokozat adományozható.

Ha rendszeres újítói tevékenység során — az egyes újítások hasznosítása következtében — közvetlenül pénzben mérhető utókalkulált hasznos eredmény is mutatkozik, ezek mértékét is fel kell tüntetni az előterjesztésben.

Az adományozó szervek vezetői a felsorolt értékhatároktól, vagy mennyiségektől eltérhetnek, maximálisan 25 százalékos mértékben.

A felterjesztésre irányuló javaslatot a szakszervezeti bizalmival egyetértésben kell felterjeszteni.

A felterjesztés alapjául a vállalatnál a hasznosított újítás, illetve találmány hasznos eredménye, vagy a kifizetett újítói, feltalálói díj, illetve rendszeres újítói vagy feltalálói tevékenység szolgál. *A felterjesztésnél figyelembe vehetők más vállalatoknál megvalósított, hasznosított újítások és találmányok is.* Az erre vonatkozó igazolásokat a vállalatok egymástól megkérhetik.

Az újítások és találmányok megvalósításából keletkezett vállalati hasznos eredmény, illetve kifizetett díj megállapításánál több szerző esetében a személyekre vonatkozó szerzőségi részarányt kell figyelembe venni, több újítás vagy találmány esetében halmozott értékben. Igy a meghatározott szintek egy, vagy több megvalósított újítás vagy találmány eredményéből, illetve díjazásából adódhatnak. A halmozott értékek elérésénél visszamenőleg határidőket megállapítani nem szükséges.

Azoknak, akik a *Kiváló Újító,* illetve *Kiváló Feltaláló* kitüntetés arany fokozatát már egyszer elnyerték, újabb újításaik, találmányaik hasznosítása után csakis az arany fokozatú kitüntetés adományozható, figyelemmel az erre vonatkozó értékhatárokra.

Azokat az újítókat és feltalálókat, akik több alkalommal elnyerték e kitüntetések arany fokozatát *terjesszék fel kormánykitüntetésre, a vonatkozó előírások betartásával.*

Mindaddig, amíg az újító, vagy a feltaláló az első arany fokozatú kitüntetést el nem nyerte, az alacsonyabb fokozat mögött álló eredmény hozzászámítandó a magasabb fokozatra történő felterjesztéshez.

Az irányelveknek megfelelően a közeljövőben a *Vasúti Újítási Szabályzatot* is módosítják.

Dr. Gyóni Béla

Kik részesülhetnek a „kiváló feltaláló" kitüntetésben

1. A *Kiváló Feltaláló* kitüntetésben részesíthetők azok a feltalálók, akiknek érvényes szabadalommal védett találmányát hasznosították és ennek következtében jelentős mértékű utókalkulált eredmény keletkezett:

— 3 000 000 forintos vállalati hasznos eredmény elérésénél arany,

1 500 000 forintos vállalati hasznos eredmény elérésénél ezüst,

— 750 000 forintos vállalati hasznos eredmény elérésénél bronz fokozat adományozható.

2. Ha az érvényes szabadalommal védett találmány megvalósítása során a vállalati hasznos eredmény pénzben nem fejezhető ki, a feltalálói díj alapján is elnyerheti a kitüntetés fokozatait:

— 120 000 forintos kifizetett feltalálói díj elérésénél arany,

— 75 000 forintos kifizetett feltalálói díj elérésénél ezüst,

— 35 000 forintos kifizetett feltalálói díj elérésénél bronz fokozat adományozható.

A kitüntetésre javaslatot tenni a megfelelő arányok esetében az 1. és a 2. pontban javasolt mód kombinációja alapján is lehet.

3. A rendszeres, folyamatos feltalálói tevékenység elismeréseként is adományozható a „Kiváló Feltaláló" kitüntetés különböző fokozata. Ez esetben a több éven keresztül folytatott feltalálói tevékenységet kell vizsgálni, melynek során kettő vagy több olyan hasznosított találmány a kiindulási alap, amely érvényes szabadalommal védett.

A kitüntetés adományozására készült javaslatot a szakszervezeti bizottsággal együttesen az illetékes szak-

SZEGEDI ÚJÍTÓK

Háromnegyed év alatt 4,3 milliót takarítottak meg

Az újítómozgalom eredményeit és a további lehetőségeket vizsgálták a közelmúltban a szegedi igazgatóság területén dolgozó újítási ügyintézők, szakvéleményezők és a legeredményesebb újítók. Megállapították többek között, hogy tavaly az első háromnegyed évben az újítók hatékonyan járultak hozzá a vasút feladatainak teljesítéséhez.

A szegedi igazgatóság területén szeptember végéig *528 újítási javaslatot nyújtottak be.* Ebből 280-at fogadtak el és hasznosítottak. *A megtakarítás 4,3 millió forint.*

Az újítók munkáját könnyítette az igazgatóság által kiadott központi feladatterv. Ebben olyan gazdasági és műszaki feladatokra (szám szerint 112-re) irányították az újítók figyelmét, amelyek leginkább befolyásolják a gazdaságos munkavégzést, a gépek és berendezések jobb kihasználását, az energiatakarékosságot. A központi feladatterv alapján a szolgálati helyek is elkészítették újítási tervüket, s azokat eljuttatták az érdekeltekhez. *Ennek köszönhető, hogy amíg 1978-ban háromnegyed év alatt 25 feladatterv újításból csak 7-et fogadtak el, tavaly már 43-ból 29-et.* Említést érdemel az is, hogy a benyújtott újítások 16 százaléka munkavédelemmel kapcsolatos javaslat volt.

A mozgalom eredményességét újítási kiállítások, ötletnapok és újítóklubok is segítették. *Az újítóknak 421 ezer forint újítási díjat fizettek ki.* Többen kitüntetést, jutalmat kaptak.

Tavaly az első három negyedévre hirdetett újítási versenyben kiemelkedő eredményt elért szolgálati helyek, újítók, szakvéleményezők és szocialista brigádok összesen 62 500 forint jutalmat kaptak. Négyen — *Kasza Dezső, Vinek Pál, Vaczkó István* és *Ugrainé Tömörkény Zsuzsa* — Kiváló Dolgozó kitüntetésben részesültek.

A verseny eredménye a következő. *Vontatási szolgálat:* 1. Kecskemét, 2. Vésztő, 3. Szeged. *Építési szolgálat:* 1. a kiskunhalasi pályafenntartási főnökség, 2. a kecskeméti pályafenntartási főnökség, 3. a hódmezővásárhelyi pályafenntartási főnökség. A biztosítóberendezési és anyaggazdálkodási szakszolgálat munkahelyei közül első a szegedi BFF.

Harminckét szocialista brigád közül a legeredményesebb volt a kecskeméti vontatási főnökség *Jedlik Ányos* brigádja, 2. az építési főnökség *Dózsa,* 3. a *Makarenkó* brigádja.

A szakvéleményezők közötti verseny győztese *Szombathelyi András* (szentesi építési főnökség), 2. *Csüllög Bálint* (Vésztő), 3. *Szekeres Tibor* (Szeged, ÉHF).

(Gellért)

Újítási ankét

A *miskolci járműjavítóban* decemberben újítási ankétot tartottak, amelyen ismertették többek között az elmúlt év újítási eredményeit. 1978-hoz viszonyítva húsz százalékkal nőtt a hasznosított újítások száma. *Az ebből származó megtakarítás meghaladta az egymillió* forintot. A tavaly két alkalommal rendezett ötletnapon a dolgozók 130 ötletéből 31-et újításként vezettek be.

1979 első félévében a járműjavítók újítási versenyében a miskolci járműjavító a harmadik helyezést érte el. A Borsod megyei üzemek és vállalatok közötti versenyben újítási munkájukat ugyancsak harmadik díjjal jutalmazták. Az üzem újítói közül tavaly tízen, a szakvéleményezők közül pedig hárman értek el kiváló helyezést.

Brigádvetélkedő Miskolcon

Miskolcon a közelmúltban került sor a szocialista brigádok vetélkedőjének igazgatósági döntőjére. Tíz brigád versengett a győzelemért. Az első helyezést és a vele járó háromezer forintot az igazgatóság kereskedelmi osztályának *Lenin* szocialista brigádja szerezte meg. Második a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség *Egyetértés,* harmadik pedig a távközlési szolgálat *Bláthy Ottó* brigádja lett.

Téli pillanatképek

Papp Márton, a terézvárosi pft. főnökség 5-ös szakaszának vonalbejárója hevedert cserél az egyik sínszálon

Így látta a fotós a téli tájat a vonatablakból

(Jurkievicz Tibor felvételei)

Mit nyújt tagjainak

az Első Biztosító és Segélyegyesület

A *Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete* már 105 éves. Az egyesületet 1875-ben alapították. Akkor a hazai vasútvonalak hossza 6400 kilométer volt, az alkalmazottak száma pedig 14 ezer. A vasutasok akkori rossz szociális körülményein akart segíteni egy kis önkéntes csoport, élén *Ács György* főkalauzzal. Elhatározták, hogy pénzt gyűjtenek és abból temetkezési segélyt adnak a vasutasoknak.

Ma már 125 ezer tagja van az egyesületnek, *és évente tízmillió forint készpénzsegélyjel rendelkeznek.* A tagoknak többek között házassági, gyermekszületési, tanszervásárlási, betegségi, baleseti, temetési és egyéb segélyt adnak. Ezen kívül a *hajdúszoboszlói, hévízi és a parádfürdői* korszerű üdülőkben pihenhetnek a dolgozók. A három üdülőház téli és nyári üdültetésre egyaránt alkalmas, s egyidejűleg csaknem kétszáz személy üdültetését biztosítja. Az üdülőkben a korábbi 10 nap helyett bevezették a 14 napos időtartamot.

(Drégely)

Véradókat köszöntöttek

Egy év alatt 720 liter vért adtak a miskolci vasútigazgatóság dolgozói

A miskolci igazgatóság Vöröskereszt nagyüzemi vezetősége december 21-én véradóünnepséget tartott az igazgatóság kultúrtermében. *Dobos Margit,* a Vöröskereszt vezetőségének titkára köszöntötte a megjelenteket. Elmondotta, hogy ez az ünnep a véradómozgalom kettős jubileuma. Egyrészt azért, mert hazánkban 30 éve jött létre a szervezett vérellátás, másrészt 20 évvel ezelőtt a Magyar Vöröskereszt I. kongresszusának határozatai értelmében indult és bontakozott ki a térítésmentes véradómozgalom.

Ezen az ünnepségen azokat a véradókat köszöntötték, akik önfeláldozóan, emberségből, humanizmusból siettek és sietnek vért adni, hogy segítsenek bajba jutott embertársaikon. *Az igazgatóság területén 1979-ben megtartott térítésmentes véradónapokon 1800 fő 720 liter vérrel járult hozzá a betegek gyógyításához.* Közülük sokan többszörös véradók. A legjobbakat a Magyar Vöröskereszt Országos Vezetősége térítésmentes véradásaikért és a mozgalom önzetlen támogatásáért kitüntetésben részesítette.

A kitüntetéseket és jutalmakat *Hernádi István,* az igazgatóság vezetője nyújtotta át.

NYUGDÍJBA KÉSZÜL

A Keleti pályaudvar fizetőpénztárosa

Gyeőry Kálmánné fizetőpénztáros

Gyeőry Kálmánnéval, a Keleti pályaudvar dolgozójával bajos lenne hosszan beszélgetni a peronok vagy a vágányok között. A vasutasok ugyanis, ahol csak látják, mindenütt megsüvegelik, de az sem ritka, hogy egy-két szót váltanak vele. Ennek magyarázata nagyon is egyszerű: *tizenhat éve ő az állomás fizetőpénztárosa.*

Ica nénivel „hivatalában", egy vasráccsal védett helyiségben beszélgettünk életéről, pályafutásáról. Erre itt már csak néhány hétig lesz alkalom, mert nyugdíjba megy.

— Csak a pénztárosnak szól ez a megkülönböztetett tiszteletadás?

— *Úgy érzem, az embernek is. A vasutasok nemcsak azért olyan közvetlenek hozzám, mert tőlem kapják a pénzt, azt akkor is ki kellene fizetnem, akár jó, akár rossz viszonyban vagyok valakivel.* Életem során mindig arra törekedtem, hogy a lehető legegyszerűbben, de őszintén nyilvánítsak véleményt. A negédes modort éppen úgy elítélem, mint a gorombaságot. Tapasztalatom szerint az emberek olyanok, amilyenek mi vagyunk hozzájuk.

Gyeőry Kálmánnénak a tizenhat év alatt soha nem volt hiánya, de többlete sem. A fizetést mindig időben, pontosan megkapták az emberek. Úgy hallottam, egyszer mégis izgalomba hozta környezetét.

— Hogy is történt?

— *Három évvel ezelőtt a nyílt utcán kiraboltak egy pénztárost. Ezután nálunk is elrendelték, hogy a pénzért csak rendőri kísérettel lehet menni. Az első alkalommal, amikor a bankból jövet, két fegyveres között ballagtam a peronon; ezt látva az ismerős vasutasok értetlenül súgtak össze...*

— A vasúton kívül volt-e más munkahelye?

— *Nagyon büszke vagyok rá, hogy nem!* Murakeresztúron kezdtem. A házasságkötés emléke is oda köt. A férjemmel egy állomáson dolgoztunk, ő kocsirendező volt, én akkor már forgalmi szolgálattevő. Ebből a munkakörből ment nyugdíjba három évvel ezelőtt. Az utolsó két évtizedben ő is Budapesten szolgált, a Nyugatiban. *A családom vasutasmúltját egyébként dédnagyapámig tudom visszavezetni.*

Gyeőry Kálmánné elégedetten beszélt munkájának megbecsüléséről: háromszor kapott kiváló dolgozó kitüntetést, kétszer vezérigazgatói dicséretet, és egyszer Honvédelmi Érdeméremmel tüntették ki.

Társadalmi munkát a foglalkozásához hasonlót vállalt; mondván, hogy azt tudja a legtökéletesebben ellátni. *Tizenhat évig volt a Keleti pályaudvar állomási pártszervezetének gazdasági felelőse.*

— Mi lesz, ha már nem csörög a vekker?

— Őszintén megmondva hiába volt szabadjegyünk férjemmel, nagyon kevés helyre jutottunk el a munka és a változó szolgálat miatt. Ezt szeretnénk pótolni. Meg akarjuk ismerni Magyarország nevezetesebb helyeit és egyszer jó lenne körülnézni Európa néhány országában...

S. R.

Békéscsabai fiatalok Debrecenben

A békéscsabai csomóponti KISZ-bizottság 22 tagú küldöttsége a közelmúltban a debreceni csomópontra látogatott tapasztalatcsere céljából. Elsőnek a gépállomást, majd a vontatási főnökséget tekintették meg. Ebéd után a debreceni igazgatóságot keresték fel, ahol *Hunyicska József* főtanácsos tájékoztatást adott az igazgatóság főbb feladatairól és bemutatta a központi forgalmi irányító termet. Ezután a csomópont kultúrtermébe vezetett a csabai fiatalok útja, ahol a vendéglátókkal beszélgettek időszerű ifjúságpolitikai feladatokról.

Másnap a járműjavítóba látogattak, ahol tájékoztatást kaptak az üzem életéről, munkájáról. A békéscsabai fiatalok a kétnapos debreceni tapasztalatcsere befejezése után élményekben gazdagodva tértek haza.

Szöveg és fotó:
Farkas Sándor

A békéscsabai fiatalok megérkeztek Debrecenbe

ÉLT 57 ÉVET

Autóbuszok váltották fel a dombóvári kisvasutat

„Értesítjük a Tisztelt Utazóközönséget, hogy... a Dombóvári GV-hálózaton 1979. december 31-én 24 órától a személy- és árufuvarozás megszűnik!"

Akik a múlt év végén e kisvasúton utaztak, a dombóvári végállomás váróterének bejárati ajtaja melletti falon olvashatták a hirdetményt. A már régóta terjedő hírek tehát valósággá váltak: *megszűnt a kisvasút.* De még az utolsó napon is sokan kérdezték a jegyvizsgálótól.

— Tényleg nem jöttök már holnap?

Amikor még a vonat járt...

— Nem — hangzott a válasz, melyre a fejüket ingatták a kérdezők, mint akik nem tudnak beletörődni a valóságba.

Ez volt a tanyák köldökzsinórja

Dombóvár környékének arculatához szorosan hozzátartozott a kisvasút, amely zötyögve-zakatolva, évtizedeken keresztül szállította a főközlekedési központoktól távoli települések lakosságát. Ezen a vidéken a kisvasút amolyan *köldökzsinór* volt a dombok, lankák között megbúvó kicsiny falvak, apró tanyák és a külvilág között, s amelynek képzeletbeli fejfájára immár rákerülhet a felirat: *„Élt: 57 évet."*

Elevenedjenek most fel még egyszer a Dombóvári Gazdasági Vasút életének, történetének jelentősebb részletei, egészen az 1979-es év szilveszter napjáig, amikor is az Inámalsóról induló 1721-es számú vonat utolsóként közlekedett a hálózaton és 21 órakor Nakra való megérkeztével a GV forgalma megszűnt.

A hálózat nagy része 1923-ban épült, azzal a céllal, hogy a Dombóvártól északnyugatra elterülő Eszterházy-uradalmak szállítási igényeit kiszolgálja. A gyenge felépítményű pályán kezdetleges járművek közlekedtek. Lovak húzták a fából készült kocsikat, az úgynevezett *lórékat.* Csak később került a gazdasági vasútra néhány — különböző típusú, kisteljesítményű gőzmozdony és motorkocsi. Személyforgalom ebben az időben kizárólag az uradalmak munkásainak szállítására korlátozódott.

A GV-hálózat nagyarányú fejlesztése *1948-ban kezdődött.* A meglevő vasutat használható állapotba hozták. Új kiegészítő és összekötő vonalak épültek. Az 1949. évi államosításkor a hálózat a *Kaposvári Gazdasági Vasutak Nemzeti Vállalat* tulajdonába került, 1950-től pedig a *Kaposvári Gazdasági Vasutak* üzemfőnökségeként működött. A menetrendszerű személyforgalom 1949. december 1-én indult. Ezzel megszűnt a vonal mentén fekvő települések évszázados elszakítottsága a közigazgatási, gazdasági és a kultúrközpontoktól.

Aki 30 évig a jegyeket kezelte

Réti Gyula jegyvizsgáló így emlékezik:

1949 szeptemberében kerültem a gazdasági vasúthoz, decemberben pedig elindult az első személyvonat. A kocsik erre a célra átalakított, kéttengelyes szükség-személykocsik voltak. Kétoldalt hosszú pad, középen egy kályha. Ebből állt a belső berendezés. *Világítás nem volt még ezekben a kocsikban.* Amikor megindultak a vonatok, a rossz kocsik úgy rázkódtak, ugráltak a gyenge pályán, hogy a kemény padokon ülni alig lehetett. *Rengeteg volt a kisiklás,* de sérülés szerencsére soha nem történt.

Az első ötéves terv idején a dombóvári GV új — Csepel C. 50-es — ötven lóerős motormozdonyokat kapott. A szükségszemélykocsikat pedig akkor a korszerűnek számító *Bak*-típusú négytengelyes, *villany*-belsővilágítású személykocsik váltották fel.

Dombóváron a GV állomás területén új, utasváróhelyiséggel ellátott *felvételi épület* készült, s a megépített *Inámpuszta—Cserepespuszta* szakasszal kialakult a teljes hálózat, amelynek hossza 60,3 km volt.

A hálózat vonalai részben *Tolna*, részben *Somogy* megye területén húzódtak, s a budapest—gyékényesi vonalon *Dombóvár* és *Csoma-Szabadi* állomásokhoz, a lepsény—dombóvári vonalon pedig *Dalmand* állomásához kapcsolódtak, átrakási lehetőséggel a nagyvasúthoz.

A törzsvonal Dombóvár állomástól kiindulva észak-északnyugati irányban haladt, és *Szilfáspusztánál* találkozott a Dalmand felől jövő vonallal. Innen nyugatra fordulva *Nosztányon* át érte el *Inám* községet, majd annak nyugati szélén találkozott a Csoma-Szabadiból érkező vonallal.

A hálózat másik *fővonala* Csoma-Szabadi vasútállomástól kelet felé kiindulva, a községen áthaladva érte el *Attalát.* Itt a közutat keresztezve fordult északnyugat felé, *Szentiván* és *Gölle* községeket elhagyva északkelet irányt vett és Inám mellett találkozott a dombóvári vonallal. Végül újra északnyugatra fordulva érte el egykori végpontját, *Somogyszilt.* A cserepespusztai vonal déli irányban Inám alatt ágazott ki deltával 3,5 km hosszúságban.

15 km/órával „száguldott"

A dombóvári törzsvonalból elsőnek a *Mászlony* községnél végződő szárnyvonal ágazott ki. A mászlonyi elágazástól 3 km-re — Szilfáspusztánál — ágazott el a dalmandi vonal, amely keresztezte a Dombóvár—Kocsola közötti műutat és Dalmand MÁV állomáson végződött. A műút előtt — azzal párhuzamosan — észak felé nyúlt ki a *felsőleperdpusztai*, a műút túlsó oldalán az *alsóleperdpusztai* szárnyvonal.

A hálózat eredetileg 7 és 9,3 kg-os sínekből épült, salakágyazattal, faaljakon. 1958—59-ben a Dombóvár—Nosztány szakasz 14 kg-os, az Inámpuszta—Cserepespuszta közötti szakasz 18 kg-os sínekkel, betonaljakkal került átépítésre. A hálózat megmaradt többi részén azóta is csak a forgalom — ez egyre csökkenő forgalom — fenntartásához elengedhetetlen javítások történtek.

A hálózat hossza a hatvanas évek közepétől fokozatosan csökkent. 1965-ben a Dalmandi Állami Gazdaság üzemi használatra átvette a Szilfáspuszta—Dalmand szakaszt, majd több szárnyvágányt is.

1967-ben az Inám—Somogyszil vonalrészt a forgalom nagymérvű csökkenése miatt megszüntették, majd felbontották. A GV így a forgalomáttterelés előtt csak 39,8 km hosszúságban üzemelt. Az engedélyezett legnagyobb tengelynyomás és sebesség a 9,3 kg-os felépítményi szakaszon 2,7 tonna, illetve 15 km/óra volt. Az átépített vágányokon: 5,5 tonna, 20 km/óra.

Új utak épültek

A közúti közlekedés nagyarányú fejlődése mind erősebben hatott a gazdasági vasútra. A korábban legnagyobb forgalmat hozó szállíttatók a *közúti fuvaroztatásra tértek át.* Ezzel az eddig csak kiegészítő szerepet játszó személyforgalom lépett előtérbe. A vonalak mentén fekvő területek lakossága ugyanis kényszerűségből továbbra is a kisvasúton utazott, hiszen sok pusztai település számára még most sem volt más közlekedési lehetőség. A közelmúltban *ez a helyzet is gyökeresen megváltozott. Új bekötőutak épültek, s az eddig csak vonaton megközelíthető helységek is bekapcsolódhattak az autóbusz-forgalomba,* így a GV átépítését, egyáltalán üzemének jelenlegi állapotában való fenntartását ma már semmi nem indokolná.

Tóth Zoltán

A dombóvári gazdasági vasutak felvételi épülete

MIÉRT SOK A POTYAUTAS?

Ilyen még nem volt Ócsán. Az állomáson, a jegypénztár előcsarnokába vezető ajtók zárva, rajtuk tábla hirdeti: *„Páratlan napokon a jegykiadás szünetel."* Pont a karácsony előtti hetekben. Néhány nap múlva már páros napokon sem lehet jegyet váltani. Az utasok zúgolódnak, élcelődnek, egy idős néni még a forgalmistának sem hiszi el, hogy jegy nélkül felszállhat, s a vonaton majd kiegyenlítheti a menetdíjat, pótdíj, bírság nélkül. Inkább lemarad. Sok a *„potyautas" így is.* Ócsai-szőlők és Felsőpakony — Ócsa közvetlen „szomszédai" — olyan megállóhelyek, ahol szinte nincs, nem is volt jegykiadás. Az ott vonatra szállók mindig a jegyvizsgálóknál váltják a menetjegyeiket. *Azaz csak váltanák, ha a kalauzok — egy vonaton mindössze ketten vannak — győznének annyi embert kiszolgálni...*

A vonaton egy nyugdíjas, volt személypénztáros asszony mellé sodor a tömeg. Ócsán lakik, szolgált is ott, több mint egy évtizedig. Ne-i állom meg. csendben agitálni kezdem:

— Nem segítene alkalmilag ennek a munkaerőszegény vasútnak? Jól jönne az érte járó kis pénz is.

— Azt hiszi, nem ajánlkoztam?! A főnök azt mondta: *tud fizetni 12 forintot, óránként... Ennyiért ma már takarítani sem mennek el az emberek* — replikázik indulatosan. A körülöttünk levő utasok is felfigyelnek erre. Egyikük megjegyzi:

— *Nyilván a takarékosság miatt van ez így. Jól teszi a MÁV. Másfél héten belül én már ötödször utazom a Nyugatiig — ingyen!*

Az új esztendő azért hozott némi változást: *ismét lehet menetjegyet váltani Ócsa állomáson — páros napokon.*

● ●

Örömmel vettük a hírt: december 18-tól ismét fogad vonatot a Nyugati pályaudvar felújított, patinás csarnoka. Azt is megelégedéssel nyugtáztuk, hogy a vágányokon és vonatokon való balesetveszélyes átjárást megszüntették, aluljárót építettek az utasok részére, a csarnokba befutó vágányok alá. *Csakhogy a 11. és 12. vágányok közötti lejáró a szabad ég alatt van.* Eső és hó hullik a műmárvány borítású csúszós lépcsőfokokra. Kapaszkodásra szolgáló korlát nincs a támfalak mentén. Másféle korlát viszont van. December 30-án reggel sebtiben egybetákolt deszkák rekesztették el a nyitott peron felől az aluljáróba vezető behavazott lépcsőket. Nem vitás, így sokkal könnyebb elejét venni a nyaktörésnek, mint tetőt húzni a lejáró fölé. A legtakarékosabb persze az lett volna, ha kevésbé mutatós, de annál biztonságosabb, érdesített műkővel borítják a lépcsőfokokat...

● ●

Szilveszter előtti csúcsforgalom a Keleti pályaudvaron; szinte szünet nélkül járnak be a vonatok, cserélődnek a szerelvények. A másfél napos, december 30-án hajnali háromig tartó erőteljes havazás ellenére sincs fennakadás: *pályamunkások, katonák söprik a váltókat, lapátolják a havat.*

A külső forgalmi szolgálattevő, fiatalasszony, négy-öt percenként megjelenik a rendelkező toronynál. Nagy igyekezettel, de elég bizonytalanul közlekedik a vágányok között a féllábszárig érő, kásás hóban.

Központi ügyeletesekként balesetvizsgálók érkeznek az igazgatóságtól. Tájékozódnak a reggeli vonatforgalmi helyzetről, nyugtázzák a jelentéseket, miszerint helyi okokból vonatkésések nem adódtak, a szerelvények előfűtése is előírás szerinti. Figyelnek közben a vonatmenesztő manővereire is. Egyikük, B. L. hirtelen az állomás főnökéhez fordul, rákérdez: *miért nem igényelnek URH-s rádió adó-vevő készülékeket a külsős forgalmisták részére, főként ilyen csúcsforgalmi időszakban? Könnyebb, veszélytelenebb lenne a dolguk, gyorsabb a rendelkezések kiadása, végrehajtása...*

A megkérdezett a homlokára bök, elsiet. Tíz perc múlva készülékkel felszerelten meneszt már a fiatalasszony. Igényelni sem kellett. A rádiók a főnöki irodából kerültek elő...

A toronyba és a másik külsősnek is jutott készülék.

(Mármarosi)

Élsportolók jutalmazása

A közelmúltban vasutas élsportolók, edzők és szakvezetők jutalmazására került sor a vasutasszakszervezet Benczur utcai székházában. A meghívott sportolók között szép számmal voltak olyanok, akik az elmúlt évben dobogós helyezést értek el a különböző ifjúsági és felnőtt világversenyeken, Európa- és magyar bajnokságokon.

A jutalmazást rövid ünnepség előzte meg. A megjelentek, köztük *Szűcs Zoltánt*, a MÁV vezérigazgatóját és *Molnár Györgyöt*, a vasutasszakszervezet titkárát *dr. Balázs Ákos*, a kulturális, agitációs, propaganda és sportosztály vezetője üdvözölte. Ezután Molnár György titkár értékelte sportolóink 1979. évi eredményeit. *Elmondotta, hogy bár az olimpiai felkészülés utolsó előtti esztendejében a vasutas sportolók kevesebb pontot szereztek, mint az előző két évben, a szakszervezet és a vasút vezetői mégis bíznak abban, hogy reménységeink helytállnak majd a nyári olimpiai játékokon.*

Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója, rövid beszédében arról szólt, hogy a vasút vezetői figyelemmel kísérik a vasutas sportolók szereplését és miként eddig — a lehetőségek határain belül — a jövőben is támogatják azokat az egyesületeket, ahol eredményes nevelő munkát végeznek. A vezérigazgató végezetül több mint száz sportolót, edzőt és szakvezetőt részesített jutalomban.

„Elég egy rossz húzás, máris ott a matt"

Verőci Zsuzsa, a világbajnokjelölt

Néhány hét, esetleg hónap múlva — az időpontot még nem határozták meg —, a legjobb négy közé jutásért mérkőzik *Petronicsné Verőci Zsuzsa* világbajnok-jelölt, nemzetközi sakknagymester. A magyar sakkozás történetében első alkalommal ért el női versenyző ilyen nagyszerű teljesítményt. A bravúr, persze, tovább nőhet, hiszen ha a *Vasútépítő Törekvés* sakkozója legyőzi következő ellenfelét, *Joszelianit*, akkor...

De hagyjuk a feltételes módot! A bábuk útjai kifürkészhetetlenek...

— *Azért ha az ember jól felkészül, odafigyel, kevesebb meglepetés éri* — mondja Verőci Zsuzsa. — *Éppen most, a napokban fejeztem be edzőmmel és szekundánsommal, Honfi Károllyal Joszeliani „föltérképezését".* Abban már most biztos vagyok, hogy igen nehéz dolgom lesz. Bár ellenfelem mindössze tizennyolc esztendős, játszmái érett sakkozóra vallanak...

Általában naponta nyolc-tíz órát foglalkozik sakkozással: játszik, elemez, megnyitási formákat gyakorol, külföldi szaklapokat olvas... Napi kapcsolatban áll a világ élmezőnyével, igyekszik megszerezni minden valamirevaló játszma leírását. Ezekből lehet igazán tanulni, tapasztalatokat gyűjteni. Emellett, ha marad egy kis szabad ideje, úszik, teniszezik, nyáron motorcsónakba ül. Nagy hangsúlyt fektet az idegi állóképesség megszerzésére, növelésére.

— *A mi sportágunkban egy pillanatnyi figyelemkihagyás is sorsdöntő lehet, elég egy rossz húzás, máris ott a matt*... Másutt, a sportágak legtöbbjében a verseny során adódó hullámvölgyek, gyengélkedések nem feltétlenül végzetesek, ellensúlyozhatók...

Lakásában annyi a sakkészlet, hogy hirtelenjében meg sem tudja mondani. Mindegyikhez fűzi egy-egy emlék, élmény, az egyiket ünnepnapokon használja, a másikat utazások alkalmával...

A sakk-készletek mellett az érmek, emlékplakettek, serlegek, trófeák számát sem tudja kapásból megmondani. Persze, ezen cseppet sem lehet csodálkozni, *hiszen a női sakkozás első számú hazai képviselője éppen két évtizeddel ezelőtt kötött szoros barátságot a sportággal.* A már említett nagyszerű teljesítmény mellett okvetlenül szólni kell a két olimpiai ezüstéremről, amelyet a magyar csapat tagjaként 1969-ben, illetve 1978-ban szerzett. Két alkalommal nyert országos egyéni bajnokságot, 1973-ban és 1977-ben. Igen jelentős sikernek könyvelheti el azt is, hogy a sportújságírók őt sorolták az előkelő harmadik helyre az elmúlt év legeredményesebb sportolóinak vetélkedésében. Ilyen sikert még nem ért el magyar sakkozó.

Verőci Zsuzsa mégsem elégedett.

— *Megyőződésem* — mondja szenvedélyesen —, *hogy még tovább fejlődhetne a hazai női sakkozás, ha több lehetőséget kapnánk férfiversenyzőkkel való találkozásra.* Ez ugyanis mindmáig megoldatlan kérdés. Elvileg ugyan semmi akadálya nincs annak, hogy bármelyikünk benevezzen egy férfi versenyre. A pillanatnyi gyakorlat azonban az, hogy ilyen-olyan indokokra hivatkozva elutasítják a kérelmünket. Pedig, mondom, meggyőződésem, hogy javítana az eredményeinken...

Amit mond, azon valóban érdemes elgondolkodni egy kicsit, hiszen nemzetközi versenyeken a magyar női sakkozást évek óta e két versenyzőnő, *Verőci Zsuzsa* és *Ivánka Mária* képviseli. Egymás taktikáját, trükkjeit szinte már betéve tudják. A hazai mezőny többi tagja rendszerint nemigen képes megszorítani őket. Verőciék tehát — más megoldás nem lévén — szinte kizárólag csak a külföldi versenyeken találkozhatnak erős ellenfelekkel. Márpedig a továbbfejlődéshez minél több ilyen alkalomra lenne szükség...

Verőci Zsuzsa mindenesetre a lehetőségek szabta határokon belül mindent megtesz azért, hogy alaposan felkészüljön az előtte álló nagy feladatra. Nem elégíti ki az a tudat, hogy már az is sikernek számít, amit eddig elért...

Pilhál György

Szorítóban az ökölvívók

A vasutasválogatott is részt vesz az újrendszerű csapatbajnokságon

Rég óhajtott álma szakembernek és szurkolónak egyaránt, hogy a hajdan szebb napokat látott ökölvívó-csapatbajnokság újra felébredjen csipkerózsika álmából. A megoldáson sokat gondolkodtak az elmúlt időben a sportágért felelős szakemberek, egyesületi vezetők, közöttük a szakszervezetekben tevékenykedő sportvezetők is. A különböző elképzelések megjavítása és egyeztetése után megszületett a döntés: *kell: a CSB, de megvalósítani csak válogatott csapatokkal lehet.*

A döntés helyességét a korábban kudarcba fulladt csapatbajnokság során felmerülő problémák igazolták. Az ökölvívó-szakosztályokkal rendelkező egyesületek egy-két kivételtől eltekintve soha nem tudtak teljes létszámú, némely esetben még csonka csapatot sem kiállítani az egyes fordulókra. Az ilyen és ehhez hasonló esetek legtöbbször a sporterkölcsöt sértő magatartáshoz is vezettek, irreálissá tették a bajnokság kimenetelét, amely így eleve kudarcra volt ítélve.

Az új rendszerű csapatbajnokság gondolata hamar megértő fülekre talált az érdekeltek körében, olyannyira, hogy kísérletképpen *egyfordulós rendszerben 1980. január 19. és február 16. között időre kiírásra is került.*

A régi hagyományokkal rendelkező vasutas ökölvívás a szakszervezet támogatásával elsők között csatlakozott, s igazolta részvételi szándékát a bajnokságban, ahol a *Néphadsereg*, a *Dózsa*, a *Bányász* és *Vasas* válogatottakkal küzd majd a bajnoki pontokért.

A *Pécsi VSK* és a *Nyíregyházi VSSC* legtehetségesebb versenyzőire épülő válogatottba a *DMVSC*, az *MVSC*, a *Ceglédi VSE*, a *Törekvés SE*, a *MÁV Nagykanizsai TE* és a *MÁV Hatvani AC* ad még versenyzőt. Az így kialakított 30 tagú keretből minden versenyző a saját egyesületében egységes elképzelésekkel, de egyénekre szabott edzésmódszerekkel készül a küzdelmekre. A csapat technikai vezetője *Werling Jenő*, vezető edzője *Paku Lajos*, helyettese *Szántó József*.

A bajnokság első fordulójában a vasutas válogatott a Néphadsereg válogatottjával mérkőzött. A mérkőzés, a papírformának megfelelően, *a Néphadsereg válogatottja 16:8 arányú győzelmével végződött.*

— Sz —

Szakszervezeti Jogsegélyszolgálat

A Táncsics Könyvkiadó új kiadványa

A Táncsics Könyvkiadó 1980-ban, a dolgozókat érintő jogi kérdésekről, valamint közérdekű jogszabályokról szóló, új sorozatot indít. A füzetek havonta jelennek meg *Szakszervezeti Jogsegélyszolgálat* címen, hatvannégy oldalas terjedelemben.

A januárban megjelenő első szám fő témája az energiaszolgáltatás. Választ ad többek között olyan aktuális kérdésekre, mint például: *Ki jogosult a kedvezményes éjszakai áramdíjra? Milyen berendezéseket engedélyeznek? Kik jogosultak gázáltalány fizetésére? Mennyit kell fizetni a meleg vízért?*

A *„November hónap jogszabályai"* című cikk hatvanegy jogszabályt ismertet, tartalmukat jelölve, tárgymutatót is közöl. Építészeti bírságról szól a *„Röviden"* című témakör.

A tanácsok megnyitották az ügyfélszolgálati irodáikat, amelyekkel megkönnyíteni kívánták a lakosság ügyes-bajos dolgainak intézését. *A „Fővárosi tudnivalók"* című összeállítás arra ad vájaszt, hogy milyen ügyeket intézhet el a lakosság a tanácsok ügyfélszolgálati irodáiban.

A *„Tárgyalóteremből"* bírósági tárgyalást idéz. Súlyos, egész életre kiható baleset ért egy tizenöt éves kiskorút takarítás közben az egyik munkahelyen. Végül is mennyi kártérítést kell fizetnie a vállalatnak?

A *„Jogsegélyszolgálat"* a Csepel Művekben megtörtént esetekből idéz. Érdekes problémákra találhatnak választ a tsz-tagok a *„Mezőgazdasági szövetkezetekben"* című összeállításban.

Az áruval megrakott gépkocsi a telephelyen marad — ki a felelős a hiányért? Jövedelemnek számít-e a borravaló?

Hasonló megtörtént esetekről olvashatunk az *„Ipari szövetkezetek"* című rovat cikkeiben.

Jogszabály-gyűjteményekről, valamint a rádió- és TV jogpropaganda műsorában elhangzottakról szól rövid áttekintésben a *„Könyvek, Műsorok, Előadások"* című rovat.

Az olvasók kérdéseire ad választ a *„Szerkesztői üzenetek"*. A *„Másként érvényes"* című rovat a korábbi *„Válaszolunk"* sorozatban előforduló jogszabályok változásait magyarázza.

A kiadványokat lehetőleg csoportosan rendeljék meg az alapszervezetek a Táncsics Szakszervezeti Könyv- és Folyóiratkiadó Vállalat Terjesztési Osztályánál, 1550 Budapest, Váci út 69—79.

Évadzáró értekezlet

Negyedik lett a Váci VSE motorcsónak-szakosztálya

A *Váci Vasutas Sport Egyesület* motorcsónak-szakosztálya decemberben tartotta évadzáró értekezletét. A szakosztály elmúlt évi munkáját *Gáspár László* szakosztályvezető és *Simanetz Béla*, a sportkör elnöke értékelte.

A Magyar Motorcsónak Szövetség összesítése alapján tavaly a szakosztály a sportsebességi kategóriában — 24 szakosztály közül — a negyedik helyezést szerezte meg. Emlékezetes sportesemény volt az 1979 májusában tartott szentendrei napok, amelyen a Váci Vasutas SE házibajnokságot rendezett. A magyar bajnokság megbízhatósági versenyein *Pap László* második, *Krausz Ferenc* pedig a harmadik lett. *Kovács Károly* a váci területi bajnokságon szerezte meg a győzelmet.

A sebességi kategóriában a váci csapat a 4. lett. A 700 köbcentis kategóriában *dr. Kovács Ferenc* a nyolcadik alkalommal szerzett magyar bajnokságot. Első volt Brüsszelben és Szegeden, ötödik Belgrádban és a legjobb tíz közé került az Európa-bajnokságon.

A szakosztály tervei között szerepel többek között az, hogy az országos sebességi kategóriában az idén csapatban a harmadik helyet szerezzék meg.

Pintér Lajos

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Bpest VI., Bencúr utca 41.
Telefon városi: 229-872.
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1054 Bpest VII., Rákóczi út 64
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 858
80—286 Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

HÍREK

— **Vetélkedő.** A nagykanizsai vontatási főnökségen a közelmúltban a fiatal dízelmozdony-lakatos, illetve dízelvillanyszerelők részére szakmai, politikai vetélkedőt rendeztek. A verseny részvevőinek írásban, szóban és gyakorlatban kellett számot adni tudásukról, felkészültségükről. A győzelmet Horváth III. László szerezte meg. A második Krisztián Árpád lett. Jutalmuk 500, illetve 300 forintos vásárlási utalvány.

— **Oktatás.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága a napokban egynapos oktatást tartott Hatvan állomáson 55 tisztségviselője részére. Tájékoztatták többek között a megjelenteket a szakszervezeti mozgalom legfontosabb feladatairól, a helyi teendőkről.

— **Vers és próza.** A munkásfiatalok II. vers és prózaversenyén, Szegedről és Szentesről tizennégy vasutas vett részt. A Csongrád megyei döntőben Tóth Lajosné, szentesi raktárnok kimagaslóan szerepelt és részt vehet a területi döntőn.

— **Társadalmi munka.** Orosháza állomás kilenc szocialista brigádjának 140 tagja élen jár a társadalmi munkában is. Legutóbb az állomás raktára mellett, asztaliteniszezésre, és egyéb sportjátékokra alkalmas helyiséget alakítottak ki. A gyermekszolidaritási alapra nyolcezer forintot fizettek be. Részt vettek az „Egy nap a városért" mozgalomban is. Ennek keretében 20 ezer forint értékű munkát végeztek.

— **A gyermekekért.** Hatvan állomás Hámán Kató szocialista brigádja több éve patronálja a Mátravidéki Erőmű csecsemőotthonának kis lakóit. Decemberben több száz forint értékű ajándékkal kedveskedtek a kicsinyeknek.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A tapolcai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága ünnepséget rendezett az elmúlt évben nyugdíjba vonult dolgozók tiszteletére. A megjelenteket Hegyi József szb-titkár köszöntötte, majd Körmendi Lajos üzemfőnök tájékoztatta a vendégeket az elmúlt évi eredményekről és a tervekről. A nyugdíjasoknak ezután ajándékot adtak át, majd valamennyit vendégül látták az étteremben.

— **Alkalmi jégpálya.** Pécsett, a MÁV bérházak udvarán a tanulók társadalmi munkában, mintegy 500 négyzetméteren alkalmi jégpályát alakítottak ki. Az esti világítást tíz óráig a pécsi vasútigazgatóság biztosítja, szintén társadalmi munkában.

HALÁLOZÁS

Január 9-én, 49 éves korában váratlanul elhunyt Ürögi József, a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének és elnökségének tagja, a MÁV Tisztképző Intézet igazgatóhelyettese.

Ürögi József munkáscsaládban született 1931-ben Székesfehérváron. Fiatal korában géplakatos képesítést szerzett, majd 1949-ben a vasútnál helyezkedett el. Távírászként, később forgalmi szolgálattevőként dolgozott különböző szolgálati helyeken. 1951-ben végezte el a tisztképzőt, és vonali oktató lett, később műszaki előadó és vonalellenőr.

1961-ben a MÁV Tisztképző Intézet távközlő- és biztosítóberendezési tagozatának vezetőjévé nevezték ki, nem sokkal később megválasztották az intézet társadalmi szb-titkárának. Tizenkét évvel később a vezérigazgatóság személyzeti és oktatási szakosztályának oktatási ügyintézője lett, majd függetlenített szb-titkár.

A vasutas-szakszervezet központi vezetőségének és elnökségének 1961-től tagja. 1979. november 1-én nevezték ki a MÁV tisztképző igazgatóhelyettesének.

Ürögi József politikailag képzett, sokoldalú emberként dolgozott. Elvégezte a marxista egyetem szakosítóját is. Lelkiismeretes, szerény munkása volt a szakszervezeti mozgalomnak, aktív harcosa a vasutasok érdekvédelmének. Többszörös kiváló dolgozó, és tulajdonosa a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatának.

A hozzátartozók, barátok, elvtársak január 21-én nagy részvéttel kísérték utolsó útjára a Rákospalotai temetőben.

Lakáscsere

Elcserélném budapesti, 49 négyzetméter alapterületű összkomfortos 2. emeleti liftes MÁV vállalati bérlakásomat legalább 1 + 2 félszobás hasonlóra vasutas dolgozóval, esetleg MÁV nyugdíjassal. Minden megoldás (tanácsi bérlakás is) érdekel. Érdeklődni lehet munkanapokon 8.30—17.00 óra között a 34—28 üzemi és a 220—66/121 városi telefonszámon.

Elcserélném bajai 110 négyzetméteres három szoba hallos, személyzetis, loggiás, gázfűtéses, első emeleti MÁV bérlakásomat (vonatkert mellett), budai 1.5 vagy 2 szobás lakásra. Érdeklődni lehet: dr. Bucsányi László, 6500 Baja, Lenin tér 7.

Elcserélném Szolnokon levő egy plusz két félszobás, 63 négyzetméteres, összkomfortos bérlakásomat budapestire. Érdeklődni: Váry Ottó, 5000 Szolnok, Mátyás kir. u. 2., telefonon: 02 15—32.

Elcserélném százhalombattai másfél szoba összkomfortos, 52 négyzetméter alapterületű — hideg-meleg vizes, távfűtéses — lakásomat budapesti 2, vagy 1.5 szobás komfortos lakásra. Érdeklődni lehet: Körösi Ferenc, Százhalombatta, Eötvös L. u. 5. II. 8. Telefon: 831—086 este 19 órától.

Elcserélném pécsi, szabadrendelkezésű két szobás belvárosi lakásomat budapestire. Érdeklődni este a 893—290 telefonszámon, Pethő Beáta.

Elcserélném Bp. Kerepesi út 1/3 VI. épületben levő nagyméretű (100 négyzetméteres), korszerűsített két szoba komfortos, telefonos lakásomat tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet munkaidőben 852—711 munkaidő után pedig 144—240 telefonszámon dr. Dénes Ferenc.

Vasutas dolgozók hozzátartozóit, ismerőseit várjuk FELVÉTELRE

a Szak- és Szerelőipari Főnökség létszámába

- épületlakatosokat
- fűtésszerelőket
- faipari szakmunkásokat
- betanított munkásokat
- segédmunkásokat

Telephely Budapesten, munkahelyek az ország különböző területein.

Jelentkezés személyesen vagy levélben:
MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség
Budapest, Kőér utca 3/d. 1103.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. FEBRUÁR 9.

A központi vezetőség napirendjén

A MÁV, a GySEV és az Utasellátó feladatai

Gyócsi Jenő megnyitja az ülést

A vasutasszakszervezet központi vezetősége január 31-én ülést tartott a SZOT székházának nagytermében. Az ülésen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Sólyom Ferenc*, a SZOT titkára, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Sárvári László*, a KPM főosztályvezetője, *Oroszváry László*, a GySEV vezérigazgatója és *dr. Vermesi Sándor*, az Utasellátó Vállalat gazdasági igazgatója.

Az ülést *Gyócsi Jenő*, a szakszervezet elnöke nyitotta meg. A napirend ismertetése és elfogadtatása után átadta a szót *Kajcsa József* titkárnak, az első napirend előterjesztőjének. A központi vezetőség titkára a MÁV, a GySEV és az Utasellátó Vállalat 1979. évi tervének várható teljesítéséhez, illetve e három vállalat 1980. évi főbb célkitűzéseiről készült írásos jelentéshez fűzött néhány gondolatot. Hangsúlyozta, hogy az idén mindhárom vállalatnál nehezebb körülmények között kell dolgozni, mint tavaly. Éppen ezért, ha valaha nagy szükség volt az emberek helytállására, összefogására, akkor most szinte elképzelhetetlen másként eredményesen dolgozni.

A szállítási tervek teljesítése érdekében javítani kell az áruszállítással kapcsolatos üzemviteli munkát. Az egy dolgozó teherkocsival teljesítendő évi árutonna-kilométer teljesítménynek 1,9 százalékkal kell növekednie az ideihez képest. *Ez csak a kocsifordulóidő csökkentésével és a teherkocsik raksúlykapacitásának jobb kihasználásával teljesíthető.*

Az 1980-ra tervezett átlagbérek — a tavalyihoz viszonyítva — *a teljes munkaidőben foglalkoztatott dolgozóknál 3,9, ezen belül a fizikai dolgozóknál 4,5, míg a nem fizikaiaknál 2,4 százalékkal növekednek.* Az 1980. évi bérpolitikai intézkedés célja az, hogy a jobb munkára való ösztönzés érdekében a bérek és a keresetek az egyéni teljesítményektől függjenek, *növekedjen a differenciálás mértéke.* Miután a bérfejlesztési lehetőségek korlátozottak, a dolgozók ösztönzése és anyagi körülményeik javítása érdekében fokozottabban veszik igénybe a részesedési alap által nyújtott lehetőségeket. Ezért az átlagkeresetek növekedése meghaladja majd az átlagbérekét, és tervezett értéke a teljes munkaidőben foglalkoztatottaknál átlag 4,7 százalék lesz.

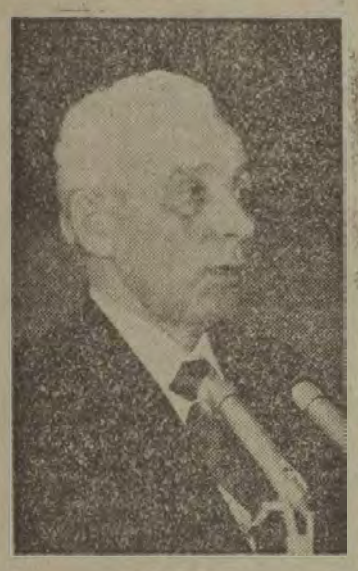
Az idei munkavédelmi és szociális ellátási tervjavaslat az V. ötéves tervben meghatározott célkitűzések alapján — a vasút vállalati tevékenységével és a kapcsolódó tervfejezetekkel összhangban — került összeállításra. *A munkavédelmi feladatok megvalósítására 2,1 milliárd forintot irányoztak elő. A szociális ellátási feladatok végrehajtására a tervidőszakban 1,3 milliárd forint áll rendelkezésre.* Összesen 1700-zal bővítik az öltözők és mosdók férőhelyeinek számát. A dolgozók egészségügyi ellátásának javítása

(Folytatás a 3. oldalon)

Sikeres évet zártak

A MÁV múlt évi munkájáról és a terv főbb célkitűzéseiről lapunk január 12-én megjelent számában már beszámoltunk. Így most ismétlésként csak a főbb számokat közöljük.

Előzetes adatok szerint a MÁV a személyszállítási tervét várhatóan 96,7, utaskilométerben 97,9 százalékra teljesítette. Az utasok száma 1978-hoz képest 4,4, az utas-



Kajcsa József kiegészíti a beszámolót

kilométer 1,8 százalékkal csökkent.

Az áruszállításban kedvezőbbek az eredmények: *A tonnatervet 99,3, míg tonnakilométer-tervét 100,3 százalékra teljesítette a vasút.* A tonnaterv teljesítésénél a belföldi forgalomban 1,6, az importforgalomban 5,3 százalékos a lemaradás, ezzel szemben az exportnál 5, a tranzitforgalomban pedig 5,2 százalékos a túlteljesítés.

A munka termelékenységét jellemző mutatók valamivel kedvezőbbek a bázisidőszakban elért eredményeknél. Az egy teljes munkaidőben foglalkoztatott dolgozóra jutó üzemi árutonna-kilométer 1,5, az egy órára eső üzemi árutonna-kilométer 2,3, míg az egy főre eső termelési érték 1,2 százalékkal emelkedett.

A vállalati gazdálkodás eredménye sajnos elmaradt a tervezettől. Ez a kisebb teljesítmények és az árfolyamváltozások miatti bevételkiesés következménye.

A szociális és munkavédelmi, valamint a jóléti fejlesztésekre előirányzott összegeket viszont sikerül 100 százalékosan felhasználni.

A GySEV 1979-ben 4,6 millió utast szállított és 176 millió utaskilométert teljesített. Az áruszállítási teljesítmény 4,52 millió tonna és 300,7 millió árutonna-kilométer. Kedvezően alakult a vámraktározási, a konténerszállítmányozási, az idegenforgalmi és vendéglátóipari tevékenységből származó bevétel is. *Ez azt jelenti, hogy a GySEV 1979-ben is jó évet zárt.*

Az Utasellátó Vállalat áruforgalma az 1979-ben végrehajtott árintézkedések következtében az előző évek átlagától nagyobb ütemben, mintegy 9 százalékkal növekszik. A növekedés az évi forgalom előirányzatának 1,9 százalékos túlteljesítését jelenti.

A GySEV-hez hasonlóan az Utasellátó Vállalat is sikeres esztendőt zárt, s ez jó alapot adott az 1980. évi terv kialakításához.

A terv főbb célkitűzései

A MÁV 1980-ra már nem tervezte a személyszállítási igények csökkenését. *Az utasok számát 290 millióban irányozta elő.* Előreláthatóan azonban növekszik majd az utazási távolság, ezért az utaskilométer 2,2 százalékos növekedésével kell számolni.

Az idén is fontos feladat lesz a személyszállítás színvonalának növelése. Ezt a célt és a gazdaságosságot szolgálja többek között a Csehszlovákiából beszerzett háromrészes motorvonatok üzemeltetése. Nagyobb gondot kell fordítani a menetjegykiadás és ellenőrzés jobb megszervezésére is.

A MÁV az 1980. évi tervjavaslatban azt a maximális áruszállítást irányozta elő, amely a kapacitástartalék jobb kihasználásával megvalósítható. Ezzel az intézkedéssel lehetőséget ad a korábban közútra átterelt, de a vasúton gazdaságosabban fuvarozható áruk „visszaterelésére". Ez azonban a vasút piacfeltáró tevékenységének kiszélesítését igényli. *1980-ban 137 millió tonna áru elszállítását tervezik.* Az áruszállításon belül a belföldi forgalom 2,3, az exportforgalom 7,6, a tranzitforgalom 3,9 százalékos növekedése várható. Az importforgalom előreláthatóan 2,3 százalékkal csökken.

TÉLEN SEM TÉTLENKEDNEK

Balatonmáriafürdő állomáson már a nyári forgalomra készülnek

A balatoni állomásokon most, a téli hónapokban kicsi a forgalom. A ritkábban érkező vonatokat csak néhány fázós utas várja a peronokon. Így van ez Balatonmáriafürdőn is.

— Télen valóban kevesebben utaznak, de a vasutasok ilyenkor sem tétlenkednek — jegyzi meg *Tüskés István* állomásfőnök. — Máriafürdőről csaknem nyolcvan diák utazik naponta. Községünkben a vasúton kívül van még autóbusz- és hajóközlekedés is. Ezért mindig körültekintő javaslatot kell készíteni az új menetrend kiadása előtt.

A felvételi épület most nem nyújt kellemes látványt. Üresen tátongnak az ódon falak, de mellette már készül az új épület.

— *A nyári csúcsforgalomban előfordult, hogy nem tudtam bemenni az irodámba a megőrzendő csomagoktól* — folytatja az állomásfőnök. — *Nem volt megfelelő helyiség az Utasellátónak, és az IBUSZ-irodának sem.* Ezt még tetézte az is, hogy hiányzik egy zárt rendszerű mellékhelyiség. Nem tudtunk megfelelő öltözőket, mosdókat sem kialakítani. A most készülő épületszárnyat a nagykanizsai épület- és hídfenntartó főnökség építi. *A munkálatokat tavaly októberben kezdték és előreláthatóan ez év őszén fejezik be. A mintegy 7 millió forint értékű munka eredményeként 300 négyzetméterrel lesz nagyobb a felvételi épület.*

— Van-e létszámhiány?

— Szerencsére nincs. Tizenhatan vagyunk, s kollektívánk tagjai valamennyien vasútat szerető emberek. Az utánpótlás sem akadozik. Két fiatal forgalmistánk, *Molnár Kálmánné* és *Váraljai Jenőné* tisztképzőre készülnek. Molnárné és Gál Aladár forgalmista német nyelvet tanul, hogy könnyebben megértessék magukat a mindig kérdezősködő külföldi utasokkal.

Máriafürdőnek négy gyermeküdülője van. Ez állomásunkon annyiban jelent többletfeladatot, hogy nekünk kell megszervezni a gyerekek távolsági kirándulásait. Az üdülő csoportok háromszor-négyszer utaznak vonattal a környék nevezetesebb városaiba. Rendszeres kapcsolatot tartunk az üdülők tanáraival, nevelőivel.

— Az építkezés nem akadályozza-e majd a nyári forgalmat?

— *Bizonyára nehezebb lesz a dolgunk, de mi erre is felkészültünk. Intézkedési tervet dolgoztunk ki közösen az épület és hídfenntartó főnökséggel.* Ennek az a lényege, hogy az építkezéssel egyidőben a forgalom is zavartalan legyen. Pénztárosaink felkeresik majd az üdülőket, és ott árulják a jegyeket.

Séra

Gyorsabban, gazdaságosabban

Befejeződött a budapest—pécsi fővonal mecseki szakaszának rekonstrukciója

Befejeződött a *Budapest—Pécs* vasútvonal mecseki szakaszának korszerűsítése. Január 29-én került sor — a 406 méter hosszú alagút közelében — az utolsó 1900 méter hosszú vasúti szakasz bekötésére. Ezzel a hazai vasúttörténet egyik legnagyobb vállalkozása fejeződött be.

A vasútvonal rekonstrukciójának teljes költsége meghaladja az egymilliárd forintot. A kivitelezés során mintegy kétmillió köbméter földet, követ kellett megmozgatni. *Az új, 49 kilométer hosszúságú pályaszakaszon kívül három alagutat és harminc műtárgyat építettek.* A három alagúttal létrejött Magyarország legnagyobb alagútrendszere, amelynek hossza mintegy 1200 méter.

A nagyarányú rekonstrukciót az elavult pálya indokolta. A másik döntő ok a gazdaságosság volt. A *Godisa* és *Bükkösd* közötti szakaszon például régebben csak a tolatómozdonyokkal voltak képesek mozgatni a szerelvényeket, ami csökkentette a vonalszakasz kapacitását.

A rekonstrukció után most olyan pályán közlekednek a vonatok, amelyen — a régebbihez képest — enyhültek a lejtési szögek, s ez nagyobb sebességet tesz lehetővé. *Godisa és Pécs között például 120 kilométeres óránkénti sebességgel is közlekedhetnek a vonatok.*

ELŐSZÁLLÍTÁSI SZERZŐDÉS

Egymillió 147 ezer tonna árura

A budapesti igazgatóság területén a cukorgyárak is bekapcsolódtak az előszállításba

Az előszállítás gondolatával már a hatvanas évek végén próbálkoztak, a gyakorlatban mégis csak 1970-ben valósult meg. Az eltelt tíz esztendő bizonyította ennek a fuvarozásnak az előnyeit.

Kövér László, a budapesti vasútigazgatóság kereskedelmi osztályának csoportvezetője régóta kulcsszerepet tölt be az előszállítások szervezésében, fejlesztésében.

— *Kezdetben néhány téeszszel voltunk csupán kapcsolatban* — mondja. — *Mindössze néhány ezer tonna árura kötöttünk előszállítási szerződést. 1974-től kezdtek a nagyobb vállalatok, intézmények is bekapcsolódni az előszállításba. Egy-egy idényben mindössze huszonöt fuvaroztatóval volt megállapodásunk. Összesen 600—700 ezer tonnára kötöttek szerződést.*

— Az idén már kedvezőbbek az eredmények, ugyanis harminckét vállalattal kötöttünk szerződést — folytatta. — Ez egymillió 147 ezer tonna áru elszállítását jelenti. Először kapcsolódtak be az előszállításba a területünkön működő cukorgyárak: *az ácsi, az ercsi, a hatvani, a selypi és a szolnoki.* Elhatározták, hogy az év első három hónapjában szállíttatják a gyárak területére a cukorgyártáshoz szükséges mészkövet. Később csatlakozott hozzájuk a Dunai Cement és Mészművek is. Az előfuvarozásban részt vevő vállalatok egy része technikailag is igyekszik felkészülni az idényre. Depókat építenek, átcsoportosítják gépkocsiparkjukat stb.

Az igazgatóság szakemberei mielőtt egy-egy ügyfelet felkeresnek, számításokkal bizonyítják az előszállítás előnyeit. Ennek hatására kapcsolódtak be az idén a cukorgyárak, valamint a DCM és az AGROTRÖSZT. Ez utóbbi 441 ezer tonnás előszállítási megállapodást írt alá műtrágya-fuvarozásra.

S. R.

Ellenőrzés — számítógéppel

A MÁV Számítástechnikai üzemben Nagy Béláné és Szűcs Istvánné, a Haladás szocialista brigád két fiatalja, fuvardíj-számfejtést ellenőriz az R—40-es számítógépen
(Laczkó Ildikó felvétele)

A közművelődés – közügy

Törekvések, félsikerek a debreceni területi bizottságnál

Ezekben a hetekben a Vasutasok Szakszervezete középszerveinek munkabizottságai, a gazdasági feladatok mellett számot vetnek a közművelődési eredményekkel is. Szükség is van a körültekintő, tárgyilagos számvetésre, mert az idei célokat aligha lehet másként jól meghatározni. Tudják ezt a debreceni területi művelődési bizottság tagjai, a vasútigazgatóság területén működő 26 üzemi művelődési bizottság társelnökei, aktivistái is.

Nehéz terület

Kocsis Gyula, a területi bizottság kulturális bizottságának vezetője a következőket mondotta:

— Közművelődési szempontból is nehéz terület a miénk. A hetvenes évek közepétől sikerült valamit lefaragni a hátrányból, de az örökölt hiányosságok még ma is kísértenek. Ebből indultunk ki, amikor két éve — az előírások szerint — megalakítottuk a területi és üzemi művelődési bizottságokat. *Komplex művelődési programot dolgoztunk ki, s a művelődési bizottságok titkárait az induláskor felkészítettük a teendőkre.* A területi művelődési bizottság tagjai egy-egy üzemi művelődési bizottságot patronálnak. A teljességhez tartozik: *ez a patronálás eddig nem volt sokkal több egyszerű papírmunkánál.*

Tonka Józseftől, a debreceni pályafenntartási főnökség üzemi művelődési bizottságának gazdasági társelnökétől megtudtuk, hogy a bizottságok létrejötte után a társadalmi szervezetek — jóllehet képviseltetik magukat a bizottságban — arra vártak: *a közművelődési munka koordinálására hivatott fórum megoldja majd azokat a feladatokat is, amelyek korábban nem valósultak meg.* A gazdasági vezetők sem fogadták egyformán az üzemi művelődési bizottság javaslatait. A bizottságok működését elég gyakran a titkár munkája, jelentései fémjelezték; a többi aktivista nem egyszer közömbös szemlélő maradt. Ez a rossz munkamegosztás a debreceni igazgatóság több művelődési bizottságára is jellemző.

Néhány szolgálati helyen felismerték, hogy az egyre szűkösebb anyagi keretek mellett, a további előrelépés érdekében *egységes szemléletre, közös cselekvésre van szükség.* Ennek köszönhető, hogy például az üzemi művelődési bizottságok javaslatára a záhonyi Tisza munkásszállóban és a gépesített rakodási főnökségen, s Nyíregyháza állomás várótermében letéti könyvtárat létesítettek. Záhonyban felismerték, hogy a várakozás idejét a kultúrváróteremben elhelyezett letéti könyvtárral, tucatnyi sajtótermékkel hasznosítani lehet. A debreceni területi művelődési bizottság nyilvántartása szerint intézményeikben és letéti könyvtáraikban több mint 55 ezer olvasó kölcsönöz rendszeresen könyvet. Ez az eredmény elbizakodásra nem adhat okot. Mint ahogy az sem, hogy az igazgatóság mintegy 22 ezer dolgozójának egynegyede nem rendelkezik a 8 általános iskolai végzettséggel. Az pedig a tankötelezettségi törvény betartására is rossz fényt vet, hogy a gazdasági és társadalmi szervezetek erőfeszítései ellenére az utóbbi két évben *a 30 éven aluli, nyolc általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők száma 328-ról félezer fölé (!) növekedett.*

Nagy a lemorzsolódás

Különösen Záhony térségében nagy az újratermelődés, sőt a legutóbbi felmérés szerint 37 analfabéta is dolgozik az átrakókörzetben. Nehezíti a helyzetet, hogy a cigánybrigádok patronálását nem szívesen vállalják a művelődési bizottságok. Pedig a záhonyi gépesített rakodási főnökségen *Bíró Károlyné társelnök esete jól példázza, hogy ha akarat van, az eredmény sem marad el.*

A debreceni területen évente 180—200 dolgozót küldenek a kihelyezett általános iskolai tagozatokra, *de nagy a lemorzsolódás; sokszor a tanulók fele abbahagyja a tanulmányait.* Az idei tanév megkezdése előtt Záhonyban például — a művelődési bizottságok kezdeményezésére — 150 dolgozóval elbeszélgetett a szakszervezeti bizottság. Ennek eredményeként *csaknem százan kezdték meg általános iskolai tanulmányaikat.* Igen gyakori, hogy apa és fia együtt vállalkozik az iskolai tanulmányok folytatására. Nehezíti a helyzetet, hogy Záhonyban a dolgozók kétharmada naponta ingázik munkahelyére, de mint beszélgető partnereink elmondták: más szolgálati helyen sem jobb a helyzet.

A Debreceni Építési Főnökség szakszervezeti társelnöke *Sándor Miklós* tette szóvá, hogy a dolgozók több mint felét kitevő cigányok közül sokan nem végzik el az általános iskolát. Saját kezdeményezésre Tuzséron, a helyi társadalmi szervezetekkel együttműködve, kihelyezett tagozatokat indítottak. Hasonló kezdeményezésé volt Tornyospálcán a TBÉF-nek is.

— *A közművelődési munkát nem érdemes csak a statisztika javításáért végezni. Az elég gyakori kudarcok elkerüléséért elkötelezettebb munkára lenne szükség. Ehhez az kell, hogy a közművelődési törvény végrehajtását necsak a szakszervezet és a gazdasági vezetés feladatának tekintsük* — mondta az építési főnökség művelődési aktivistája.

A debreceni igazgatóság üzemfőnökségeinek többsége hozzálátott a művelődési munka összehangolásához a szolgálati ágak között. Sokszor — mint a mátészalkaiak szóvátették — átvették a területi művelődési bizottság szerepét is. Gond viszont, hogy munkájukhoz a személyi és tárgyi feltételek sem biztosítottak. Átmenetileg a tömegpolitikai oktatások szervezését is hátráltatta az áttérés az üzemfőnökségi rendszerre. Jellemző a debreceni területen a vasutasok egynegyede vesz részt rendszeres tömegpolitikai oktatásban.

Bejárók klubja

Immár egy évtizede, hogy Hajdú-Bihar megyében 136 vasutas szocialista brigád eredményesen vesz részt a *„Korunk valósága"* vetélkedőn: az első öt helyen vasutas kollektíva áll. Ez jó példa arra is, hogy az SZMT és szakszervezetünk területi szervei között jó kapcsolatokat lehet kiépíteni. Eredményes volt — s egyben a művelődési bizottságok koordináló munkáját is előtérbe állította — a II. Országos Vasutas Szocialista Brigádvetélkedő igazgatósági szintű megrendezése, akárcsak a helyi képzőművészeti tárlatok, népművészeti kiállítások szervezése, vagy a szocialista brigádok és műszaki dolgozók részére tartott TIT- és KTE-programok sora. A korábbinál több színház- és operabérlet kelt el, a szegedi szabadtéri játékokra a debreceni területi bizottság szervezte a legtöbb látogatót.

— Az üzemi művelődési bizottságok munkája, a visszahúzó erők ellenére is fejlődik. *Talán túl magasra állítottuk a mércét? Különösen azokon a területeken nehéz előre lépni, ahol nincs művelődési intézmény, s a vonzáskörzetek sem rendezettek.* Ha azonban a művelődési bizottság nem ötletszegény, s nemcsak papíron létezik, mind több a jó kezdeményezés. Így Ajakon és Mándokon a vonatra várók holtidejét a bejárók klubjában hasznosítják. Különösen az ajkaiak érdemelnek elismerést. *Célszerű lenne, ha a helyi művelődési bizottságok ott alakítanának bejáróklubokat, ahol több százan, sőt ezren a munka befejezése és a vonat indulása közti időben jobb híján kártyázással, italozással töltik idejüket* — egészítette ki Kocsis Gyula.

Kétségkívül: a közművelődési munkához sok helyen hiányoznak a tárgyi feltételek. Szakszervezetünk és a SZOT lehetőségeihez képest segít javítani a feltételeken. Legutóbb a záhonyi Tisza munkásszállón és a debreceni építési főnökség munkásszállóján sikerült jobb feltételeket teremteni a közművelődéshez. A munkásszállásokon lakókra, az ingázók szabad idejének eltöltésére azonban valamennyi üzem művelődési bizottságának nagyobb figyelmet kell fordítania. A jó ötletek más bizottságoktól is átvehetők.

Tavaly a területi művelődési bizottság kétszer ülésezett. A nyíregyházi kihelyezett ülésen, az állomásfőnökség művelődési bizottságának munkájáról kaptak képet, s értékelték a szabolcsi megyeszékhely vasutas szocialista brigádjainak a Március 4-éről elnevezett irodalmi vetélkedőjét is.

Kevesebb sablont

A szakszolgálatok közötti koordinálatlan kultúrmunka is közrejátszik, hogy Debrecen csomóponton nagy várakozással tekintenek az üzemfőnökség megalakulása elé. Mint a véleményekből kitűnik: *eddig minden debreceni szakszolgálat, vasutas intézmény a saját belátása szerint végezte a maga közművelődési munkáját*, mert nem volt, aki tevékenységüket összehangolja.

A szocialista brigádok művelődési vállalásának teljesítése nemcsak Debrecenben, de az egész igazgatóság területén sok kívánnivalót hagy maga után. *Részint, mert a vállalások sablonosak, formálisak, másrészt, mert a szocialista kollektívák értékelésénél a művelődési munka nem szerepel kellő súllyal.* A könyvtárak, a művelődési intézmények, sőt több esetben maguk a művelődési bizottságok sem dolgoztak ki használható ajánlásokat a brigádok részére. A művelődési vállalások teljesítését sem ellenőrzik rendszeresen, így a brigádok kultúrmunkája csak egy-egy kampánynál, vagy kitüntetésnél kerül reflektorfénybe.

Gazdasági munkánk hatékonyabbá tételének is egyik, fontos feltétele a magasabb színvonalú művelődési munka. Ehhez kell a debreceni igazgatóság területén egységes mederbe terelni a szemléletet, s a formális vonások csökkentésével, a rendelkezésre álló szellemi kapacitást hatékonyabban a munkásművelődés szolgálatába állítani.

Orosz Károly

Lukács Miklós köszöntése

Az Állami Operaház nyugalmazott igazgatója, a Budapesti MÁV Szimfonikusok volt vezető karnagya már akkor ott volt a zenekar élén, amikor a még félig amatőr, félig hivatásos zenészekből álló vasutas együttes megtette az első lépéseket. Vezényelte, irányította és szervezte a *Gördülő Operát*, bár ez a műfaj akkor a legkevésbé sem tartozott a társadalmilag elkényeztetett vagy felkarolt művészeti formák közé. De ő, akit egész élete és munkássága ezer szállal kötött az operához, hitt hivatásában, s tudta, hogy a céljai megvalósításához szükséges erőt a népből merítheti. Ezért vállalkozott a Gördülő Opera — cseppet sem gördülékeny útján — a vidék meghódítására. *S Lukács Miklós jól válogatta meg az ide vezető utakat is, eszközöket is.*

A Budapesti MÁV Szimfonikusok irányítása és közvetlen munkája eredményeként bámulatos gyorsasággal az élre törtek, s évek óta az ország első négy szimfonikus zenekarának sorában tartják számon őket. Mert *Lukács Miklós*, amint nem fordult el az operától, úgyanúgy megbecsülte, támogatta és segítette a MÁV Szimfonikusokat is. Nevéhez és működéséhez fűződik a Zeneakadémián évente sorra kerülő 16 hangverseny — a „vasutas" bérlet — a főváros zeneéletének számottevő eseménye. Ezeknek az évtizedek óta rendszeresen megtartott zenekari estéknek eredményeként felnevelődött egy zenéhez igényes közönség, amely élete harmónikus teljességét a munka és a művészet szintézisében találja meg.

Lukács Miklós azt követően is ragaszkodott a MÁV Szimfonikusokhoz, és rajtuk keresztül hozzánk vasutasokhoz, amikor 1966-ban átvette a budapesti Állami Operaház vezetését.

Tisztelettel és szeretettel gondolunk *Lukács Miklósra*, a volt vezető karnagyra, Művészi-zenei koncepciójához való ragaszkodásunk, a zenekari pódiumon vagy az operaházban történő találkozásunk boldog öröme viszont *azé a szeretteté, amellyel 75. születésnapján is köszöntjük őt: a művészt, a humanistát, az igaz embert.*

Dr. Csillag Ferenc

Politikai fórum

A székesfehérvári vasutasok Vörösmarty Művelődési Házának szocialista brigádklubja, január 25-én, politikai fórumot rendezett. A brigádklub ezúttal *Vértes Éva*, a Magyar Rádió külpolitikai rovatának munkatársát látta vendégül, aki mintegy 120 érdeklődő előtt tartott tájékoztatót.

Vértes Éva a tájékoztató után az érdeklődők kérdéseire válaszolva ügyelt arra, hogy összefüggéseiben mutassa be a jelenlegi, bonyolult világpolitikai eseményeket.

FELHÍVÁS

A Szakszervezetek Budapesti Tanácsa és a KISZ Budapesti Bizottsága 1980. június 9-e és 15-e között ismét megrendezi a *Fővárosi Szakszervezeti Ifjúsági Napokat* (SZIN). Ennek keretén belül munkavédelmi vetélkedőt hirdetnek.

A vetélkedő célja: *a fiatalok biztonságtechnikai és egészségvédelmi ismereteinek felmérése és elmélyítése.* A vetélkedőt az alábbi témakörökben rendezik:

1. Általános munkavédelmi ismeretek.
2. Elektromosság biztonságtechnikája.
3. Anyagmozgatás és szállítás biztonságtechnikája.
4. Általános jellegű, a vasipar körébe tartozó biztonságtechnika.
5. Elsősegélynyújtás általános kérdései.
6. Közlekedésbiztonsági kérdések.

A vetélkedőn budapesti vállalatok és intézmények három tagú csapatai vehetnek részt. A csapatok tagjai között legalább 2 fizikai dolgozó legyen. A tagok életkora nem haladhatja meg a 35 évet.

A vetélkedőre 1980. március 15-ig lehet írásban jelentkezni: *KISZ Budapesti Bizottság Ifjúmunkás osztály, 1430 Budapest, pf. 9.*

A jelentkezésnél az alábbi adatokat kérjük megírni: *a küldő vállalat neve és címe, a csapat tagjainak neve, életkora és foglalkozása.*

Díjak: I. helyezett: külföldi társasutazás, II. helyezett: 1000—1000 Ft-os vásárlási utalvány, III. helyezett: 800—800 Ft-os vásárlási utalvány.

A döntő minden résztvevője értékes tárgyjutalomban részesül. A jelentkezések beérkezése után írásos előselejtezőt rendezünk, amelynek kérdéseit a jelentkezők 1980. március 31-ig kapják meg.

SZIN Operatív Bizottság

A rádió is sugározza

Miska bácsi Miskolcon

Miska bácsi, Győri Ernő Mihály beszámol az élményeiről

A miskolci vasutasok Vörös- Magyar Rádiónál töltött hu-

A műsor szerkesztője, *Padisák Mihály* válaszolt a gyermekek kérdéseire, majd Miska bácsi, *Győri Ernő Mihály* — aki a Vörösmarty Művelődési Ház művészeti előadója — a miskolci vasutasok Vörös- Magyar Rádiónál töltött hu-

Az érdekes, háromórás műsorban közreműködött — a rádió gyermekszereplőin kívül — a Bodrogolaszi MÁV Nevelőotthon fúvószenekara is. *Kurgyis Lajos* vezetésével. Ebben az évben lesz harminc esztendeje, hogy a *„Miska bácsi levelesládája"* című műsort sugározza a rádió. A miskolci előadást hangszalagon rögzítették, és a jubileum alkalmából, március 9-én közvetíti majd a Petőfi rádió.

Budapest, Záhony, Celldömölk

Megkezdődött a tisztségviselők kísérleti levelező oktatása

Szakszervezetünk elnöksége határozata alapján az 1979—1980-as oktatási évben, kísérleti jelleggel — *Budapesten, Celldömölkön és Záhonyban* a szakszervezeti tisztségviselők részére első ízben indítottak levelező oktatást. A három tanfolyamon összesen 91 szbtitkár, főbizalmi, illetve bizalmi vett részt. A tanfolyam januártól május végéig tart.

A levelező oktatást olyan tisztségviselők számára szervezték, akik különböző okok miatt nem tanulhattak bentlakásos tanfolyamon.

A hallgatók — az előadók és a foglalkozásvezetők irányításával — *„otthon", szabad idejükben készülnek a különböző foglalkozásokra.* Az egyéni felkészülés során szerzett ismereteik birtokában a foglalkozásokon nagy aktivitással, véleménynyilvánítási készséggel vesznek részt. Különösen fontos a hallgatók önálló tanulásának folyamatos segítése, valamint az, hogy a foglalkozásvezetők a témák feldolgozása során meggyőződjenek arról, hogy a résztvevők az előadásokon elhangzottakat, a kötelező irodalmat feldolgozták-e, ismerik-e?

Havonta egy alkalommal egész napos foglalkozáson vesznek részt, *majd a zárófoglalkozáson májusban feladatlapok segítségével győződnek meg az előadók felkészültségükről.* Ezen a foglalkozáson kerül sor a hallgatók tanfolyamon szerzett tudásának értékelésére is.

A levelező oktatás követelményeinek teljesítése, a szabad időben való tanulás nem könnyű feladat. Áldozatot, kitartást követel minden hallgatótól. Az eredmény azonban kárpótlást nyújt a fáradtságos munkáért.

A magyar szakszervezetek XXIII. kongresszusán hangzott el: *„A munka mellett mindennapos, szívesen végzett tevékenység legyen a tanulás, önművelődés. Nincs olyan iskola, amelyen ma egész életre szóló tudásra lehetne szert tenni..."*

A gondolatok gyakorlati

Albert Lajos

A Gárdonyi brigád ajándéka a kambodzsai gyermekeknek

A Déli pályaudvar *Gárdonyi Géza* szocialista brigádja mindig az elsők között csatlakozott a különböző szolidaritási akciókhoz. Legutóbb gyermektápszert vásároltak, amit az Országos Béketanács segítségével elküldtek Kambodzsába, az ott élő gyermekek részére.

Sebestyén Nándorné, az Országos Béketanács elnöke személyesen köszönte meg a brigád tagjainak — *Szatmári Józsefnének, Kovács Istvánnak, Magyar Csabának, Steigwald Ottónénak, Szikszai Istvánnénak* és *Bogó Mihálynénak* — az ajándékot, s a brigádnaplóba az alábbi sorokat írta:

„A Gárdonyi Géza szocialista brigád tagjai által vásárolt gyermektápszert a gyorssegélyt szállító különrepülőgéppel elküldtük a Kambodzsai Népköztársaságba. Elhatározásuk, cselekedetük nemes, internacionalista érzésről, a kambodzsai néppel vállalt testvéri szolidaritásról tanúskodik. A brigád minden tagjának jó egészséget, vállalásaik teljesítéséhez sok sikert kívánunk!"

A MÁV, a GySEV és az Utasellátó feladatai

(Folytatás az 1. oldalról)

érdekében 17 üzemorvosi és 11 üzemi fogászati rendelő építését, illetve korszerűsítését tervezik.

Bővítik, korszerűsítik a munkásszállásokat, illetve a pihenő- és átmenőszállásokat összesen 2072 hellyel. A vállalati gyermekintézmények korszerűsítésének keretében a tervidőszakban 350 új óvodai férőhelyet adnak át.

A vállalati és tanulmányi segélyekre fordítható összeg mértéke azonos lesz a tavalyival. *Kis mértékben növekszik majd a kultúrára és a sportra fordítható pénzösszeg.*

A fejlesztésre szánt pénzt — a korábbi évhez hasonlóan — a folyamatban levő beruházásokra kell fordítani. *Ezzel a vasút beruházáspolitikája igazodik a népgazdasági előírásokhoz, az indokolt fejlesztések aránya azonban kedvezőtlenebb lesz.*

Ebben az évben befejeződik a szolnoki dízeljavító bázis rekonstrukciója és egyben folytatódik a dombóvári dízeljavító-bázis, a békéscsabai és a szombathelyi vontatási telep, valamint a Szeged-Rókus gépállomás rekonstrukciója.

A szociális, jóléti és oktatási célú beruházások közül a tervek szerint az idén befejeződik az északi és a székesfehérvári járműjavító óvodájának és a Landler Járműjavító művelődési házának építése. Folyamatban van még hat szociális és hat jóléti beruházás kivitelezése.

A brigádok vállalásai összhangban vannak a tervvel

Lakásépítésre és lakásépítési kölcsönökre 80 millió forintot fordítunk. Ezenkívül 16 milliót biztosítanak a lakások korszerűsítésére, bővítésére és a bontásra kerülő lakások pótlására.

Évi 30 millió forintos költséggel folytatódik a MÁV-kórház „D" épületének építése és megkezdik az „M" épület kialakítását is.

A GySEV 1980. évi célkitűzése az V. ötéves terv előirányzatainak a túlteljesítése. A személyszállításban a korábbinál mérsékeltebb, 3 százalékos csökkenést, míg az áruszállításban szintentartást terveznek. Bevételük azonban a tavalyihoz viszonyítva lényegesen növekszik. *Szállítmányozási szolgálatuk a forgalom 21,5 százalékos növekedésére számít.*

Az Utasellátó Vállalat is elsősorban a gazdaságosságot és a hatékonyságot helyezte előtérbe. *A vállalat áruforgalmi terve kétmilliárd 150 millió forintot tartalmaz.* Ez a bázishoz viszonyítva 2,5 százalékos növekedésnek felel meg. A legdinamikusabb fejlődést a pályaudvari vendéglátó üzemekben terveznek; *8,6 százalékos forgalomnövekedésre számítanak.* Az idén növelik devizabevételüket is: szocialista viszonylatban 3, tőkés viszonylatban pedig 6 százalékkal.

Beruházási célokra 38 millió 500 ezer forintot irányoztak elő. Ennek keretében többek között *Mezőkövesden* és *Dunaföldváron* bisztró, *Ózdon, Nagyatádon és Harkályfürdőn* büfé épül. Az új metrószakasz végállomásán, *Kőbánya-Kispest* állomáson automata büfét és kiskereskedelmi pavilont helyeznek üzembe.

A vállalat 1980-ban egész gazdálkodási tevékenységét hatékonyabbá teszi. Ezt a törekvésüket indokolja a termelési és fogyasztói árak változása, a gazdasági szabályozók módosítása.

A központi vezetőség megtárgyalta és elfogadta a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny tapasztalatairól szóló jelentést. A konkrét célkitűzések érdekében szakszervezetünk elnöksége és a vezérigazgatóság a szolgálati helyek részére tavaly irányelveket adott ki.

A testület megállapította többek között, *hogy a szocialista brigádok vállalásai összhangban vannak a vasút terveivel, célkitűzéseivel.* Elsősorban az áruszállítási terv túlteljesítésére, a kocsigazdálkodás színvonalának javítására, a kocsitartózkodási idő csökkentésére, a kulturált személyszállításra, a vontatójárművek kapacitásának jobb kihasználására, valamint a javítások átfutási idejének csökkentésére törekedtek a brigádok és munkáskollektívák.

A legtöbb szolgálati hely dolgozói előtérbe helyezték az üzemanyaggal és energiával való takarékosságot, a gyermekintézmények, üdülők fejlesztésére irányuló társadalmi munkát. *Összességében megállapítható, hogy a kongresszusi munkaverseny eddigi eredményei a MÁV-nál, a GYSEV-nél és az Utasellátónál kedvező.* Említést érdemel többek között az is, hogy a verseny kezdete óta eltelt néhány hónapban a fuvaroztatók részére ki nem állított kocsik száma — 1978-hoz viszonyítva — 55 százalékkal csökkent. Jól gazdálkodtunk az idegen kocsikkal is. *A szocialista brigádok erőfeszítéseinek köszönhető, hogy az OPW kocsik kontingensének túllépése 1979 utolsó kevesebb, mint 1978 hasonló időszakában volt.*

A szervezettebb, átgondoltabb üzemeltetést bizonyítja többek között a géprevárások számának 15, a vonatfeloszlatásoknak pedig 10 százalékos csökkenése. Mindez az energiatakarékosság szempontjából is kedvező.

Felszólalt a tanácskozáson Sólyom Ferenc, a SZOT titkára is

Az ipari és járműjavító-üzemek dolgozói teljesítették az utolsó négy hónapra vállalt kongresszusi felajánlást. A debreceni, a szombathelyi és a Landler járműjavító-üzemek 591 teherkocsit javítottak ki terven felül, a szolnokiak pedig 87 személykocsival és 9 dízelmozdonnyal adtak át többet a tervezettnél a forgalomnak.

A GYSEV munkáskollektívái az anyagfelhasználás és a kocsiforduló-idő csökkentése, valamint a munka termelékenységének növelése terén értek el kimagasló eredményeket.

Az Utasellátó Vállalat 395 üzemegysége brigádjainak felajánlása révén az áruforgalom 9,3, a szeszmentes italforgalom pedig 8,4 százalékkal haladta meg a bázisidőszak szintjét.

A központi vezetőség megállapította azonban, hogy a verseny kezdeti lendülete az utóbbi időben több szolgálati helyen csökkent. *A dolgozók aktivitását kedvezőtlenül befolyásolja a több helyen tapasztalható anyag-, alkatrész- és létszámhiány.* A munkaverseny fejlesztésével a jövőben többet kell törődni a társadalmi és a gazdasági vezetőknek egyaránt.

A napirend vitájában többen mondták el véleményüket a vasút elmúlt évi munkájáról és az ez évi célkitűzésekről. Felszólalt *Sólyom Ferenc*, a SZOT titkára is. Beszédében az utazási körülmények javításának, az áruforgalom vasútra terelésének és a szállítás gazdaságossá tételének fontosságára hívta fel a figyelmet. *A SZOT titkára a továbbiakban a szakszervezeti munka időszerű kérdéseiről tájékoztatta a központi vezetőség tagjait. Kiemelte a szocialista nyilvánosság, az üzemi demokrácia bővítésének szükségességét, amely nem összeegyeztethetetlen a nagyobb fegyelemmel.* A vasút általános fegyelmének erősítése egyébként a balesetek csökkentése érdekében is alapvető fontosságú.

A központi vezetőség a továbbiakban *Koszorús Ferenc* főtitkár előterjesztésében határozatot fogadott el a szervezeti felépítés módosítására — amelyet a vasútnál végbement változások indokoltak —, és a szakszervezeti választások menetére, majd személyi kérdésekben döntött.

A szakszervezeti tisztségviselők választását az alábbiak szerint kell lebonyolítani:

— bizalmiak, bizalmi helyettesek, valamint a főbizalmi helyettesek választását *április 1. és 30-a között,*

— a főnökségi, üzemi, hivatali, intézményi testületek (bizalmi testülete, szb) választását *április 20. és május 31. között,*

— a középirányító szakszervezeti szervek (bizalmi testülete, szb.) választását *június 1—30. között,*

— a Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusát *november 8. és 9-én (szombaton és vasárnap) kell megtartani.*

A főnökségen, üzemekben, hivatalokban és intézményekben a választásokat munkaidőn kívül kell megtartani. Több műszakos és folyamatos munkarendben dolgozó munkahelyeken a legkisebb munkaidő-kiesésre kell törekedni.

A középirányító szakszervezeti szerveknél a választásokat szombaton és vasárnap kell megtartani.

Koszorús Ferenc

A testület ezután elfogadta a központi vezetőség, az elnökség és a titkárság első félévi munkatervét, a vasutasszakszervezet, a társadalombiztosítás és a félszázalékos ÖTA első félévi költségvetés-előirányzatát, majd személyi kérdésekben döntött.

Kajcsa Józsefet nyugállományba vonulására tekintettel — központi vezetőségi és elnökségi tagságnak meghagyásával titkári tisztségéből és titkársági tagságból felmentette. Egyidejűleg *Szemők Bélát*, a MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai szakosztályvezető-helyettesét kooptálta a központi vezetőségbe és megválasztotta a szakszervezet titkárának, az elnökség, valamint a titkárság tagjának.

*Dr. Veres László*t, a Szegedi MÁV Területi Egészségügyi Központ igazgató főorvosát kooptálta a központi vezetőségbe, és megválasztotta az elnökség tagjának, ugyancsak megválasztotta az elnökség tagjának *Tolnai Ildikót*, a Vasutasok Szakszervezete szervezési és káderosztálya vezetőjét, a központi vezetőség tagját.

A központi vezetőség állásfoglalása

1. Szakszervezetünk termelést, gazdálkodást segítő tevékenységének fontos részét képezi az, hogy az üzemi demokrácia különböző fórumain a dolgozók minél nagyobb tömegeit vonják be az üzemi, munkahelyi tennivalók meghatározásába.

A feladatok kidolgozása a végrehajtást szolgáló szervezési intézkedések után fejleszteni kell a dolgozók cselekvési készségének kibontakozását, a rend és a fegyelem megszilárdítását, a jogok és kötelességek együttes érvényesülését.

2. A központi vezetőség kéri a vasút és az utasellátó dolgozóit, hogy a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny serkentésével segítsék az 1980. évi tervek sikeres megvalósítását.

A munkaverseny hatékonyságának növelése érdekében az 1980. évi tervvel összhangban kialakított központi munkaverseny célkitűzéseket a gazdasági egységek, szolgálati főnökségek vezetői a szakszervezeti szervekkel együttműködve *bontsák le a munkahelyi szintekre, s jól előkészített termelési tanácskozásokon vitassák meg a konkrét tennivalókat.* A feladatok meghatározásakor használják fel a kongresszusi munkaverseny értékelése során szerzett eddigi tapasztalatokat.

1980-ban minden szinten javítani kell a kongresszusi munkaverseny propagandáját. A központi vezetőség ezért célszerűnek tartja, hogy a vasútigazgatóságok negyedévenként az eredményeket és a további feladatokat tükröző *„Kongresszusi Híradót"* adjanak ki.

A szolgálati helyeken a szakszervezeti bizottságok segítsék és ellenőrizzék a munkaverseny nyilvánosságát. Törekedjenek arra, hogy a faliújságokon, az üzemi demokrácia különböző fórumain, *a kongresszusi munkaverseny propagandája személyekre és kollektívákra szólóan mozgósító erejű legyen.* A verseny eredményeiről a dolgozókat rendszeresen tájékoztatni kell.

A területi és a szakszervezeti bizottságok félévenként tűzzék napirendre a kongresszusi munkaverseny helyzetét. Értékeljék a gazdasági, és a szakszervezeti szervek feladatainak végrehajtását.

3. A MÁV 1980. évi tervének eredményes megvalósítása szükségessé teszi *az üzemvitel tartalékainak feltárását.* Ennek egyik alapvető formája a különböző szakszolgálatok területén a fizikai és műszaki állományú dolgozók együttműködésének elmélyítése.

A szakszervezeti bizottságok a komplex brigádok számának további növelése és tevékenységük kiszélesítése érdekében agitációs munkájukkal ösztönözzék a dolgozókat és a műszakiakat ésszerűsítő javaslatok kidolgozására. Tartsák szemelőtt az elegyfeldolgozási munka javítását, a kocsik állomási tartózkodási idejének csökkentését, a korszerű vontatójárművek jobb kihasználását, a meddő idők csökkentését. *Fordítsanak nagyobb gondot az energia- és anyagfelhasználással, hiányzó alkatrészek pótlásával kapcsolatos javaslatokra és azok megvalósítására.*

A népgazdaság egyensúlyi helyzetének javításához a vasutasok is hozzá tudnak járulni: *a kocsigazdálkodás színvonalának javításával, az idegen kocsik tartózkodási idejének csökkentésével, az exportszállításokhoz jó műszaki állapotú MÁV-kocsik kiállításával, az import anyagok ésszerűbb felhasználásával, a tranzitforgalom gyors és sérülésmentes lebonyolításával, valamint a határállomások munkájának színvonalasabbá tételével.*

4. Továbbra is gondot jelent az, hogy a növekvő szállítási feladatokat a frekventált munkakörökben kevesebb létszámmal kell megoldani. Szakszervezeti szerveink ezért kezdeményezzék, illetve támogassák a belső munkaerő-átcsoportosítást, használják ki az üzemfőnökségek által nyújtott lehetőségeket a racionális létszámgazdálkodásra.

A bizalmiak közreműködésével — elsősorban a kisforgalmú helyeken — nyújtsanak segítséget a gazdasági vezetőknek a nem kellően kihasznált munkakörök összevonásához a szolgálati egyszerűsítések bevezetéséhez. Ügyelni kell arra, hogy mindezek a törvényesség, a kollektív szerződésben foglaltak betartásával valósuljanak meg.

5. A vasutasok bérszínvonala 1980-ban a népgazdaság lehetőségeivel összhangban növekszik. *Az éves bérfejlesztéseknél, az évközi prémiumok és jutalmak elosztásánál a korábbiaknál nagyobb arányban szükséges a végzett munka mennyisége és minősége szerinti differenciálás.* A szakszervezeti szervek ösztönözzék és segítsék a gazdasági vezetőket ezen irányelvek következetes megvalósítására, s egyúttal a dolgozókkal értessék meg ennek szükségességét és helyességét is.

Nagy felelősség hárul a bizalmiakra, mert a bérfejlesztés és a prémiumelosztás az ő egyetértésükkel történik. Fontos feladatuk tehát, hogy tudjanak és merjenek különbséget tenni a csoportjukba tartozók munkája, munkafegyelme között. Véleményüket, álláspontjukat ennek megfelelően alakítsák ki.

6. A gazdálkodást segítő tevékenység mellett *a szakszervezeti munkában nem szorulhat háttérbe a dolgozókról való gondoskodás sem.* A gazdasági célkitűzések megvalósítására, a munkafegyelem megszilárdítására irányuló törekvésünk akkor lesz eredményes, ha a becsületes, jószándékú dolgozók emberséges bánásmódban részesülnek, ha meghallgatják, ha figyelembe veszik véleményeiket, foglalkoznak gondjaik megoldásával. *Most, a szerényebb lehetőségek ellenére is arra kell törekednünk, hogy a munkahelyi szociális körülmények, a munka biztonságának feltételei tovább javuljanak.*

Szakszervezeti szerveinknek továbbra is fontos feladata, hogy védjék a dolgozók jogos érdekeit, lépjenek fel a szocialista bánásmódot, a törvényességet sértő intézkedésekkel szemben.

Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége

Az ülés részvevőinek egy csoportja

Tervezte: a MÁVTI

„Érdemi ember" az, aki alkotni akar

A Nyugati pályaudvar példája bizonyítja: *egy-egy vasútállomás — kiváltképp, ha építészetileg értékes alkotás — meghatározhatja a városkép arculatát.* Így van ez Buda szívében, a Vérmező szomszédságában is, ahol a Déli pályaudvar csupaüveg-palotává formálódása változtatta korszerűvé, a századvéghez méltóvá környezetét. A közeli hónapokban újabb, csaknem hasonló értékkel gazdagodik a főváros: ez alkalommal *(semmit nem von le az értékéből, hogy ugyancsak a metróhoz csatlakozva)* *Kőbánya-Kispest új, minden mástól különböző vasútállomását adják át a forgalomnak.*

Nehéz rangsorolni

Kétségkívül: *rangsorolni nehéz.* Az ilyen, sok százmillió forintba kerülő létesítményeknél udvariatlanság volna az építkezés részvevői közül bárkit is az élre helyezni — de tagadhatatlan: *a tervezőknek meghatározó szerepük van.* Ugyanakkor mintha a tervezők — az építészek, a statikusok, a gépészek és társaik — rangja fakulna. Mi, vasutasok is, mintha kevesebbet tudnánk saját tervező intézetünkről, a MÁVTI-ról, mint indokolt lenne. Pedig elképzeléseik-terveik alapján nemcsak e látványos épületek születnek meg. Az ország egyik legvegyesebb profilú tervezőintézetében jószerivel mindazzal foglalkoznak, amivel a vasutasok kapcsolatba kerülnek.

Soroljuk? A teljesség igénye nélkül néhány példa csupán. Kifejezetten a MÁVTI feladata a vasúti biztosítóberendezések, a nagyvasúti villamos felsővezetékek és alállomások, továbbá a vasúti felépítményszerkezetek tervezése. E munkáknak ők a „profilgazdái". Emellett speciális gépészeti feladataik is vannak, mint a fordítókorongok, tolópadok, az egyedi vonó- és vontatott járművek (az olaj-, a hal-, a cement- és egyéb szállító kocsik) konstruálása. S olyan komplex létesítményeket is terveznek, mint a vontatási telepek, a javító üzemek *(itt nem „profilgazdák" ugyan, más tervező vállalat is képes lenne erre... de hát ők a MÁV-osok!).* Amikor pedig egy-egy pályarekonstrukción dolgoznak, az intézet majd minden szakterületéről találhatunk közreműködőt.

Patakfalvi László műszaki igazgatóhelyettessel és *dr. Lengyel Imre* tervező-osztályvezetővel, a szakszervezeti bizottság titkárával e sajátos helyzetről, az előnyökről és a hátrányokról beszélgetünk. A múltról csupán a kronológiai eligazodás érdekében: *a MÁVTI 1953. január 1-én alakult,* azt megelőzően a vezérigazgatóságon és a területi vasútigazgatóságokon voltak tervező részlegek. Az alakulás idején vált jelmondattá, hogy: *„Arccal a vasút felé!"* — jelesül egyre több, és mind komplexebb feladatnak kellett eleget tenniük. Másfél évtizeden át, 1968. január 1-ig, a MÁV üzemi vállalataként működtek, azóta az intézet az államvasutak önelszámoló egysége.

Vonzó-e a MÁVTI?

— Több mint ezer embert foglalkoztatunk, s közülük mintegy hatvanan az első nap óta itt dolgoznak — mondja az szb-titkár. — Tervezéssel hozzávetőleg hétszázötvenen foglalkoznak, s ha már a számoknál tartunk: *dolgozóinknak csaknem a fele felsőfokú végzettségű, több mint a fele nő, harminc százaléka pedig harmincöt évesnél fiatalabb.* Ami a nőket illeti: gondunk, hogy lévén családosak, nehéz őket vidékre vezényelni, kivált, ha tartós kiküldetésről van szó. Márpedig a mérnököknek sokszor ott a helyük, ahol a kivitelezés folyik. A fiatalok kedvező aránya viszont örvendetes: *a KISZ-szervezetünk erős, s a főváros V. kerületének KISZ-szervezetei között többször érdemeltek ki kiváló helyezést.*

— Vonzza-e a fiatal szakembereket a MÁVTI?

— Általában elmondható, hogy a tervező intézetek vonzzák a fiatalokat, jóllehet az építőipari és az egyéb ipari vállalatok jobban fizetnek, több juttatást adnak a dolgozóiknak. Ugyanakkor a vasút annyira sajátos terület, *hogy az volna célszerű, ha legalább kétéves üzemi, vagy ipari gyakorlat után szerződtetnénk csak szakembereket.* E gyakorlat megszerzése érdekében előadódott már, hogy az egyetemről frissen felvett fiatalokat a MÁVTI létszámán félévre az építési-kivitelezési területre irányítottuk. Ha más tervező vállalattól veszünk át valakit, csaknem hasonló a helyzet: rövid idő alatt többletismereteket kell szereznie. Magyarán: *a vasutastudományokra szükségük van.*

Hivatásuk a vasút

A maholnap három évtized során kialakult az a mag, amelyre bizton támaszkodhatnak. Úgy mondják: *az „érdemi emberek" többsége ragaszkodik az intézethez* — s e meghatározás alatt nem a vezetőket értik. A MÁVTI szóhasználatában azok az érdemi emberek, akik — irányító tervezőosztályvezetőtől a műszaki rajzolókig — a tervek kimunkálásából oroszlánrészt vállalnak. Számuk négyszázra tehető, legalább tíz éve ott dolgoznak — *és hivatásuk a vasút.* Az erkölcsi megbecsülés sem marad el: itt kapott Ybl-díjat *Kővári György,* s az időközben a PO-TI-hoz szerződött *Schneller Vilmos, Mónus János* viszont Ybl-díjjal érkezett hozzájuk. *Sápi Pált* és *dr. Ecsedi Tamást* Eötvös-díjjal tüntették ki, többen kaptak kormánykitüntetést, tárca-, vagy vasúti kitüntetést, miniszteri és vezérigazgatói dicséretet; közöttük is dolgoznak kiváló vasutasok.

— Melyek az ötödik ötéves tervidőszak legjellemzőbb adatai, kiemelést kívánó létesítményei?

— Évente hozzávetőleg háromszázötven kilométernyi vonal felújításának tervel készülnek nálunk — tájékoztat a műszaki igazgatóhelyettes —, közte a *Budapest—Hegyeshalom,* a *Budapest—Miskolc* és a *Szajol—Debrecen* szakasz rekonstrukciója. Legjelentősebb a záhonyi térség fejlesztése, ahol az intézet valamennyi szakterülete képviselteti magát. Hadd említsem meg Debrecen állomás rekonstrukcióját, és természetesen a villamosítást, amelyhez a terveket kizárólag a MÁVTI adja. Évente 50—60 kilométernyi vonalról, és a hozzátartozó állomásokról van szó. Továbbá: évről évre körülbelül hatvan fénysorompót és mintegy 250 kilométer vonali biztosító berendezést, valamint tíz-tizenöt állomás korszerű biztosító berendezését tervezzük meg. A magasépítésben érdekeltek évente több tucat szociális és üzemi épület terveit készítik el. Ízelítőül csupán: *Budapest—Tatai út, Mátészalka, Miskolc-Tiszai pályaudvar...*

Jobb híján...

— Mi látható jelenleg a tervezők asztalán?

— A Nyugati pályaudvar további korszerűsítésének és a metrókapcsolat megteremtésének tervei, Kelenföld, a MÁV Kórház rekonstrukciója, továbbá néhány vidéki csomópont megújítása is napirenden van, így Kaposvár, Miskolc, Siófok utasforgalmi épületének tervezése, Kőbánya-Kispesten a már csaknem kész utasforgalmi létesítmények után a vasútüzemi részek következnek.

Úgy tartják: a suszter lyukas cipőben jár. Nos: *a MÁV Tervező Intézet is jellegéhez-produktumához méltatlan körülmények között dolgozik.* Ezt oly módon panaszolják föl, hogy tudják: sem a népgazdaság, sem a vasút anyagi helyzete egyhamar nem teszi lehetővé egy új központi épület emelését. Ma szétszórtan, hat helyen vannak tervező-munkahelyek, még fabarakkban is, a Déli pályaudvar területén. Ugyanakkor a feladatok mindennapos munkakapcsolatot kívánnak, s így — jobb híján — a szakemberek ide-oda utazgatnak. De megoldatlan az üzemi étkeztetés is, néhol munkakezdéskor önmaguk fűtenek (az épületek többsége nem a MÁVTI kezelésében van, így nem ők az üzemeltetők). Kényszerállapot: *a terveket csak a Széchenyi rakparton levő központban sokszorosíthatják, csupán ott van fénymásolás; a mikrofilmtervtár a Hunyadi János úton van.* Egy dolgozóra 3—4 négyzetméternyi terület jut — miközben a rajztábla 1,5 négyzetméteres.

Hogyan tovább?

— Az önállóan gazdálkodó tervező vállalatoknak most, a beruházások visszafogásakor nem kis gondot okoz a *„hogyon tovább?".* Nem egy a megbízásokat kevesli, alig-alig ismerik a hatodik ötéves terv időszakában várható tennivalókat. Vajon előnyös-e a MÁVTI-nak, hogy a vasút kebelén belül dolgozik?

— *Feltétlenül. A közlekedéspolitikai koncepció amúgy sem tenné lehetővé, hogy tétlenkedjünk, de most mindenképpen megnyugtató, hogy a MÁV egyik önelszámoló egysége vagyunk.* Az idei munkaellátottságunk megfelelő, noha a második félévben már valamelyest nehezedik a helyzetünk. Azzal számolunk, hogy a hatodik ötéves terv időszakában a magasépítés némiképp visszaszorul, de a pálya, az üzemi objektumok és a biztonsági berendezések építése, rekonstrukciója nem halogatható. A feladatunk egyértelmű: a legfontosabb, hogy megfelelő időben, minél gazdaságosabban megvalósítható terveket adjunk a kivitelezőnek. Ezt szorgalmazzuk.

Földes Tamás

Határforgalmi tanácskozás az együttműködés jegyében

A három vasútigazgató aláírja az együttműködési szerződést

(Óvári Árpád felvétele)

Háromnapos nemzetközi határforgalmi tanácskozást tartottak a budapesti vasútigazgatóságon. A január 29-én kezdődött konferencián a többi között részt vett *Jan Zahorsky,* a CSD pozsonyi keleti vasútigazgatóság vezetője, *Hernádi István,* a miskolci vasútigazgatóság vezetője, *Schranc Alexander,* a pozsonyi vasútigazgatóság szakszervezeti területi bizottságának titkára, és *dr. Szabó Miklós,* a budapesti területi bizottság titkára. A házigazda szerepét *Kiss Károly* vasútigazgató töltötte be.

A kilencedszer sorra kerülő határforgalmi tanácskozásnak az volt a célja, hogy felülvizsgálja a tavalyi konferencián hozott határozatok megvalósítását, illetve értékelje a hét határállomás *(a rajkai, a komáromi, a szobi, a somoskőújfalui, a bánrévei, a hidasnémeti és a sátoraljaújhelyi)* teljesítményét.

Külön napirendben foglalkoztak azzal a nemzetközi szocialista munkaversennyel, amely a két igazgatóság szakszervezeti területi bizottsága kezdeményezésére tavaly július elsején kezdődött a budapesti, illetve a pozsonyi keleti igazgatóság menetirányítói között. *A versenyt egyébként első ízben a magyarok nyerték.*

A konferencián elmondották többek között, hogy a hét határállomáson a forgalom növekedését tavaly nagymértékben lassította a kedvezőtlen időjárás és a márciusi jugoszláviai földrengés. Torlódások voltak a határátmenetekben; *mintegy 700 vonatot kellett átterelni, többnyire Sturovo irányába.*

A tanácskozás résztvevői elhatározták, hogy az idén a termelés növekedése érdekében tovább szélesítik az együttműködést, számítástechnikai berendezéseket fejlesztenek ki. *A határállomások főnökei ez évtől kezdve minden menetrend változás előtt értekezleten beszélik meg az erre vonatkozó javaslatokat, s az eddiginél fokozottabban ellenőrzik a feladatok végrehajtását.* A budapestiekhez hasonlóan az idén a miskolci igazgatóság menetirányítói is bekapcsolódnak a nemzetközi munkaversenybe.

A tanácskozás végén a határozatokat szerződésbe foglalták és az igazgatóságok vezetői aláírták azt.

(S)

Üzemi konyha Mátészalkán

Mátészalkán jó híre van az üzemi konyhának. A szomszédos üzemfőnökségek és az igazgatóság dolgozói is szívesen ebédelnek ott.

— Népszerűségünket elsősorban annak köszönhetjük, hogy aránylag kis létszámnak, de mindig változatos ebédet készítünk — tájékoztat *Papp Jánosné* élelmezési vezető. — Mindössze 150 az engedélyezett létszám. A KÖJÁL rendszeresen ellenőriz minket, mert a konyha és a hozzátartozó ebédlő csak a minimális feltételeknek felel meg.

Pedig nagy szükségünk van az üzemi konyhára. Bizonyítja ezt az is, hogy gyakran kellett 150-nél több dolgozónak főzni. A konyhán dolgozók munkája nem irigylésre méltó. Nincs burgonyahámozó gép, a tűzhely vegyes tüzelésű. Nyáron, a 30—40 fokos melegben különösen megerőltető itt a munka. Nincs fürdő, öltöző és saját használatú WC. A gondok ellenére az itt dolgozó 'öt konyhai alkalmazott: *Balogh Károlyné, Huszti Jánosné, Böszörményi Ferencné* és *Varga György, Lőrincz Istvánné* főszakács vezetésével igyekszik kielégíteni az üzemfőnökség dolgozóinak igényeit. Minden héten van sütemény, kívánságra halászlé és más ínyenceség.

A VI. ötéves tervben — előreláthatóan — elkészül majd az új szociális épület. Benne modern konyha és ebédlő is helyet kap. Akkor már háromszáz személyre is tudnak főzni — remélhetően ugyanolyan ízletesen, mint most.

(Zsoldos)

Életek közelről

A pályamester és legényei

Azokról és azoknak szól ez az írás, akiknek a tenyeréről sohasem kopik le a kéreg. Pályamunkásokról, akik nélkül nincsenek és nem is lennének végtelenbe futó sínek. A szülőföld tájaira nyitok kaput; múltat idézek, jelent nézek. A Barcs—Szentlőrinc pályamesteri szakasz veteránjainak szeretnék emléket állítani. Azoknak, akik megtanítottak a csákányforgatásra; a kiágyazás, az aláverés és a sínegyengetés baromi kitartást igénylő „tudására". A szakasz 45 vágánykilométert tesz ki. Ezen a vonalon ma nyolcvan pályamunkás, vonalbejáró és pályaőr teszi a dolgát. Hét falu, illetve település: Barcs, Középrigóc, Szulók, Kálmáncsa, Homokszentgyörgy, Darány és Szigetvár a dolgozók otthona.

Kijárta az iskolát

Megszállott méhész és szenvedélyes borász a mester, azaz: *Tasnádi Ferenc* műszaki főfelügyelő. 1949 óta pályamester, de előtte öt éven át „kijárta az iskolát", mint pályamunkás. Itt volt az apja is vasutas. Hetedikszülött gyerek. Elvégezte az előmunkásképzőt, a pályamesterit, leérettségizett, aztán hogy ne unatkozzon, a kétéves műszaki tisztivel zárta a sort.

Maholnap harminc éve ismer és most mégis kinevet:

— *Mit akarsz a pályamunkásvilágról írni? Kit érdekel az, hogy mi mit csinálunk, hogyan éltünk vagy élünk?!...*

Gúnyos akar lenni, de a kétméteres volta a valóságban örök szelídségre és segítésre készteti. Én még emlékszem rá, hogy amikor cigány Pista harmadszor késett el, mert nem volt órája, adott neki egy vekkert és megtanította az óraolvasásra. Amikor Dombóvárra mentünk vágánycserére és K. I. azt mondta, nem tud jönni, mert nincs ennivalója, a mester bement a szolgálati lakás kamrájába, kihozott egy tábla szalonnát és ketté vágta. *„Maradjunk egyformán. Neked is két gyereked van, meg nekem is. Enyim volt, ennyit tudok adni..."* Tudom, hogy mindig telítve volt a vasút iránti tűzzel, lobogással és szeretettel. A nagyon-nagyon nehéz években sem jutott eszébe hátat fordítani a vasútnak. Akkor sem, amikor az iparosodó Barcson őt is megkörnyékezték, és sokkal jobb pénzért csábították. Az egyik csábítótól tudom, hogy ezt felelte:

— *Én már csak ebben az egyenruhában vagyok szép gyerek. Az asszonyom be se eresztene, ha civilben kopognék...*

Saját termésű vörös borral kínál, s aztán számolni kezd az ujjain:

— A Ferkót, *Agyag Feri* bátyádat mindenképpen el kell mesélni. Ő volt ezen a környéken az első élmunkás, és annyi kitüntetést szerzett, hogy ha egyszer föltenné mindet, nem is látszana a kabátja színe. És ha már róla mesélsz, írd meg fehéren feketén, hogy a Ferkó nem azért kapta a medáliákat, mert kék volt a szeme. Írd meg föltétlenül, mert mostanában a tv-ben is látni olyan filmeket, hogy az ötvenes években a norma miatt, így meg úgy futtattak embereket, és csalással kerekítették ki magasra a teljesítményeket. Ferkó bátyád rekordjainál nem volt csalás. *Ferkó bátyád akkor erősebb volt, mint a vasúti sín, és szívósabb, keményebb, mint a legjobb talpfa. Úgy és annyit dolgozott, hogy én azóta se láttam hozzá foghatót. Igaz, hogy embert se, aki Ferkóhoz mérhető.*

Zsíros kenyér vörös hagymával

Ferkó bátyám az én szememben ma is a világ egyik legerősebb embere. Három-négy ember munkáját is képes volt ellátni. Amikor homokot rakodtunk a középrigóci bányában, minden vagonra két-két embert állított az előmunkás. *Agyag Ferenc egyedül állt két vagon mellé. Annyit vállalt és előbb megrakta a kettőt, mint mi többiek ketten-ketten az egyet.* Pedig lazsálás nem volt. Igaz, hogy Ferkó bátyámnak külön lapátot csinált a kovács. Akkorát, hogy még a legnagyobb fenekű vénasszony is elférjen volna rajta. Nálam különben is próbálkoztak azzal a lapáttal, mert azt hitték, hogy az a lapát talán magától dolgozik, hogy csak fogni kell a nyelét. Öt-tíz perc után még a legerősebbek is visszaadták mindig, azt mondták, az a lapát nem embernek való. Igaz, hogy Ferkó bátyám két nyitott tenyere is akkora volt, hogy befedte az óriásoknak való lapátot.

A mester újra tölt a pohárakba, és azt mondja, ezt a Ferkó emlékére igyuk. Így folytatja:

— Mostanában sokat töprengek azon, hogyan bírta Agyag

Felmentés, kinevezés

Dr. Szabó Tibor, a pécsi igazgatóság vezetője nyugdíjba vonult. Felmentésére és az új igazgató megbízására január 14-én került sor. Az ünnepségen jelen volt *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Nagy József*, az MSZMP KB tagja, a Baranya megyei pártbizottság első titkára, valamint *Lukács János*, a városi pártbizottság első titkára.

Urbán Lajos államtitkár méltatta *dr. Szabó Tibor* vezetői munkásságát, több évtizedes tevékenysége alatt elért eredményeit, szakmai tudását, majd átnyújtotta a *Munka Érdemrend arany fokozata* kitüntetést. *Dr. Nagy József* első titkár elismeréssel szólt közéleti tevékenységéről, a megyei pártbizottságban végzett munkájáról.

A köszöntők után *Urbán Lajos* államtitkár átnyújtotta *Mészáros Andrásnak* az igazgatói kinevezést tanúsító okmányt, *Fényes Józsefnek* pedig az igazgatóhelyettesi kinevezést.

A brigád ajándéka

A budapesti igazgatóság osztószertár-főnökségének *Csapajev* szocialista brigádja 1976 óta minden év végén megajándékozza a Kőszegi MÁV Nevelőotthon egy lakóját. Tavaly a nevelőotthon vezetősége *Balogh László*, VII/a osztályos tanuló részére javasolta a jutalmat.

A brigád nevében *Fodor Györgyné* karácsonykor adta át a kétezer forint értékű betétkönyvet Balogh Lászlónak. Az idén 1200 forinttal egészítik ki ezt az összeget, és az általános iskola elvégzése után ruhát vásárolnak patronáltjuknak.

— Hatezer vagon cukor. A közelmúltban befejeződött a répa feldolgozása az ország második legnagyobb cukorgyárában, Szolnokon. Több mint hatezer vagon cukor készült az elmúlt évi termésből. A répaszállítást, a vonatok rendezését az idényben száz nyugdíjas vasutas segítette.

Véget ért a répakampány

Eredményes évet zártak Mezőhegyesen

Mezőhegyesen, mint minden évben, tavaly is a cukorrépa fogadása és a kampánnyal összefüggő munkák jelentették a legnagyobb feladatot. A csomópont dolgozói a cukorgyár vezetőivel jóval a szezon kezdete előtt egyeztették a legfontosabb teendőket, a répavonatok fogadását és a feldolgozott termékek elszállítását.

A csomópont elmúlt évi munkájáról, eredményeiről, az ott dolgozók helytállásáról *Czikora Sándor* állomásfőnökkel és *Virág László* vontatási főnökkel beszélgettünk.

Mindenben példát mutatnak

— Tavaly a répaszezon egy héttel később, szeptember 19-én indult — mondotta az állomásfőnök. — A késő kezdés nem hátráltatta a fuvarozást. A gyár a karácsonyi ünnepek alatt háromszorosára emelte a répa fogadását, vagyis december közepétől naponta 70—90 répával megrakott kocsi futott be állomásunkra. *A szezon kezdetétől év végéig közel 120 ezer tonna répa érkezett vasúton, s a gyárból mintegy 17 ezer tonna cukrot, 22 ezer tonna nedves és 5 ezer tonna száraz szeletet fuvaroztunk el a szomszédos megyékbe. Az utolsó répával rakott kocsi január 4-én futott be állomásunkra.*

— A cukorrépa mellett milyen fontosabb áruszállítási feladatot kellett még megoldaniuk?

— A környező települések, így Battonya, Mezőkovácsháza úthálózatának építéséhez, javításához havi négy-öt söderrel rakott irányvonat érkezett. A battonyai felszabadulási sportkombinát építéséhez is több irányvonat építőanyagot fogadtunk. Ezek mellett áprilistól augusztus végéig több mint kétezer kocsiban 35 ezer tonna mészkőzsapot fuvaroztunk el — talajjavítás céljából — *Hajdú-Bihar, Csongrád és Békés megye területére.* A helyi állami gazdaság takarmánykeverőjének építéséhez is sok építőanyag érkezett. *Az év év utolsó heteiben napi 30—40 kocsi feladásunk és a répával együtt napi 100—110 kocsi leadásunk volt.* Nehezítette munkánkat, hogy a battonyai rendeltetésű külföldi műtrágyás kocsik túlsúlyosan érkeztek, s a túlsúly lerakása Mezőhegyesen történt. Továbbításukhoz az érintett tsz-ek is többször segítséget adtak.

— A DÉLÉP munkáslakásokat épít községünkben — folytatta az állomásfőnök. A házgyári panelek egy része vonattal érkezik. Az ilyen kocsik fogadása, kirakása fokozott figyelmet igényel dolgozóinktól. Természetesen az állami gazdaság, a tsz-ek és más vállalatok áruszállítása is folyamatos.

Mezőhegyesen évek óta teljesítik az Élenjáró szolgálati hely célkitűzéseit, s jól vizsgáztak az őszi forgalom idején is. Munkájukat nemcsak a vasútigazgatóság vezetői, hanem a község állami és társadalmi vezetői is elismerik. A községi pártbizottság novemberben vizsgálta munkájukat, s azt egyenletesen fejlődőnek, jónak értékelte. S ez a fejlődés valamennyi mezőhegyesi munkahelyre vonatkozik.

Gőzös-bázis az őszi hónapokban

— *Úgy érzem, hogy az állomás munkáját hasznosan segítettük* — kapcsolódott a beszélgetésbe *Virág László*. — A vontatási főnökség dolgozói 100 elegytonna-kilométer teljesítményüket, várhatóan 104,5 százalékra, a járműkilométer tervet pedig 97,15 százalékra teljesítik. *Ma még „gőzös-bázis" vagyunk, de már nálunk is dolgozik három dízelmozdony, — ami a fejlődésre utal.* Az elmúlt év közepén öttagú kocsikarbantartó brigádot alakítottunk, velük a teherkocsik futójavítását, az üres kocsik exportvizsgálatát is elvégeztük. Most már nem kell a kocsikat üresen Békéscsabára beküldeni ilyen vizsgálatokra. Az állomással közösen megszerveztük a cukorgyár és az állami gazdaság belső tolatását. *Ezzel évente 200 ezer forint bevételéhez juttattuk a MÁV-ot.* Hasonló célból a cukorgyár és a makói ZÖLDÉRT részére bérbeadott mozdonyok kazán részlegvizsgálatát is terven felül elvégeztük.

— A megnövekedett feladatokhoz elegendő munkaerő áll-e rendelkezésre?

— *A forgalomnál jelenleg a váltókezelő, a vonatfékező és a kocsirendező beosztásokban 28-cal kevesebben vagyunk* — válaszolta Czikora Sándor. — *Ennek ellenére, Budapestre és Szegedre 21 vasutast küldünk dolgozni. A hiányzó létszámot gondos munkaszervezéssel, s nem utolsósorban dolgozóink maximális helytállásával pótoljuk. A kampány idejére pedig lehetőséget kaptunk nyugdíjasok foglalkoztatására is.*

— A vontatásnál stabil a létszám — így Virág László. — A dízel vontatójárművek megjelenése úgy látszik jó hatással volt munkaerőhelyzetünkre, hiszen amire régen volt példa, 6 mozdonyvezető gyakornokunk van. S, ami még figyelemre méltó, a bázishoz képest, túlóráinkat 59 százalékkal csökkentettük.

Jól vizsgáztak

A mezőhegyesi vasutasok példát mutattak a társadalmi munkában is. A teljesség igénye nélkül csupán a legjelentősebbeket említjük: *a községi kultúrcentrum építéséhez egy napi bérükkel járultak hozzá, a KRESZ-park építésénél 50 vasutas több mint háromszáz munkaórát dolgozott.* Részt vettek a túlsúlyok átrakásában, az állomás és környékének csinosításában, az utazási körülmények további javítása érdekében, a vágányok közé magasított peront építettek és építenek, segítettek a kereskedelmi raktár átépítésében. A csomópont dolgozóinak 90 százaléka vidéki, akik a már említett munkák mellett saját lakóhelyükön is tevékenyen dolgoznak. De ott találjuk őket az önkéntes rendőrök, illetve határőrök között is.

Gellért József

Közös felelősséggel

Január utolsó napjaiban sok minden szóba került *a miskolci pályafenntartási főnökség és a Tiszai pályaudvar bizalmi küldött tanácskozásán.* A téma mindkét helyen elevenbe vágott, hiszen a gazdasági munka múlt évi eredményeinek értékelése, az idei feladatok meghatározása, valamint a kollektív szerződés mikénti végrehajtása közvetlenül érinti a vasutasokat is. Nem csoda tehát, hogy mindkét helyen több órán keresztül folytatott, élénk vita bontakozott ki.

Különösen sokan mondtak véleményt azzal kapcsolatban: *hogyan lehetne jobban, hatékonyabban dolgozni.* S bár a két főnökség sajátosan különbözik egymástól, a hozzászólások mégis több közös vonást tartalmaztak. A figyelemre méltó észrevételek közül előtérbe került a munkaidő, a munkafegyelem, a munkaszervezés s a felelősség kérdése. Valamennyi téma tárgyalása főleg azért bizonyult hasznosnak, *mert nem az objektív okok miatti kifogásokat, hanem a helyileg megoldható, szubjektív tényezőket tárták fel.*

Hosszan időztek például a munkából való távollétek vizsgálatánál, következményeinél. Az igazolt és igazolatlan mulasztások káros kihatásait, a tapasztalatok alapján tették szóvá. Vannak esetek, amikor a munkából való hiányzás elkerülhetetlen, s az igazolt távollét egyértelműen engedélyezhető. Rendelet sorolja fel azokat a szerveket, ahol a megjelenés kötelező és időben nem halasztható el. Ilyen helyzetbe saját hibáján kívül bárki kerülhet, ezért elmarasztalni senkit nem lehet. Azért viszont igen — hangsúlyozták többen is —, ha felelőtlenül és ok nélkül, különböző kifogásokkal hiányoznak a munkából. *A kellően nem indokolt, de igazoltnak elfogadott mulasztás, nemcsak a távollevő dolgozó munkájában jelent kiesést, hanem a kollektíva összmunkájára, a közhangulatra, a munkahelyi légkörre is kihat.*

Előfordul, hogy az igazolt távollét nem teljes munkaidőt vesz igénybe. A dolgozó megjelenik ugyan munkakezdéskor, de *„nem érdemes ráhajtani, úgyis elmegyek"* kijelentéssel a szerszámot csak jammel-ámmal veszi kézbe. Két-három óra eltöltésével pedig — munkateljesítmény nélkül — valóban eltávozik.

Ennél károsabb következménnyel csak az igazolatlan hiányzás jár, amely a kollektív szellem romboló hatása mellett, az előre nem látható akadály miatt, munkaszervezési, vezénylési gondokat is okoz. Az emberi felelőtlenség rossz példái nyomán, a tanácskozás egyik hozzászólója jogosan kérdezte: *hogyan lehet számítani az ilyen emberekre?* Többen is megfogalmazták: *az igazolatlanul hiányzók nem érdemelnek humánus elbírálást.* Ha a kollektíva kiközösíti a rendbontókat, ne legyenek elnézők velük szemben a vezetők sem.

Hasznos észrevételek hangzottak el a túlórák, készenléti idők alakulásával kapcsolatban is. Kétségtelenül igaz, hogy az egyes munkakörökben fennálló létszámhiány miatt, sok esetben elkerülhetetlen a dolgozók túlóráztatása. Bár — a vélemények szerint — jobb munkaszervezéssel és megfelelő vezényléssel, még ebben a helyzetben is lehetne kedvezőbb eredményt elérni. *Arra azonban mindenképpen oda kell figyelni, hogy a túlórák mögött mennyi a tényleges munka.*

Jogos igényként merült fel az is, hogy körültekintő vezénylésével biztosítsák a szervezet regenerálódásához szükséges pihenőidőt. *Néhány órai pihenéssel nem lehet újra munkába állítani az embereket, mert az balesetveszélyt idéz elő.* E vonatkozásban még fokozottabban kell érvényesülnie a munkahelyi vezetők felelősségének, irányító, koordináló tevékenységének.

A lakáson tartott készenléti idő elrendelésével, különösen a pályafenntartási főnökség bizalmi küldöttei foglalkoztak. Abban egyetértettek, hogy a vasútüzem biztonsága, a zord időjárás, pályafelügyeleti, baleseti okok miatt, szükség van az állandó készenlétre. *Azt azonban jobban meg kell szervezni* — mondták —, *hogy a dolgozók ilyen jellegű leterhelése egyenletesebb legyen* és hosszú időn keresztül, ne mindig ugyanazok tartsanak készenléti szolgálatot. Persze annak sem szabad előfordulnia, hogy a készenléti idő alatt, a kijelölt dolgozó nem tartózkodik a lakásán s így helyette — túlóra fizetés mellett — mást kell bevonni a rendkívüli munkába. A tanácskozáson egyértelműen hangsúlyt kapott: *a túlórában való foglalkoztatás és a készenléti szolgálat célja nem a jövedelem kiegészítés.* Elrendelése és végrehajtása mindenkor a folyamatos és biztonságos vasúti üzemvitel érdekében történik.

A bizalmiak mindkét tanácskozáson megalapozottan tolmácsolták a munkás kollektívák tapasztalatait, kéréseit. A hatékonyság növelése érdekében, *első helyen említették a munkafeltételek biztosítását, a munkaszervezés javítását.* A vezetők munkáját segíti, ha a bizalmiak bevonásával, a dolgozók bátrabban tárják fel az észlelt hiányosságokat, erélyesebben szót emelnek a renitenskedők ellen, és gyakrabban kezdeményezik a helyi intézkedéseket. Csak egységes szemlélettel és közös felelősséggel lehet az 1980. évi feszítettebb feladatokat megvalósítani.

Pálinkás Katalin

Feri azt a tempót. Tudom, hogy házat akart, hogy mindig arról álmodozott. Tudom, hogy akkor már három gyereke volt és talán útban is a negyedik. Otthont akart az albérlet helyett és minden fillért a fogához vert, kocsmában nem látta azt soha és senki. *Es azt is a tulajdon két szememmel láttam, hogy a legtöbbször zsíros kenyér és vöröshagyma volt az ebédje.* Örök rejtély marad előttem, hogy ennek az óriás embernek miként adott a zsíros kenyér ennyi energiát. Vagy talán a ház utáni álmai adták a kitartását?!... Látod ez lehet, mert álmok nélkül nincs mese.

Ádám és Pista

A fényes szelek idején sokféle embert sodort ide az élet. És a mesterrel együtt hárman is tanultak: *Szabó Nándor, Győrfi Sándor* és *Vérti Gyuszi.* Pályamunkásként kezdték az életet, s közülük ketten: Sanyi és Gyuszi ma is gyakorló főpályamesterek. És milyen groteszk módon érdekes néha az élet. A volt csendőrt és jutasi őrmestert aránylag rövid idő alatt nem be, de úgy ahogy elfogadta a szakasz. De amikor a mester egy napon (huszonhét évvel ezelőtt) két cigányt hozott, valósággal fölzúdultak:

— *Hát ez meg mi az istennyila mester?! Hegedűt meg bőgőt nem hozatott velük?...*

Akkor a mester is zavarban volt, és életében először nem nézett vissza a kérdezőkre.

— Majd meglátjuk, emberek. Maguk se születtek pályamunkásnak. Csak azt szeretném kérni, hogy legyenek mellettük, hogy ne sértegessék őket...

Mindenkinek megvolt a maga szerszáma, belefaragva a jele. A két új embertől szokás szerint megkérdezte az előmunkás, hogy jobbkezes csákányt kérnek vagy balkezest. Máskor mindig hatalmas röhögés csattant föl a választás után, de most nem nevetett senki. Egész délelőtt alig esett szó. Délben árnyékba vonult a csapat és ki-ki hozzálátott a falatozáshoz. A két új ember csak ült és lopva nézte, hogyan esznek a többiek. *Nekik még zsíroskenyerük se volt.* A kúthoz mentek, mert nem mertek a kanna tetejéből inni. Senki se vette észre, hogy Agyag Feri félre tett a szakajtó kendőjén egy dupla zsíros deszkát, csak akkor kapták fel a fejüket az emberek, amikor Ferkó bátyám odament hozzájuk és egyik szelet kenyeret a magasabbnak, a másikat pedig a mokány kicsinek adta.

— Egyetek gyerekek...

Valaki felröhögött a csapatból:

— *Mi van Ferkó, nincs talán étvágyad?!...*

Örökké éhes Ferkó bátyám úgy nézett a röhögőre, hogy azt a pillantást sohase lehet elfelejteni. Talán, ha még egy szó elhangzik, vér is folyik. De nem hangzott el.

Ki tudná úgy visszapörgetni az idő kerekét, hogy pontosan tudjuk, hány év telt el, mire a két cigányból Ádám és Pista lett?... Itt, ezen a szakaszon vált belőlük a szó nemes és igaz értelmében munkásember. Méghozzá nem is akármilyen! *Kiss Pista olyan virtuóza lett a hevederkenésnek, hogy párja azóta se akad. Ádámot a mester tanította a szabályzatokra. És elölről átvette vele az írás-olvasás tudományát.* Hány vasárnap délelőttöt szánt erre a mester, és hány munka utáni délutánt? Nem számolta senki. Az viszont tény, hogy Csonka Ádám a vonalbejárói vizsga után letette a pályaőrit is.

Ádám így mondja:

— Nekem hihetsz, mert én most jöttem vissza a menyországból. Már meghaltam, de visszahoztak az orvosok. Még egyszer mondom, hogy értsed meg a szavam: a mi mesterünknek nincs párja.

— Ádám életéért hat hétig viaskodtak az orvosok. Ádám a lázálmok közepette is mindig szolgálatban hitte magát.

Elégedett emberek

Öt évvel ezelőtt vetettem papírra *Pösze Zoli* szavait:

— *Tomám, ez a vatút, egy szalt se él. Pályamuntátnak lenni, anni, mint a temmi!... De én cak löhödöt, melt moszt netem isz eszik a lóvé...*

Pösze Zoli majd húsz évig volt pályamunkás, aztán vette a kalapját és elment oda, ahol „eszik a lóvé". Akkoriban a mester is sokat keserget:

— *Hát nem látják ezt odafönt, hogy mi zajlik idelent?* A környék legrosszabb termelőszövetkezete is jobban fizet, mint amit mi tudunk adni. Az öregek csak tevésrevevésre jók, a fiatalok közül pedig senki se akar idejönni. Tenni kell, mert a huszonnegyedik óra utolsó percében járunk. Félre kell verni a harangokat, mert ha így megy minden tovább, a szakadék szélére jutunk...

A szakszervezet és a tárca illetékeseinek javaslatára a kormány elé került a vasutasok, a pályamunkások valós helyzete és ha késve is, de sorra-rendre születtek a határozatok. Milyen eredménye volt mindennek lent, itt és ezen a szakaszon? Mit szóltak az emberek?

A nyugdíj előtt álló *Gregor István* szavai:

— Amikor végre rendezték a fizetésünket, nem akartunk hinni a szemünknek. A mester azt hitte, hogy mulatni, inni megy a népség, de mindenki rohant haza az asszonyhoz, a családhoz, hogy azok is örüljenek. És hidd el nekem, hogy örültek a vasutasfeleségek is, mert végre valahára annyit vagy még többet vittünk haza, mint a cipőgyáriak, a fűrészgyáriak, vagy a konzervgyáriak. *Ma itt, a mi szakaszunkon négyezer forint a pályamunkások átlagos keresete.* Nyáron szódavíz, télen forró tea, és amit még mindig alig akarunk elhinni: van meleg ebéd. *És busz viszi meg busz hozza a népséget, ha messze dolgozunk.*

Kedvezmény is jár

Papp Sándor, aki már három évtizedet adott az életéből a vasútnak:

— Amikor szóba jött, hogy házat szeretnék építeni, mert már öreg volt a régi, azt mondja a mester, okosan csináljuk a tervezést, mert nekünk, vasutasoknak, akik már törzsökös gyökereknek számítunk, külön kedvezmény is jár. És valóban jár. Meg is nézheted a házamat, mert büszke vagyok rá.

Kaiser István nyugdíjas előmunkás, aki ma is aktívan dolgozik:

— Én az eszem szerint nem haragszom azokra, akik itt hagytak bennünket a nehéz években. Mondom, az eszem szerint nem haragszom, de a szívem már nehezebben bocsát meg. Mert most jönnének ám vissza, és vannak olyanok is, akiket visszavesz a mester...

Íme két számadat, ami többet mond mindennél: Öt évvel ezelőtt ezen a szakaszon ötvennégy év volt a pályamunkások átlagos életkora. Ma negyven év.

A mester újra tölt a poharakba és így koccint:

— Ezt most arra, hogy megint vannak legényeink.

Németh Sándor

Vasutas eszperantisták évzáró értekezlete

A Magyar Eszperantó Szövetség vasutas szakosztálya január 20-án munkaülést tartott a vasutasszakszervezet székházában. Az értekezleten a szakosztály 22 szakcsoportjának képviselői vettek részt. Megvitatták az elmúlt évi eredményeket és meghatározták a legfontosabb feladatokat.

A megjelenteket *dr. Phersy Ferenc*, a szakosztály alelnöke üdvözölte, majd *Katona János*, a szakosztály titkára tartott beszámolót. Elmondotta többek között, hogy a Magyar Eszperantó Szövetség Elnöksége legutóbb elismerését fejezte ki a vasutas eszperantó szakosztálynak, jó munkájáért. Az elmúlt évben tovább szélesedtek és erősödtek a belföldi és külföldi kapcsolatok. *A szakosztálynak jelenleg 900 tagja van.* Tavaly különösen jó eredményeket értek el a Landler járműjavító üzem, valamint a nyíregyházi és a debreceni csomópontok szakcsoportjai.

Ötévi szünet után tavaly a szakosztály ismét megrendezhette bentlakásos vezetőképző tanfolyamát a balatonkenesei üdülőben. A Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség már egy évtizede foglalkozik egy műszaki vasutas szakszótár összeállításával. Ebből a munkából a magyar vasutas eszperantisták is kiveszik részüket.

A szakosztály titkárának beszámolója után *Gulyás István* alelnök a legkiemelkedőbb munkát végzett aktivistáknak jutalmat adott át, majd tájékoztatta a küldötteket arról, hogy tavaly az Országos Béketanács *Kapitány Lajosnak* és *Pál Istvánnak* — nemzetközi béketevékenységükért — emlékérmet, a vasutas szakosztálynak pedig oklevelet adományozott. Ugyancsak oklevelet kapott *Járó Antal* (Nyíregyháza), *Molnár Lajos* és *Temesi István* (Miskolc), valamint *Patay János* (Budapest). *Kristek Pál* pedig, az eszperantó mozgalom terén kifejtett munkájáért *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, vezérigazgatói elismerésben részesítette.

Fekete legyen az a lány...

A két kocsirendező arra kérte az üdülő gondnokát, hogy egy szobába kerüljenek. Kívánságuk teljesült, de harmadiknak odaraktak melléjük egy fiatal forgalmistát is.

— *Hozott Isten* — rázott vele kezet *Tuba Károly és Zelenák József.*

Madár nem tegezte vissza az idősebb kollégákat, akik hangos jókedvvel kezdték kirakni bőröndjeiket, majd amikor elrendezték a dolgaikat, Tuba egy üveg pálinkát tett az asztalra.

— *Hozzátok a poharakat* — mondta harsány hangon —, *mert úgy értesültem, hogy az üdülő rendje szerint itt fogmosással kell kezdeni az életet.*

Zelenák kuncogva tartotta a poharát, de a fiatalember nem mozdult.

— *Hát Te?* — emelte tekintetét Tuba a fiúra, de az illendően meghajolt és kijelentette, hogy nem iszik szeszes italt.

A két kocsirendező összekacsintott s ebben a szemhunyorításban benne volt: *no ezt a komát jól kifogtuk.*

Nem voltak ők sem iszákosak, de együtt dolgoztak, cimboráskodtak és nem véletlen, hogy az üdülésüket is így összepasszították. Úgy döntöttek, hogy ez alatt a két hét alatt egy kicsit kirúgnak a hámból.

A két jóbarát végül is magára hagyta a fiatal kollégát, és elindultak az üdülő körül egy kis terepszemlére.

Tél volt. A Balaton jégkörpenybe burkolódzott. De azért pezsgés volt itt most is. Sokan korcsolyáztak, fakutyáztak a jégen, mások meg csak csúszkáltak vagy a part csendesebb szakaszán a horgászokat bámulták, akik egy-egy lék mellett kitartóan lesték a kapást.

A két cimbora inkább egy pecsenyesütőnél időzött, majd egy termelői borkimérőben s jó hangulatban érkeztek az ebédhez, ami a pecsenyézés után már nem is igen kellett, de azért megették s utána aludtak egyet.

A fiatalember olvasott s a további napokon is ebben merült ki minden szórakozása. A szobatársak nem látták őt a társalgóban, a tv előtt, de még sétálni is csak ritkán és egyedül.

A két kocsirendezőt végül is egyre jobban kezdte izgatni ez a begombolkozott magatartás. Milyen ember ez?

— *Bagoly* — mondta Zelenák s ezután egymás között csak így hívták a fiatalembert.

— *Ide pedig el kellene cipelni* — mondta Tuba egyik este abba a kis zenés presszóba, amit felfedeztek maguknak. A helyiségben egy éltesebb hölgy ült a zongoránál és olyan régi slágereket is játszott, amire már csak kevesen emlékeztek. A nő igen tudta cifrázni a dalokat és esténként olyan hangulatot csinált, hogy zárórakor alig lehetett hazaküldeni a népet.

— *Három nap múlva vége a gyöngyéletnek* — mondta Tuba —, *s erről a Bagolyról, akivel tíz napja egy szobában alszunk, most sem tudjuk, hogy kicsoda.*

— *No várj csak* — mosolygott Zelenák —, *mert én ma kiugrasztom a nyulat a bokorból.*

Így is történt. Vacsora után Zelenák a fiatalember elé állt.

— *Már ne haragudjon a kolléga* — kezdte hivatalos hangon —, *de minket sért az a magatartás, amit velünk szemben művel. Mert lehet, hogy önnek magasabb beosztása van, mint nekünk, de mi is abban a mundérban szolgálunk, mint amiben ön.*

— De hát mit vétettem? — kérdezte riadtan a fiatalember.

— *Azt, hogy lenéz minket* — vette át a szót Tuba —, és minden eddigi baráti meghívásunkat visszautasította.

— De hiszen én mondtam már az első nap önöknek, hogy nem iszok szeszes italt.

— *Üdítő is van a Sárgarigó presszóban* — mondta ellentmondást nem tűrő hangon Zelenák s a fiatalember megadta magát.

A zajos mulatóban riadtan tekintgetett a két vidáman borozgató szobatárs között a fiú, s egyszercsak egy slágerre — mint katonaló a csatakürt hangjára — felkapta a fejét.

Amikor a zongoristanő befejezte a számot, a fiatalember felugrott, bankót tett a zongorára s kérte a nőt, hogy játssza még.

A zongorista mohón kapott a pénz után, s ha lehet, minden eddiginél érzelmesebb hangon énekelte a régi slágert:

„Szőke sem kell, barna sem kell
Fekete legyen az a lány
Úgy szeressen mint az édesanyám
Ragyogjon a fény a haján."

— Még! Még! Még! — tüzesedett, lángolt az arca az addig szótlan forgalmistának és decis pohárból kezdte inni a pálinkát.

— Már mindenki őt nézte — nevette —, mert Madár Ferenc, megtáltosodva szórta a pénzt a zongoristának, aki nem törődött most senki más kívánságával és csak verte, verte a billentyűket, fújta a slágert.

A fiatalember időnként felkurjantott:

— *Fekete legyen az a lány...!* — majd lekókadt fejjel, mint egy imát suttogta: *„És úgy szeressen, mint az édesanyám."*

A két szobatárs végül is úgy húzta, cipelte haza a fiút, mint egy liszteszsákot. Fúrdalta őket a lelkiismeret, mert a gyerek nagyon odavolt, azonban az eset még inkább kíváncsivá tette őket. Másnap délután, amikor valamennyire rendbejött, megkérdezték:

— *Mi történt kolléga?*

— A fiatalember legyintett s újra dúdolni kezdte a régi slágert, majd így válaszolt:

— Nagyon szép menyasszonyom volt. Hollófekete haja volt. Szerettük egymást. Már ki volt tűzve az esküvőnk, amikor hirtelen meghalt az én drága jó édesanyám, akit én nagyon szerettem. Azt mondtam a menyasszonyomnak, hogy édesanyámat egy évig akarom gyászolni. Természetes, mondta ő, de néhány hónap múlva jött, hogy neki most már elege van a gyászból, esküdjünk meg. En meg azt válaszoltam, hogy tartom az évet. Ő erre elment. Elvitte más — kókadt le a feje a fiatalembernek, s megtelt a szeme könnyel...

Dávid József

Mit nyújt tagjainak

az Általános Biztosító Egyesület

Az egyesületet csekély fizetésű utazószemélyzet hozta létre 1894-ben. A századfordulón 4500, 1968-ban 100 ezer, napjainkban pedig 154 ezer tagot tartanak nyilván.

Az egyesület tagjai alapszabály szerinti szolgáltatásokban, házassági, gyermeksüzletési, gyermektemetési, betegségi, rendkívüli, baleseti, árva-, ösztöndíj, karácsonyi, nyugdíj, öregségi segélyben, ingyenes üdültetésben, nászutas üdültetésben, vendégszoba-kedvezményben, díjmentes jogi tanácsban és biztosítási szolgáltatásban (temetési segély) részesülnek.

Arra a kérdésünkre, hogy a különféle szolgáltatások címén 1979-ben milyen összegeket fizettek ki, illetve milyen egyéb szolgáltatásban részesülnek az egyesület tagjai, *Lengyel Zoltán* ügyvezető elnökhelyettestől kaptunk tájékoztatást.

Mint mondotta, 1979-ben *különböző segélyek címén több mint 9 millió forintot fizettek ki.* Ez is bizonyítja, hogy nem csekély anyagi támogatást kapnak az arra jogosultak.

A pénzügyi helyzet kedvező alakulásával a Balatonfüreden 1969—70-ben épült 105 ágyas üdülő után, 1978 augusztusában még korszerűbb, 68 ágyas létesítményt avattak ugyancsak Füreden. Így vált lehetségessé, *hogy 1979-ben 4000 személy, mintegy 40 ezer napot töltött az üdülőkben.* Ugyanakkor az I. számú üdülőt felújították, korszerűbb fűtést és minden szobában zuhanyozó helyiséget létesítettek.

Az egyesület részt vállal a MÁV szociálpolitikai irányelveinek megvalósításában a kedvezményes üdültetési lehetőségek bővítésével, a rászoruló dolgozók szociális segélyekben való részesítésével, az öregekről és a nyugdíjasokról való fokozott gondoskodással. Magától érthető, hogy mindezt csak széles körű társadalmi összefogással valósíthatja meg.

Nagy jelentősége van a vasutasszakszervezet hatékony támogatásának az egyesület tevékenységének segítésében. Ismeretes, hogy az elő- és utószezonban az üdülés iránt megcsappan az érdeklődés. A gazdaságossági szempontokat is figyelembe véve *a szakszervezet átvállalta a kritikus időpontokra szóló beutalási lehetőségek terheit.* Ennek következtében mindkét üdülő télen-nyáron zavartalanul és gazdaságosan működhet. Ugyanakkor a szakszervezeti tagok is élvezhetik a balatonfüredi üdülők szolgáltatásait.

KI MINEK MESTERE?

Orosházi kocsirendező lett az országos döntő harmadik helyezettje

Már a felkészítő foglalkozásokon kiemelkedett társai közül. Érdekelte minden, nemcsak felszínesen, hanem egy-egy témán belül a részletkérdések is. A tanulás iránti vágy, a kitartó munka eredménye a *„Ki minek mestere"* szakmaipolitikai vetélkedő országos döntőjén elért harmadik helyezés.

Mrena János kocsirendező egy szoba-konyhás felházrészben él Orosházán feleségével és két fiúgyermekével. Példás családapa és kiváló ifjú munkás. Arra a kérdésemre, hogyan indult vasúti pályája, így válaszolt:

— *1971 februárjában jelentkeztem a vasúthoz. Itt Orosházán volt felvétel, hát ide jöttem. Először mint vonatfékező, később mint vonatvezető dolgoztam, 1975-től kocsirendező vagyok. Az eltelt kilenc év alatt megszerettem a vasúti munkát és érdekel is, amit csinálok.*

— Elégedett jelenlegi munkájával és munkahelyével?

— *Szeretem a munkám. Lehetőséget kaptam arra is, hogy továbbtanuljak. A Vasútforgalmi Szakközépiskolába járok.* Úgy érzem, munkatársaim is szeretnek, megértik, hogy munka mellett tanulok és segítenek. A vezetőim is megbecsülnek. Az állomásvezető törődik velünk, fiatalokkal. Minden KISZ-taggyűlésen ott van és kérésünket — ha csak rajta múlik — teljesíti.

— Hogyan látja a vasutas fiatalok életét, mi foglalkoztatja leginkább őket?

— *Az üzemfőnökség területén, de nálunk is sok fiatal van. Általános vélemény, hogy nem nagyon törik magukat sem a munkában, sem a tanulásban.* Bár közvetlen környezetemből többen tanulnak — ezzel megcáfoltam az előbbi állításom —, de valahogy az a fiatalos lendület és lelkesedés hiányzik, ami minden fiatalban kell, hogy meglegyen. Talán, ha jobban ismernénk egymást mi, Békéscsaba Körzeti Üzemfőnökség fiataljai, többet is elérhetnénk.

— Mik a közvetlen és távlati terved?

— *Szeretnénk minél előbb új lakásba költözni, mert négyőnknek kicsi az egy szoba. 1981-ben érettségizem — ha sikerül, és még lesz erőm a tanuláshoz, tisztképzőre is el akarok jutni, mert forgalmi szolgálattevő munkakörben szeretnék dolgozni.*

Zacharidesz Jánosné

KITÜNTETETT RAJPARANCSNOK

Másfél évtizede, fegyverrel a kézben

Január 12-én tartotta ünnepélyes egységgyűlését a kisvárdai városi-járási munkásőr zászlóalj Záhonyban. A 15 évi szolgálatért többen megkapták a Szolgálati Érdemérmet, köztük *Fónagy Zoltán*, a záhonyi alegység egyik rajparancsnoka. A lakásán kerestük fel, hogy életéről, munkájáról — elhivatottságáról beszélgessünk.

— *1933-ban születtem* — mondta. — *Édesapám korán meghalt, így hétéves koromban a nagyszüleimhez kerültem. Ők neveltek, ők faragtak embert belőlem, örök hálával tartozom nekik.* Gyermekként megismerkedtem a paraszti munkával, bár nagyapám foglalkozása útkaparó volt, kevés földjükön gazdálkodtak is. Amikor a MÁV-hoz kerültem, a beilleszkedéshez sokat segítettek az akkori munkatársak. Egy kislányunk van, akinek minden vágya, hogy majd munkásőr legyen. Egyszer talán megvalósul az álma.

— Mikor lett munkásőr?

— A kiképzést 1964-ben kezdtük, majd egy év múlva avattak munkásőrré. Tulajdonképpen mi voltunk Záhonyban az első munkásőrök. Említhetném *Iszák Bélát, Magyar Istvánt, Pócsik Attilát* vagy a három *Szőgyényi* fiút is. Akkor feltűnő volt az egyenruhánk a községben, ma korszerű fegyverünk, tetszetős ruhánk, jó felszerelésünk van.

Belépése óta rajparancsnok, mindig az első rajt vezette. Háromszor lett a raj kiváló. Tavaly a raj egyik tagja megkapta a Haza Szolgálatáért Érdemérem bronz fokozatát, volt aki Országos Parancsnoki Dicséretben részesült, *Palincsár Ferenc* pedig Kiváló Munkásőr lett. *Fónagy Zoltán* háromszor kapta meg a Kiváló Rajparancsnok kitüntetést. 1966-ban, 1970-ben és 1978-ban.

— Ezek az elismerések nem csupán nekem szóltak, inkább a raj összefogott munkájának és a jó eredményeinknek — hárítja el a személyre szóló elismerést. — Nagyon jó a raj összetétele. A szolgálatot kifogástalanul látják el, a foglalkozásokon való részvétellel elégedett vagyok. A lövészeteken sem vallunk szégyent: a raj minden tagja lelkes, igyekvő.

Szabó Lajos művezető, a pártvezetőség titkára ekként vélekedik, munkatársairól:

— *Szívesen emlékszem vissza a múltra, mert Zoli 1956 óta velem dolgozik. Segédmunkásként kezdte, majd folyamatos tanulással villanyszerelő szakmunkás lett.* Jelenleg is fontos beosztása van: *ügyeletes villanyszerelő.* Hiba esetén önállóan kell döntenie, ha bizonytalankodna, azt az üzem munkája sínylené meg. Az ellenforradalom napjaiban együtt adtunk őrséget *Pongrác Mihállyal* és *Fónagy Zoltánnal* a vízműnél. Rossz rágondolni is mi lett volna ha Záhony víz nélkül marad...

Fónagy Zoltán

A teljességhez tartozik, hogy 1965-től 1975-ig a műhelybizottság titkára volt. A társadalmi munkákból mindig elsőként vette ki részét, legyen szó átrakásról, vagy almaszedésről. Munkáját dicséri, hogy többszörös Kiváló Dolgozó.

E sorok írója tizenöt éve van a rajában, s egyszer sem tapasztalt nála kapkodást: *mindig nyugodt, higgadt, a parancsot érthetően, határozottan adja ki.*

Mint rajparancsnokra több feladat vár: továbbképzésen vesz részt, fiatal munkásőröket oktat, nevel, elsajátítja az új technikát, és ezen kívül még ügyeleti szolgálatot is ad.

— Nem sok ez egy kicsit? Hogyan tovább?

— *Remélem a jövőben is igénylik, segítségemet, és ha az egészségem engedi, szeretném betölteni a 20 évet, mint aktív munkásőr. Aztán átadom a helyem a fiataloknak, remélve, hogy ők még magasabb fokon fogják végezni ezt a fontos pártmunkát.*

Szőgyényi Bertalan

Március 1-től érvénybe lép

Az új balesetvizsgálati és elhárítási utasítás

A Közlekedési Dokumentációs Vállalat gondozásában megjelent az új *Balesetvizsgálati és Elhárítási Utasítás.* A március 1-től érvényes utasítással egyidejűleg érvényét veszíti az 1954-ben kiadott *Baleseti útmutató.*

Az öt fejezetből álló utasítás tartalmazza többek között a balesetek bejelentésének módját, a további veszélyek megszüntetése érdekében teendő intézkedéseket, a balesetek vizsgálatának általános szabályait, a baleset okának feltárását, valamint a segélynyújtásra és a helyreállításra vonatkozó előírásokat.

Az utasítás az üzemviteli szervezet legújabb fejlesztési intézkedéseinek figyelembevételével készült, felhasználva két és fél évtized műszaki tapasztalatait is. Az utasítás függelékei eligazítást adnak a segélynyújtásról, helyreállításról, a riasztás rendjéről, a segélynyújtó egységek telepítési helyéről és azok főbb műszaki jellemzőiről.

Mosodát kap Szombathelyen a vasutas gyermekintézmény

Még a gyermekévben kezdődött és ez év májusára fejeződik be Szombathelyen *a MÁV bölcsődéhez és óvodához tartozó mosoda kialakítása.* A 600 ezer forintba kerülő beruházásnál a mosoda mellé szárítót, vasalót, ruhajavítót és gyermekkocsi tárolására alkalmas helyiségeket is kiképeznek.

Mielőtt a nagyszabású építkezést a kivitelező celldömölki építési főnökség megkezdte, a létesítmény területének előkészítésén a gyermekintézmények dolgozói és a vasútigazgatóság szocialista brigádjai 120 óra társadalmi munkát végeztek.

UTAZÁS '80

Szabad idő, kirándulás, utazás, üdülés

Az 1978-ban és 1979-ben a *Néprajzi Múzeumban* lezajlott két utazási kiállítás nagy sikere nyomán ebben az évben, február 22-től március 2-ig megrendezésre kerül az Utazás '80 kiállítás, új helyszínen, a *Kohó- és Gépipar Technika Házában* a Rákóczi úton.

A kiállítás célja elősegíteni és megkönnyíteni a szabad idő kulturált eltöltését kirándulással, ország-világjárással felkelteni azok érdeklődését, akik nem ismerik elég jól a rendelkezésükre álló utazási, kirándulási, üdülési lehetőségeket.

Hazánk tájainak jobb megismeréséhez segíti a látogatókat, hogy minden magyar tájegység képviselteti magát a kiállításon. Az információrok tájékoztatják majd a látogatókat tájegységük kulturális, történelmi, művészeti, gasztronómiai stb. különlegességeiről. Információkkal szolgálnak a magyar idegenforgalmi vállalatok *(IBUSZ, Cooptourist, Express, Volántourist, Budapest-Tourist)* utazási kínálatukról. A szálláshelyekről, ellátási lehetőségekről a szállodai és vendéglátóipari vállalatok nyújtanak részletes felvilágosítást. *(Hungarhotels, Danubius, Pannónia.)*

Az utazás '80 kiállítás egész időtartama alatt a szaktanácsadók segítségével minden érdeklődő komplex belföldi és külföldi programokat állíthat össze a helyszínen.

Külön érdekesség a kiállításon az önálló programmal bemutatkozó *Pilisi Parkerdő Gazdaság.*

A környező szocialista országok egy része kollektív kiállítást szervez. Változatos prospektus és fotóanyaggal hívják fel a figyelmet országaik idegenforgalmi szempontból kiemelt tájegységeire. *Az Intourist és az Aeroflot szervezésében külön standon mutatják be a Szovjetunió idegenforgalmi kínálatát.* Jugoszlávia is külön standon fogadja a látogatókat.

Szórakoztató programok is várnak a látogatókra. Idegenforgalmi filmeket vetítenek, népművészek a helyszínen avatják be a látogatókat művészetük titkaiba, megszervezik a *„Szökőévesek Vetélkedőjét".*

Az utazás '80 kiállítás alkalmából *Rejtvényújság* jelenik meg, amely teljes terjedelmében a szabad idő hasznos eltöltésével, kirándulással, utazással, üdüléssel, sportal foglalkozik.

Az Utazás '80 kiállítás február 22-től március 2-ig (a hétfőt is beleértve) minden nap reggel 10-től 18 óráig fogadja a látogatókat a Technika Házában, Budapest VIII., Rákóczi út 57.

ÉLT 57 ÉVET

Búcsú a kisvasúttól

1979. december 31. reggel öt óra. A GV dombóvári állomásán sötétség és némaság ül. A csendet egy kis motormozdony berregése szaggatja foszlányokká, miközben az egyetlen kocsiból álló személyvonatot tolja a felvételi épült elé. A kalauz a kályhát igyekszik „bemelegíteni". Köhögtető füst lepi el a környéket. Hideg még a kályha, hideg a kályhacső, nincs ami felfelé nyomja az égésterméket.

A kocsiban a három gyér fényű mennyezetlámpa inkább félhomályt, mintsem világosságot áraszt. Olvasni hiábavaló kísérletezés lenne, a kocsi egyik végéből alig lehet átlátni a másikba, pedig a távolság nem több öt méternél. Ezt a „vakvilágot" még szürkébbé teszi a falakra több rétegben rakódott kályha- és cigarettafüst. Hátul géppel frott menetrend fehérlik, utolsó sora így hangzik: *Közlekedik, 1979. 12. 31-ig.*

A kismozdony a személykocsival

Zötyögő vonat

A jobb oldali feljáróajtó ablaka repedt. Jegyvizsgálónk papírragasztót húz elő, megnyálazza, a törés hosszirányába tapasztja. A beszökő hideg ellen talán megvéd...

— *Ha visszaérünk* — fordul hátra a kalauz —, *majd kicseréljük a kocsit. Legalább az utolsó napon közlekedjünk tisztességesen!*

Amikor elérkezik az indulás ideje, a zötyögő kisvonat nekivág a kisebb-nagyobb emelkedőknek. *Inámon* leszáll az egyik utas. Ketten, maradunk, én és a jegyvizsgáló.

Cserepespuszta, végállomás. Öten várják a vonatot. A motor megkerüli a személykocsit. Kalauzunk vesszőseprőt ragad, néhány mozdulattal tisztára kotorja a váltókat.

Cserepespusztáról 1029-esnek megyünk *Csoma-Szabadiba*. Az ablaküvegen túl először sötét, majd egyre halványuló kékre vált a reggel. A fák, a bokrok árnyai, a tanyák, falvak sziluettjei mind kivehetőbbek. A decemberi virradatban alakot nyer a külső világ. *Göllén* a Csoma-Szabadiból Dombóvárra igyekvő 1012-es vonattal találkozunk. A kitérővágányon a személy mögött egykocsis tehervonat ácsorog.

— *A teherkocsival Nakra mennek a laktanya berendezéseiért, mert laktanyánk is volt* — kapom a felvilágosítást. — *Esténként odáig közlekedtünk, éjszaka ott aludtunk, reggel pedig mentünk vissza Dombóvárra. Ma az utolsó vonat után szerelvényként hazatérünk és végleg befejeztük.*

Hajszálnyi pontossággal, nyolc óra, három perckor érkezünk Csoma-Szabadiba. A hálózat területén az állomások előtt nincsenek bejárati jelzők, ahol a vonatokat — indokkal, vagy anélkül — fel lehetne tartóztatni. Szolgálattevő is csak Dombóváron van, ő irányítja az egész hálózat forgalmát. Hajdanán itt, Csoma-Szabadiban volt a másik szolgálati hely, de ez már régen — a hanyatlás kezdetén — megszűnt.

A motor előrehúz a tárolóvágányok egyikére. A három sínpáron nem oly régen a MÁV és a GV közötti áruforgalom zajlott. Most a körbejáró kismozdony az egyetlen jármű. A teherkocsikat napokkal ezelőtt összegyűjtötték. Dombóváron állnak, várják sorsuk beteljesedését...

Keserű szavak

Nyolc óra huszonöt perc. Rándul a „vonat". Az utaslétszám kalauzostól hat fő. *Attalán, Szentivánon* és *Göllén* is van felszálló. A kocsi megtelik. Utazik a szolgálatot végzett vasutas, a szabadságos katona, útbaeső községek hírlapkézbesítője, vastagkendős falusi asszonyok, a környék lakói. Beszédük témája pedig — mi is lehetne más —, mint a megszűnő kisvasút. Aggályok merülnek fel. Hogyan lesz ezután? Vonat helyett autóbusz?

Keserű szavak ezek, próbálom megérteni őket. Nehéz feladni a több évtizedes megszokást, idegenkednek az újtól, a számukra bizonytalantól. Mégis, szívesen megkérdezném: a kisvonatot várva, ugyan hová húzódtak, ha esett, vagy ha fújt? Mert a megállók többsége mellett semmiféle váróterem nem nyújtott védelmet.

— *Nézze csak!* — mutat az oldalt húzódó havas aszfaltcsíkra *Réti Gyula* jegyvizsgáló. — *Ezen az úton járnak majd a buszok.* Csak azt nem tudom — teszi hozzá tűnődve —, ha két nagyobb jármű, mondjuk egy autóbusz és egy teherautó találkozik, ezen a három és fél méteres úton, hogyan férnek el egymás mellett? Naktól mögénk zárkózik a laktanyaberendezésekkel megrakott tehervonat. Dombóvárig biztonságos távolságban követ. *A hálózat utolsó tehervonata* — állapítom meg nem kevés nosztalgiával.

A látvány lehangoló

Az 1724-es 14 órakor indul. Bőven van időm körülnézni az állomáson. A váróterem ajtaját meddő igyekezettel rángatom. Zárva. Az ablakon át látom az odabent tornyosuló szekrényeket, vaságyakat, matracokat, s a kisvasút mozdítható dolgait. Az épület előtt a GV személy- és fedett tehercsikjai alkotnak láncot, mögöttük Ubn-csillék rostokolnak. Egyikre krétával írták fel a tulajdonképpeni szentenciát: *„selejt"*...

Lehangoló látványt nyújtanak a töredezett oldaldeszkázatú, lyukas padlójú nyitott tehervagonok, a rozsdát fogott vascsillék. Ravataluk ez a sínpár. Innen már csak egyfelé vezethet az útjuk: *oda, ahol majd szétbontják őket. De az is elképzelhető, hogy egyikmásik múzeumba kerül.*

A kisvonat tovább indul. A nyílt pályán húsz kilométer lehet a sebesség...

A pályafenntartás is összeszedett már minden mozdíthatót. A megállók, állomások neveit hirdető táblák lekerültek tartóoszlopaikról, a romos városhelyiségek falára, vagy a közeli telefonpóznára szögelve ítéltettek korhadásra.

Cserepespuszta a vonal utolsó állomása. Négy percünk van az érkezés és az indulás között. Nem nagy idő, mégis mindenre elég. A motor két perc alatt körüljár, ráakasztják a kocsit és ezzel a vonat indulásra készen áll. Légfék nincs. A motor és a kocsi közötti kapcsolatot egy nyolcas alakú acéllemez, no meg a világítás vezetéke teremti meg.

Nakot elhagyva gyönyörű vidéken haladunk. A fák hórétegtől nehezült ágai mélyen fölénk hajolnak. Balról behavazott út kísér, majd elkanyarodik, magamögött hagyva a még érintetlen fehérséget.

A kis mozdony néha ijesztő mutatványokat produkál az elhasználódottabb pályarészeszeken. Megbukik, felemelkedik, rázza magát.

— *Figyelje meg ezt a kanyart. Itt már annyira rosszak a vágányok, hogy a nyomkarima csaknem felkap a sín tetejére* — magyarázza a motorvezető, aki megengedte, hogy Naktól a „vezérálláson" utazhassak. — *Erre a szakaszra még a húsz kilométeres sebesség is sok.*

Az utolsó forduló

— Hogyan állapítják meg a sebességet, hiszen óra nincs felszerelve?

— *A két állomás közötti menetidőből. Tudom mikor kell érkezni, úgy megyek. Ha késünk gyorsabban, ha korán vagyunk, lassabban. Inámig ez az utolsó előtti forduló.*

Tudomásul vették

Cserepesre többé nem közlekedik vonat Dombóvártól. A városvégi megállóban népes csoport várakozik. Megtelik, zsúfolttá válik a kocsi. Egy magas, bajuszos fiatalember kecskedudát húz elő, fújni kezdi. A többiek pedig énekelnek. A zene, a nóta csak addig szünetel, amíg az üvegek körbejárnak. *Elvégre szilveszter van.* De kik lehetnek ezek?

— A helyi „Kapos" táncegyüttes. Búcsúzni jöttek a kisvasúttól — válaszol Réti Gyula.

Inámon dacolva a hideggel ismét a motorvezető mellé ülök. Kívül teljes a sötétség. A fényszórók sárga kévéje alagutat vág a korai estébe, a sugárköteg végigpásztáz a vágány két oldalának hóköpenyén, fagyott kristályok vetnek vissza millió sziporkát...

Dombóvárra érve vasutasokkal teli irodába lépek. Az üzemfőnököt keresem. Alacsony, őszülő, úgy ötven év körüli férfi lép elém, *Bözsöny Jánosnak* hívják. Talán szokványos a kérdés, mégis felteszem:

— Milyen érzés egy óra múlva megszűnő vasút üzemfőnökének lenni?

— *Milyen érzés...? Tudomásul kell vennünk azt, hogy így történt. Az új munkahelyen majd igyekszünk megállni a helyünket úgy, ahogy itt tettük.*

Tóth Zoltán

Érettségi nélkül

Tűzikovácsból üzemmérnök

A MÁV Északi Járműjavító Üzem dolgozói előtt egy percig sem volt kétséges, hogy *Tánczos Pál*, a fiatal szakmunkásból lett egyetemi hallgató, tanulmányai befejezése után visszatér. Nemcsak az üzemmel kötött szerződés, az üzemtől havonta rendszeresen kapott járandósága kötelezte erre, hanem így diktálta a szíve is.

Öt év telt el azóta, hogy Tánczos Pál tűzikovács szakképesítéssel a Budapesti Műszaki Egyetem gépészmérnöki karán, nappali tagozatos hallgató lett. Az esemény korántsem mondható egyszerűnek vagy természetesnek, hiszen — a Minisztertanács 2026/1973. évi rendelete alapján — *érettségi nélkül „célozta" meg az egyetemet.* Huszonkilenc évesen, körülbástyázva az üzem vezetőinek, munkatársainak figyelmes, jószándékú segítségével, sok-sok tervvel, ambícióval és lelkesedéssel kezdte meg 1973-ban az egyéves előkészítőt.

Öt év az egyetemen

A hónapok gyorsan múltak és csakhamar elérkezett a felvétel ideje. Az idegfeszítő tanulás után, a lámpalázas vizsgák időszakában, *érezte, hogy sikeres szerepléséért „szorít" az egész üzem.* És a bizakodás nem volt hiábavaló. Az 1974—1975-ös oktatási évben, a jóképességű szakmunkás átmenetileg elbúcsúzott az üzemtől, hogy megkezdje egyetemi tanulmányait.

Ma már gyorsan múló időnek tűnik az öt esztendő. Akkor azonban — emlékezései szerint — lassan teltek a napok. *Nem volt könnyű az érettségivel rendelkező társakhoz, az iskolai követelményekhez igazodni.* Úgy mondja, évek kellettek ahhoz, hogy teljesen asszimilálódni tudjon a megváltozott körülményekhez. Végül is nem vallott kudarcot. *1979. augusztusában, friss mérnöki diplomával, gazdagabb szakismerettel és fejlettebb szemlélettel, visszatért az üzem munkásai közé.*

Most a bizonyítás időszaka, a megszerzett elméleti tudás gyakorlati hasznosítása következik. S mindez persze nem ismeretlen, nem új munkaterületen. *Tánczos Pál* 1974-ben az Északi járműjavító XII. számú dízelmotorjavító üzemének kollektívájától búcsúzott és 1979. augusztusában oda is tért vissza. *Gergely Lajos* személyzeti ügyintéző megjegyzése szerint, Pali az üzemben „született", ott is lett szakmunkás. Érthető tehát, hogy a tanulás ideje alatt a maguk gyermekének tekintették és aszerint fogadták visszatérését is.

Új munkakörében mint üzemmérnök, *főművezetői teendőket lát el.* Az 1980-as esztendőben, különösen nagy szükség van a frissen érkezett diplomás munkájára, hiszen a dízelmotorjavító üzem tervei között ez évben nem kevesebb mint 231 motorjavítás szerepel, s a tervek teljesítésében nagy feladat hárul a főművezetőkre is. *Kalbantner György*, a dízelmotor-javító üzem helyettes vezetőjének véleménye szerint a minőségi munka javításában, a munkaszervezéssel összefüggő normaóra felhasználásának csökkentésében, a javításra váró motorok alkatrész-szükségletének megállapításában, *a főművezetők hozzáértő, pontos szaktudása, döntése meghatározó szerepet játszik.* Nagy körültekintést, szakismeretet igényelnek azok a munkaátszervezési intézke-

dések is, amelyek a késedelmes alkatrészszállításokból adódó állásidő áthidalására vonatkoznak.

Régi ismeretség

A szélesebb körű, nagyobb felelősséggel járó feladatokkal *Tánczos Pál* most ismerkedik. A vasút ügyviteli rendszerében vannak új vonások, amelyeket az egyetemen nem tanulhatott meg. *Csáki Sándor*, a szakszervezeti bizottság titkára azonban úgy vélekedik, hogy meg tud birkózni a feladatokkal. Már csak azért is, mert képzettsége, igyekezete mellett, a kezdeti időszakban fokozottabban segítik a vele együtt dolgozó, munkáját közvetlenül irányító, több gyakorlati tapasztalattal rendelkező gazdasági vezetők is.

Persze az is szerencse — ahogy *Kalbantner György* mondja —, *hogy nem szállt fejébe a dicsőség.* Olyan szerényen és nagy lelkesedéssel érkezett vissza, ahogyan annak idején távozott. Pedig a változást felettese ugyancsak észrevenné, hiszen a motorjavító üzemben hosszú évek óta együtt dolgoznak. Ahogy mindketten tréfásan megjegyzik: *„egy munkapadból nőttek ki."* A régi ismeretség azonban Tánczos Pálnak nem az elnézőbb munkakövetelményeket, hanem az őszinte bizalmat, a jószándékú segítséget jelenti az üzemvezető-helyettes részéről.

— *Sok ilyen fiatalt szeretnénk az egyetemekről* — mondja Kalbantner György, és bizonyára azokra gondol, akik a járműjavító létszámából, jelenleg nappali tagozaton folytatják főiskolai és egyetemi tanulmányaikat.

Megéri a fáradtságot

1973-tól ugyanis az üzem csaknem minden esztendőben küldött fiatal szakmunkásokat főiskolára, egyetemre. Közülük elsőként került ki a *Kandó Kálmán Műszaki Főiskola* nappali tagozatán 1977-ben végzett *Babusa József*, és a Budapesti Műszaki Egyetemen tanulmányait 1979-ben befejező Tánczos Pál is. *Lapu Endre* oktatási csoportvezető véleménye szerint az eltelt évek alatt szerzett tapasztalatok, a személyek kiválasztásában, a tanulók segítésében, az évekre kieső munkaerő pótlásában, és az iskolákkal való kapcsolattartásban is, hasznosabb módszerek alkalmazását tették lehetővé.

Legutóbb, a múlt év szeptemberében indítottak útjukra érettségivel rendelkező fiatal szakmunkásokat. Öten első éves főiskolai, egyetemi hallgatók lettek, négyen pedig az előkészítő tanfolyam részvevői. Előttük a diploma megszerzéséig még hosszú, nehéz út áll. Kitartó tanulásra, önfegyelemre és erős akaratra van szükség ahhoz, hogy elhatározásukat sikeresen meg is valósíthassák. A cél elérése azonban megéri a tanulás fáradalmait.

Ezt bizonyítja Tánczos Pál üzemmérnök is.

Pálinkás Katalin

Véradók kitüntetése

Ünnepséget rendeztek decemberben a miskolci járműjavító éttermében a véradók tiszteletére. Tavaly, az üzem dolgozóinak több mint húsz százaléka *összesen 100 liter vért adott térítésmentesen.* Az ünnepséget *Lévai Ernőné*, a Vöröskereszt-szervezet titkára nyitotta meg, majd *Szászfai Lajosné*, a városi Vöröskereszt szervezet titkára méltatta a véradás jelentőségét a gyógyászatban.

Ezután kitüntetések, jutalmak átadására került sor. Negyven véradó tárgyjutalmat kapott. Ezt követően vidám műsorral szórakoztatták a vendégeket.

Farsangi fánk – ízzel

Amióta azt olvastam a magyar autósok lapjában, hogy — a sok sértődöttséget elkerülendő — nem rendezik meg az idén a budapesti autósbált, ráérő időmben azon tűnődöm: miféle sértődöttségre adhat okot egy bál? Utóvégre — feltételezem — a meghívókat nem aszerint osztják szét, hogy kinek van PV-s rendszámú, 1600-as Ladája, kinek pedig CA-s ős-Trabantja. (Azt ugyan elhiszem, hogy a Lada-tulaj jobbján fessebb táncpartner feszít, mint a trabantosén, ám a bálok sajátossága a le- és felkérés joga. Következésképp Trabantfy keringőre kérheti Ladalányt, miközben Ladafy attól retteg: nehogy valaki összekarcolja féltve őrzött sok-köbcentisének kényes karosszériáját.)

Sértődöttségre adhat okot, ha valakinek rátaposnak a lábára — de hát az ilyesmi tánc közben előadódhat; peches ember ne menjen a parkettra. Sértődöttségre adhat okot az is, ha valaki hidegen kapja meg a báli vacsorát — de hát aki a vendéglátás mai gyakorlatában járatos, azt az ilyenféle hidegség hidegen hagyja; tudja, hogy az nem báli sajátosság. Emlékezetes báli perpatvar volt a hatvanas években, amikor is — világsajtót körbejárta fotók tanuskodnak róla! — az „isteni" Gina Lollobrigida éppolyan újdonatúj ruhakölteményben jelent meg ama farsangon, mint a nem kevésbé körülrajongott Liz Taylor. De hát hol vannak már a hatvanas évek? Gina napjainkban nem oly isteni, Liz is több férjtől elvált azóta — és különben is: mostanság az a kelendő, amit más is visel. Legföljebb oly módon folyik a vetélkedő, hogy kinek a farmerja viseltesebb-szakadtabb. (Olvasom: az egyik ruhagyárunk már a műhelyben fölvarrja a zakók könyökére a foltot, mivelhogy akként divatos!)

Nem csigázom tovább az olvasó kíváncsiságát, hogy mi okozta az autósok sértődöttségét, inkább idézem a közleményt: „Az kb. 700—800 személyre korlátozott befogadóképesség az utóbbi években sok sértődöttséget okozott azok között, akik nem jutottak jegyhez a klub budapesti báljára. Idén nem is került meghirdetésre és négyszeres volt a részvételi igény. A megrendezést így lehetetlen volt vállalni". Nafene! — mondanám, ha nem volnék többé-kevésbé jól nevelt. Továbbá hogyha nem tudnám: egy efféle bálon való részvétel nem holmi kellemetes szórakozás csupán, társadalmi rangot jelent. Hajdan — tudjuk jól — azért kéretett a protekció, hogy valaki a vasúthoz kerüljön (ami akkortájt kétségkívül társadalmi rangot is jelentett). Később az egyetemi felvételekhez kellett az ajánló, aztán meg a bölcsődei-óvodai helyekért emelték fel a telefonkagylót a befolyásos ismerősök befolyásos ismerősei. De hogy egy báli belépőért folyjék tülekedés, az adjon okot kevélykedésre, vagy éppen sértődöttségre — ez arra utal: fura egy bálnak vagyunk a táncosai.

Roptam én már falusi bálon is. Hívtak — mentem. Finom falatokkal kínáltak — jó étvággyal fogyasztottam el. Táncosa voltam a hajdani utcabáloknak is: megesett, hogy szemerkélt az eső, miközben önfeledten zakatoltunk. Zakatoltam, protektorok segítsége nélkül. S vettem részt vasutasbálokon is, ahol ezüstös hajú masiniszták arany hajú lányainak csaptam a szelet. Hogy kiváltságosnak éreztem-e magam? Utólag megvallom: igen. De csak akkor, ha nem volt hiábavaló a szélcsapás. Mert ki szelet vet — érezze is a vihart! Ám — már elnézést — megette volna a fene, ha ama szélcsapáshoz, viharkavaráshoz bármily befolyásos személyiség protekcióját kérem. S hogy megsértődtem-e valaha is bál ügyben? Soha. Legfeljebb elszomorodtam, ha azt az arany hajút elfújta mellőlem egy, az enyémnél viharosabb szél...

„Itt a farsang, áll a bál" — olvasom a gyermekverset —, „keringőzik a kanál"... Nos, legyen: egy bálra ma is elmennék — ha meghirdetnék. A paprikás krumpli bálra. Ahol egyetlen — olcsó! — étel neve előtt sem szerepel, hogy „á la". S ahol farsangi fánk is kapható — ízzel. Sajnos ilyen bálra nem kaptam meghívót, ezért csupán irigykedem. Nem azokra, akik jelen lesznek a rongyrázó-rang-bálokon (miért is irigyelném őket, elköltenek egy-kétezer forintot a majdhogynem semmiért). Én azokat irigylem, akik nem kapták meg a hőn áhított báli belépőt — és megsértődtek. Mert mily boldog-megelégedett ember lehet az, akinek e báli fiaskó a legnagyobb sérelme? Zenekar, tust!

F. T.

Üzemi bajnokságok négyszáz résztvevővel

Debrecen állomás dolgozói közül az elmúlt esztendőben négyszázan vettek részt a tömegsportmozgalomban. A szakszervezeti bizottság kispályás labdarúgó-mérkőzéseket, asztalitenisz- és lövészbajnokságokat rendezett. Az év végén fejeződött be az üzemi sakkbajnokság, amelyen 16-an vettek részt. A győzelmet *Berki János* szerezte meg. Második *II. Tóth Imre*, harmadik pedig *Róka Sándor* lett.

A győzteseket a szakszervezeti bizottság tárgyjutalomban részesítette.

Sportbál Szolnokon

Műsoros sportbált rendezett január 19-én a Szolnoki MÁV-MTE a város Tisza szállójában. A *Szigligeti Színház* művészei egyórás kabaréműsorral szórakoztatták a vendégeket, majd tombolasorsolás következett, amelyen több ezer forint értékű tárgy talált gazdára. A jól sikerült bál a hajnali órákban ért véget.

Szegedi birkózók sikere

Ismét a legmagasabb osztályban az SZVSE

Az SZVSE szabadfogású birkózói szép sikert értek el a közelmúltban. A területi döntő után Budapesten, a Sportcsarnokban rendezett OB II-es csapatbajnokságon második helyen végeztek, így jövőre ismét a legmagasabb osztályban szerepelhetnek. A döntő sorrendje a következő volt: 1. DMVSC 10, 2. SZVSE 7, 3. Haladás VSE 6 ponttal.

A szakosztály munkájáról, eredményeiről és a mostani sikerről *Csikós Ferenccel*, a felnőtt és *Savanya Ferenccel*, az ifjúsági csapat edzőjével beszélgettünk.

— Kik harcolták ki a feljutást?

— *Lévai Gábor, Spiák Sándor, Vajda János, Kabai Mátyás, Annus Ferenc, Maksa János, Pocsai Lajos, Dóczi István, Szántai Sándor, Hartyáni Zoltán, Imre Gábor, Ungi László, Robár János, Horváth János, Böröcsök József* és jómagam — mondja *Csikós Ferenc*.

A siker mögött rengeteg munka húzódik meg. A heti hat edzést szigorúan megtartották a birkózók. Szinte mindennapossá vált, hogy az edzések befejezése után is gyúrják egymást a szőnyegen.

A siker részesei és kovácsai

E jó versenyzői hozzáállásnak az eredménye, hogy *Csikós* és *Pocsai* I. osztályú, míg az ifjúságiak közül *Lévai, Ungi* arany-, *Kabai* és *Szantai* ezüstjelvényes minősítést érdemelt ki. A szakosztályon belül tovább javult a csapatszellem, s a birkózók és a vezetők között szoros, sportbaráti kapcsolat alakult ki.

Az eredmények elérését segítette az is, hogy az utóbbi időben az egyesület vezetői kiemelten foglalkoztak az utánpótlás nevelésével. Erről *Savanya Ferenc* így beszél:

— Az utánpótlás érdekében felvettük a kapcsolatot a város általános iskoláival. A szakosztálynak kihelyezett tagozata működik *Deszken, Tiszaligeten* és a tavasztól *Szatymazon*. Edzéseinket 60—70 úttörő és 25—30 serdülő látogatja. Közülük többen a jövő reménységei. A mostani bajnoki mérkőzéseinken is hat fiatal szerepelt az első csapatban, öten állandó csapattagok. Feljutó csapatunk átlagos életkora is fiatal, mindössze 22 év.

— A fiatalok megállják-e helyüket a magasabb osztályban?

— *Célunk a bennmaradás* — veszi vissza a szót az edző-versenyző Csikós Ferenc. — A jelenlegi csapatbajnoki rendszerben, ahol nyolc együttes egy-egy birkózója egyéni versenyen dönti el a súlycsoportok helyezési sorrendjét, van esélyünk. Rendelkezünk ugyanis négy-öt olyan kiemelkedő képességű versenyzővel, akik az 1—3. hely valamelyikén végezhetnek, s megszerezhetik a szükséges pontokat.

Gellért József

KÖNYVÚJDONSÁG!

Olimpia Moszkvában

Bassa László és Bródy János összeállítása

Sem jóstehetség, sem bátorság nem kell ahhoz, hogy megjövendöljük: *1980. július 19. és augusztus 3. között a Szovjetunióra, a XXII. Nyári Olimpiai Játékok moszkvai seregszemlélére figyel a világ sportkedvelő és békeszerető népe.* A modern tömegkommunikációs eszközök jóvoltából milliók lehetnek majd túl- és szemtanúi a legjobb sportolók nemes küzdelmének; drukkolhatnak a nemzeti színek dicsőségéért. A helyszíneken tízezrek lelkesíthetik a versenyzőket, élvezhetik a küzdelmeket és a sportcsaták szüneteiben sokfelé ismerkedhetnek a Szovjetunió életével, Moszkva és a többi „olimpiai város" megannyi szépségével, köthetnek barátságot a vendégszerető házigazdákkal.

Hazánkból — az olimpikonok mellett — több mint tízezren lehetnek jelen a verseny helyszínein, közöttük bizonyára vasutasok is drukkolhatnak majd olimpikonjaink sikeréért. Elsősorban a szerencsés utazóknak, sportolóknak és turistáknak jelent örömet, érdekes olvasmányt és programkészítéshez „segédanyagot" az a 240 oldalas, Misa-mackós borítójú „olimpiai beadecker", amelyet a napokban helyeztek a könyvesboltok kirakatába.

Bassa László és Bródy János *Olimpia Moszkvában* című kötete rendkívül gazdag tartalmú összeállítás a sportkedvelők, versenyekre készülők, a nagy küzdelmeket televízión követők részére. Mindenekelőtt arra keresnek feleletet, hogy miért éppen Moszkva lett a XXII. Nyári Olimpiai Játékok fővárosa, mivel érdemelte ki ezt a megtiszteltetést a szovjet társadalom. Áttekintik az olimpiai mozgalom múltját, jelenét, tudnivalók széles skálájával segítik az olvasókat, bemutatják az olimpiai versenyek színhelyeit és teljes programját. Különleges figyelmességül magyar-orosz sportszótárral zárul a könyv, amelyet szívesen ajánlunk minden vasutas-sportoló, sportkedvelő könyvespolcára.

(pallag)

Mi újság az MVSC háza táján?

A *Miskolci Vasutas Sport Club* vezetői évek óta nagy erőfeszítéseket tesznek a minőségi sport fejlesztéséért. 1978-ban az egyesület sportolói 29 olimpiai pontot szereztek, tavaly pedig kilencet. *Károli József*, a sportklub vezetője elmondotta, hogy a „pontvesztésnek" objektív és szubjektív okai egyaránt vannak.

Az egyesületnél jelenleg öt szakedző, 39 edző és 6 segédedző tevékenykedik. A legeredményesebb a cselgáncs szakosztály. E sportág edzéseit kétszáz gyerek látogatja. Eredményes a kerékpáros szakosztály munkája is. *G. Kovács Károly* több éve nagy szakértelemmel foglalkozik a fiatal és a felnőtt sportolók felkészítésével. Eredményeiket illetően ezek után az atléták, a röplabdázók, a kajakosok és az ökölvívók következnek a sorban. Fejlődés tapasztalható az úszó szakosztálynál is.

A vasutasok körében szinte állandó vitatéma a labdarúgócsapat szereplése. Egy évvel ezelőtt a kiesés ellen küzdöttek. A csapatban sajnos nem minden játékos nyújt megfelelő teljesítményt. Több mérkőzést az utolsó negyedórában veszítettek el. Az ifjúsági csapat az elmúlt években sokat fejlődött. Legutóbb három legjobb ifjúsági játékos távozott a csapatból. Pótlásukról még nem tudtak gondoskodni.

A miskolci sportolók közül a moszkvai olimpián *Hajdú Csaba, Erdődi Ágnes* és *Csatkó Tamás* jöhet számításba. Az alapozó felkészítő munkájukat edzőtáborokban végzik. Ők az elmúlt években több nemzetközi és hazai versenyen bizonyították képességeiket, tehetségüket.

Kovács István

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Új tennivaló 1980-ban. (Folytatása a 37 függőlegesben.) 13. Bibliai alak. 14. ...tás, időszerűség. 15. Vissza: küldönc, kifutó. 16. Kutyafajta. 18. Szóösszetételekben az utótag négyszeresét jelöli. 19. Becézett férfinév. 20. ... Leopold (1795—1836) német történetíró. 21. Orvosi névtáblán is olvashatjuk. 22. ... Antonio (1539—1611) spanyol államférfi. 23. Mértani test. 26. Kipusztult hattyúformájú madár. 27. ...metika, szépségápolás. 28. Ülőhely. 30. Főzelékféle. 32. Visszatartó! 33. Gyógyszer. 34. Tesz. 36. Irat szélei. 38. A Kis-Szunda szigetek tagja. 39. Bűvészet, szemfényvesztés. 40. A. K. 42. Latin semmi. 43. Lengyel fürdőhely. 44. Búcsúszó. 45. Német tartományok neve volt. 47. Vízi állat. 48. Német viszonyszó. 49. ...schon, hát aztán (német). 50. Zsák alapanyaga. 53. Vízilabda. 54. Tengeri ragadozó névelővel. 55. Nem visz. 57. Utcakereszteződés. 58. ... José Francisco (1703—1781) spanyol író. 59. Régi arabok. 61. Helyettesítő. 62. N. U. O. 63. Taszít, küld. 65. Íme.

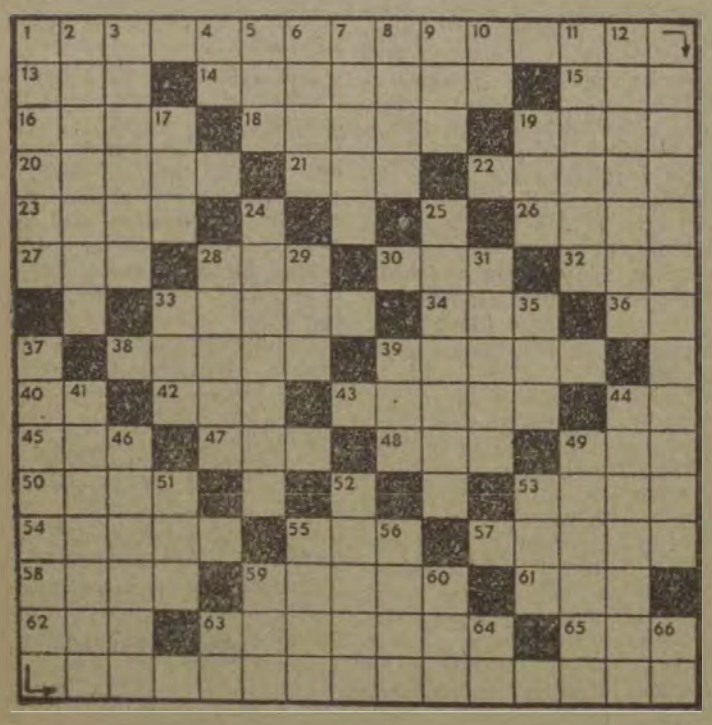
Függőleges: 1. Nyugati gót király. 410-ben elfoglalta Rómát. 2. Marokkói kikötőváros. 3. Invitál. 4. Kicsinyítőképző. 5. Képzőművészeti alkotás. 6. Taktus. 7. ... Tag! Jó napot! 8. Angol hosszmérték. 9. Becézett női név. 10. Római 501. 11. A test folyadéka. 12. Híres spanyol acélpenge. 17. Rokon mássalhangzói. 19. Több mint fél veder. 24. Kezet szorít. 25. Gyógykezelés, gyógymód. 28. Nagy hegység Ázsiában. 29. ...hem, régi arab pénz. 31. Afrikai főváros. 33. Keserv. 35. Kérdőnévmás. 39. Magyar Olimpiai Bizottság. 41. A gumi alapanyaga. 44. Régi magyar tánc. 46. Több mint gyűlölöm. 49. Sorolja vala. 51. Az egyik szülő. 52. Elégtételt vesz. 53. Egyházi személy. 55. Kérdőszó. 56. Ismert francia regényíró. 59. Magyar Államvasutak. 60. Jelző. 63. Tág szélei. 64. Tíz páratlan betűi. 66. A mai nap.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásként a 37. függőleges.

Beküldési határidő: 1980. március 1.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A legjobb védőberendezés is csak akkor ér valamit, ha használják.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1980. évi 1. számában megjelent keresztrejtvény megfejtéséért: Balázsi István, Kisújszállás, Erdő u. 3/6. 5310; Nagy Sándor, Csurgó, Béke u. 6. 8840; Gerencsér Lászlóné, Csepreg, Kossuth L. u. 27. 9735; Nagy Zoltán, Pécel, Jókai u. 44. 2119; Tóth András, Jászapáti, MÁV-állomás 5130.



HÍREK

— **Találkozó.** A tapolcai pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága találkozót rendezett a napokban nyugdíjasai részére. A megjelenteket Varga József, a főnökség vezetője köszöntötte, majd megvendégelték a találkozó résztvevőit.

— **Véradás.** Hatvan állomáson január 23-án térítésmentes véradónapot rendeztek, amelyen 134-es összesen 51 liter vért adtak.

— **Tornaórák a színháztermében.** A hegyeshalmi vasutasok Kandó Kálmán Művelődési Házának színháztermében hetente három alkalommal tornaórát tartanak a helyi általános iskola tanulói részére. A művelődési ház vezetői szerződést kötöttek a helyi tanáccsal. Ennek értelmében rendelkezésre bocsátják a tornateremmel nem rendelkező általános iskola 16 osztályának a színháztermet, az iskola pedagógusai pedig cserében segítséget nyújtanak a művelődési ház klubjainak, szakköreinek.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A hatvani szertárfőnökség szakszervezeti bizottsága január 29-én ünnepséget rendezett a nyugdíjba vonult dolgozóik tiszteletére. Az ünnepségen átadták a szakszervezeti bizottság ajándékát, majd a fehér asztalnál folytatódott a program.

— **Nyugdíjba vonultak.** A dombóvári üzemfőnökség 54 nyugdíjba vonult dolgozója tiszteletére ünnepséget rendezett a DVSE sportcsarnokban. Az egykori munkatársakat Harangozó László üzemfőnök köszöntötte, méltatva a vasút érdekében kifejtett több évtizedes tevékenységüket. Utána Kovács László szb-titkár adta át a szakszervezeti bizottság ajándékát, majd vendégül látták a nyugdíjasokat.

— **Kismama találkozó.** A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban nyugdíjas búcsúztatóval egybekötött kismama találkozót rendezett. A nyugdíjasoknak Tóth János szb-titkár ajándékot adott át, majd a megjelenteket meghívott fővárosi művészek vidám műsorral szórakoztatták.

— **Előszállítás.** A miskolci igazgatóság területén a közelmúltban elindultak az első irányvonatok. Az előszállításokra a miskolciak tizenegy vállalattal kötöttek szerződést. A Borsodi Vegyi Kombinát, az Ózdi Kohászati Üzemek, az Észak-magyarországi TÜZÉP és más vállalatok, többek között műtrágya-, kavics-, zúzalékkő-szállítmányaikat hozták előre a második és a harmadik negyedévről. Mindezért jelentős fuvarkedvezményt kapnak.

— **Kirándulás.** Az „Ismerd meg hazádat" program részeként a szolnoki vasutasok művelődési háza szocialista brigádklubjának tagjai a közelmúltban Budapestre kirándultak. Megismerkedtek többek között a Szépművészeti Múzeum remekeivel.

A szakszervezeti bizottságok figyelmébe

Az utóbbi hónapokban gyakran előfordult, hogy címzés hiányában nem jutott el a *Magyar Vasutas* több szolgálati hely dolgozóihoz. Kérjük a szakszervezeti bizottságokat, hogy hasonló esetben jelentsék ezt szerkesztőségünknek. A címzés hiánya miatt hozzánk visszaküldött újságokat így a rendeltetési helyére tudjuk juttatni..

Halálozás

Január 5-én, 80 esztendős korában elhunyt Góliáth Ferenc, a vasutasszakszervezet központi vezetősége mellett működő nyugdíjas szakbizottság tagja. Góliáth Ferenc 1945-től vett részt a munkásmozgalomban. Hatvanöt évet töltött a vasút szolgálatában. Dolgozott az Északi Főműhelyben, a budapesti igazgatóságon és a Központi Számfejtő Hivatalban. 1946 után a MÁV Nyugdíj Hivatal II. osztályának volt a vezetője. Ott az szb-titkári teendőket is ellátta.

1945-től 1961-ig a vasutasszakszervezet külső munkatársa volt. Utána a központ részfoglalkozású nyugdíjasaként tevékenykedett 1976-ig. A mozgalommal később sem szakadt meg a kapcsolata. Napjainkig aktív társadalmi munkása volt szakszervezetünknek. Odaadó, lelkiismeretes tevékenységét többek között Munka Érdeméremmel és a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatával ismerték el. Temetéséről később intézkednek.

Lakáscsere

Elcserélném budapesti 90 négyzetméteres 3 és fél szobás, nagyméretű, komfortos lakásomat két kisebbre, vasutas dolgozóval, lehet nyugdíjas is. Érdeklődni lehet telefonon este: 291—756, munkaidőben: 420—344, 222—372, Reményi Csabáné.

Elcserélném budapesti VII. kerületben levő szoba, konyha, W.C. és éléskamrás tanácsi főbérleti lakásomat hasonlóra Celldömölkön vagy Nagykanizsán. Sürgős. Érdeklődni levélben, Budapest, VII., Peterdy u. 30. 1071. Hutka Józsefnénál.

Elcserélném budapesti, 49 négyzetméter alapterületű összkomfortos 2. emeleti üres MÁV-vállalati bérlakásomat legalább 1+2 félszobás hasonlóra, vasutas dolgozóval, esetleg MÁV-nyugdíjassal. Minden megoldás (tanácsi bérlakás is) érdekel. Érdeklődni lehet munkanapokon 8.30—17.00 óra között a 34—28 üzemi és a 220—660/121 városi telefonszámon.

Elcserélném bajai, 110 négyzetméteres, háromszoba-hallos, személyzetis, loggiás, gázfűtéses, első emeleti MÁV bérlakásomat (vonatkert mellett), budai 1,5 vagy 2 szobás lakásra. Érdeklődni lehet: Dr. Bucsányi László, Baja, Lenin tér 7. 6500.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Bpest VI., Benczúr utca 41
Telefon városi: 229-872
Üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1064 Bpest VII., Rákóczi út 64
Telefon: 224-618
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
80—503. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

Vasutas dolgozók hozzátartozóit, ismerőseit várjuk FELVÉTELRE

a Szak- és Szerelőipari Főnökség létszámába

- épületlakatosokat
- fűtésszerelőket
- faipari szakmunkásokat
- betanított munkásokat
- segédmunkásokat

Telephely Budapesten, munkahelyek az ország különböző területein.

Jelentkezés személyesen vagy levélben:
MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség
Budapest, Kőér utca 3/d. 1103.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. FEBRUÁR 23.

A gyermekintézmények fejlesztését szolgálják a kongresszusi és felszabadulási műszakok

VASUTAS SZOCIALISTA BRIGÁDOK CSATLAKOZÁSA A SZIKLAI SÁNDOR BRIGÁD KEZDEMÉNYEZÉSÉHEZ

Mint közismert, a Magyar Vagon- és Gépgyár budapesti Vörös Csillag Gépgyárának *Sziklai Sándor* szocialista brigádja felhívta az üzemek, vállalatok dolgozóit, hogy a XII. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 35. évfordulóját március 22-én, illetve 29-én munkával köszöntsék, a népgazdaság valamennyi ágában dolgozó szocialista brigádok tartsanak kongresszusi és felszabadulási műszakot. Az érte járó munkabért pedig ajánlják fel a gyermekintézmények fejlesztésére.

A felhíváshoz több vasutas szocialista brigád is csatlakozott. A *miskolci járműjavító üzem* brigádvezetői, illetve társadalmi-gazdasági vezetői február 7-én tanácskozást tartottak, amelyen elhatározták, hogy — csatlakozva a felhíváshoz — *március 22-én kommunista műszakot tartanak.* Az érte járó pénzt szociális célokra ajánlják fel.

A *szegedi körzeti üzemfőnökség* ötven szocialista brigádja is csatlakozott a Sziklai brigád által javasolt tizenkétszer harmincöt perces ünnepi műszakhoz. Az érte járó bért a gyermekintézmények terven felüli fejlesztésére fordítják.

A kollektíva tagjai ezzel is segíteni akarják az idei gazdasági tervek teljesítését.

A kongresszusi munkaverseny eddigi sikeréről kaptunk tudósítást a *miskolci csomópontról.* Hagyomány már, hogy a csomópont vezetői a téli hónapokban elmennek a nagyobb vállalatokhoz és tájékoztatást adnak az előszállítás előnyeiről. Ez év januárjában 85 ezer tonna áru ily módon való elszállítását tervezték. A kongresszus tiszteletére tett felajánlások következtében *túlteljesítették a tervet, 93 ezer tonna árut szállítottak el.* Ezzel a teljesítménnyel az állomás 116,3 százalékra teljesítette januári áruszállítási tervét.

A Miskolc-Tiszai pályaudvar és a vontatási főnökség 32 szocialista brigádja értekezleten határozta el, hogy a kongresszus tiszteletére *ünnepi műszakot tart.* A vontatási főnökség *Május 1.* brigádja vállalta, hogy nem 420 perces, hanem teljes műszakot tartanak. Ezáltal több mozdonyt és kocsit javíthatnak ki és adhatnak át a forgalomnak. A Tiszai pályaudvar kollektívái megígérték, hogy az átadott személykocsikat kitakarítják, lemossák.

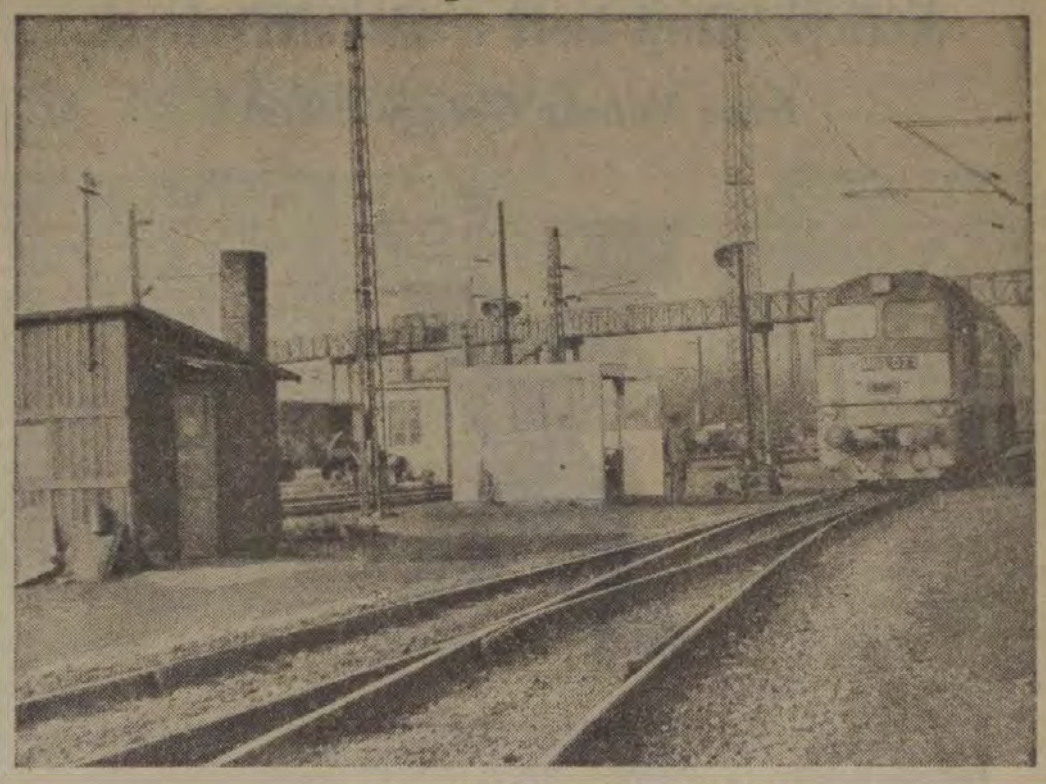
A *Béke* brigád, hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére 35 újítási javaslat kidolgozását tervezi. Több részfelajánlást tett még a Ságvári, a Zalka Máté és a Petőfi brigád. A két szolgálati hely brigádjai a kommunista műszak bérét — majdnem félmillió forintot — a gyermekintézmények fejlesztésére fordítják.

A *jászkiséri építőgépjavító üzem* 62 brigádjának 760 tagja is csatlakozott a felhíváshoz, márciusban ünnepi műszakot tartanak.

A *keleti műszaki kocsiszolgálati főnökség* brigádjai — a március 22-i műszakon a személykocsik részlegvizsgáját, futójavítását, valamint a szociális létesítmények, műhelyek tavaszi karbantartását végzik el.

A *szombathelyi járműjavító üzem* dolgozói mozdonyok és vasúti kocsik javításával töltik a kommunista műszakot. A *záhonyi átrakókörzet* brigádjai pedig 600 vagon cementet, tőzeget, cellulózt, műtrágyát, bányafát, autógumit raknak át a széles nyomtávú vasúti kocsikból, s ezzel meggyorsítják a két ország közötti áruforgalmat.

Konténer-őrhelyek Rákosrendezőn



A régi és az új őrhely a vágányok között

(Riport a 6. oldalon)

A vasút januári teljesítménye:

23 millió 982 ezer utas és 9 millió 563 ezer tonna áru

A vasút januárban *23 millió 982 ezer utast szállított,* s ezzel a bázishoz viszonyítva 99,2, a tervhez képest pedig 101,3 százalékot ért el. Az utaskilométer-teljesítmény közel azonos szinten alakult. A személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedése a bázishoz viszonyítva, a zord időjárás ellenére, kedvezően alakult, mivel csökkent mind a késetten közlekedett személyszállító vonatok részaránya, mind pedig az egy késett vonatra eső késési idő.

Az áruszállítási teljesítmény *9 millió 563 ezer tonna volt,* amely a bázis időszakot alapul véve 94,7, a tervhez viszonyítva 88,1 százalékos teljesítésnek felel meg. A díjszabási árutonna-kilométer teljesítmény valamivel kedvezőbben alakult.

Az elszállított árutonna a belföldi és export forgalomban a bázishoz viszonyítva 9,1, illetve 7,8 százalékkal csökkent, míg az import és tranzit forgalomnál 5,7, illetve 3,2 százalékos a növekedés. A tervhez képest valamennyi nemnél jelentős az elmaradás.

A kocsiigényes áruk mennyisége *januárban 6,4 százalékkal volt kevesebb, mint a bázis időszakban.* Ami pedig az előszállításokat illeti, több árufélénél a zord időjárás ellenére is kedvezően alakult. A kiemelt árucikkek közül a bázishoz viszonyítva mész, kő, műtrágya, cement és szénkülönleményekből a többletteljesítés a 100 százalékot jóval meghaladta. A szállítási igények kielégítésére jellemző, hogy a ki nem állított teherkocsik száma januárban alig haladta meg az ötvenet. Kedvezően alakult a géprevárási esetek száma is.

Az áruszállítás minőségi mutatói közül *a teherkocsik statikus terhelése 5,5 százalékkal nőtt.* A teherkocsik átlagos fordulóideje több mint 100 százalékkal nőtt, de romlott a teherkocsi-park árutonnakilométerben mért termelékenysége is. A korszerű tehervonati mozdonyok napi átlagos teljesítménye ugyancsak nem érte el a bázisidőszak szintjét.

Első a veszprémi MÁV–VOLÁN komplex brigád

Január 29-én Veszprémben értékelték a szombathelyi vasútigazgatóság területén dolgozó 22 MÁV-VOLÁN komplex brigád 1979. évi tevékenységét.

A nagy állomások közül *első helyen végzett a Veszprém állomáson dolgozó komplex brigád,* amely az áruszállítási tervet 315 ezer tonnára, 43 százalékkal túlteljesítette. Második helyen a *győrszabadhegyi* brigád végzett. Tavaly az állomásra érkezett 2400 vagont késedelem nélkül rakták ki. A *zalaegerszegi* MÁV-VOLÁN komplex brigád 4 százalékkal teljesítette túl áruszállítási tervét.

A kisebb állomások kategóriájában a *Körmenden* dolgozó brigád lett az első.

Jó év után biztató kezdet

ÚJABB LENDÍTŐERŐ A KONGRESSZUSI MUNKAVERSENY A SZOMBATHELYI VONTATÁSI FŐNÖKSÉGNÉL

Előljáróban az elmúlt év számait idézzük.

— A minőségi mutatónk, az egy dolgozó tehervonati mozdonyra jutó százelegytonna-kilométerben kifejezett termelékenységünk, *a tervezett egy százalékkal szemben hat és fél százalékkal növekedett* — mondja *Horváth Istvánné,* a szombathelyi vontatási főnökség üzemgazdasági ügyintézője, egyben versenyfelelőse. Hasonló a helyzet az áruszállításnál is: a százelegytonna-kilométer mutatónk 31 millió 618 ezer volt, 123 ezerrel több a tervezettnél.

Mindezt úgy érték el, hogy 43 277 tonna szén helyett mindössze 34 386 tonnát használtak fel. A 14 273 tonna gázolaj helyett pedig 14 215 tonnával sikerült lebonyolítani a megnövekedett szállítási feladataikat.

Polgár László a főnökség helyettes vezetője hozzáteszi:

— Az előbbi számokat kiegészíteném azzal, hogy a járulékos teljesítményeink is csökkentek. Így a gépmenetek, a próbautak, az üresjáratok hossza az 1978. évi *902 447 kilométerről 840 ezerre csökkent.* Ez a tervezettnél 51 ezer kilométerrel kevesebb. Mindez korántsem csak a mi munkánk eredménye. Tavaly a fajlagos költségek *az 1978. évi 179 millió forintról 153 millióra estek vissza.* Még mutatósabb az eredményünk, ha figyelembe vesszük, hogy 1979-ben 196 millió fajlagos költséggel számoltunk...

Ám hiába példás a szervezés, ha a mozdonyvezetők nem használnák ki a lejtmeneteket, nem szakaszosan gyorsítanák járműveiket. A rendesen megjavított gép, a jó műszaki állapot is kimutatható a fogyasztásnál.

— Az augusztus 15-i munkásgyűlésünket követően kapcsolódtunk be a XII. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 35. évfordulójára indult munkaversenybe — szól közbe *Péterfalvi István* szb-titkár. — *Negyvenegy szocialista brigádunk, valamennyi munkahelyünk, szinte az egész vontatási főnökség részt vállalt a többletfeladatokból.*

A vontatásiak egy F 3-as villamos fűtőkocsit és 34 teherkocsit vizsgáltak át terven felül, több M 62-es mozdonyon fődarabcserét végeztek. A járműjavító üzem 102 felújított teherkocsiját szombat-vasárnapi szabad időben meózták és így a vagonok 24—48 órával előbb kerültek a vasúti szállítás vérkeringésébe. A fűtőházi dolgozók augusztus 15. és december 31-e között 1300 társadalmi munkaórát teljesítettek.

Néhány név kerül a jegyzetfüzetbe: a labor *Hevesi Gyula,* a kocsiátvevők *Lenin,* a kocsijavítók *Ságvári Endre* és *Gagarin,* a motorjavítók *Luganszkij* és *Ho Si Minh,* és az utazók *Kandó Kálmán* brigádjáé.

Beszélgetés közben szóba kerülnek a kongresszusi és a felszabadulási munkaverseny második szakaszára — január elejétől — érvényes felajánlások. *Továbbra is szerepel a vállalásokban az energiatakarékosság, a javítások gyorsítása.* Polgár László ekként összegezi a beszélgetést:

— *Jó esztendő volt a tavalyi és biztatóan indult az idei. A kongresszusi munkaverseny igen jól segíti a gazdasági vezetés céljainak megvalósítását.*

Sz. Jakab István

Brigádvezetők tanácskozása a miskolci csomóponton

A miskolci vontatási főnökségen január 29-én rendezték a szocialista brigádvezetők tanácskozását. A tanácskozást *Papp István,* a szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg, majd *Majorossy Rezső,* a főnökség vezetője számolt be az elmúlt évi eredményekről, az idei feladatokról és a brigádok tevékenységéről.

A beszámolót vita követte. A brigádok munkájának értékelése során elmondották, hogy a főnökség 86 brigádjának több mint 900 tagja példát mutatott a kommunista műszakokon, a kongresszusi munkaversenyben és az újítómozgalomban. A tanácskozás résztvevői elfogadták a brigádok elmúlt évi munkája alapján javasolt kitüntetéseket, elismeréseket.

A Tiszai pályaudvar szocialista brigádvezetői február elsején tanácskozást tartottak. 68 szocialista brigádvezetőnek *Koncz Zoltán* állomásfőnök tartott beszámolót. Az elmúlt év eredményei tükrében ismertette azt a pályázatot, melyben a Kiváló csomópont kitüntetés elnyerését tűzték ki célul. Természetesen szó volt azokról a feladatokról is, melyek 1980-ban várnak a kollektívára. Végezetül a szocialista brigádok teljesítményeit értékelték. A szolgálatihely vezetői nevében *Papczun László* szb-titkár tett javaslatot a különböző brigád címek odaítélésére.

A brigádvezetők tanácskozása úgy döntött, hogy az állomás vezetői a *„Ho Si Minh"* szocialista brigádot felterjesztik magasabb kitüntetésre. Ezenkívül 7 brigádnak szavazták meg az arany, 13-nak az ezüst, 16 brigádnak pedig a bronz fokozatot, 48 brigádot zöldkoszorú és brigádzászló, 6 brigádot Kiváló munkabrigád címre tartottak érdemesnek.

NEGYVEN RÉSZVEVŐVEL

Záhonyban megkezdődött a tisztségviselők levelező oktatása

A vasutas szakszervezet 1979/80. évi, a tisztségviselők oktatására vonatkozó terve alapján, a záhonyi körzeti szakszervezeti bizottság területén megkezdődött a szakszervezeti bizottsági titkárok és főbizalmiak levelező oktatása.

A havonta egy alkalommal megtartásra kerülő oktatási formában *40 tisztségviselő kapcsolódott be,* akik a tematikában szereplő öt előadást, a kiadott módszertani útmutató alapján, a rendelkezésükre bocsátott irodalmak tanulmányozásával, önállóan dolgozzák fel. A tematikában szereplő öt téma átfogja a szakszervezet érdekvédelmi és nevelő munkájával kapcsolatos legfontosabb időszerű mozgalmi feladatokat.

Az első előadás megtartására január 30-án kerül sor a záhonyi művelődési ház tanácstermében, ahol *Volostnovszki János,* a debreceni területi bizottság titkára megnyitója után *Molnár György,* a vasutas szakszervezet titkára *„A szakszervezetek a fejlett szocialista társadalom építéséért", „A szakszervezetek szerepe a társadalomban", „Szakszervezeti szervek, apparátusok munkamódszere, munkastílusa"* címmel tartott előadást.

Az előadások anyagát csoportos foglalkozás keretében dolgozzák fel. A tanfolyam hallgatói két csoportra osztva vesznek részt a foglalkozásokon.

Előszállítás — zökkenőkkel

A NYUGAT-DUNÁNTÚLON 25 EZER TONNÁVAL KEVESEBB ÁRUT FUVAROZTAK A VÁLLALATOK

A szombathelyi vasútigazgatóság a március végéig tartó előszállítások idejére tíz nagy fuvaroztatójával kötött megállapodást. A 260 ezer tonna előszállítási szerződéstől eltérően *januárban 25 ezer tonna építőanyag, műtrágya és talajjavítószer elküldésével maradtak adósok a partnerek.*

A *Hegyeshalmi Kavicsbánya Vállalat* tavaly januárban 32 ezer tonna kavicsot szállított a veszprémi házgyár részére, az idén semmit, a *Zalai Kőolajipari Vállalat* 5 ezer, a *Peremartoni Vegyipari Vállalat* szintén ötezer, *az ajkai szénbányák* 20 ezer és az *Országos Érc- és Ásványipari Vállalat* nemesgulácsi üzeme tízezer tonnával kevesebb áru elfuvaroztatásával bízta meg a vasutat, mint tavaly ugyanebben az időben.

A szombathelyi igazgatóságnak ebben az esztendőben 200 ezer tonna nyersanyaggal, félkésztermékkel és késztermékkel többet, összesen 10,8 millió tonnát kell elszállítania. A feszített tervet csak az év első hónapjainak teljes kapacitáskihasználása mellett lehet teljesíteni.

Mérlegkészítés előtt a szakszervezetek

Írta: Molnár György titkár

A központi vezetőség január 31-én kitűzte a Vasutasok Szakszervezete soron következő X. kongresszusának időpontját és meghatározta a felkészülés tartalmi és szervezeti feladatait. A következő hónapok tehát már a mérlegkészítés jegyében telnek el. *Április 1-től a bizalmiválasztásokkal kezdetét veszi a tisztségviselők újjáválasztása.* A közös tervezés és elhatározások ideje is lesz ez az időszak, amikor a következő öt év tennivalóit alakítjuk ki annak érdekében, hogy a mozgalom jobban megfeleljen a tagság által támasztott jogos igényeknek és azoknak a bonyolult feladatoknak, amelyeket a szocialista építőmunka mai körülményei támasztanak a szakszervezeti munka iránt.

Építsünk jobban a tagság véleményére

Számvetésünk elkészítéséhez, további feladataink kidolgozásához meghatározó segítséget jelent a párt Központi Bizottságának kongresszusi irányelve. E dokumentum társadalmunk fejlődésének mélyreható, reális elemzését adta és felvázolta a cselekvés további irányát és tartalmát, hogy gazdasági, szociálpolitikai eredményeink megszilárduljanak és társadalmunk fejlődése a munkáshatalom erősítése — a külső és belső feltételeket figyelembe véve — töretlen legyen.

A szakszervezeti mozgalom régen vallott és az elmúlt években újra igazolódott gyakorlata *ismételten alátámasztja annak igazát, hogy akkor tudunk tartalmasan dolgozni, eredményeket elérni, ha építünk a dolgozók véleményére, ha a döntések előtt mérlegeljük a tagság észrevételeit, javaslatait a napirenden levő témákban.* S így biztos számíthatunk a feladatok megoldásában is cselekvő, alkotó részvételükre.

Most, amikor öt év munkájának összegezésére készülünk és a mozgalom különböző fórumain, *a bizalmi csoporttól a kongresszusig, elemzés alá vesszük tevékenységünket,* nem mondhatunk le arról, hogy tagságunk értékítéletet mondó, elismerő, bíráló, segítő véleményére, javaslataira építsünk.

Hogy ehhez megértést, támogatást kapjunk, meg kell ismertetni *mit kérünk, mit várunk, milyen célokat tűzünk a kongresszust előkészítő beszámoló és a tisztségviselőket újjáválasztó szakszervezeti csoportértekezletek, munkahelyi és területi szakszervezeti fórumok elé.* Ezért olyan — a munkahelyek minden dolgozójára kiterjedő eszmecsere lefolytatása szükséges a választások előkészítése során, hogy az segítse elő a jó politikai légkör tovább erősítését, a párt és kormány politikája iránt megnyilvánuló bizalmat. Segítse megérteni, elfogadni a népgazdasági és vállalati célkitűzéseket. Növelje a felelősséget, erősítse a megértésen alapuló jó munkahelyi közhangulatot. Járuljon hozzá a szakszervezeti munka fellendítéséhez.

Ennek az eszmecserének a megszervezésében és lebonyolításában meghatározó szerepe van a tagsággal legközvetlenebb kapcsolatban álló bizalmiaknak. *A számvetés akkor éri el igazán hatását, ha tudatosan törekszenek arra, hogy megismerjék, megértsék csoportjuk egyes tagjainak törekvéseit, nézeteit, véleményét.* Ha elemzik, megmérik, mit tud befogadni kis közösségük azokból a társadalmi, politikai, gazdasági, munkahelyi, szakszervezeti mozgalmi kérdésekből, amit meg akarunk a tagsággal értetni, és azok érdekében cselekvésre mozgósítani, ha a beszélgetések során azokra a kérdésekre fordítjuk a figyelmet, amelyek az adott munkahelyen a legvitatottabbak. Az eszmecserében legyen szó azokról a „külső és belső" gazdasági tényezőkről, amelyek következményeként megváltoztak a népgazdaság fejlődésének és az életszínvonal további emelésének feltételei. Mutassunk rá arra is, hogy ez az új helyzet a szakszervezetnek az építőmunkát segítő mozgósító, nevelő, érdekvédelmi és érdekképviseleti tevékenységében milyen új feladatokat teremt.

Mindenkinek végzett munkája szerint

A tagság érdekeit akkor képviseljük helyesen, ha mozgalmi tevékenységünk középpontjába az alkotómunkát, a szállítási feladatok maradéktalan ellátását állítjuk. Ha a munkahelyeken az egyéni teljesítményeket is számontartjuk és megfelelően ösztönözzük. El kell érni, hogy mielőbb valóra váljon a *„mindenkinek végzett munkája szerint"* elv. A dolgozók közössége által számontartott és mért teljesítmények segíthetik a közgondolkodásban szélesen elterjedt „egyenlősdi" felszámolását, amely joggal sérti mindazokat, akik magas szakmai felkészültséggel, elhivatottsággal és fegyelmezetten látják el kötelességüket. *Az kapjon többet anyagi és erkölcsi elismerésben, akit a végzett munkája alapján a kollektíva és a gazdasági vezetés egyaránt elismer.* Ugyanakkor a szakszervezeti tagság, a munkahelyi közvélemény bírálja, segítse magatartása megváltoztatását mindazoknak, akik tessék-lássék módra végzik munkájukat.

A vasút 1980 évi feszített tervének teljesítése feltétele annak, hogy a vasutasok meghatározó részesei legyenek a népgazdaság egyensúlya, eredményeink megszilárdítása és az életszínvonal tervszerű fejlesztését szorgalmazó társadalmi összefogásnak.

A szállítási feladatok eredményes elvégzéséhez korszerű technika áll rendelkezésre —, s ha időnként ellentmondásosan is —, ezektől döntő mértékben függ a vasút gazdaságos teljesítménye. *A vezetők irányítókészségét a dolgozó ember műszaki ismereteit, fegyelmezett munkáját azonban a technika nem pótolja.* Az irányító, szervező munka hiányosságai előbb-utóbb előidézik a szállítóeszközök, gépek, berendezések gazdaságtalan üzemeltetését, amely a munkaerő foglalkoztatására is negatív hatással van. *A hiányos szakmai műveltség, a technológiai utasítások be nem tartása pedig balesetveszélyt, milliós károkat, anyag- és energiapazarlást okozhat.* Ezért tagságunk szakmai és általános műveltségének fejlesztése a gazdálkodás és a műszaki fejlesztés iránti érdeklődésének ösztönzése, fegyelmezett munkájának elősegítése a szakszervezet fontos érdekvédelmi feladata.

A mozgalom erősítése legyen a fő cél

Hogy ezek megértésre találnak-e tagságunkban, az kifejeződik abban, ha a munkahelyi kollektívák nem a terv teljesítését akadályozó objektív okokat sorolják, hanem feltárják a helyileg megoldható, a munkát javító tényezőket, és intézkedéseket tesznek azok megoldására.

Az elmúlt ötévi munka értékelésével egy időben újjáválasztásra kerülnek a szakszervezet különböző szintjén dolgozó tisztségviselők. Ez lehetővé teszi, hogy megújuljanak, *olyan aktivistákkal erősödjenek a mozgalom vezető szervei, akik élvezik dolgozótársaik bizalmát, s felkészültek arra, hogy jól ellássák választóik képviseletét.*

A választási aktussal azonban nem zárulhat le a tagság szerepe. Azok számára, akiknek bizalmat szavaztak, később is támogatást kell nyújtani, hogy megfeleljenek megbízóik elvárásának.

Milyen legyen a tartalma ennek a kapcsolatnak? *A demokratikus centralizmus érvényesülése a gyakorlati munkában meghatározó a mozgalom funkcióinak teljesítésében és tömegkapcsolatok fejlesztésében.* Akkor erősítjük az üzemi, munkahelyi, a szakszervezeti demokráciát, ha megkülönböztetett módon törődünk azzal, hogy mindenütt megteremtődjön a feltétele: *a tagság részt vehessen a döntések kialakításában.* Semmiféle időzavar nem adhat okot az szb döntései előtt a bizalmi csoportok tagjaival folytatott eszmecsere elmaradásának. A bizalmi mindig a tagság véleményére alapozva foglaljon állást.

Több támogatást a tisztségviselőknek

Természetesen ügyelni kell arra, hogy a munkában a centralizmus is jobban érvényre jusson. Hogy ne csak a „demokratizmus", a jogos vagy nem mindig jogos igények, óhajok összegyűjtése és megoldásának igénylése dominájon.

A tisztségviselőket ne csak akkor támogassuk, amikor a tagság nevében járnak el, hanem akkor is, amikor a központi akarat végrehajtásához kérnek megértést, *amikor nem népszerű, de célkitűzéseinket előrevivő határozatokat, munkahelyi intézkedéseket kell teljesíteni.*

A Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusára történő felkészülést akkor tekinthetjük eredményesnek, ha tevékenységünket hozzáigazítjuk a mai követelményekhez. Ha eredményesen tudatosítjuk tagságunkban azt a lehetőséget és felelősséget, hogy a magyar szakszervezeti mozgalom aktív részese a politika alakításának és végrehajtásának.

Szemők Béla

a központi vezetőség titkára

Mint arról legutóbbi lapunkban hírt adtunk, a központi vezetőség kooptálta soraiba *Szemők Bélát* és megválasztotta a Vasutasok Szakszervezete titkárának, az elnökség, valamint a titkárság tagjának.

Szemők Béla 1930. december 12-én Budapesten született. Középiskolai tanulmányainak befejezése után mint pályamunkás kezdte munkaviszonyát a MÁV-nál. Rövid idő után a debreceni vasútigazgatóságra került, ahol éveken át különböző beosztásokban dolgozott. Időközben felsőfokú általános igazgatási és munkaügyi tanfolyamot végzett, majd főiskolai diplomát szerzett.

Debrecenből 1968-ban a MÁV Vezérigazgatóságra helyezték főelőadónak. Később műszaki-gazdasági tanácsadónak nevezték ki, majd 1973-tól a munkaügyi és szociálpolitikai szakosztály D osztályának lett a vezetője. 1977. március 1-től szakosztályvezető-helyettessé nevezték ki. E két utóbbi beosztásában gyümölcsöző kapcsolatot épített ki a vasutas-szakszervezet vezető testületeivel, a központi vezetőség osztályaival, és a területi bizottságokkal.

Nagy munkabírása, jó szervezőkészsége, emberi magatartása, szakmai és politikai felkészültsége biztosíték arra, hogy a központi vezetőség titkáraként is eredményesen szolgálja majd a vasutasok, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat dolgozóinak ügyét.

Könyvpárbaj

Nyilvános könyvpárbajon vett részt a ferencvárosi vontatási főnökség MÁV Kiváló Brigádja címmel kitüntetett *Budapest* szocialista brigádja. A vetélkedőt, melyet *Rapcsányi László* rádióriporter vezetett, a Kossuth Rádió február 6-án közvetítette.

A vetélkedősorozat negyedik elődöntőjén a ferencvárosi vasutasok négy ponttal alulmaradtak ugyan a kőbányai gyógyszergyáriak csapatával szemben, de a megszerzett 104 pontjuk feltehetően elegendő lesz a továbbjutáshoz.

A szakma kiváló tanulói

A debreceni MÁV oktatási főnökségen rendezték a közelmúltban a Hajdú-Bihar megyei fiatalok szakma kiváló tanulója versenyét. A háromnapos versenyen mintegy 35 szakma 412 tanulója vetélkedett az országos döntőbe való jutásért, amelyet szintén az oktatási főnökségen rendeznek márciusban.

A vasúti járműszerelő tanulók közül az országos döntőbe jutott *Koi Csaba, Kaszai Mihály* és *Pavlenka István.* A dízelmozdony-szerelőket *Berme József, Jászai Miklós* és *Fazekas István* képviseli majd a döntőn.

MUNKÁBAN A MŰVELŐDÉSI BIZOTTSÁG

Követésre méltó kezdeményezések a dombóvári építési főnökségen

A közművelődési törvény és a MÁV vezérigazgatói utasítás alapján két éve megalakult üzemi művelődési bizottságok munkáját országszerte az útkeresés jellemezte. Igaz a legtöbb szolgálati helyen még alig tették meg a kezdő lépéseket, de vannak jó példák, követésre méltó művelődési kezdeményezések is. Ezek közé tartoznak a *dombóvári építési főnökség* üzemi művelődési bizottságának törekvései is. *Keszthelyi László* oktatótiszttel, az üzemi művelődési bizottság titkárával a közelmúltban összegeztük az eddigi tapasztalatokat.

Van mire alapozni

— A művelődési bizottságba az építésvezetőség és a társadalmi szervezetek képviselői mellett a munkásszállás gondnokát, szocialista brigádvezetőket is beválasztottunk. Az utóbbiaknak nagy szerepet tulajdonítunk, *mert az elmúlt évek tapasztalatai alapján nemcsak a szocialista brigádok emberformáló, nevelő erejére, hanem rajtuk keresztül a közművelődés valós lehetőségeire, a brigádok kulturális vállalásaira is jobban alapozhatunk.* Erre jó példa a megyei művelődés operatív bizottság által a *Tolna megyei Néplapban* kezdeményezett verseny. Havonta a megyei lapban társadalompolitikai, irodalmi, mozgalmi, művészeti kérdésekből összeállított feladatokat jelentettek meg a megyében dolgozó szocialista brigádok részére. A 10 hónapig tartó versenyben a brigádok írásban beküldött válaszát fordulóként pontozták, majd végül ezeket összegezték.

Jó úton járnak

Végeredményben a versenyen szép vasutassiker született. A dombóvári építési főnökség *Molnár György* szocialista brigádja végig vezette a népes mezőnyt, s meg is nyerte a felajánlott jutalmat. A második és negyedik helyen is vasutas kollektívák végeztek, sorrendben az üzemfőnökség vontatási brigádjait képviselő *Hámán Kató* és *Rakéta* szocialista brigádok. A brigádverseny népszerűsége alapján a megyei lap megismétli majd az akciót — tájékoztat *Keszthelyi László.*

Kiskönyvtár saját erőből

De nemcsak ez a követésre méltó kezdeményezés érdemel említést. A szocialista brigádok aktív közreműködésével *az egyik mozgó építésvezetőségen kiskönyvtárat létesítettek.* De nem úgy, hogy a boltból vagy a csomóponti könyvtárból vitték ki a köteteket! A brigádok a művelődési bizottság irányításával egymás közt meghirdették az *„egy brigád — egy könyv"* akciót, s a brigádtagok saját könyveiket adták a közös ügy sikeréért. Az akcióban résztvevő 39 szocialista és hét munkabrigád 320 olvasásra alkalmas könyvet gyűjtött össze, s a kiskönyvtárra ma jobban vigyáznak mint a sajátjukra. Sőt a kölcsönzést is leegyszerűsítették; *a kultúrkocsiba elhelyezett polcokról ha valaki kölcsönvesz egy könyvet, helyére rak egy papírlapot nevével, személyi igazolvány számával.* Eddig egy könyv sem tűnt még el.

Az a célunk, hogy a boros-, söröspoharak vagy a kártya helyett könyvet adjunk a dolgozó kezébe. Természetesen ez nem megy egyik napról a másikra, de valahol el kell kezdeni. Az építési főnökségen korábban az üzemi könyvterjesztő alig tudott negyvenötezer forint értékű könyvet a dolgozók közt értékesíteni. Akkor jött az ötlet, hogy a könyvterjesztést is egy szocialista brigádra bízzuk. Választásunk a *Pabló Neruda* női brigádra esett. Örömmel mondhatom, nem csalódtunk bennük. 1979-ben éves forgalmunk meghaladta a 144 ezer forintot.

Jó úton járnak

— A kedvező eredményekkel zárult akciók ellenére sem lehettünk maradéktalanul elégedettek. *A szocialista brigádok művelődési vállalásának irányításában, a brigádklubok működésében, a munkásszállások művelődésében az ismert terjesztés, az általános iskolai végzettség megszerzését célzó kezdeményezések eredményeinek javításában sok tennivalónk van még.* Ezen túlmenően a nevelő hatású amatőr művészeti csoportok, szakkörök, klubok működésének javításában, a szükséges feltételek biztosításában is szorosabban együtt kell működnünk a csomóponti művelődési házzal, a társszolgálati ágak művelődési bizottságaival — mondta önkritikusan az oktatótiszt.

A felsorolt példák, a világosan körülhatárolt feladatok egyaránt azt mutatják, hogy a dombóvári építési főnökségen a művelődési bizottság koordináló szerepe, *a vasutas dolgozók közművelődése jó úton halad.* A főnökség gazdasági és társadalmi vezetése támogatja a bizottság tagjainak törekvéseit. Ennek jó bizonyítéka, hogy a Dombóvárott korábban elkezdett folyamat részeként 1980-ban is megrendezik az *„Ez a mi munkánk"* című kiállítást. Ezen a rendezvényen a vezetők fórumszerűen válaszolnak majd a lakosság kérdéseire.

Orosz Károly

Együttes ülés Nyíregyházán

A nyíregyházi körzeti üzemfőnökség tavaly alakult, és ezzel egy időben a szakvonali szervezeti változáshoz igazodva a körzeti szakszervezeti bizottságot is létrehozták. A szakszervezeti bizottság és a bizalmiak nemrég rendezett első együttes ülésén részt vett *Tóth Géza,* az szmt titkára, *Volosinovszki János,* a területi bizottság titkára és *Erdélyi László,* az igazgatóság osztályvezető-helyettese.

Az ülésen megvitatták a MÁV kollektív szerződését, a munkavédelmi és szociálpolitikai terv tavalyi végrehajtását, s véleményezték a vezetők munkáját.

Ilyen nagy területet átfogó beszámolót most készítettek először. A bizalmiak helyzete sem könnyű, mert a korábbinál sokkal szélesebb körű — több mint kétezer dolgozót érintő — kérdésekben kellett állást foglalniok.

Az üzemfőnökség áruszállítási tervét csaknem 11 százalékkal túlteljesítette. Ezt a jobb fuvarszervezéssel, a szombat-vasárnapi rakodásokkal érték el. A 76 fős létszámhiány ellenére is, az előző időszakhoz képest, csökkent a túlórák száma.

Az ülésen tizennégyen szóltak fel. *Siska János* kocsiszolgálati villanyszerelő — bizalmi — egyebek között a műszaki kocsiszolgálat dolgozóinak kérését tolmácsolta: *a váltási idő a tervezett 19.30 óra helyett továbbra is 17.00 órakor legyen.* Az együttes ülés a bizalmi javaslatát figyelembe vette, és a már megszokott 17 órás váltás mellett foglalt állást. *Alexa József* főbizalmi a vezetők véleményezéséhez szólt hozzá. Kérte a tiszalöki vonatkísérő laktanya korszerűsítését.

Többen az utazók pihenőnapjainak a kiadásával, a létszám- és a bérgazdálkodással, a vezénylési munkával, szociális és munkavédelmi kérdésekkel foglalkoztak.

V. J.

A szocialista brigádmozgalom időszerű kérdései fejlődésünk jelenlegi szakaszában

BESZÉLGETÉS JUHÁSZ OTTÓVAL, A SZOT TITKÁRÁVAL

● Kérem, bevezetésként vonjunk mérleget abban a kérdésben, hogy a szocialista brigádok tevékenységük jelenlegi szintjén mennyiben felelnek meg a SZOT 1978. XII. 15-i, a szocialista brigádmozgalom fejlesztésének feladatait meghatározó állásfoglalásnak, illetve mely területeken tapasztalható olyan gátló tényező, amely fékezi a fejlődést. Melyek ezek?

□ A szocialista brigádmozgalom napjainkig a munkaverseny legtömegesebb, legnépszerűbb formájává vált. A dolgozók a brigádmozgalomban olyan eszközökre találtak, amelyek számukra érthető és vonzó célokat fogalmaznak meg, lehetőségük nyílik alkotókészségük, sokoldalú törekvéseik kibontakoztatására.

A SZOT állásfoglalása a tennivalók középpontjába a minőség javítását, a hatékonyság növelését állította: a termelésben, a munkához való viszonyban, a művelődésben és a közéleti cselekvésben egyaránt. Irreális dolog lenne arra vállalkozni, hogy a szocialista brigádok tevékenységének jelenlegi szintjét az állásfoglalásban megjelölt feladatokkal valamiféle mennyiségi mércével próbálnánk összevetni. Ezt nem teszi lehetővé sem a mozgalom sokrétűsége, sem a brigádok tevékenységének jellege, mivel itt folyamatról, tendenciáról van szó. A fejlődés azonban érzékelhető. Ezt mutatja az a jelentős mértékű hozzájárulás a tervek teljesítéséhez, amely a brigádok tevékenységéből fakad a népgazdaság minden területén. Ezt jelzik a termékek, a munka minőségének javítására irányuló kezdeményezések szaporodó száma; az anyagot, energiát megtakarító, import anyagot kiváltó vállalások, a komplexbrigádok terjedése. Hasonló „minőségi” törekvés — a formális vonások csökkentése — tapasztalható számos brigádnál, a művelődés és a közéletiség területén. Ugyanakkor kétségtelen, hogy változatlanul hatnak visszahúzó tényezők, s ezek fékezik a fejlődést, sőt helyenként a mozgalom stagnálását is okozzák. Ilyenek például a vállalások feltételeinek hiányos biztosítása, a brigádokkal való rendszertelen, kampányszerű foglalkozás, a munkaverseny irányításában, értékelésében és ösztönzésében meglevő fogyatékosságok, de ide sorolhatjuk a brigádok egy részénél fellelhető igénytelenséget, formális tevékenységet, munkafegyelmi lazaságokat is. Ezek részei mai valóságunknak, amelyekkel reálisan számolnunk kell.

A brigádmozgalom fejlődése folyamat, melynek során a brigádok fokozatosan zárkóznak fel adott időszak követelményeihez. A követelmények is állandóan változnak, amely újabb erőfeszítésekre készteti a brigádokat és tagjaikat. Arra van szükség, hogy a versenyszervező munkában közelebb kerüljünk az egyes dolgozókhoz. A szakszervezeti mozgalom is sokoldalúan kívánja segíteni a munkahelyi közösségeket és minden egyes dolgozót abban, hogy felismerjék a jelenlegi helyzetükből adódó feladatokat és tudatosan vállalják a fegyelmezett, jobb minőségű munkát. Minden brigád, üzemrész, vállalat eredményében az egyes emberek munkája ölt testet. A hangsúlyt ezért a versenyben is az eddiginél jobban, az egyes dolgozókkal való foglalkozásra kell helyeznünk!

● A SZOT és a KISZ KB felhívása nyomán kibontakozott kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben megfogalmazták: „Váljék társadalmi üggyé a jó minőség, a takarékosság, a tartalékok feltárása és hasznosítása. Azonban elsősorban a korszerű, versenyképes, gazdaságosan előállító és értékesíthető termékek gyártása, a termelési ráfordítások, az anyag- és energiafelhasználás csökkentése, a selejtmentes munka legyen a cél.” Mit tehetnek a brigádok e célok megvalósításáért? Valójában befolyásolni tudják-e ilyen irányban a gazdasági tevékenységet?

□ Vannak, akik úgy vélekednek, hogy a termékek versenyképessé tétele a gyártás gazdaságossága, az igazán jelentős megtakarítások olyan bonyolult ügyek, melyek menetét a munkapad mellett dolgozók nemigen tudják befolyásolni és inkább a szakértőkre, a vezetői döntés területére tartoznak. Kétségkívül, ezek bonyolult feladatot jelentenek. Megoldásuk előfeltétele a színvonalas szakértői munka és a helyes vezetői döntés, ám nélkülözhetetlen hozzá a dolgozók aktív, kezdeményezőkészsége. Meggyőződésünk, hogy nem helyes a két tényező szembeállítása, vagy bármelyikük lebecsülése. A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny során széles körben kibontakozott kezdeményezések bizonyítják, hogy a szocialista brigádok tevékeny részesei a korszerű, versenyképes termékek előállítása, a termelés gazdaságosságának fokozása érdekében kitűzött célok megvalósításának. Hadd utaljunk itt a különböző minőségi mozgalmakra, a garanciavállalási akciókra, a jelentős megtakarításokat eredményező újításokra. A sok példa közül egyet kiragadva: az *Egyesült Villamosgépgyárban* a DH-munkarendszer középpontjába a tőkés import kiváltását helyezték, s ennek eredményeképpen tavaly 42 millió forint értékű anyag- és alkatrész behozatalát sikerült megtakarítaniuk.

Nagy jelentőséget tulajdonítunk annak a ténynek, hogy a brigádok egy részének a figyelme már nemcsak a saját munkaterületükre terjed ki, hanem a velük kapcsolódóra is, s ennek következtében javul az együttműködési készségük. Manapság amikor annyi gondot okoznak az üzemen belüli ellátási, kooperációs, szervezési problémák; valóságos anyagi erővé tud válni, ha az egymáshoz kapcsolódó munkaterületen dolgozó brigádok ténylegesen „egymás keze alá dolgoznak”, amikor kölcsönösen arra törekednek, hogy minél zökkenőmentesebb legyen a „szomszéd” munkája is. Hasonló értékeket hoz felszínre a komplexbrigádok működése is, melyek száma az utóbbi időben növekedett, igaz, hogy a kívánatosnál még kisebb mértékben.

A szocialista brigádokban *erősíteni kell azt a szemléletet, hogy minden termelőmunkát végző ember egyidejűleg fogyasztói is.* Ezért rossz munkával senki ne okozzon másoknak bosszúságot.

A brigádokat intenzívebben kell bevonni a gyártás során a folyamatos minőségellenőrzésbe. A bizalom megnyilvánulása az, hogy a műveletközi ellenőrzést a már bizonyított, jól dolgozó, mindig minőségi munkát továbbadó brigádokra bízzák. A bizalom a felelősségteljes, gondosabb munka záloga.

● A formalizmus, a mennyiségi szemlélet visszaszorítása évek óta napirenden van a mozgalomban. Úgy tűnik, hogy csak helyenként és csak kezdeti eredményekről adhatunk számot. Most viszont elkerülhetetlenül szükség van döntő fordulatra, éppen azért, mert az egyensúlyi helyzet javítása a gazdasági növekedés, a termelési ütem növekedés mérséklését, a hatékonyság növelését, a jövedelmezőség fokozott előtérbe állítását követeli meg. Mit tehetnek a brigádok, és melyek vezetői feladatok e téren?

□ A mennyiségi szemlélet visszaszorítása valóban nem újkeletű probléma. Az előbb említett minőségi kezdeményezések — bár évek óta jelen vannak a mozgalomban és terjednek —, még nem váltak uralkodóvá és döntő fordulatról még nem beszélhetünk. Mint ahogy nem beszélhetünk még döntő fordulatról a gazdasági élet más területein sem. Itt a kettő közötti alapvető összefüggésre kell rámutatnunk. Igaz ugyan, hogy a dolgozók, a szocialista brigádok kezdeményezéseiben jelentős szerepet töltenek be a tudati, a szemléleti tényezők. De nem könnyű dolog szakítani a beidegződött, megszokott módszerekkel, leküzdeni az újtól való idegenkedést, vállalni a változásokkal járó többletterheket, áttekintést szerezni a gazdálkodás hatékonyságának bonyolultabb összefüggéseiről. Ennek megoldása komoly nevelő, szemléletformáló munkát igényel. Azonban a szemléletek alakulására döntő befolyással azok az anyagi-szervezeti feltételek változásai hatnak, amelyek a versenyben résztvevőket körülveszik. Így azok a kérdések, hogy mennyire sikerül a minőséggel, hatékonysággal, a megtakarítással összefüggő feladatokat munkapadközelségbe vinni, ezen feladatok műszaki, szervezési feltételeit biztosítani. Továbbá, hogy az erkölcsi megbecsülés és a bér, prémiumrendszerek mennyiben ismerik el a jó minőségű, a hatékony munkát, a megtakarításokat. Azoknál a vállalatoknál, ahol kibontakoztak a minőségi mozgalmak, sorra kimutathatók az ezt támogató, szervező, ösztönző vezetői intézkedések.

> „A Központi Bizottságnak meggyőződése, hogy az 1980. évi népgazdasági terv céljai népünk összefogásával, a dolgozók helytállásával, kezdeményezésével, a szocialista munkaverseny lendítő erejével elérhetőek. Ezért elengedhetetlen, hogy minden termelő, gazdálkodó egységben... igényeljék a javaslatokat, karolják fel a dolgozók termelési munkamozgalmait. A kollektívák, a szocialista brigádok vállalásai a népgazdasági tervvel összhangban a jövőben is elsősorban a termelés hatékonyságának, gazdaságosságának javítására, az ésszerű anyag- és energiatakarékosságra, a hazai és külföldi piacon is jól értékesíthető cikkek termelésének növelésére, a kooperációs fegyelem erősítésére, a szállítási szerződések betartására irányuljanak. Fontos, hogy a vállalatok vezetői – párt- és társadalmi szervekkel együttműködve biztosítsák a felajánlások teljesítéséhez szükséges feltételeket.”
>
> (Idézet az MSZMP KB 1979. december 6-i határozatából.)

Amikor a munkaverseny továbbfejlesztését sürgetjük, tulajdonképpen a lenini értelemben vett — rendkívül sokoldalú — feltételeit, sajátos módszereit kívánjuk jobban alkalmazni, amelyek között a dolgozók megmutathatják tudásukat, felszínre hozhatják a rejtett tehetségeket.

Miben kell megújításra, továbbfejlesztésre törekednünk? Elsősorban arra van szükség, hogy a korábbi, zömében mennyiségi törekvésekkel szemben mindinkább a minőség kerüljön előtérbe, az anyaggal, energiával és az emberi munkával való ésszerű takarékosság, a hozzáértés, a fegyelem, a korszerű technika hatékony alkalmazása jellemezze a munkaverseny-mozgalmat. Hogy ezt elérjük, ehhez *szakítani kell a szocialista munkaversenyt gátló formális vonásokkal, a bürokratikus kinövésekkel, amelyek a vállalások adminisztrálgatásában, a látszattevékenység szervezésében jutottak kifejezésre.*

Az alkotóerők kibontakoztatása a társadalomért érzett felelősség és cselekvőkészség egyre inkább szétfeszíti a vállalásközpontú szemléletet, a munkaverseny-mozgalomban.

● Tapasztalataim szerint a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny pótfelajánlásainak az „ürügyén” ismét egyfajta termelési, illetve munkára koncentráló egyoldalúság vált jellemzővé. Holott a versenyfelhívásban az is benne van, hogy: „Mutassanak példát a közéleti tevékenységben, a fegyelmezett és felelősségteljes munkában, az alkotó kezdeményezésben és a művelődésben”. Ez pedig, ha jól értem, ugyancsak felöleli a hármas jelszó komplexitását. Ön szerint társadalmi fejlődésünk szempontjából most mi a cél és mi az eszköz?

□ Most, a munkaverseny szervezésénél a legnagyobb energiát arra fordítjuk, hogy a legidőszerűbb *gazdaságpolitikai céljaink tömeges társadalmi támogatást kapjanak.* Úgy gondoljuk, ez mindenki előtt természetes, hiszen ismeretes, hogy gondjaink vannak és további előrehaladásunk, az eddig elért eredményeink megőrzése azon múlik, hogyan tudjuk a népgazdaság teljesítményét, hatékonyságát növelni. Azonban hiba lenne, ha elhanyagolnánk, ha háttérbe szorulnának a brigádmozgalom emberformáló, szocialista vívmányainkat erősítő vonásai, a művelődésben, a szakmai képzésben, és a közéletiségben betöltött fontos szerepe. Helyenként *van ilyen veszély, s erre oda kell figyelni!*

Gazdasági törekvéseink is veszítenének hatásukból, ha nem vennénk figyelembe azt a szoros összefüggést, ami fennáll a termelés és a közéletiség; a jó üzemi légkör és a dolgozóknak a célokkal való azonosulása között. Az általános összefüggésen belül közismert az a konkrét kapcsolat is, amely a minőség javítása és a szakmai képzettség emelése, továbbá a termékszerkezet változtatása és a szakmai felkészültség konvertálása között megnyilvánul. Ezért változatlanul bátorítást, ösztönzést és elismerést kell, hogy kapjanak a szocialista brigádok, az ifjúsági versenyzők képzési, művelődési törekvései, a rokonszakmák elsajátítása, az üzem közélete iránti érdeklődés és felelős tevékenység a társadalmi megmozdulások.

Lenin már a szovjethatalom kezdeti időszakában felhívta a figyelmet arra, hogy a szocializmus építésében óriási szerepe van a politikai hatalom birtokához jutott munkásosztály tudatosságának, lelkesedésének és versenyszellemének. Erre utalt *Leonyid Iljics Brezsnyev* elvtárs *Vörös Csepelt köszöntő* beszédében 1979-ben Budapesten; *Lendületük — mondta — egy tőről fakadt a moszkvai rendező pályaudvar munkásainak lelkesedésével, amelyben Lenin a munkához való kommunista viszony csíráit látta. Csepel kollektívája képes volt kifejezni azt, ami szinte a levegőben volt. Éppen ezért vették át a csepeliek kezdeményezését a testvéri országokban, és ezért indulhatott útjára nemzetközi méretekben az októberi jubileum tiszteletére hirdetett munkaverseny.*” Ezekben a gondolatokban úgy érzem, társadalmi fejlődésünk szempontjában megtalálható a cél és az eszköz is.

● A már hivatkozott SZOT-állásfoglalásban olvasható az is, hogy: „A szocialista brigádmozgalom továbbfejlesztésének nélkülözhetetlen feltétele, hogy javuljon, színvonalában emelkedjen az állami-gazdasági vezetők és a szakszervezeti vezető testületek irányító, szervező és támogató munkája.” Ezzel kapcsolatban felvetem hogy még mindig virágkorát éli a pontrendszer és — sajnos — a brigádteljesítmények elismerése is anyagi lehetőségek függvénye. Van-e kilátás arra, hogy a brigádok önnön fejlődésükhöz mérten és a minőségi munka alapján kerüljenek elbírálásra? Egyáltalán: tervezik-e az értékelési rendszer „korszerűsítését?”

□ Az értékelő munka is azon területek közé tartozik, ahol előrébb kell lépni. E munka színvonala ösztönző, vagy fékező hatású lehet a mozgalomra. *Kerülni kell a mechanikus, a brigádok közötti eltéréseket figyelmen kívül hagyó összehasonlításokat.* A viszonyítás *alapja* az egyes dolgozóktól, illetve kollektíváktól — a munkafeladataik, konkrét munkakörülményük alapján — elvárható *teljesítményszint* kell legyen és az ehhez mért *fejlődést kell mérlegelni.* A másik fontos kérdés pedig az, hogy az értékelés nem korlátozódhat csak a vállalások teljesítésének megítélésére, hanem figyelembe kell venni azokat a menetközbeni kezdeményezéseknek az eredményeit is, (például újításokat, vagy egyéb, átlagon felüli eredményeket), amelyek a vállalások megtételénél még nem voltak előre láthatóak.

Ami a brigádteljesítmények elismerése és a vállalat anyagi lehetősége közötti függőséget illeti, meg kell mondani, hogy itt indokolt kapcsolatról van szó. Mert az igaz, hogy egy veszteséges vállalaton belül lehetnek és vannak is eredményesen dolgozó brigádok. Hiba lenne ösztönzésükről, elismerésükről lemondani, mivel a teljesítmények differenciált elismerése a veszteségből történő kilábalás egyik fontos útja. Azonban a vállalaton belüli munkaverseny elismerésének mértéke, a brigádok és a kiváló dolgozók összességének megítélése nem vonatkoztatható el a vállalat eredményességétől. A különböző egyéni és brigádelismerések, kitüntetések száma sem lehet független attól, hogy a vállalat egész kollektívája hogyan dolgozott.

A kérdés felvetése jogos; *nemcsak tervezzük, hanem el is kezdtük az értékelési rendszer „korszerűsítését”.* Bízunk benne, hogy kezdeményező törekvéseink itt is eredményesek lesznek.

● Az üzemi és munkahelyi demokrácia fejlesztése továbbra is súlyponti kérdés marad. Úgy tudom, nem szükséges a demokratikus fórumok számát növelni, sőt bizonyos ésszerűsítésekre is sor kerül. A demokratikus fórumok munkája hatékonyságának növelése a cél. Mi az, amivel szakítani kell, és mit kell erősíteni? Gondolok itt az információáramlásra és különböző szintű döntéselőkészítésekre, illetve vállalások orientálására is.

□ A munkaverseny, s ezen belül elsősorban a szocialista brigádok tevékenysége fontos eleme az üzemi demokráciának. A vállalásokkal, az újításokkal a dolgozók, a brigádok aktívan befolyásolják a gazdálkodás menetét, azon túlmenően, hogy véleményt mondanak, állást foglalnak a demokratikus fórumokon. Mindebben a tulajdonosi gondolkodásmód és magatartás nyilvánul meg. Arra van szükség, hogy mind jobb összhang jöjjön létre a dolgozók tervezésben való részvétele és a munkaverseny között, kerüljenek még közelebb egymáshoz a vállalati szintű célok és a munkahelyi kezdeményezések. Erre való törekvéseket már lehetett tapasztalni a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny kibontakozása során. Szükséges tovább fokozni a demokratikus fórumok — mint a termelési tanácskozás, a bizalmi ülés és a szocialista brigádvezetők tanácskozása — tartalmi munkáját, biztosítva az érdemi részvételt az üzemi, a vállalati ügyek megoldásában. De semmivel sem kisebb jelentőségű a brigádélet belső demokratizmusa, ennek nevelő, szemléletformáló hatása sem!

A versenymozgalom fejlesztésében hatékony eszköz a munkahelyi demokratizmus mindennapi gyakorlata. Ez adhatja meg a célok kialakításában és a végrehajtásban való aktív részvétel lehetőségeit. A dolgozók elvárják, hogy figyeljenek észrevételeikre, javaslataikra és mindezekre égetően szükségünk is volna, mégsem alakul minden úgy, ahogy szeretnénk.

A szocialista munkaverseny-mozgalom demokratizmus nélkül nem szocialista, nem verseny és nem mozgalom. Ezért őrködünk nagy gonddal a verseny demokratizmusa felett mind a vállalások szervezésénél, elfogadásánál, mind azok megvalósításában, értékelésében és jutalmazásában. *A szocialista brigádmozgalom demokratizmusát is úgy fejlesztjük, hogy növeljük a brigád önállóságát, belső életének megszervezésében a brigádvezető megválasztásában, a jutalomösszegek szétosztásában, az egyéni teljesítmények értékelésében.*

● Visszatérve a gazdasági életben várható változásokra, nevezetesen a munkaerő-átcsoportosításokra — ez nyilván kollektívákat mozgat meg, brigádokat szüntet meg, és új kollektívákat hoz létre. Milyen elképzeléseik vannak ezzel kapcsolatban?

□ Első közelítésnek talán ellentmondásosnak tűnik, hogy társadalmi igény, hogy a brigádoknak támogatniuk kell olyan változásokat is, amelyek esetenként a brigád belső szervezetét is módosítják, kettéváláshoz, vagy új brigádok alakításához vezetnek. Ebben a nagyobb „közösség” érdekének elsőbbségét kell alapul venni. A brigád a sajátos nevelő erejével segítsen áthidalni azokat a problémákat, amelyek a munkakörváltozással járnak. Ez nem könnyű feladat egyetlen kollektíva számára sem. Ehhez a helyi gazdasági vezetés és a társadalmi szervezetek részéről meg kell adni miden segítséget. Ide tartozik a szocialista brigád cím jogfolytonosságának rugalmas kezelése, a régi brigádban szerzett érdemek folyamatos elismerése stb. —, hogy végső soron —, az értékeléskor ne szenvedjenek hátrányt a változások szükségességét megértő és újjászervező kollektívák.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa 1980-as munkatervében előirányozta, a munkaerő-gazdálkodás időszerű kérdéseinek tanulmányozását. A kialakítandó állásfoglalásából már most kitűnik annak szükségessége, hogy foglalkozzon-e a kérdésben felvetett aktuálissá váló problémák jövőbeni rendezésével is. A munkaverseny-mozgalom továbbfejlődésének egyik legfőbb biztosítását abban látjuk, hogy a munkások, a műszakiak, az értelmiségi dolgozók átérezzék, felismerjék és cselekvő módon vállalják a társadalmi fejlődést szolgáló, előbbrevivő szerepüket. Ha valamikor szükség volt erre a szerepre, akkor ma különösen szükség van és lesz a tervszerű munkaerő-gazdálkodás kérdéseinek szocialista elveinkhez méltó rendezéséhez.

● Kérem, végezetül foglalja össze a beszélgetésünk címében megfogalmazott komplex kérdést, és térjen ki az esetleg Ön által még fontosnak tartott kérdésekre is!

□ Meggyőződésünk, hogy a szocialista brigádmozgalom fejlesztésének feladatait megfogalmazó SZOT-állásfoglalás összességében ma is aktuális és reális programot jelent a mozgalom fejlődéséhez. Néhány kérdés újszerűen vetődik fel, ezek tapasztalatait együttesen tanulmányoznunk kell, és ha szükséges, akkor bizonyos módosításokat is végre kell hajtsunk. A szocialista brigádmozgalom több mint két évtizedes fennállása óta nemegyszer igazolta, hogy képes felismerni és befogadni az időszerű társadalmi és gazdasági célkitűzéseket és kezdeményezően támogatni azok megvalósítását. Most, a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny során is tanúi vagyunk e tulajdonságnak.

A szocialista brigádmozgalom nem lehet zárt rendszer! A szocialista brigádok hármas jelszavában megfogalmazódik az egész társadalom fő gondolata.

A ma élő, ma dolgozó, az új társadalmat teremtő embereek önkéntesen tömörülnek a brigádmozgalomba. *Ez adja a szocialista brigádmozgalom nagy politikai jelentőségét, és ez szabja meg helyét társadalmi rendszerünkben*

● Köszönöm az interjút.

HUNYOR ZSOLT

SZOCIALISTA MÓDON

A pályaudvar pedagógusbrigádja

Pillanatok alatt benépesült a Miskolc—Tiszai pályaudvar szb-irodája. Az asztalnál ezúttal nem a titkár, hanem a Béke brigád vezetője foglal helyet, s ahogy az üdvözlések, tréfás, csipkelődő megjegyzések elhallkulnak, kezdetét veszi az értekezlet.

— *Szeretettel köszöntelek benneteket abból az alkalomból, hogy most tartjuk 150. brigádülésünket* — kezdi *Kisvárdai János* brigádvezető. — *Az eltelt 13 év alatt közülünk többen nyugdíjba mentek. Hiányuk betöltésére, új tagok felvételét javaslom.*

A Béke brigád néhány tagja egy rendezvényen

Nincs ellenvetés

Összenéznek. Ki itt az új, hiszen valamennyien régi ismerősök. Persze, ha úgy tekintjük, hogy hárman nem kerültek még a brigádnaplóba, akkor jöhet a szöveg: *„Hivatalosan igazoljuk, hogy Tiller Sarolta, Kovács Tiborné, és Simon András 1980. január 28-tól a MÁV Kiváló Brigádja címmel kitüntetett Béke újító szocialista brigád tagjai közé felvétetett."*

— *Az új tagok beiktatására a végén majd koccintunk* — mondja a brigádvezető.

Komolyra fordul a szó, az 1980. évi vállalások, a kongresszusi felajánlások megbeszélése következik. Egyenként, vitatják meg a vállalásokat *és nem elvesznek, inkább hozzátesznek a brigádvezető javaslatához.* A csoport félszavakból is érti a lényeget, a száraz felsorolás mögött húzódó hasznos, emberileg nemes feladatokat. Innen is, onnan is egyetértően helyeselnek, amikor a brigádvezető az újításokat, vetélkedőket, általános iskolások és nyugdíjasok patronálását és számos egyéb tennivalót ismertetett.

— *Javaslom, hogy a tavalyi 22 újítással szemben az idén adjunk be 35-öt* — mondja Kisvárdai János.

Nincs ellenvetés. Érthető, hiszen olyan emberek a brigád tagjai, akik 30—40 évi MÁV-szolgálati idővel rendelkeznek, jól ismerik a vasutat. *Kisvárdai János, Kovács Gyula, Zoller Jánosné, Bencze Péter* forgalmi oktató, *Kovács Tiborné* kereskedelmi oktató, *Virág Miklós* vezénylő, *Székely Gyula* és *Piller Sarolta* számviteli vezető, *Szerbin József* belső ellenőr, *Antal András* és *Oprável István* polgárivédelmi ügyintéző, *Simon András* tűzvédelmi és *Magyar István* munkavédelmi ügyintéző. Szakmai tudásuk miatt könnyű helyzetben vannak az elméleti és gyakorlati munka összefüggéseinek, lehetőségeinek felismerésében. Újítási szándékuk ezért munkavédelmi, egészségügyi, energiatakarékossági, létszámmegtakarítási és a kulturált utazási körülmények javítására irányul. A pályaudvaron tavaly elfogadott 54 újításból 22 a Béke szocialista brigádé volt.

Önköltséges szakmai tanfolyamok

— *Az idén szervezünk ismét önköltséges tanfolyamokat* — hangzik a következő javaslat. — Hamar lezárják ezt a vállalást is. Pedig az önköltséges tanfolyamnak külön története van. Korábban, az igazgatóság által biztosított előadót, s az oktatási főnökségen képezték a hallgatókat, hivatalból megállapított előadói díjért. *Három évvel ezelőtt, a Béke brigád felajánlotta, hogy díjmentes oktatásokat tart — ha engedélyezik.* Akadály nem lévén, 1978-ban a miskolci igazgatóság területére, már 239 dolgozót képeztek ki. Közöttük 74 jegyvizsgálót, 12 vonatvezetőt, 60 raktárnokot, 73 kocsirendezőt, vonatfelvevőt, vonatátvevőt, váltótisztítót és vonatfékezőt. Hasonló tanfolyamokat rendeztek 1979-ben, s a ki nem fizetett óradíjakkal mindkét esztendőben közel 300 ezer forint megtakarítás értek el.

A brigád minden évben előáll valamilyen ötlettel. A KMP megalakulása 60. évfordulója tiszteletére vetélkedőt szerveztek, amelyre 44 brigádot készítettek fel. A helyi Vöröskereszt szervezet segítségére, 30 tagú *„életmentő véradó brigádot"* alakítottak, s az állomási véradónapok mozgósító munkájában rendszeresen részt vesznek. 1977-ben, a vasút területén elsőként rendeztek forgalmi jellegű újító kiállítást, amelyet — gazdagabb anyaggal — egy évvel később megismételtek.

— *Adjatok ötleteket, javaslatokat és gyűjtsétek az anyagokat* — javasolja a brigádvezető.

Az már biztos, hogy a nagy gonddal szerkesztett, sok-sok humoros rajzzal illusztrált brigádnapló, fényképeivel együtt maradandó dokumentum lesz a kollektíva munkájáról, művelődéséről, életmódjáról. Sok év eseményéről azonban a brigádnapló sem tud látványosan beszámolni. Éppen ezért érdemes megjegyezni, hogy az 1967-ben alakult „Béke" szocialista brigádot, minden esztendőben kitüntették. *Oklevél, zászló, ezüst, arany jelvény váltakozott az évek folyamán, s 1978-ban megkapták a „MÁV Kiváló Brigádja" címet.* Az egyéni kitüntetések száma is nagy. *Kisvárdai János* például 1978-ban a Szovjetunió Legfelső Tanácsa és a Szovjet Szakszervezetek Tanácsa által alapított *„Munkaverseny győztese"* kitüntetést, *Kovács Gyula*, a szakszervezeti munkáért aranyat kapott, *Guba János* kiváló vasutas lett. 1979-ben pedig *Zoller Jánosné, Magyar István, Szerbin József, Oprável István* és *Kisvárdai János* kiváló dolgozó, *Guba János*, a kiváló újító bronzfokozatát kapta.

Szívügyük az oktatás

— *Legyenek fényképek a csoport külföldi és hazai utazásairól is, aztán meg tabló a rendezvényekről, társadalmi munkáról, vetélkedőkről, és szemléltető rajzok, képek legalább tíz újításról* — javasolják többen is.

— *Összeállíthatunk egy hobbi oldalt is* — adja az ötletet Kisvárdai János. *Az asszonyok a kézimunkákat, férfiak a modellezést, éremgyűjteményt mutatják be.*

— *Aztán hol helyezzük el* — aggódnak néhányan a személyes „kincsekért", de megnyugtató választ kapnak: *vitrint a vontatási főnökség ad kölcsön.* Miután a feladatot mindenki érti, ez a téma is lezárul azzal, hogy a pártkongresszus tiszteletére március 10-től egy hétig tartó *„Bemutatjuk brigádunk életét"* című kiállítást, az állomás kereskedelmi oktatótermében rendezik meg.

A Tiszai pályaudvar „pedagógus" brigádja — mondják róluk a dolgozók, s a vezetők. Egyeküket sem tiltakozik a megnevezés ellen. *Vallják, hogy a vasutasok oktatása, nevelése, a hivatali kötelességen túl is szívügyük.* Sokszor nehéz a közvetlen, jó emberi kapcsolatot úgy kialakítani, — különösen az új felvételes dolgozókkal —, hogy közben a fegyelmezés, felelősségre vonás módszerei is megfelelően érvényesüljenek. *Az emberek bizalmát viszont éppen azzal nyerik el, hogy mindig van idejük számukra türelmes, meggyőző beszélgetésre, s ha kell, intézkedésre.* A munka szeretetét, felelősségét, az egymás iránti kölcsönös megbecsülést, a tanulás szükségességét nemcsak oktatják, ebben ők maguk is élenjárnak.

Az értekezlet időpontjában, az egyik brigádtag esti egyetemen éppen vizsgázott. A kollektíva róla sem feledkezett el, vizsgadrukkját, sikeres szereplését találgatták, s a brigádvezető tréfásan megjegyezte: *megmondtam neki, hogy hármassal ne jöjjön haza.*

Újabb vállalások

— *Rögzítsük írásba azt is* — javasolja Kovács Gyula forgalmi oktató —, *hogy a szakszervezet információs munkáját ezentúl rendszeresen segítjük. Úgy is mint propagandisták, úgy is mint oktatók, hiszen az állomás dolgozóinak nyolcvan százalékával találkozunk.* A politikai vagy szakmai oktatásokon felvetett problémákat, a kül- és belpolitikai kérdésekről, munkahelyi életről érkezett jelzéseket, továbbítsuk azonnal a szakszervezeti bizottságnak.

A brigád tagjainak nem kell különösebben magyarázni, hogy milyen jelentősége van az élethű, gyors munkahelyi hangulat feltárásának. Néhány megjegyzés azért elhangzik, ki, hogyan gondolja, de csakhamar döntenek: *az információs tennivalókkal lehet bővíteni az 1980. évi vállalásokat.* Valaki figyelmeztet még, hogy kimaradt a hangverseny-bérlet vásárlás, megjegyzik azt is, hogy 500 forinttal lehet vállalni a könyvvásárlásra fordított összeget, hiszen tavaly is többet költött annál minden brigádtag. Egyikük javasolja, hogy rendszeresen osszák meg egymással a színház, könyv egyéni élményeit, mert így több előadást, könyvet lehet megismerni.

— *Ha nincs egyéb kiegészítés, a hivatalos részt befejeztük, jöhet az ünneplés* — mondja a brigádvezető és ügyes kezek csakhamar körbe kínálják az itallal töltött poharakat. Koccintanak az új tagok egészségére, a 150. brigádgyűlésre, no meg arra, hogy ez az esztendő is hozza meg a várt munkasikereket.

Pálinkás Katalin

ÁTÁLLÁS SIMÁN, GÖRDÜLÉKENYEN

AZ ÁTSZERVEZÉS NEM CÉL, CSAK ESZKÖZ...

Megalakult és a feladatok ismeretében látja el hivatását a MÁV Vezérigazgatóság üzemviteli szakosztálya

Nagy jelentőségű, de szűkszavú utasítás jelent meg a MÁV Hivatalos Lapja idei 2. számában: *A vasút járműparkjának hatékony üzemeltetése, a szállítási feladatok gazdaságos megoldása, a változó üzemi körülményekhez való rugalmasabb alkalmazkodás érdekében a forgalmi szakosztályt 1980. január 31-vel meg kell szüntetni, és egyidejűleg üzemviteli szakosztályt kell létrehozni.*

Az üzemviteli szakosztály szervezetéhez igazodva hozták létre a budapesti és a vidéki vasútigazgatóságok is a maguk *üzemviteli osztályát*, valamint azok csoportjait, amint ezt az említett utasítás előírta.

Kicserélt táblák

A MÁV Vezérigazgatóság második emeletén — ahol a forgalmi szakosztály működött — pillanatnyi meglepetést okoznak a *kicserélt táblák*, aztán a látogatónak eszébe jut nemcsak az új keletű intézkedés, hanem az is, hogy a vasút vezetése tulajdonképpen *1974-ben tűzte napirendre* az üzemvitel korszerűsítését, az egységes üzemviteli szervezet létrehozását.

— *Miért?* — ez az első kérdés, amelyre ez alkalommal választ kértünk *Egri Istvántól*, az átszervezett szakosztály vezetőjétől.

— *Hogy sok bába között ne veszíthessük el a gyereket* — hangzik a félig tréfás, félig nagyon is komoly válasz. Mert ki ne tapasztalta volna akár az irányításban, akár a végrehajtó szolgálatnál, hogy a százvalahány éves szervezeti forma mennyire gátolta már a vasút mindennapi munkáját. Elég arra gondolni, hogy más-más helyen különböző emberek, eltérő szempontok szerint vezényelték a vonatok, illetve a mozdonyok személyzetét, készítették a forda-terveket. A forgalmi főmenetirányítók rendelkezési hatáskörét korlátozta a vontatási vagy a kereskedelmi szakszolgálat képviselőjének álláspontja, esetleges egyéni vagy csoportérdeke. Minderről az üzemviteli szakosztály vezetője ezt mondja:

— *Lehetőséget kellett teremtenünk a korszerű technika és az irányítás közötti ellentmondások megszüntetéséhez, a meglevő kapacitások jobb kihasználásához, a szállítási folyamat minőségi jellemzőinek* — a biztonságnak, a rendszerességnek, a pontosságnak, termelékenységnek stb. — *határozott javulásához, éspedig mindenekelőtt az üzemirányítás célszerű kialakítása révén.* Az átszervezés természetesen a 7., 8. és a 11. szakosztályt is érintette, mivel *az operatív üzemviteli munka irányítására csak megfelelő hatáskörrel felruházott szervezet képes.*

Válaszfalak nélkül

Az irányításban tehát elkülönült a napi szállítási feladatok szervezése, lebonyolítása az elvi ügyek intézésétől, ami azt jelenti, hogy felső szinten külön szervezeti keretben létjogosultsága van továbbra is a nemzetközi kereskedelempolitikának vagy például olyan felső szintű gépészeti szakosztálynak, amely *elvileg* dönt járművek beszerzéséről. Ezzel szemben megszűnt mindenfajta elkülönülés „fent" is, „lent" is azok között, akikre a fuvarozási feladatok konkrét lebonyolítása hárul. Ebből kiindulva a vasútigazgatóságoknál *a forgalmi és a kereskedelmi osztályok teljes mértékben összevonásra kerültek.*

— Az intézkedés helyességét ezek szerint az üzemfőnökségek működése máris bizonyítja?

— *Igen, ez valóban így van. Kérdezheti egyébként bárki, hogy miért a külszolgálatnál kezdtük a szervezést, esetleg azt is, hogy miért nem előbb?* Ismeretes ugyanis, hogy a szervezési javaslat kidolgozása óta viszonylag hosszú idő — öt esztendő — telt el. Könnyű azonban megérteni, hogy *öt évvel ezelőtt nem voltak meg azok a feltételek, amelyek nélkülözhetetlenek egy ilyen szervezet létrehozásához.* Először tehát a *végrehajtás* szintjén kellett „ütőképes" szervezeti formát létrehozni, méghozzá olyat, amelyre a vasút történetében még nem volt példa. Ezért kezdődött meg — először csak kísérleti jelleggel — az *üzemfőnökségek* létrehozása. Tavalyelőtt kilenc, majd az elmúlt évben nyolc üzemfőnökség alakult meg a hálózaton.

A folyamat természetesen még nem zárult le, hiszen végezetül mintegy *negyven* fog működni az országban.

— Nyilván a kezdeti tapasztalatokra is szükség volt?

— *Hát hogyne! Bizonyítani kellett, hogy az elképzelt, a realitásokkal számoló szervezési javaslat valóban beválik-e a gyakorlatban, és most már elmondhatjuk, hogy a bizonyítás sikerült. A kedvező tapasztalatok lendületet adtak az igazgatósági és a vezérigazgatósági szervezés korszerűsítéséhez, így az eredeti elképzelések bizonyos módosításával szinte a legoptimálisabb formát alakíthattuk ki.*

Új távlatok

Beszélgetésünk végső következtetéseként írhatjuk ide, hogy az alapos, átgondolt szervezés eredményeként az átállás nagyobb zökkenők nélkül zajlott le, *és az új szervezet még rövidebb ideig sem hatott zavaróan a szállítási folyamatokra. Az üzemi demokrácia fórumrendszere is sokat segített ebben.* A szakosztály vezetője azonban hangsúlyozza, hogy maga az átszervezés csupán eszköz, vagyis *lehetőség* a belső tartalékok feltárásához és kihasználásához, hiszen általa nem lesz több vagon és mozdony, sem sarus, váltókezelő, kocsirendező vagy vonatvezető. Szám szerint semmi esetre sem, de a végzett, helyesebben elvégezhető munka szempontjából lényegesen mások lettek a körülmények.

— *A további előrelépéshez is megvannak már a konkrét terveink* — mondja Egri István. — *Korszerűsíthetjük a technológiai folyamatokat, csökkenthetjük az adminisztrációt, jobban kielégíthetjük a fuvaroztatók valós igényeit...*

Minderről egy más alkalommal folytatjuk majd a beszélgetést.

Kovács József

Szegeden átadták rendeltetésének a vontatás új dízel-javítócsarnokát

A *szegedi vontatási telep*, vagy ahogy régen nevezték, a fűtőház, 70 évvel ezelőtt a gőzmozdonyok kiszolgálására épült. Néhány gőzös még ma is üzemel, de a vontatójárművek többsége már dízel-mozdony. Ezeknek a gépeknek az üzemeltetése és karbantartása, üzemkészségük biztosítása már korszerűbb létesítményeket, kiszolgáló berendezéseket igényel, mint a gőzmozdonyoké. A követelményeket a régi fűtőház már nem tudta kielégíteni, amihez hozzájárult az épület avult állaga is. Az itt dolgozók meglehetősen mostoha körülmények között végezték munkájukat.

Változást a most elkészülő új dízel-javítócsarnok eredményezett. *A rekonstrukció első ütemeként megépült a 2736 négyzetméter alapterületű csarnok*, amelyben a javítások kiszolgálására külön műhelysor is létesült. A dízel-javítócsarnok a régi köríves alapterületű fűtőház középső részének lebontott helyén épült fel, ugyancsak köríves alaprajzi elrendezésben, előregyártott, korszerű vasbetonszerkezetek, míg a tetőszerkezet rácsos főtartók felhasználásával. A javítócsarnok mindkét hosszoldalát dupla üvegezéssel látták el. Ebben a műhelyben a dízel-mozdonyok időszakos vizsgálatát és javítását végzik, ezért van benne egy süllyesztőberendezés a mozdonyok kerékpárjainak és más alkatrészeinek a kiszereléséhez.

Még az idén beépítenek egy 5 tonnás futódarut, amely az egész csarnok mind a 7 javítóvágánya felett biztosítja a motorok és más nehéz alkatrészek kiemelését. A javítóvágányokban vizsgáló és szerelőaknákat, sőt oldalaknás vizsgálóaknát is építettek. Az új létesítmény átadására február 8-án került sor.

Sajtos Péter vasútigazgatóhelyettes beszédében megemlítette, hogy a fűtőház fejlesztése ezzel nem ért véget. A második ütemben megépül egy központi földgáztüzelésű kazánház és a telep teljes közmű-hálózata. A tervek szerint a VI. ötéves tervben öltöző, fürdő, üzemi konyha, étterem, és az utazók részére laktanya épül.

A nagyapa, az apa, a főfelügyelő meg a lánya

Sokan ismerték a derűs arcú, mindig mosolygó forgalmi vonalbiztost — *Balogh Gyula* főfelügyelőt. Gyakran tűnt fel jó kiállású, mozgékony alakja a pályaudvarokon, kocsirendezők, váltóőrök, vonatmenesztők között. A napokban nyugdíjba ment, negyven esztendei vasúti szolgálattal a háta mögött. Rászolgált a pihenésre — mégsem a nyugalmat választotta: *a paksi atomerőmű építkezésének záhonyi megbízottja lett.* Így továbbra sem szakad meg a kapcsolat a vasúttal.

Édesapja, sőt nagyapja is vasutas volt — váltókezelők. Nem kis gondot jelentett a gyerekek felnevelése, hiszen öten voltak testvérek. 1939-ben érettségizett, majd hat hónapig pályamunkás volt. 1940-ben protekcióval véglegesítették a MÁV-nál, *mint „segédtiszti-segéddijast"*. A szükséges szakvizsgákat — rekordidő — fél év alatt szerezte meg. 1942-ben végezte el a MÁV tisztképzőt, ami nagy sikernek számított abban az időben. *Nyiregyházára helyezték forgalmi szolgálattevőnek, majd 1947-ben került Záhonyba és azóta is ott él.*

Volt rendező, állomásirányító, térfőnök, körzeti csoportvezető, nyugdíjazásáig mint forgalmi vonalbiztos vigyázott a vasút biztonságára. Negyven évig szolgált a forgalomnál. Név szerint ismert majdnem mindenkit. Szerénységével, szorgalmával szerzett tekintélyt; tisztelték, becsülték.

Kiváló vasúti szakembernek ismerik, ötszörös *Kiváló Dolgozó*, egyszer *a Közlekedés Kiváló Dolgozója*, majd a *Szovjet Vasutak Kiváló Dolgozója* lett, nyugdíjazásakor a *Kiváló Munkáért* kitüntetést kapta meg.

Amikor Záhonyba került, odaadással szervezte a sportot. *Bessenyei Györggyel, Raft Miklóssal* és a többi falusi vezetővel a semmiből erős, ütőképes, NB III-as csapatot hozott létre. Főleg a labdarúgás nőtt a szívéhez: több évtizeden át aktívan rúgta a labdát, majd később mint edző tevékenykedett — társadalmi munkában. Néhány név az akkori „aranycsapatból": *Bogdán György, Gerő Ernő, Révész András, Losonczi Károly, Csépke Barna.* Alighanem a sportnak is köszönheti, hogy megőrizte frisseségét, vidámságát.

A pályakezdőknek üzeni: szeressék tiszta szívvel a vasutat. Ha újra kezdhetné, akkor is ezt a pályát választaná. Örül, hogy *Csilla* lánya is a vasútnál helyezkedett el. S reméli, hogy *Andrea* unokája is örökébe lép..

Szőgyényi Bertalan

AZ UTASOK ÖRÖMÉRE

Gyorsabb, kényelmesebb lesz az utazás

Beszélgetés Szűcs Zoltánnal, a MÁV vezérigazgatójával

Egy évtizede annak, hogy a MÁV vonalain naponta egymillió utas utazott. Akkoriban a vasútnak évente 365 millió utas elszállításáról kellett gondoskodnia. Ez a szám az utóbbi években erőteljesen csökkent. 1979-ben már csak 293 millióan utaztak vasúton, azaz naponta 800 ezren. Az idén 290 millió utasra számítanak.

A MÁV idei személyszállítási terveiről, a szolgáltatások fejlesztéséről, a hivatásforgalom javítására tervezett intézkedésekről kértünk tájékoztatást *Szűcs Zoltántól*, a MÁV vezérigazgatójától.

— Az utasok számának csökkenése több tényező együttes hatásából ered, — kezdte nyilatkozatát a MÁV vezérigazgatója. *— Az ipartelepítéssel a bejárók közül sokan lakóhelyükön is megfelelő munkához jutottak, nem kell naponta 50—80 kilométeres távolságra utazniok munkahelyükre.* A gépkocsik számának emelkedésével, különösen a nyári hónapokban a balatoni és üdülő-, kirándulóhelyi forgalomban sokan inkább a gépkocsit választják, még a megdrágult benzinköltség ellenére is. A vasúti utazásra viszont az jellemző, hogy nőtt az átlagos utazási távolság, mert utasaink főleg az expressz- és gyorsvonatokkal a messzebbfekvő országrészeket keresik fel. *A belföldi és nemzetközi turizmus szintén a vasúti utazásnak kedvez. Szeged, Pécs, Debrecen, Miskolc és Szombathely viszonylatában vedig csaknem 10 százalékkal nőtt az utasforgalom.*

— A naponta munkába utazók a vasút mindennapos vendégei. Ők az elmúlt években sokat panaszkodtak a vonatok zsúfoltságára, a vonatkésésekre.

— A főváros és 18 megyeszékhely körzetében befejeződött az utasszámlálás. Vonatok és vonalak szerint mértük fel az utasok számát, ez az alapja a zsúfoltság csökkentését célzó intézkedéseinknek. A helyzet az, hogy a csúcsidőszakokban közlekedő munkásvonatoknak csak egy része zsúfolt, más vonatok pedig nincsenek jól kihasználva. *Most a zsúfolt vonatok szerelvényeit elsősorban a főváros vonzáskörzetében, ahol szükséges, ott a vidéki városok vonzáskörzetében is — egy-egy kocsival meghosszabbítjuk.* Ez várhatóan enyhíti majd a zsúfoltságot. Ami a menetrend betartását illeti, a múlt évhez képest javult a helyzet. A késéseket elsősorban pályafelújítási munkák okozták, azonban a munkák befejeződésével fokozatos javulás várható.

— A MÁV és a VOLÁN egy sor távolsági járata azonos útirányú. E kettősség megszüntetése jelentős népgazdasági előnnyel járna. Terveznek-e változtatást a következő menetrendek összeállításánál?

— Az ésszerűség azt kívánja, hogy a távolsági forgalomban párhuzamosan közlekedő buszjáratok menetrendjét és a vonatok forgalmát összehangoljuk. Miért induljon Szegedre reggel 6 órakor gyorsjáratú autóbusz, amikor 7.15-kor indul a Szeged-expressz. A busz 9.25-kor, a vonat 9.41-kor ér Szegedre. A párhuzamosságok megszüntetésére törekszünk, s tárgyalásokat folytatunk a tárca más ágazataival. Ez természetesen együtt jár a menetrendi struktúra bizonyos megváltoztatásával.

— A vonattal utazás a két-három tagú családnak is kifizetődőbb, mint a gépkocsi. Várható, hogy fokozatosan ismét emelkedik majd a távolsági utasok száma. Hogyan készül erre a MÁV?

— Az utazóközönségnek az az igénye, hogy gyorsabban érje el a célját, természetesen továbbra is a legfontosabb szempont marad. *A sok helyen megálló távolsági személyvonatokat fokozatosan gyorsvonatokká alakítjuk át. A gyorsvonatok csak a nagyobb állomásokon állnak meg, onnan helyi buszjáratok szállítják majd az utasokat a kisebb településekre.* Ennek előnye, hogy egy távoli kis faluba 2—3 órával hamarabb lehet eljutni a fővárosból, mint egy olyan személyvonattal, amely minden állomáson és megállóhelyen megáll. A vonat és autóbusz közlekedés ilyen struktúrája a komplex közlekedési lánc kialakulását jelenti, amely nagyobb gyorsasággal több szolgáltatást nyújt. Természetesen ez dolgozóink szemléletváltását is megköveteli.

— A nyári időszámítás bevezetése mit jelent a vasúti közlekedésben?

— Az utazóközönség megszokta, hogy évente egyszer, május utolsó napjaiban változik a menetrend. *Az idén többször lesz menetrendváltozás. Ennek oka, hogy a nyári időszámítást hazánkban is bevezetik.* Következésképpen a nyári időszámítás bevezetésétől a jelenleg érvényes menetrendet módosítanunk kell. Június 1-től pedig életbe lép a MÁV 1980. évi nyári menetrendje, amelyet viszont az órák visszaigazítása miatt az ősz folyamán meg kell változtatnunk. *Mindez nagyon sok gondot és munkát jelent a vasutasok számára.* A tervezett nyári menetrendről előzetesen annyit, hogy az egységesített szabad szombatok miatt a távolsági utasforgalom további növekedésével számolunk. Ezért a főútvonalakon több gyorsvonat közlekedik majd.

— Az állomások pénztárai előtt még gyakran hosszú a sor. A vonatok tisztasága némileg javult ugyan, de korántsem kielégítően. Mit tesz a vasút az utasok jobb kiszolgálásáért?

— *Kevés a pénztáros; a megoldás járható útja a gépesítés.* Nagyobb pályaudvarokon kísérletképpen 23 olasz gyártmányú menetjegy-automatát szerelünk fel. Ez szükségessé teszi a tarifák némi egyszerűsítését. Június 1-től a fillérek le-, illetve felkerekítésével kerekösszegű tarifát vezetünk be. Lényegesen csökken a tarifazónák és ezzel a jegyfajták száma, könnyebb és gyorsabb lesz a pénztárosok munkája.

Kísérletképpen a mellékvonali motorvonatokon kalauz nélküli kocsikat jelölünk ki, a bérlettel utazóknak. Aki ezekbe a kocsikba jegy nélkül száll fel, 100 forint bírságot fizet.

A szerelvényeket Bp-Nyugati, Bp.-Déli, Szombathely, Pécs és Miskolc állomásokon kocsimosóberendezésekkel tisztítjuk. Debrecenben a közeljövőben helyezzük üzembe a kocsimosóberendezést. Budapest Keleti pályaudvaron is hasonló berendezés létesítését tervezzük. *Az érkező szerelvények belső kocsitereit néhány gócponti állomáson a szervizvágányokon takarítják.* Az idén több állomáson hasonló bázisok kialakítását tervezzük, ahol a takarításhoz biztosítjuk a víz és elektromos csatlakozásokat, a csatornahálózatot és a szilárd útburkolatot. *Célunk az, hogy rövid időközönként vegyszeres nagytakarítást és fertőtlenítést végezzenek minden kocsiban.* Kísérletek folynak ipari takarítógépek alkalmazására is. Fontos, hogy a műszaki kocsiszolgálat dolgozói is szívügyüknek tekintsék a szerelvények tisztaságát.

— A személyszállítás színvonalának javítására milyen műszaki fejlesztést tervez a MÁV ebben az évben?

— Az idén 143 db négytengelyes 2. osztályú vasúti kocsit kapunk Lengyelországból, ez pótolja a selejtezések miatt elvesztett ülőhelyeket és típus átcsoportosításokra is ad lehetőséget. Az elmúlt évben 80 darab lengyel gyártmányú 1. osztályú és 70 darab 2. osztályú kocsi már érkezett.

A mellékvonalakról lassan eltűnik majd az utolsó gőzmozdony is, szerepüket 140 csehszlovák gyártmányú motorvonat veszi át. Ezekből 50 szerelvény már üzemben van. *A 189 ülőhelyes csehszlovák motorvonatoknak az az érdekessége, hogy nem fogyaszt több nyersolajat, mint egy autóbusz-motor, ezért üzemeltetése igen gazdaságos.* Emellett szép, kényelmes, panoráma ablakokkal felszerelt kocsikból állnak.

A fővonalak rekonstrukciója tovább folytatódik, ennek eredményeként a vonatok néhány vonalszakaszon már nagyobb sebességgel közlekednek. Az újjáépítés átmeneti zavarokat okoz a forgalom dinamikájában, késésekkel, kényelmetlenséget okozó átszállásokkal jár együtt. *Ilyen munkák folynak a hegyeshalmi, a Hatvan—miskolci, a ceglédi vonalon.* Ebben az évben befejeződik az újszászi vonal kétvágányúsítása is, ettől a forgalom jelentős meggyorsulása várható. De addig is sok múlik a forgalom, a vontatás és a pályafenntartás jó együttműködésén.

Egységes alapelvek szerint fejlesztjük az utastájékoztatás rendszerét. Az idén a Keleti pályaudvaron levő központi információ műszaki berendezéseit korszerűsítjük, ezzel várhatóan javul a telefonhívási lehetőség. A metró kispesti vonalának megnyitásával a Lajosmizse—kecskeméti vonal munkásvonatainak új végállomása Kőbánya-Kispest állomás lesz, ahol a pénztárt jegynyomtató géppel szereljük fel — fejezte be nyilatkozatát a MÁV vezérigazgatója.

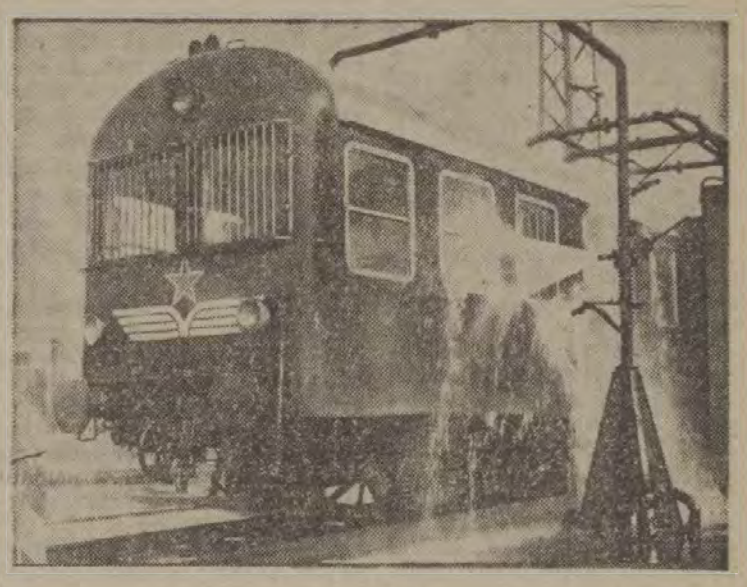
Bermann István

SZERELVÉNYEK A KOCSIMOSÓBAN

Géppel, gombnyomásra tisztul a vonat

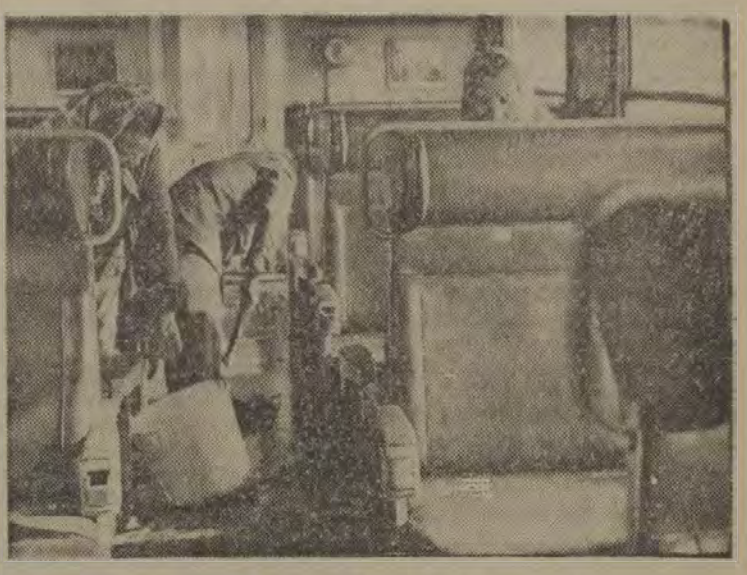
Megkezdték a személykocsik külső gépi és kézi mosását a Nyugati pályaudvaron. Eddig a nagy hideg miatt nem lehetett ezt a munkát elvégezni. Most egymás után gördülnek a szerelvények a gépi mosóba, ahol nagyerejű vízsugarak tisztítják a kocsikat.

A gépi mosóberendezés gombnyomásra működik. Ősz Jolán gépkezelő — az Egyetértés brigád tagja — nagy szakértelemmel irányítja a munkát



A mesterséges „zápor" alól tisztán gurulnak ki a kocsik

Az időszakos nagytakarításhoz a MÁV a FŐSZÖVKER szolgáltatásait is igénybe veszi



A November 7. szocialista brigád tagjai a kocsik utasterét takarítják. Kiürítik a hamutartókat, felmossák a padlót, letörlik az üléseket

(Laczkó Ildikó képriportja)

ÉLETEK KÖZELRŐL

Süveget, Süveges előtt

Álmos, kissé mogorva az első látásra.

— Viszem a vonatot és passz! — morfondíroz. Aztán kidörgöli az álmot a szeméből, s amíg a lavórból vizet ver az arcára, a prüszkölések között mondja:

— A lényeg az, hogy ne késsen az ember. Hogy sohase késsen...

Gondosan fésülködik és mindent a helyére rak.

— Hogyan lehetséges az, hogy sose késsen az ember?

Nevet a kérdésen és az ágymelletti szekrénykére mutat:

— Nekem amióta vasutas vagyok két csörgőórám van.

Süveges Kálmán, ötvenöt éves vonatvezető eddig pontosan harmincöt esztendőt töltött a vasútnál, Rákosrendező az államáshelye.

— A rendező nekem olyan, mint ez a ház. A második otthonom. Sokszor már-már gyűlölöm, mert Rákosrendezőn bizony nem éppen menyasszonytáncoltatás a szolgálat. Helyén kell, hogy legyen az ész, mert különben nemcsak magát, hanem mást is veszélybe sodorhat az ember.

Az elmúlt hónapban csaknem háromszázhatvan órát töltött szolgálatban.

— Szeretem a sört, de néha még azt se kívánom. Mire hazaérek már húz az ágy.

Egyedül él. Az asszonynak nem tetszett, hogy folyton úton volt. Tegnap egy kétkilós tyúkot vett a piacon. Levest főzött pörköltet galuskával. Így mesél az életéről.

— Kisújszálláson születtem. Annak is a határában, a tanyavilágban. Öten voltunk testvérek, valamennyien fiúk. Apánk — ha éppen kapott munkát — kubikosként dolgozott. Egy kiló sózott szalonnával és öt-hat fej vöröshagymával hétszámra távol volt. Mesélgettem erről egyszer-kétszer a fiamnak és a fiatal vasutas kollégáknak, de láttam a szemükön, hogy unják a szövegemet. Ma valahogy már a velem egykorúak is szégyenlik, hogy valamikor szegények voltak. Itt van a fizetési szalagom. Tessék csak megnézni, hogy mit kerestem én az elmúlt hónapban. Büszkén mutatja a bizonyítékot.

— Pontosan tizezerötven forintot kaptam kézhez.

— Ezek szerint ma már megtalálja a vasutas a számítását?

Cigarettával kínál és töprengés nélkül felel:

— Nem panaszkodhatunk.

— Akkor mivel magyarázható az, hogy a vasútnál mégsincs elég ember?

— Annyi rosszat mondtak az emberek a vasútról, hogy most már a jót sem hiszik el. Ha elmondom valakinek, hogy tizezer forintot kerestem, egyszerűen kinevet.

Süveges Kálmán alacsony és sovány ember. Harmincöt évvel ezelőtt, közvetlenül a felszabadulás után pályamunkásként kezdte, majd a forgalomhoz került. *Volt fékező, sarus, kocsirendező, jegyvizsgáló. Most vonatvezető.* Összeszámolni is nehéz lenne, hányszor vizsgázott. Felnőtt fejjel végezte el a hetedik és a nyolcadik osztályt. Mostani rendfokozata: *főellenőr.* Ezalatt a harmincöt év alatt kétszer törött el a lába, tönkrement a gyomra és mostanában tudta meg, hogy nem az órája, hanem a szíve méri az időt. Ahogy ő mondja:

— Baj van a ketyegőm hajszálrugójával...

Gőzölgő kávét tesz az asztalra. Amíg kortyolgatjuk, ismét a munkához kanyarodunk vissza.

— A testvéreim közül *Sándor* bátyám korongozó, *Jóska* géplakatos, *Bandi* csőszerelő, *Imre* pedig rakodó. Csak én lettem vasutas.

Szünetet tart aztán folytatja:

— Mostanában, hogy egyszer-kétszer gyengélkedtem, azt mondta az orvos: *süllyesszem magam pihenőbe, egy-egy időre táppénzes papírt, meg szanatóriumi beutalót nyomtak a kezembe.* Van egy ifjúkori barátom, aki martinász és ott a kemence mellett is mesternek szólítják. Mit ad az ég, mind a kettőnknek egyszerre hozta a postás a táppénzt, és én többet kaptam pár százassal, mint a martinász. Napra egyszerre lettünk táppénzesek és egyszerre tapossuk a munkáséveket, engem mégis jobban megbecsült a vasút. Amikor elment a postás, elballagtunk a söröző nkbe, ahol így szólt az én százhúsz kilós vasöntő komám. *„Ha a jövőt illetően süsünek becézne valaki, azt az illetőt magamra vállalom!"* Látja, mi kellett ehhez? Mindössze annyi, hogy egyszerre kapjuk kézhez a táppénzt.

Két szenvedélye van: *a zene és a madarak.* Tangóharmonikán és szájharmonikán játszik. A madarak közül a fecskék a kedvencei. Lakása bejárata fölött négy fecskefészek van.

— A fecske éppen olyan pontos, mint a vasutas. Akár hiszi, akár nem, én évek óta figyelem, hogy mikor jönnek és mikor mennek. Olyan a fecske menetrendje, hogy nyugodtan nyomtatni lehetne...

Németh Sándor

A VASÚTON RENDNEK KELL LENNI!

Konténer-őrhelyek Rákosrendezőn

Ellenállásba ütköznek néha a jobbító szándékkal tett intézkedések is

Szinte kihalt a nagy pályaudvar. Rákosrendezőn most csendes a hétfő. A szemerkélő esőben *Dobos Andrással*, az állomás vezető-mérnökével ballagunk a gurítódomb irányába. Itt-ott látni csak néhány kocsisort. Az összecsapódó ütközők robajához szokott vasutas fülnek bántó ez a csend. A hangszórók is némák. Rajtunk kívül csak az élelmet kereső varjak sétálnak békésen a sínek között...

— *Ritkán csendesek itt a nappalok. Tegnap is nehéz szolgálatunk volt. Hét vonatot irányítottak ide Ferencből. Mostanában gyakran előfordul ez* — jegyzi meg kíséröm.

Senki sem tudja, senki sem látta

Dobos András naponta nyolc-tíz kilométert gyalogol. Ellenőrzi az őrhelyeket, beír a naplókba, intézkedik. Szükség van erre, hiszen *a vasúton rendnek kell lenni.* Most ő vállalkozott arra, hogy — szokásos ellenőrző körútját megszakítva — elkísérjen az új őrhelyekre, amelyeket a napokban adtak át a váltókezelők-kocsirendezők, sarusok részére. *A Rákosrendező szégyenfoltjaiként emlegetett régi őrbódék, melegedők helyett készültek ezek. Összesen hatot telepítettek a „felső" forgalmi épület vágánycsoportjainak körzetébe.*

A gurítódomb alatt, az I-es vágánycsoport, középső váltókörzetében található az egyik tetszetős kivitelű, *konténer-őrhely.* Belépünk az alumínium burkolatú, hungarocellel szigetelt kis szolgálati helyiségbe. Alapterülete mindössze 3,7 négyzetméter. Arcul csap a meleg. A sarokban levő kályha ontja a forróságot. *Mészáros László* váltóállító-kocsirendező feláll az asztal mellől és helyet kínál. Hármunknak szűk a helyiség, inkább állva beszélgetünk.

— *Ezelőtt néhány hete még egy rossz fékbódé állt itt* — magyarázza. — *Az csak az eső ellen védett.* 1947-től dolgozom itt, Veresegyházán lakom. Feladatom öt váltó gondozása és a tolatási mozgásoknál a jelzések adása. Most nincs nagy forgalom, a dombról sem gurulnak a kocsik.

— Mi a véleménye erről az új helyiségről?

— *Kényelmes, a célnak megfelel. Nagy — buktatható ablakain át figyelemmel kísérhetjük a forgalmat, jól látjuk a váltókat. De nézze, valaki már megrepesztette a külső üveget. Senki sem tudja ki tette?* Ért engem itt más meglepetés is. Néhány nappal ezelőtt, amikor reggel átvettem a szolgálatot, ki akartam szedni a salakot a kályhából. Véső és egyéb szerszám kellett hozzá, amíg sikerült. *Legalább hat üres sörösüveget dobtak ugyanis a tűztérbe.* A szilléziai szén egy tömbbé olvasztotta a salakkal.

Az ajtó mellett szegre akasztva egy törött tükör lóg. Alatta konektorok, kapcsolók. Azok még épek. Kísérőm megmutatja a párszáz méterrel odébb álló — nemrég felújított — forgalmi épület mosdóit, WC-it. *Valamennyi ajtajáról hiányzik a kilincs és a zár. Leszerelték, elvitték.*

— *Pedig ez az épület nem elhagyatott területen van. Körülötte éjjel-nappal emberek dolgoznak. Hihetetlen, hogy ne látta volna valaki, amint a zárakat szerelik, a kilincset lopják. Természetesen senki sem tud semmiről* — kesereg *Dobos András.*

Ha zárva az ajtó — süket az ember

Az idegennek az a benyomása, mintha természetfeletti erők tréfálkoznának itt az anyaggal, berendezéssel, központi akarattal. Sokszor ellenállásba ütköznek a jobbító szándékkal tett intézkedések is. Iskolapéldája ennek az említett hat új szolgálati helyiség. Megtekintjük valamennyit. Van alkalmunk az összehasonlításra. Az újak mögött, néhány helyen még ott a régi, téglából, fából készült épület. Benyitunk az egyikbe. A kályhában ég a tűz, az olajtól feketéllő asztalon táskarádió szól. Mellette bőrtáska és védősisak. A kőpadló töredezett, a kis ablakok szürkék a portól. Bejön *Kollár István* váltókezelő.

— *Még nem költöztünk be az új szolgálati helyiségbe. Keskeny az nekünk. A régi asztal nem fér be* — jegyzi meg tétovázva.

Benézünk az új őrhelyre is. Ott hideg a kályha, elhagyatott mint egy erdészlak. Utunkat a vágányok között elszórt német briketten folytatjuk tovább. Persze *nem ritka itt a nyolcezer kalóriás szilléziai szén, vagy a koksz sem. Hihetetlen mennyiségű kincseket kínál itt a föld.* A D37-es és 38-as számú vágányok között szürkésfehéren csillog egy másik — a sarusok részére telepített — melegedő. *Még ez is lakatlan, de az itt dolgozó vasutasok már előrelátóan berendezték.* Egy személykocsiból kiszerelt hosszú bőrülést helyeztek a fal mellé — fekhelynek. Rajta egy sárga színű védősisak, a földön elszórt papírdarabok. Hideg van, a kályhában itt sem gyújtottak tüzet.

Az új melegedőtől nem messze, az irányvágányok között még ott a régi „kunyhó". Erős dobkályhájában izzik a koksz. A kis tákolmánynak ajtaja nincs. Csak két ember ülhet le benne, igaz, első osztályú kocsikból származó, párnázott ülésekre. *Kerepeszki János* sarus álldogál a kályha mellett.

— *Szép az az új bódé, csak egy kicsit messze van ide* — mondja. — *Aztán a hangszóró hangját se halljuk ott. Ha becsukjuk az ajtót, süket az ember. Egyébként korszerű.*

Füstölnek még a régi „kunyhók"

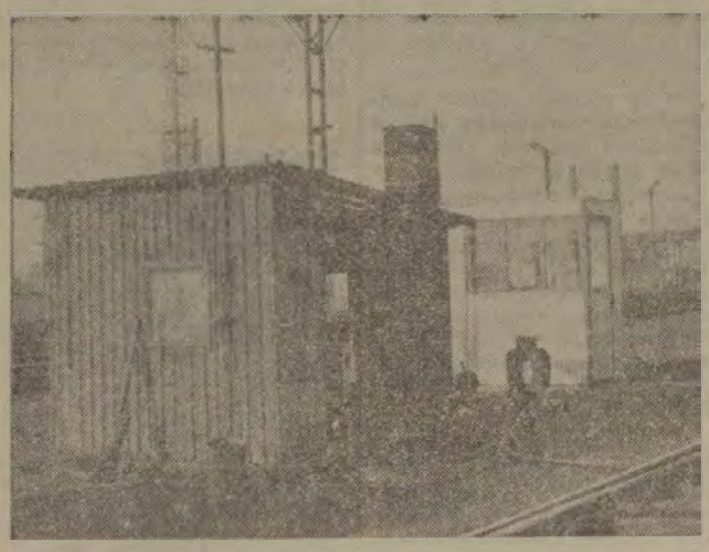
Dobos Andrással hallgatagon gyalogolunk tovább. Kis idő múlva magyarázatként megjegyzi:

— *Négy régi bódé van még a saruzóknak. A kocsirendezők rossz téglaépületeit is hamarosan lebontják és elviszik. Nagy előrelépés ez szociális szempontból, mégis akadnak okoskodók.*

Van aki munkavédelmi szempontból kifogásolja az egyik őrhely elhelyezését. Ha kinyitják az ajtaját — érvelnek — a dolgozó nem látja a guruló kocsit, könnyen elé léphet. Valószínűleg egy méterrel odébb telepítik majd az épületet. *Mások a tűzveszély miatt aggódnak.* A zárt térben levő szenes kályha — szerintük — a kéményen kipattanó szikrával okozhat tüzet. *Pedig füstölnek még a régi bódék. Azok több évtizeden át nem okoztak tüzet és az ürszelvényhez is közelebb voltak mint az újak. Mégsem aggódott senki:*

Az állomáson *Szalai László* szb-titkárral és *Molnár Béla* állomásfőnökkel beszélgetünk, kötetlenül, fesztelenül.

— *Az irányvágányok között nem maradhatnak a régi bódék. Két héten belül lebontjuk és elvisszük valamennyit* — jelenti ki határozottan az szb-titkár. — *Nem akarok jósolni, de utána szinte észrevétlenül visszakerülnek majd a régi tákolmányok.* A bontótelepről származó ócskavasakból, hulladékból ismét kunyhót, melegedőt készítenek. Senki sem tudja majd ki vitte oda, egyetlen vasutas sem vállalja, hogy látott valamit. A bontott kocsikból kiszerelik a kályhát, a személykocsikból az üléseket.



A régi valamivel tágasabb, az új szebb és korszerűbb (Óvári Árpád felvétele)

Nem olyan egyszerű őrhelyet telepíteni

A valóság gúnyos fintora ez. A jószándék is visszájára fordul.

— *Az új helyiségekben a berendezési tárgyakat majd szerszámkönyvben rögzítjük és a szolgálat átadásnál-átvételnél mindig aláíratjuk* — meditál az állomásfőnök. — *Sajnos, szükség van erre, mert a tapasztalatok szerint leszerelik a kilincseket, konektorokat. Az új ivóbögrék is eltűnnek, aztán kérnek helyette másikat.*

— Pedig nem voltak olcsók ezek a fémből készült konténer-őrhelyek — jegyzi meg *Cséplő Zoltán* állomásfőnök-helyettes. — *Darabja körülbelül 35 ezer forintba került.*

(Nem olcsó tehát a konténer-őrhely. Felvetődik a kérdés: *a MÁV nem tudna hasonlót készíteni?* Például a szak- és szerelőipari főnökség, amely elegendő vasúti megrendelés hiányában évek óta dolgozik idegen cégeknek is! **A szerk.**)

Egy ktsz készítette az igazgatóság megrendelésére. Az épületfenntartó főnökség 5-ös építésvezetősége telepítette, a Hámán Kató villamosműhely dolgozói pedig a villanyt szerelték be.

Nem olyan egyszerű tehát egy 2,5x1,5 méter alapterületű bódé telepítése. Előzetesen terveket kell készíteni, engedélyezni, adminisztrálni, jóváhagyni, a területet megszemlélni, aztán ha elkészült az őrhely, esetleg egy-két méterrel odébb tenni. Ördöngös hivatali kör ez. A vasúton rendnek kell lenni! A tapasztalatok szerint a saruzók egyszerűsítik a kanyargós szolgálati utakat. A vágányok között álló bódéikat senki sem tervezte, engedélyezte, iktatta — csak mindenki tudomásul vette...

— Öt év alatt húsz százalékkal csökkent Rákosrendezőn a létszám, a frekventált munkakörökben pedig negyvennel — mondja tárgyilagosan az szb-titkár, majd kis iróniával hozzáteszi: — Lehet, hogy csak akkor lesz nekünk elegendő munkaerőnk, ha az egész pályaudvar fölé egyszer majd tetőt építünk...

Kaszala Sándor

FELHÍVÁS

A Szakszervezetek Budapesti Tanácsa és a KISZ Budapesti Bizottsága a Szervezési és Vezetési Tudományos Társaság Fiatalok Bizottsága közreműködésével *Korszerű módszerek alkalmazása a hatékonyság növelése és az intenzív fejlődés érdekében* címmel vetélkedőt szervez fiatal értelmiségiek részére.

A vetélkedő célja:

A VI. ötéves terv megalapozásának és végrehajtásának a támogatása, a fiatalok alkotó kezdeményezésének a megismertetése. A vetélkedő során különös figyelmet fordítunk a fiatalok felkészültségére, a gyakorlatban alkalmazott módszerekre, a társadalmi — és tömegszervezeti munkák során megvalósítható feladatokra.

A vetélkedő az alábbi témakörökben kerül lebonyolításra:

1. Vállalati feladatok az intenzív fejlődés kibontakoztatása érdekében az intenzifikálást akadályozó, illetve zavaró tényezők és felszámolásuk lehetőségei.

2. A hatékonyság fogalma, mérése; a hatékonyság elemzési eljárások és módszerek alkalmazása, hatékonyságnövekedést célzó feladatok és megvalósulásuk.

3. Korszerű módszerek alkalmazása és hasznosítása a vállalatok gazdálkodásában, működésében; a korszerű módszerek bevezetésének feltételei és korlátai.

4. Vállalati szakterületek és szaktémák elemzése, értékelése különös figyelemmel az alábbiak fejlesztésére;

— *pénzügy, munkaügy;*
— *tervezés, ellenőrzés;*
— *szervezés, vezetés;.*
— *anyagi és műszaki ellátás;*
— *beruházás, fővállalkozás;*
— *kereskedelem, szolgáltatás;*
— *egészségügy.*

5. A vállalati és a vállalat szervezeti egységeiben folyó munka ésszerűsítése a gazdaságosság növelése, a jövedelmezőség emelése és a termelékenység fokozása érdekében.

6. A termelés és a termékszerkezet korszerűsítése.

7. A vállalati szervezeti és működési struktúra megváltoztatása, az irányítási és a végrehajtási folyamat átszervezése a céloknak való jobb megfelelés érdekében.

8. Az ésszerű takarékosság megvalósítása és kibontakoztatása.

A vetélkedő nyilvános: részt vehet rajta minden, a téma iránt érdeklődő budapesti fiatal.

A vetélkedő két részből áll:

a) 1980. március 31-ig a vetélkedőn részt venni kívánó fiatalnak 3 példányban be kell küldenie egy 8—10 oldalas anyagot a meghirdetett témakörökön belül. Ebben a dolgozatban összefoglalva és lényegretörően jelenjenek meg az alábbiak az általa választott témában:

— *a jelenlegi helyzet felmérése és elemzése;*

— *a korszerű módszer alkalmazásának lehetőségei;*

— *a változtatásra, javításra, illetve az alkalmazásra vonatkozó legfontosabb szempontok, elképzelések;*

— *a téma állásának értékelése, a következtetések levonása.*

A témavázlatokat az alábbi címre kérjük küldeni: SZBT Szervezési és Káderosztály, *1415 Budapest, Dózsa György út 84/b.*

A beérkezett pályamunkák zsűrizése alapján kerül meghatározásra a vetélkedőn résztvevők köre.

b) 1980. június 9—15. között kerül sor a vetélkedőre, amely többfordulós lesz.

Díjak:

I. helyezett külföldi út, II. helyezett 1000—1000 forint, III. helyezett 800—800 forint.

SZIN Operatív Bizottság

AZ OTP SAJTÓTÁJÉKOZTATÓJA

Tovább növekszik a betétállomány — több kölcsönt kaphat a lakosság

Dr. Szirmai Jenő, az Országos Takarékpénztár vezérigazgatója február 6-án, a Magyar Sajtó Házában tájékoztatta az újságírókat az OTP múlt évi eredményeiről és az idei tervekről. Részletesen ismertette a betétállomány alakulásának tapasztalatait, a széles körű hitelezési tevékenység, a lakossági pénzügyi szolgáltatások színvonalának emelésére tett erőfeszítések eredményeit és a mindezzel összefüggő további elképzeléseket.

136 milliárd a takarékban

Elmondotta, hogy a lakosság betétállománya *a múlt évben mintegy 11 milliárd forinttal növekedett, s december 31-én megközelítette a 136 milliárdot.* A júliusi áremelést és más körülményeket is figyelembe véve, ezt az eredményt megfelelőnek tarthatjuk. Az adatok ismeretében megállapíthatjuk, hogy a lakosság döntő többsége megfontolt pénzgazdálkodást folytat, megtakarítható pénzét összegyűjti, s felelősen gondol a jövőre.

A megtakarított összeg több mint 70 százalékát a kamatozó betétek adják. A nyereménybetétek állománya egy év alatt 1,3 milliárd forinttal, vagyis 7 százalékkal emelkedett. A gépkocsi-nyereménybetétekre 1979-ben 3980 autót sorsoltak ki. *Külön említést érdemel, hogy az ifjúsági takarékbetétek száma csaknem 30 ezerrel növekedett, s elérte a 415 ezret.* Ebben a betétformában immár 3,6 milliárd forintot kezel az OTP. A három év után 6 százalékkal kamatozó takarékjegyek népszerűsége is tovább növekszik. A múlt évi gyarapodás mértéke 25 százalék. Ami pedig a gépkocsi-befizetéseket illeti: *340 000 ilyen számlát vezet jelenleg a takarékpénztár.* Egy évvel korábban 570 000 előleg-befizetést tartottak nyilván. A két adat közti különbség arra vall, hogy az áremelés meg az 50 százalékos előlegezés következtében kialakul a valós kereslet.

A lakásépítés támogatása

A betétek jelentős hányadát hitelezésre fordítja az OTP. *Az összes lakás mintegy 90 százalékának elkészítésében közreműködik a takarékpénztár.* Tavaly 88 300 lakás készült el; ebből 34 200 az állami, 54 100 pedig a magánerős. Az OTP a kormányzat rendelkezéseinek figyelembevételével és az adott lehetőségek kihasználásával minden jogos lakásépítési és vásárlási igényt ki tudott elégíteni. *Erre a célra tavaly 14,5 milliárd forint hosszú lejáratú hitelt folyósított.* Ennek, az érdekeltek saját erejét kiegészítő számottevő összegnek a felhasználásával elkészült csaknem 29 000 családi ház, mintegy 6000 magánszervezésű társasház, illetve lehetővé vált közel 23 000 új lakás megvétele, továbbá 3000 visszavásárolt lakás újraértékesítése.

Saját beruházásban 13 300 lakást épített az OTP a múlt évben, s ezek közül 8500-at munkáltatói támogatással vásároltak meg a dolgozók. Az állam — a takarékpénztár útján — több formában, visszatérítendő támogatásban részesíti a társasházak építőit, vásárlóit. A tanácsi értékesítésű lakásokat jelentős ártámogatással adják át tulajdonosaiknak. *Ennek a támogatásnak az összege tavaly meghaladta az 1 milliárd forintot.* A népesedéspolitikai célokat szolgáló szociálpolitikai kedvezmény múlt évi összege 1,6 milliárd forint volt. Tavaly 8200 családi otthon készült el a munkáslakás-akció keretében.

Jól kezdődött az év

Megtudtuk a sajtóértekezleten, hogy a vállalatok a múlt évben 2 milliárd forint kamatmentes kölcsönnel segítették dolgozóik lakásgondjainak megoldását. Ami pedig a hitelezést illeti, a takarékpénztár az építőanyagok árának emelkedése miatt, az érdekeltek anyagi terheinek mérséklése céljából a korábbinál 40 000 forinttal nagyobb összegű kölcsönt nyújt a családi házak építőinek.

Jelentős számú és nagy összegű fogyasztási és termelési kölcsönt nyújtott és nyújt a takarékpénztár a lakosságnak. Ezek közül a legszámottevőbbek *az áruvásárlási hitelek, amelyeket tavaly főként bútorok és háztartási cikkek beszerzésére vettek igénybe.* A mezőgazdasági termelési hitelekkel a pénzintézet a háztáji és kisegítő gazdaságok terméseredményeinek fokozásához, az állattenyésztés hozamainak növeléséhez nyújt segítséget. A termelők — az eddigi tapasztalatok szerint — ezeket a kölcsönöket leginkább gyümölcs- és szőlőtelepítésre, az állattenyésztés fejlesztésére, valamint kisgépek beszerzésére fordítják. *A múlt évben az OTP a takarékszövetkezetekkel együtt több mint 900 ezer esetben nyújtott áruvásárlási hitelt*, 730 ezer embernek adott személyi kölcsönt és csaknem 150 ezer kistermelőt segített mezőgazdasági hitellel. Ezek a tételek összességükben azt jelentik, hogy az év folyamán átlagban minden második család kapott valamilyen célra a felsorolt kölcsönök valamelyikéből.

Az idén is — várhatóan — minden jogos hiteligényt ki tud majd elégíteni a takarékpénztár. Erre a célra a tavalyinál is nagyobb összeg áll rendelkezésre.

A betétállomány 12 milliárdos növelésével számol az OTP. Az év első hónapjában 1,6 milliárd forintot helyezett el a takarékban a lakosság. A biztató kezdet után jó folytatásra számít a takarékpénztár.

Mit tartalmaz

Az egyetemes nyilatkozat a szakszervezeti jogokról

1978-ban Prágában megtartott IX. szakszervezeti világkongresszus a nemzetközi szakszervezeti mozgalom szempontjából rendkívül fontos dokumentumot fogadott el: *a szakszervezeti jogokról szóló egyetemes nyilatkozatot.*

Az egyetemes nyilatkozat több szempontból jelentős: először is kifejezi mindazokat a jogokat és garanciákat, amelyekkel valamennyi országban rendelkezniük kell a dolgozóknak, s amelyeket gyakran kemény harcok árán vívtak ki. *E nyilatkozatnak egyik fő célja tehát az, hogy egy dokumentumban fogja össze az általános érvényű szakszervezeti jogokat és azok érvényesülésének garanciáit.* A másik cél; olyan dokumentum álljon a dolgozók rendelkezésére, amely harcra ösztönöz.

A jogok és az ember

A munkásosztály akciói az országok többségében gyakran a nyilatkozatban megfogalmazott elveknek megfelelően szerveződnek anélkül, hogy ezek hivatalosan megfogalmazódnának. A második cél tehát az, hogy a dolgozók harcához világos formulákat, egyszerű elméletet és pontosan meghatározott célokat adjon. A nyilatkozatnak van egy harmadik célja is, amely nem kevésbé fontos. Az Egyesült Nemzetek Szövetségében 1948-ban írták alá az *Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozatát.* Ebben a nyilatkozatban azt kívánták rögzíteni, hogy melyek azok a szabadságjogok, amelyekkel minden embernek rendelkeznie kell.

A IX. szakszervezeti világkongresszus által elfogadott szakszervezeti jogok egyetemes nyilatkozatával folytatódott annak pontosítása, hogy a jogok egyetemes értékéből adódóan az embernek, aki képessége és ereje felhasználásával az anyagi és szellemi értékek létrehozója, milyen jogokkal kell rendelkeznie.

Ezek azok a főbb célok, amelyeket a nyilatkozat tartalmaz. *Természetesen a világban a dolgozók jogai és e jogok garanciái nem azonosak;* a kapitalista országokban például a kormányok, hogy biztosítsák a multinacionális vállalatok profitjainak növekedését, igyekeznek korlátozni a dolgozók jogait. Éppen ezért, ennek a nyilatkozatnak elő kell segítenie a dolgozók harca általános színvonalának fejlődését. Mi a jelentősége jogilag ennek a nyilatkozatnak? *Ha ezt „Harci" okmánynak tekintjük, akkor jogi okmány is.* A Szakszervezeti Világszövetség azt kívánja elérni, hogy az Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozatához hasonlóan ez is egyetemes nyilatkozattá váljék, és fokozatosan beépüljön ilyen vagy más formában a különböző országok törvényeibe, *s minden országban a dolgozók törvényes jogát képezze.* Ennek keresztülvitele hosszú harc lesz. Minden országos szervezetnek kötelessége, hogy hazájában önállóan állástfoglaljon, hogy a szakszervezetek jogairól szóló egyetemes nyilatkozat elvei a sajátosságok figyelembevételével ténylegesen érvényesüljenek.

Tudatos erőfeszítések

A nyilatkozat népszerűsítésére és a benne foglalt elvek megvitatására már eddig is óriási erőfeszítések történtek olyan egymástól nagyon is különböző országokban, mint például *Mexikó* és *Törökország.* A különböző szocialista országok parlamentjei szinte betű szerint átvették a nyilatkozat egyes tételeit. A nyugat-európai országokban ugyancsak voltak erőfeszítések, például *Franciaországban, Portugáliában.*

Más országokban is megindult egy pozitív folyamat: előadásokon és konferenciákon teremtik meg a lehetőségét annak, hogy megvitassák az emberi szabadságjogokról folyó viták keretei között a Szakszervezeti Jogok Egyetemes Nyilakozatát.

A magyar országgyűlés jogi, igazgatási és igazságügyi, valamint külügyi bizottsága az elmúlt év novemberében nyilatkozatban üdvözölte az SZVSZ IX. kongresszusán elfogadott dokumentumot, mert úgy értékelte, hogy *„a Helsinkiben aláírt záróokmány szellemében fogant, és egybeesik a Magyar Népköztársaság belpolitikai és nemzetközi törekvéseivel".* Megállapítása szerint a Szakszervezeti Jogok Egyetemes Nyilatkozata kifejezi a szervezett magyar dolgozók érdekeit, és összhangban van a fejlett szocialista társadalmat építő egész magyar nép érdekeivel és törekvéseivel.

Az SZVSZ Jogi Bizottságának munkacsoportja javasolta a Titkárságnak, hogy tegye ünnepélyesebbé a nyilatkozatot és hangsúlyozza elveinek térhódítását. Az első javaslat már a megvalósítás szakaszában van: *tervbe vették, hogy New Delhiben szemináriumot tartanak, amelynek feladata a szakszervezeti jogokra vonatkozó egyetemes nyilatkozat további finomítása, terjesztése és alkalmazása Ázsiában.*

Szakszervezeti jogász-szeminárium

Ismeretes, hogy számos ázsiai politikai rendszer üldözi a szakszervezeti aktivistákat és a szervezett dolgozókat. Kétségtelen, hogy ez a nyilatkozat nagy segítség lesz ezen országok szakszervezeteinek harcához és éppen ebből adódik a jelentősége. Másrészt, *1980 márciusában Helsinkiben tartják meg az európai szakszervezeti jogászok szemináriumát,* amely többek között a Szakszervezeti Jogok Egyetemes Nyilatkozatának elmélyítésén fog munkálkodni. Az SZVSZ Jogi Bizottsága javasolta, hogy az 1980—81-es év legyen a *„Szakszervezeti Jogok Nemzetközi Éve"* annak érdekében, hogy az SZVSZ segítségével minden országban meggyorsuljon és fokozódjon a nyilatkozat elveinek behatolása, elmélyülése, megértése. Ugyancsak a tervek között szerepel egy nemzetközi jogászkonferencia megszervezése 1981 februárjában. Erre a konferenciára meghívják a világ összes demokratikus és haladó szervezetét, többek között a Demokratikus Jogászok Nemzetközi Szövetségét. E nemzetközi találkozó egyik céljaként szerepel egy felhívás kibocsátása a világ valamennyi jogászához, hogy tegyék magukévá az egyetemes nyilatkozatot, és igyekezzenek kormányukra hatni a benne foglalt alapelveknek az ország törvényeiben való érvényesítése, a szakszervezeti aktivisták elleni elnyomó intézkedések megszüntetése és a dolgozók jogainak garantálása érdekében.

Óriási munkáról van szó

Döntés született arról, hogy személyes kapcsolatot kell felvenni a *Nemzetközi Munkaügyi Szervezet rendezésében a jövő év júniusában Genfben megtartandó Nemzetközi Munkaügyi Konferencia minden résztvevőjével,* és el kell juttatni mindenkihez az egyetemes nyilatkozat egy példányát az illető személy anyanyelvén. Így lesz ez majd az UNESCO-ban, a FAO-ban és az ENSZ valamennyi szakosított szervezetében és intézményeiben is, amelyekben az SZVSZ képviselteti magát. Óriási munkáról van tehát szó, amely természetesen az SZVSZ Jogi Bizottságának a feladata.

Hazánkban a szakszervezeteknek a *Munka Törvénykönyvében* részletesen szabályozott jogai alkotmányos elveken nyugszanak. A *Magyar Népköztársaság Alkotmánya* a szakszervezeteknek a szocialista társadalomban elfoglalt helyét és szerepét a következőképpen határozza meg: *„a szakszervezetek védik és erősítik a néphatalmat, védik és képviselik a dolgozók érdekeit."*

B. Z.

NAPIRENDEN

a szállítás időszerű problémái

Koszorús Ferenc főtitkár nyilatkozata a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet genfi üléséről

A munkavállalók plenáris ülésének részvevői

A *Nemzetközi Munkaügyi Szervezet* belső szállítási bizottsága január 14—25 között *Genfben* tartotta a 10. ülését, melyen 28 tagországból 161 küldött, 60 tanácsadó, 6 nemzetközi és 10 nem állami szervezet képviselője, összesen 251 küldött vett részt.

Mivel az ülés napirendjén ezúttal a vasúttal kapcsolatos kérdések szerepeltek, a nyolctagú magyar delegáció összetétele is közlekedési szakemberekből állt. A magyar kormány részéről *Klézl Róbert* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes és *dr. Sárvári László,* a KPM főosztályvezetője, a munkaadó megbízásából *dr. Rimóczi László,* a MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai szakosztály vezetője, a munkavállalók képviseletében pedig *Koszorús Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára, valamint szakértők utaztak Genfbe.

Az ülés munkájáról, a napirenden szereplő kérdésekről *Koszorús Ferenc* főtitkártól kértünk tájékoztatást.

— A Nemzetközi Munkaügyi Szervezetben az eddigi gyakorlatnak megfelelően, a szállítás időszerű problémáit ötévenként tűzték napirendre — mondotta a főtitkár. A mostani 10. ülésen a vasúti szállításban felmerülő szociális és egyéb, főként a munkával kapcsolatos problémákat vizsgáltuk. *Ezen belül napirenden szerepelt a vasutasok szakképzettségének és továbbképzésének helyzete, az ezzel kapcsolatos feladatok, a munkafeltételek a vasúti közlekedésben, a vasutasok élet- és munkakörülményei.*

A magyar küldöttség az ülés valamennyi bizottságának munkájában részt vett. *Klézl Róbert* miniszterhelyettes és *Koszorús Ferenc* főtitkár fel is szólalt a plenáris ülésen. Miről beszéltek a különböző országok képviselői?

— A plenáris ülésen 42 felszólalás hangzott el. Valamennyi felszólaló értékes információkkal járult hozzá a napirenden szereplő kérdésekhez. Jómagam *a magyar vasutasok képzéséről és a továbbképzés rendszeréről, továbbá az élet- és munkakörülmények alakulásáról tájékoztattam az ülés résztvevőit.* Elmondottam többek között, hogy Magyarországon törvény kötelezi a vállalatok vezetőit, a MÁV vezérigazgatóját is, hogy a vasút minden évben készítse el szociális tervét, s a végrehajtásáról szakszervezetünk elnökségének és a bizalmi küldöttek együttes ülésén kell beszámolnia. Néhány javaslatunk a határozatba és az állásfoglalásba is belekerül.

A küldöttek felszólalásai alapján rendkívül sok hasznos anyag gyűlt össze. A vitában például nagy hangsúlyt kapott a munkavédelem. *Sokan beszéltek a közúti szállítás és az energiaválság problémáiról. Néhány speciális javaslat is elhangzott.* Többen is javasolták, hogy a belföldi szállítási bizottság gyakrabban ülésezzen. Általános egyetértés alakult ki abban is, hogy a jövőben fontos lenne annak biztosítására, hogy a hivatal a tagállamokból, a hármas tagozódásnak megfelelően, folyamatosan kapjon információt a napirenden szereplő témákról. A hivatal képviselői is kifejezésre juttatták: *támogatnak minden olyan kezdeményezést, ami a tagországoktól ered.* Egyébként a vitát, mindvégig magasfokú szakmai ismeret, jó együttműködési készség, gondolatgazdagság jellemezte.

— A magyar küldöttség a tíz nap alatt milyen benyomásokat szerzett Genfben?

— *Az ülés mindenki számára hasznos és tanulságos volt. Hiszen hozzájárult a vasutasok és a közlekedés más ágazataiban dolgozók gondjainak feltárásához. Ugyanakkor a lehetőségek és a korlátok figyelembevételével útmutatást adott a problémák megoldására. Bebizonyosodott az is, hogy megvan a reális lehetőség a különböző nemzetközi szövetségek gyümölcsöző együttműködésére.*

V. F.

MIT NYÚJT TAGJAINAK

a Vasutas Biztosító Egyesület?

A *Vasutas Biztosító Egyesület* 1876-ban alakult. Az alapítók már az első alapszabályban megfogalmazták az egyesület célkitűzését: *„Az egyletnek tagjait minden hivatalos teendőkből származott szerencsétlenségi és betegségi esetekben, vagy pedig olyan esetben, ahol saját állásukat vagy illetményüket károsítva látnák, tanáccsal, tettel és minden törvényes eszközzel segélyezi."*

— Az első alapszabályban lefektetett elvekhez az egyesület azóta is hű maradt és mindenkor elsőrendű célként tartotta szem előtt a tagok minél szélesebb körű segélyezését, támogatását — mondotta *Molnár László,* az egyesület ügyvezető elnöke, akitől az egyesület működéséről kértünk tájékoztatást.

— A Vasutas Biztosító Egyesület 203 tagot számlált a megalakuláskor, ma 162 697 tagunk van. A taglétszám évről évre történő emelkedése, bevételeink növekedése lehetővé tette, hogy ne csak halál és baleset esetén nyújtsunk támogatást, hanem mind nagyobb körben bővítsük azoknak a szociális szolgáltatásoknak a számát, amelyeket tagjaink még életükben élvezhetnek. *Ma már 15-féle szociális juttatásban részesítjük az arra rászorulókat.* A biztosítási jellegű temetési és baleseti segélyeken felül a múlt évben különböző szolgáltatások címén *12 millió forintot juttattunk vissza a tagoknak.*

A szociális segélyezés legmagasabb összegét a nyugdíjazási segély teszi ki. *1979-ben 4 millió forintot juttattunk nyugalomba vonult tagjainknak.* A betegségi segély összege közel 2 millió forint volt. Ezt követi a beiskolázási segély, amely az általános, vagy középiskolában tanuló gyermekek után jár a tagoknak. Ezen a címen 1 millió 300 ezer forintot folyósítottunk. Ezeken felül gyermekszületési, gyermektemetési, gyermeknevelési, kórházi, műtéti, házassági és rendkívüli segélyek illetik meg a tagokat.

Külön kell szólni az idős tagok ingyenes üdültetéséről. Ezt a kedvezményt három ízben vehetik igénybe tagjaink. Azok, akik nem veszik igénybe az ingyenes üdültetést, készpénzmegváltásban részesülnek.

Nem esett még szó a Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesületével közösen, Budapesten, a VI., Színyei Merse u. 4. sz. alatt épített és fenntartott vendégszobaházról. A 222 férőhelyes épületet az elmúlt évben 32 100-an vették igénybe. Nagy segítséget jelent ez a közös létesítmény azoknak a vidéki tagoknak, akik nehezen juthatnának szálláshoz Budapesten.

A múlt év őszén nyílt meg az egyesület *108 személyes hévízi üdülője.* A 46 millió forint költséggel létesített gyógyüdülőben minden szobához fürdőszoba tartozik és gondoskodtak orvosi rendelőről is. Ez az üdülő évente 2800 tagnak nyújt a kellemes pihenésen kívül egészségük helyreállításához hathatós segítséget. Akik pedig a magaslati üdülést részesítik előnyben, *azok Mátraházára nyerhetnek beutalást, ahol évente 1300-an pihenhetnek.*

— A szociális szolgáltatások a tagdíjfizetés összegétől függetlenül egyformán illetik meg minden tagunkat. Egyenlő elbánásban részesülnek azok az idős tagok — akik ma is csupán 4—5 forint havi tagdíjat fizetnek — azokkal, akiket már magasabb tagdíjfizetési kötelezettség terhel. Mindenkor szem előtt tartjuk, hogy szolgáltatásaink elsősorban a vasutas dolgozók igényeit vannak hivatva kielégíteni. Ezért egyesületünk is szoros kapcsolatot tart fenn a Vasutasok Szakszervezetével. Az üdülőinkbe szóló beutalójegyek egy részét térítés ellenében a szakszervezet rendelkezésére bocsátottuk, azzal a céllal, hogy minél több vasutas dolgozó részesülhessen a kedvezményes üdülésben — fejezte be ismertetését *Molnár László* ügyvezető elnök.

Egyesületi aranyjelvény a KTE-ben végzett munkáért

A Közlekedéstudományi Egyesület évzáró közgyűlésén, Budapesten, a Technika Házában nyújtották át *Horváth László* mérnök-főtanácsosnak az *egyesületi arany jelvényt.*

Horváth László, a KTE soproni közlekedési, forgalomszabályozási és biztonsági szakcsoport vezetője elmondotta, hogy ez a kitüntetés az egész csoport munkájának az elismerése. A csoport öt éve alakult, a területi KTE elnöke hozta létre, hogy a városi közlekedéspolitikai munkát segítse, a városon belül a soproni közlekedési feladatokat koordinálja, elemezze és javaslatot tegyen a tömegközlekedés biztonságos lebonyolítására.

A szakcsoportoan 34-en tevékenykednek — különböző szakterületeken dolgoznak —, jelentősen hozzájárulnak a közlekedési hatóságok munkájához.

Az öt év alatt 15 munkabizottsági zárójelentést dolgoztak ki. A város közlekedéstechnikai szervezetében és közlekedésének fejlesztésében — tervjavaslatokkal — *12 témakörben foglaltak állást.* Ankétok szervezése mellett vendégelőadásokat is tartottak az ország több szakcsoportjánál. Megszervezték és lebonyolították a IV. Országos Közlekedésjogi Konferenciát. A munkabizottság a kidolgozott témákon kívül, azok megvalósításában is részt vesz. Céljuk nem a tudományos kutatás, hanem az új tudományos ismeretek gyakorlatban való alkalmazása a vasúti és közúti közlekedés biztonságosabb és gazdaságosabb lebonyolítása érdekében.

Az 1980. évi tervben szerepel a vasúti balesetek elemző vizsgálata, majd javaslatot készítenek a soproni műszaki gépjárművizsgáló-állomás műszeres vizsgálatának kialakítására.

Kovács Anikó

Nemzetközi nyelv és természetjárás

1980 tavaszán ifjúsági eszperantista természetjáró kör alakul Budapesten (Budapesta Naturamika Rondo de Junularaj Esperantistoj). a Magyar Eszperantó Szövetség Ifjúsági Bizottságának kebelében.

Túráinkra azonban nemcsak eszperantistákat várunk, hanem minden természetkedvelő fiatalt, aki érdeklődik a világ soknyelvűsége iránt.

Az alábbiakban ismertetjük az 1980. évi tavaszi túraterveket. A túrák „nyíltak", azaz előzetes jelentkezés nélkül is részt lehet venni rajtuk. Minden gyülekezéskor kis *„Esperanto"* felirat fog útbaigazítást adni.

1. túra: 1980. március 23. vasárnap. Útirány: Vértes-hegység (Vitány-vár romjai). Gyülekezés: reggel háromnegyed nyolckor az Etele téren, *a Kelenföldi pályaudvar főbejárata előtt.* Hétvégi menettérti jegy váltandó *Szár—Szárliget* állomásig (24,60 forint).

2. túra: 1980. április 13. vasárnap. Útirány: Pilis-hegység (Vadállókövek, Prédikálószék). Gyülekezés: *7.40-kor a Nyugati pályaudvar pénztártermében.* Dömösi átkelés megállóhelyig váltandó jegy, csak odafelé (16 forint). A 8.05-kor Szobra induló vonattal utazunk. (Visszautazás HÉV-vel.)

3. túra: 1980. május 11. vasárnap. Útirány: Börzsöny (Törökmező, Hegyes-tetői kilátó, Zebegény). Törökmezőn részt veszünk a Nemzetközi Zamenhof Béketúra harmadik napján rendezendő ünnepségen. Gyülekezés: *reggel hét órakor a Nyugati pályaudvar pénztártermében.* A 7.30-kor Szobra induló vonattal utazunk.

JANUÁR ELSEJÉVEL INDULT

Új tömegsportmozgalom a munkahelyi olimpia

„A gazdasági, társadalmi fejlődés, az életszínvonal emelkedése hazánkban jelentős változásokat idézett elő az életmódban. A javuló munka- és életkörülmények könnyebbé teszik napjainkat, ugyanakkor megteremtik a kényelmesebb, kevesebb mozgással járó életformát. A fizikai felkészítésben, az egészség megőrzésében, a szabadidő hasznos eltöltésében a testnevelés és a sport fontos szerepet játszik."

Ezzel a nagyon időszerű megállapítással kezdődött az MSZMP Politikai Bizottságának 1979. március 27-i ülése, amelyen megtárgyalták a sportmozgalom helyzetéről szóló jelentést, majd meghatározták a következő időszak legfontosabb tennivalóit.

Egységes keretben

A Politikai Bizottság határozatát követően a SZOT elnöksége — széles körű vita és elemzés után — határozatot hozott *az 1980. január 1-vel induló munkahelyi olimpia tömegsportmozgalom bevezetésére.*

A munkahelyi olimpia feladata, hogy valamennyi munkahelyen, településeken, városokban, kerületekben *lehetővé tegye a lakosság minél nagyobb tömegei számára a rendszeres testedzést, a folyamatos sportolást.* Célja továbbá az is, hogy egységes keretbe foglalja a versenyszerű, a vetélkedő jellegű testedzést, és teljesíthetővé tegye az *„Edzett ifjúságért"* mozgalom követelményeit.

A munkahelyi olimpia négyéves ciklust ölel fel. A hetenként legalább egyszeri sportolási lehetőségeken kívül ünnepélyesebb külsőségek között, olimpiai napok is rendezhetők. Az olimpiák évében az ágazati szakszervezetek megyei, területi, az olimpiák közötti páros években — OSN éve — az állami sportszervek megyei, az olimpiák közötti páratlan években nagyvállalati, trószti olimpiai napok rendezésére kerülhet sor. *A munkahelyi olimpiai mozgalom kiterjesztése és megszilárdítása főleg a társadalmi és tömegszervezetek feladata.*

Alapvető bázis a munkahely

Az új tömegsportmozgalom elveiben, felépítésében megmarad mindaz, ami eddig is jó volt, és ami a további fejlődést lehetővé teszi. *Formáiban, módszereiben, szabályaiban azonban olyan változtatásokra volt szükség, amelyek erősítik a társadalmi összefogást, lehetőséget nyújtanak a tömegek aktívabb bevonására.* A tömegsportmozgalom alapvető bázisa a munkahely, ezért a lehetőségek bővítése, az új formák bevezetése itt célszerű. Ezt — a helyi lehetőségektől függően — három formában lehet megoldani:

a) Önálló munkahelyi program,

b) részben önálló, részben városi, kerületi, településhelyi program,

c) teljes egészében városi, kerületi, településhelyi program keretében.

Ezek a vasutas tömegsport legszélesebb bázisát jelentő alapfokú munkahelyi versenyformák lehetővé teszik valamennyi szolgálati hely bekapcsolódását a tömegsportba.

A SZOT elnökségének határozata lehetővé teszi, hogy a négyéves olimpiai cikluson belül — váltakozó szervezésben — olimpiai nap rendezése is lehetővé váljék.

Az olimpiai játékok évében a kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály koordinálásával a területi bizottságok a saját területükön rendezik a területi olimpiai napot. *Ennek helyszínét mindig úgy kell megválasztani, hogy az a lehető legkevesebb utazással elérhető legyen, és az események vasutas létesítményekben történjenek.* A területi olimpiai nap műsorában csak azok a sportágak szerepeltethetők, amelyek egész évben rendszeresek, és a területhez tartozó szolgálati helyek dolgozói 50 százalékban művelik. Az olimpiai napokon olyan játékos vetélkedőket, ügyességi számokat kell beiktatni, amelyre bárki a helyszínen benevezhet. A területi bizottság saját hatáskörében, az adott sportág népszerűsége, versenyrendszere, időigényessége stb. alapján dönti el a résztvevők számát.

Összhangban a helyi szervekkel

Az *országos sportnapok* évében — az olimpiák közötti páros év — megyei olimpiai napok rendezésére kerül sor, a megyei testnevelési és sporthivatalok rendezésében. Ezeken a vasutasközösségek különböző sportágakban, a területi bizottságok ajánlása alapján, a sporthivatal meghívásával vesznek részt.

Az olimpiák közötti páratlan években a kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály koordinálásával *a járműjavító üzemek rendezik olimpiai napjukat.* Az olimpiai nap rendezvényeire csak az a járműjavító kaphat meghívást, amely az éves eseménynaptárban tervezett programokat megvalósította.

Ugyancsak az olimpiák közötti páratlan években rendezhetik olimpiai napjukat a területi bizottságok koordinálásával *a nagyobb vasúti csomópontok, illetve üzemfőnökségek.* A csomóponti, üzemfőnökségi olimpiai napok programját, a sportágak számát, a részvevők körét a területi bizottságok határozzák meg.

A munkahelyi olimpiai mozgalom csak akkor lesz eredményes, ha a végrehajtásért felelős helyi szervezetek a gyakorlati megvalósítás során a legnagyobb összhangban dolgoznak.

A három bajnok: Molnár Sándor, Hering István, Nagy Tibor

Egyéniben három bajnokság

Gyöngyösi sikerek a légfegyveres bajnokságon

Az MHSZ január 25-e és 27-e között *Szolnokon*, a tiszaligeti sportcsarnokban rendezte, 40 klub részvételével, a téli légfegyveres országos bajnokságot. A versenyen eredményesen szerepeltek — három egyéni országos bajnoki címet szereztek — a gyöngyösi kitérőgyárió üzem sportlövői.

A zárt irányzékú légpuska 40 lövéses serdülő fiú kategóriában *Molnár Sándor;* az ifjúsági II. fiú kategóriában *Nagy Tibor;* a felnőtt férfi kategóriában pedig *Hering István* lett országos bajnok.

Csapatversenyben a felnőtt férfi légpuskás csapat: *Hering, Megyeri, Misi, Szabó* ezüstérmet szerzett. (Képünkön a három bajnok: *Hering István, Nagy Tibor és Molnár Sándor.*)

MHSZ-közgyűlés

Közgyűlést tartott február 2-án az MHSZ Rákosrendező pályaudvaron levő tartalékos klubja. *Mészáros Mihály*, a klub titkára ismertette az elmúlt évi eredményeket és a legfontosabb teendőket.

A jó szervezés és propaganda hatására a klub létszáma tavaly a duplájára emelkedett. *A pályaudvar szocialista brigádjainak zöme tagja a klubnak és nagy aktivitással vesz részt programjaiban.* Az MHSZ munkája az elmúlt évben sokat fejlődött, gazdagodott. Sajnos, a programok lebonyolításának feltételei még kifogásolhatók, de a XIV. kerületi MHSZ és a csomópont gazdasági, társadalmi vezetőinek segítségével a gondokat hamarosan orvosolják.

Előadás a magyar labdarúgásról

„Sokszemközt a magyar labdarúgásról" címmel érdekes előadást tartott január 16-án *Siklósi Ernő*, a Borsod megyei labdarúgó-szövetség edzőbizottságának az elnöke Miskolcon, a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában. Az előadás után bemutatták A labdarúgás csillagai című filmet.

Aki vasutas akar lenni

Felvétel a Kvassay Ipari Szakközépiskolába

A budapesti *Kvassay Jenő Ipari Szakközépiskola* út, híd- és vasútépítési szakra — a közlekedésépítés és tervezés iránt érdeklődő, általános iskolát most végző lányok és fiúk részére — felvételt hirdet.

A vasutas szülők gyermekeit, illetve a vasút iránt érdeklődőket elsősorban az iskola vasútépítési és pályafenntartási szakára várják. *Ott elsősorban a pályafenntartási, építési, hídépítési és épületfenntartási, építési, hídépítési és épületfenntartási főnökségek, valamint tervező intézetek részére képeznek középszintű vezetőket.*

Az érettségi után munkába állók egyéves levelező tanfolyam, illetve a MÁV tisztképző bentlakásos tanfolyamának elvégzése után az iskolában a II. szakcsoportba való besorolásra jogosító *technikus minősítő vizsgát tehetnek.*

A hallgatók hetenként egy napot, a tanév végén négy hetet szakmai gyakorlaton töltenek. *Ott megismerkedhetnek a kőműves, az ács, a tetőfedő, a burkoló, a festő és mázoló, továbbá a vasúti alsó felépítményi munkákkal, valamint geodéziai mérésekkel, kitűzésekkel.* A négy év alatt az általános műveltségen kívül széles körű szakmai jártasságot szereznek a tanulók. A vidékiek részére kollégiumi elhelyezést biztosítanak.

Az igazgatóságok ösztöndíjjal, a nem vasutas szülők gyermekei részére a MÁV-dolgozókat megillető utazási kedvezménnyel segítik a fiatalokat.

A megfelelő tanulmányi eredményű, orvosilag is alkalmas tanulók *március 20-ig* — az általános iskolában kitöltött lappal — jelentkezhetnek. A jelentkezési lapot a következő címre kell küldeni: *Kvassay Jenő Ipari Szakközépiskola, Vasútépítési és Pályafenntartási Ágazat, Budapest VI., Rippl-Rónai út 26. 1068.*

Az iskola levelező tagozatára júniusig várják a felnőtt dolgozók jelentkezését. A felvétellel kapcsolatban a 44-12-es telefonszámon adnak bővebb felvilágosítást.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229-872,
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1064 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
80—716. Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

HÍREK

— **Találkozó.** Először rendezett nyugdíjastalálkozót — január 29-én — a tapolcai pályafenntartási főnökség. A megjelent, több mint harminc egykori vonalkezelő, pályagondozó, pályamunkás között ott volt a 80 éves Kölcsei Ferenc és a 78 esztendős Péter János is. A nyugdíjasokat Varga József, a főnökség vezetője tájékoztatta eddigi eredményeikről, terveikről.

— **Önkéntes tűzoltók.** Szerencs állomás önkéntes tűzoltó testülete január 22-én ünnepi taggyűlést tartott, amelyen Muhi András tűzoltó parancsnok értékelte az elmúlt évi munkát. A vasutas önkéntes tűzoltók tavaly eredményesen szerepeltek a járási tűzoltóversenyen. Az ünnepségen hét önkéntest pénzjutalomban részesítettek.

— **Előadás.** Nagykanizsán, a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában a közelmúltban a zalai fehér hímzésekről tartott előadást dr. Kerecsényi Edit, a nagykanizsai Thúry György Múzeum igazgatója. Az előadás során eredeti hímzéseket és diaképeket is bemutatott.

— **Nyugdíjban.** Három évtizedes vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult Gyócsi József, Harkányfürdő állomás váltókezelője. Az állomás gazdasági, társadalmi vezetői és a munkatársak bensőséges ünnepségen mondtak köszönetet példamutató munkájáért, majd ajándékkal kedveskedtek neki.

— **Taggyűlés.** A hatvani csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja taggyűlést tartott a Liszt Ferenc Művelődési Házban. Tellér Sándor, a csoport elnöke számolt be az elmúlt fél évben végzett munkáról és az idei feladatokról.

— **Munkasiker.** A záhonyi átrakókörzet KISZ-fiataljai és a Csapon dolgozó szovjet komszomolisták között több éve tartó munkaverseny folyik. A napokban értékelték az elmúlt évi verseny eredményét. A vándorzászlót a záhonyi KISZ-bizottság nyerte.

— **Társadalmi munka.** Harkányfürdő állomás Bebrits Lajos szocialista brigádja az elmúlt évben 111 óra társadalmi munkát végzett. Többek között járdát építettek, takarítottak. Teherkocsimosásra alkalmas berendezést is készítettek. Ennek segítségével minden kocsit tisztán adhatnak át a szállítóknak.

— **Véradás.** A hatvani csomóponton a közelmúltban rendezték az év első térítésmentes véradó napját. Százegyvenen összesen 50 liter vért adtak.

— **Pályaépítés.** A soproni pályafenntartási főnökség 5-ös főpályamesteri szakaszának dolgozói a XII. pártkongresszus tiszteletére vállalták, hogy ha az időjárás engedi, télen is építenek pályát. Decemberben sikeresen befejezték a Nagycenk—Magyarfalva közötti 4,2 kilométeres vonal korszerűsítését.

— **A február 5-én, 80 esztendős korában elhunyt Góliáth Ferenc temetése — aki a vasutas-szakszervezet központi vezetősége mellett működő nyugdíjas-szakbizottság tagja volt — február 26-án lesz a rákoskeresztúri temetőben.**

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és olvasóink figyelmébe ajánljuk a következőket:

4. számból: 22/1979. (XII. 28.) MüM a másodállás, mellékfoglalkozás és munkavégzésre irányuló egyéb jogviszony keretében történő foglalkoztatásról szóló 1/1976. (I. 31.) MüM számú rendelet módosításáról.

1/1980. (I. 7.) MüM egyes dolgozók alapbérének megállapításáról szóló jogszabályok módosításáról.

5. számból: 115114/1979. Végrehajtási utasítás a MÁV Kollektív Szerződés 7. sz. mellékletét képező dolgozók lakásépítésének támogatásáról szóló szabályzat (3) módosítása.

100257/1980. Pályázati hirdetmény a békéscsabai, a bodrogolaszi, a kőszegi, a répceszentgyörgyi és a szegedi MÁV-nevelőotthonokba történő gyermekfelvételre az 1980—81 tanévre.

6. számból: 2/1980. (I. 7.) MüM az 1980. évi munkaszüneti napok körüli munkarendről.

114012/1979. Egyenruha-ellátásban részesülő dolgozók nyugdíjjáruléka-alapja eszmei összegének módosítása.

Lakáscsere

Elcserélném Budapest XI. Kelenföldi úton lévő két szoba összkomfortos, loggiás, telefonos, gázfűtéses IV. emeleti, lift nélküli MÁV-bérlakásomat, 1,5 szobás, liftes, vagy I. emeleti tanácsi lakással. XI. kerületi előnyben. Érdeklődni telefonon az esti órákban: 663—842.

Elcserélném budapesti, 90 négyzetméteres, 3 és fél szobás, nagyméretű, komfortos lakásomat két kisebbre, vasutas dolgozóval, lehet nyugdíjas is. Érdeklődni telefonon, este: 291—756, munkaidőben: 420—544, 222—372, Reményi Csabáné.

Elcserélném budapesti, VII. kerületben levő szoba, konyha, WC és éléskamra tanácsi főbérleti lakásomat hasonlóra Cegléd-ben vagy Nagykanizsán. Sürgős. Érdeklődni levélben: Budapest, Peterdy u. 30. 1071. Hutka Józsefnénál.

Elcserélném budapesti, 49 négyzetméter alapterületű összkomfortos, 2. emeleti, liftes, MÁV-vállalati bérlakásomat legalább 1+2 félszobás hasonlóra, vasutas dolgozóval, esetleg MÁV-nyugdíjassal. Minden megoldás (tanácsi bérlakás is) érdekel. Érdeklődni lehet munkanapokon 8.30—17.00 óra között a 24—28 üzemi és a 220—680/121 városi telefonszámon.

Elcserélném bajai, 110 négyzetméteres, háromszoba-hallos, személyzetis, loggiás, gázfűtéses, első emeleti MÁV-bérlakásomat (vonatkert mellett), budai 1,5 vagy 2 szobás lakásra. Érdeklődni lehet: Dr. Bucsányi László, Baja Lenin tér 7, 6500.

Vasutas dolgozók hozzátartozóit, ismerőseit várjuk FELVÉTELRE

a Szak- és Szerelőipari Főnökség létszámába

- épületlakatosokat
- fűtésszerelőket
- faipari szakmunkásokat
- betanított munkásokat
- segédmunkásokat

Telephely Budapesten, munkahelyek az ország különböző területein.

Jelentkezés személyesen vagy levélben: MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség Budapest, Kőér utca 3/d. 1103.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. MÁRCIUS 8.

Nagyok a követelmények

A MÁV 1980. évi áruszállítási terve 3 millió tonnával több a múlt évinél

A VASÚT ELŐTT ÁLLÓ FELADATOKAT VITATTÁK MEG AZ ÜZEMVITELI SZAKSZOLGÁLAT SZOCIALISTA BRIGÁDVEZETŐI

A MÁV Vezérigazgatóság és a vasutasszakszervezet február 22-én tanácskozásra hívta össze az üzemviteli szakszolgálatok szocialista brigádvezetőit. A MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében rendezett tanácskozáson megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Szemők Béla*, a vasutasszakszervezet titkára, *Balogh Pál*, az MSZMP KB munkatársa és *Nagy Károly*, a vasúti főosztály pártbizottságának titkára.

A tanácskozást Szűcs Zoltán nyitotta meg. Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy az üzemviteli szakszolgálat, a forgalom, a vontatás és a járműjavító üzemek szocialista brigádvezetői első ízben vesznek részt olyan közös tanácskozáson, ahol a vasút előtt álló feladatokat vitatják meg.

— Az elmúlt évi munkát már több fórumon is értékeltük és levontuk a megfelelő tanulságokat — mondotta —. Az áruszállításban — a területenként és időszakonként jelentkező akadályokat leszámítva — *az igényeket lényegében kielégítettük. Az is igaz, hogy jobb munkaszervezéssel, hatékonyabb végrehajtással szállíthattunk volna többet is.* A személyszállítás minőségét nem tudtuk a kívánt mértékben javítani. Mindez kedvezőtlenül hatott költséggazdálkodásunkra. Az állóeszköz kihasználásánál, a tartalékok feltárása révén valamit javult az eredmény, de további lehetőségek kínálkoznak, elsősorban a korszerű vonóerő és a kocsipark kihasználásának fokozására.

A vasút ez évi feladatai tovább növekszenek. Így remény van arra, hogy növeljük a bevételt eredményező teljesítményeket, csökkentsük az önköltséget. A mai tanácskozástól azt várjuk, hogy minél többen mondják el véleményüket, észrevételüket a munkáról.

A személyszállítás minősége politikai kérdés

A MÁV vezérigazgatójának megnyitója után *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes tartott tájékoztatót a vasút 1980. évi üzemviteli feladatairól.

— *A MÁV 1980. évi terve 137 millió tonna áru elszállítását irányozta elő* — kezdte beszédét. — *A feladat nagyságát mutatja, hogy a terv több, mint 3 millió tonnával haladja meg az előző év teljesítményét.* Az ötödik ötéves terv eddig eltelt időszakában az egyes évek között ilyen arányú növekedésre nem volt példa. Sokakban felvetődik, hogy miként lehetséges ez. Két dologra szeretnék utalni, amit a vasút vezetése szem előtt tartott. Az egyik az, hogy itt részben már meglevő igényekről van szó, melyek eddig nem a vasútnál jelentkeztek, hanm főként a közútnál. A közismert energiaválság következményeként várható azonban hogy egyes felek, illetve viszonylatok szállítási igényei vasúton gazdaságosabban lesznek kielégíthetők. Erre mi is ösztönözni kívánjuk fuvaroztatóinkat. Ez lényegében megfelel a közlekedéspolitikai koncepcióban foglaltaknak és ipari hasonlattal élve „termékszerkezet" átalakításnak tekinthető.

Szabó Béla vezérigazgató-helyettes beszédét mondja

A másik szempont már eddig is érvényesült. Arról van szó, hogy fokozzuk részvételünket a nemzetközi áruszállításban. Ezt indokolja, illetve lehetővé teszi hazánk földrajzi helyzete, másrészt a vasút devizaszerző tevékenységének növelése.

Az áruszállítási igények mennyiségi kielégítésén túlmenően egyre nagyobb jelentősége van a minőségnek és a gazdaságosságnak. *A minőség jelenti szolgáltatásaink színvonalát, a rendszerességet, a megbízhatóságot, a pontosságot, vagyis mindazt, aminek alapján a népgazdaság, illetve a közvélemény a vasút munkáját megítéli.*

Áruszállítási feladataink mellett szólni kell a személyszállításról, melynek ez évi tervszáma *290 millió utas elszállítása.* Annak ellenére, hogy itt mennyiségében nem növekvő, hanem várhatóan stagnáló feladatról van szó, minőség tekintetében azonban mind nagyobbak a követelmények. *Úgy gondolom itt az ideje, hogy a személyszállítás olyan szintre kerüljön, amit joggal vár el tőlünk az egész társadalom.* Nem véletlenül mondjuk és valljuk, hogy a személyszállítás politikai kérdés, hiszen a társadalom minden szférájához, szinte valamennyi emberhez közvetlenül kapcsolódik, munkáját, hangulatát alapvetően befolyásolja. Ha pedig politikai kérdés, akkor ez azt jelenti, hogy még nagyobb felelősséggel kell vele mindannyiunknak foglalkozni.

Elérendő célkitűzésünk a hivatásforgalom gyökeres megváltoztatása. *A menetrendszerűség alapkövetelmény a személyszállításban, ezért néhány perces késés felett sem szabad szemet hunyni.* A zsúfoltság enyhítése mellett nagy jelentőséggel bír az utaskiszolgálás színvonalának, kulturáltságának fokozása. *Az utasterek, a vonatok tisztasága, a világítás és a fűtés nem lehet csak kívánalom.* Ez a vasút jó hírnevét jelenti, vagy veszélyezteti a belföldi és nemzetközi forgalom egyaránt.

A munka eredményes elvégzéséhez milyen feltételek állnak rendelkezésre?

Elöljáróban hangsúlyozni kell, hogy a reális megítélés érdekében teljes mértékben csak a már meglevő adottságokkal számolhatunk. Ehhez kell még figyelembe venni az év folyamán belépő, kapacitás-befolyásoló tényezőket.

A pályafejlesztést illetően 333 vágánykilométer korszerűsítését és 540 csoport kitérő cseréjét terveztük. Ezek a fejlesztések elsősorban a forgalom döntő hányadát hordozó törzshálózati vonalakat érintik. A kevésbé terhelt vonalakon továbbra is az egyszerűsített felújítás módszerét alkalmazzuk. A második vágányépítés kismértékű lesz, ez évben mindössze a *Rákos—Újszász* vonal kétvágányúsítását fejezzük be.

Az energiagazdálkodási programmal összhangban tervszerűen folytatjuk a villamosítást, melynek keretében *az idén elkészül a Cegléd—Kiskunhalas, a Nyékládháza—Leninváros és a Kelenföld—Déli pályaudvar közötti vonalszakasz.* Mindez összesen mintegy 130 kilométert tesz ki.

Továbbra is fontos szempont a biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtése. Az idei fejlesztési program 147 vonalkilométer csak mozdonyvezetővel történő közlekedésre alkalmas vonal kiépítését,

(Folytatás a 3. oldalon.)

Az elnökség napirendjén

a MÁV szervezési koncepciója

A vasutas-szakszervezet elnöksége február 21-én ülést tartott. Az első napirendi pontban a MÁV 1980. évi szervezési koncepcióját tárgyalta meg a testület.

Az irányelveket magában foglaló előterjesztésből világosan kitűnik, hogy a MÁV vezetői a szervezetkorszerűsítést a vasútüzem hatékonysága növelésének, mint a leglényegesebb célkitűzésnek rendelik alá. Ennek megfelelően *az idén a szervezetfejlesztési program súlypontja az üzemviteli szervezet korszerűsítése, s ezzel párhuzamosan a járművekkel, valamint a helyhez kötött létesítményekkel foglalkozó szervezetek* (vállalati alrendszerek) korszerűsítése.

Az elnökség úgy ítélte meg, hogy az előterjesztés átgondolt, ezért — a vitában elhangzottakat is figyelembe véve — az állásfoglalással és a határozattervezettel együtt elfogadta.

Ezután a vasutas-szakszervezeti írásos agitációs- és propagandamunkának a helyzetét, a *Magyar Vasutas* és a *Bizalmi Tájékoztató* tartalmi, formai és terjesztési kérdéseinek tapasztalatait tartalmazó előterjesztést vitatta meg a testület. A vitában elhangzott észrevételeket és javaslatokat is figyelembe véve az elnökség megállapította, hogy az elmúlt években *az írásos agitációs- és propagandamunkában minőségileg is sikerült előbbre lépni.* Ennek ellenére a közép- és alapszervezeteknek a jövőben nagyobb gondot kell fordítani, elsősorban a Magyar Vasutas példányszámának növelésére, a terjesztés hiányosságainak felszámolására és egyéb, a szakszervezeti munkát segítő kiadványok hasznosítására.

Az elnökség az előterjesztést elfogadta.

Tavasz az otthonban

Havonta egy nap a gyerekekért

A miskolci vontatási főnökség fiatal villanymozdonyvezetői 1979 elején, *Salvador Allende* emlékére szocialista brigádot alakítottak. Első vállalásuk az volt, hogy a Bodrogolászi MÁV Nevelőotthont társadalmi munkában segítik. Elhatározásukat szerződésben is rögzítették.

A brigád tagjai havonta egy nap társadalmi munkát végeznek a nevelőotthonban. Nyáron segítenek a konyhakert és a gyümölcsös művelésében, ősszel pedig a betakarításban. Télen fát vágnak, bokrokat írtanak, havat lapátolnak. Karácsonyra ezer forintot gyűjtöttek, amelyből ajándékcsomagokat vásároltak a növendékeknek. Az idén tavasszal facsemetéket, rózsákat ültetnek és elvégzik a nevelőotthon udvarán álló gőzmozdony rozsdátlanítását, festését is.

Göcsejben várják a dízelesítést

Zalaegerszegen ünnepi műszakkal köszöntik a XII. pártkongresszust

A vasútüzem szállítási feladataiból közel egymillió tonna áru továbbítása hárul a MÁV Zalaegerszegi Körzeti Üzemfőnökségre, a hozzá tartozó állomásokra.

— *Országos viszonylatban ez ugyan nem sok* — mondta *Mészáros Sándor*, az üzemfőnökség vezetője —, *de nekünk még olyan vicinális vonalon is nagy mennyiségű árut kell továbbítanunk, mint a 12,5 tonna tengelynyomású zalalövői vonal...* A legjelentősebb partnerünk a Zalai Kőolajipari Vállalat, amely az árufeladások felét adja. Az olaj mellett növekvő feladatot jelentenek a bitumenszállítások Újudvar állomásról. Lentiből, Bakról, Csömödérről tüzifát, rönköt, illetve fűrészárut, épületasztalos terméket, Zalaszentgrótról téglát, Gelse állomásról cukorrépát továbbítottunk nagyobb mennyiségben.

A leadás több a feladásnál

— Milyen volumenű az üzemfőnökség leadási forgalma? — kérdeztük.

— Némileg meghaladja a feladást. Nagy mennyiségben érkezik sóder, zúzottkő és más építőanyag, csakhogy ezeket a szállítmányokat javarészt irányvonatok hozzák. *Így a feladási kocsiigényt csak mintegy 60 százalékban tudjuk fedezni a kirakott kocsikkal* — felelte az üzemfőnök. — Különösen sok gondunk volt emiatt a Zala Bútorgyárral, amely a múlt évben napi 20 fedett kocsit igényelt, de csak a felét kaphatta meg. Az idén, bár a gyártást tovább növelik, kocsiigényüket lecsökkentették. Igaz, a sok töréskár is arra késztette a bútorgyárat, hogy a készáruja nagyobb részét igyekezen közútra terelni. Tőlünk csak napi tíz konténert kérnek, ezzel jól kitöltve, megoldható vasúton is a biztonságos bútorszállítás.

Az idén 916 ezer tonna áru továbbítása hárul a zalaegerszegi körzeti üzemfőnökség állomásaira. Januárban mérsékeltebb feladással jelentkeztek a vállalatok, a vártnál kevesebb árut küldtek exportra, *így a 82 ezer tonnás tervből ezerrel kevesebb teljesült.* Februárban már némileg túlteljesítették a 71 ezer tonnás előirányzatot.

— Az üzemfőnökségünkhöz tartozó szolgálati helyeken a napokban tartjuk a termelési tanácskozásokat — folytatta az üzemfőnök. — Az eddigiek során mindenütt elhangzott, hogy mi is csatlakozzunk a Sziklai brigád kezdeményezéséhez: *ünnepi műszakkal köszöntjük a XII. pártkongresszust.* Az időszerűvé vált munka- és üzemszervezési feladatokat is megtárgyaljuk ezeken a tanácskozásokon.

Egyszerűsítik a szolgálatot

— Melyek ezek közül a legfontosabbak?

— *Kidolgoztuk a 18/54-es fordulót, elsősorban mellékvonalakra, ahol az éjszakai órákban szüneteltethető a szolgálat. De még itt, Zalaegerszeg állomáson is van olyan munkakör, ahol elegendő a napi 18 órás szolgálat fenntartása* — mondotta Mészáros Sándor üzemfőnök. — *Az olyan kisforgalmú szolgálati helyeken, ahol csak 30—40 százalékos leterheléssel számolhatunk, a gazdaságosság szempontjából nagyon indokolt ez az intézkedés.*

— Jelent ez létszám-megtakarítást is?

— Több kisállomásunkon eddig a forgalmista mellett egy váltóőr is teljesített szolgálatot. Márciusban ezt is megváltoztatjuk: *Zalalövőn, Bak, Gutorfölde, Csömödér-Páka és Rédics* állomáson csak egy forgalmista marad. A felszabaduló létszámot elsősorban Zalaegerszeg állomásra kívánjuk behozni, ahol kell az erősítés. *Az új menetrend bevezetésével megszűnik a forgalom a Zalalövő—Bajánsenye szárnyvonalon, ahol most még 11 dolgozónk teljesít szolgálatot.*

— Ők hová kerülnek majd?

— Már beszéltünk velük erről. Mindannyian idősebb, a nyugdíjhoz közel álló vasútasok — mondotta az üzemfőnök —, úgy nyilatkoztak, hogy a vonatkísérői szolgálatot vállalnák a legszívesebben. Van mód arra, hogy egy személyvonati vonatkísérői fordulót szervezzünk a részükre. *Így jegyvizsgálói és vonatvezetői munkakörben dolgozhatnak majd, a keresetük lényegesen kedvezőbben alakulhat.*

A győri építésvezetőség ácsbrigádja a Keleti csarnokának elhasználódott tetőzetét bontja (Tudósítás a 4. oldalon.) (Óvári Árpád felvétele)

Még szükség van a gőzmozdonyokra

Személyforgalmukkal kapcsolatban elmondta Mészáros Sándor, hogy még mindig jórészt a régi AB-motorokkal, s az elavult, füstös, kályhafűtéses kocsikkal közlekednek. Eddig csak két új BZ-motorvonatot kaptak és *nagyon várják a további szerelvényeket, amelyekre igen nagy szükség lenne már a zalai személyforgalom korszerűsítéséhez.*

A vontatások legfőbb gondja a dízelhiány. *A néhány M 43-as mellett főként 424-es, 375-ös és 324-es gőzmozdonyokkal továbbítják vonataikat.* Ez utóbbiak üzemeltetésénél a fűtőhiány okoz gondot, s ezért most mozdonyvezetők is rendszeresen járnak fűteni. Az öreg gőzösök fenntartását pedig az immár állandósult alkatrészhiány nehezíti.

— *Nálunk a vasúton ebben még érződik „Göcsej"...* — jegyezte meg a zalaegreszegi üzemfőnökség vezetője, s hozzátette: — *Remélem, már nem kell sokáig várni a dízelesítésre.*

L. J.

Választásra készülünk

Milyen változásokra kerül sor szakszervezetünk szervezeti felépítésében?

Mint ismeretes, az 1980. április 1. és december 20. között sorra kerülő szakszervezeti választások alkalmával a mozgalmi munka tartalmát és szervezeti kereteit is érintő érdemi változásokra kerül sor az alapszervezetekben és a középirányító szerveknél. *A változásoknak az a célja, hogy megteremtsük a korábbinál hatékonyabb, tervszerűbb és szervezettebb munka feltételeit, az ehhez szükséges szervezeti kereteket.* Elő kell segítenie — az üzemi demokrácia fejlesztésének követelményeivel összhangban — a szakszervezeti demokrácia erősödését, a tagság és a szakszervezeti bizalmiak meghatározó szerepének gyakorlati megvalósulását és érdemi részvételüket a döntésekben, a végrehajtásban és az ellenőrzésben.

Közelebb a tagsághoz

A gazdasági élet területén az elmúlt években bekövetkezett szervezeti változásokhoz, korszerűsítésekhez való igazodást is tekintetbe véve, egyszerűsödnie kell a szakszervezeti szervek felépítésének, közvetlenebbé kell tenni a döntést hozó választott vezetőség és a tagság közötti kapcsolatot. Kézenfekvő, hogy ezeket a célkitűzéseket a soron következő választásokon realizáljuk.

Az alapszervezeteket érintő változás lényege, hogy a jövőben a szakszervezeti bizalmiakból álló testület irányítja a szakszervezeti munkát. Ennek operatív szerve a szakszervezeti bizottság, a titkár pedig egy személyben mindkét testület vezetője. A szakszervezeti rendszer rugalmasságából adódóan a helyi, területi sajátosságok ettől két irányban kívánhatnak meg eltérést. *Kis létszámú gazdasági egységeknél, ahol a tagság egyszerre, egy időben összehívható, vagyis minden szakszervezeti tag részvétele biztosítható, az összevont taggyűlés gyakorolja mindazokat a jogokat, amelyeket egyébként a bizalmi testület gyakorolna.* A Vasutasok Szakszervezete irányítása alá tartozó területen ilyen szervezeti forma kialakítására és működtetésére csak viszonylag kevés alapszervezetben van lehetőség (pl. oktatási főnökségek, szertárak, hivatalok, egyesületek). Tervezzük viszont több nagy létszámú főnökségnél, üzemnél, az Utasellátó Vállalat igazgatóságainál és a GySEV-nél — ahol egyszerre, egy időben nem lehet összehívni a tagságot és nagy a szakszervezeti csoportok száma —, hogy *a gazdasági szervezet felépítését követve, főbizalmiakat is választanak.* Ezeken a helyeken a bizalmi testület a bizalmiak küldötteiből és főbizalmiakból tevődik össze. Az olyan alapszervezetekben, ahol bizalmi testület működik, a taggyűlést a szakszervezeti bizalmi tartja a szakszervezeti csoportban.

Tanácsok helyett bizalmi testületek

A vasutas-szakszervezet középirányító szerveit a változások oly módon érintik, hogy megszűnnek a területi (lényegében a vasútigazgatóságok szervezeti kereteire épülő), a szakági (központi szervek és hivatalok), valamint a vállalati (Utasellátó, GySEV) szakszervezeti tanácsok. Szerepüket a lényegében hasonló elveken, tehát területi (vasútigazgatóságok), szakági (központi szervek és hivatalok, vasútegészségügy, építés, járműjavítás és vállalati) elhatárolásban felépülő, *az irányításuk alá tartozó alapszervezetek bizalmi küldötteiből álló bizalmi testület veszi át.* Ennek operatív végrehajtó szerveként a jelenlegi szakszervezeti tanács — területi bizottsági viszonyhoz hasonlóan — működik majd a területi, szakági, illetőleg vállalati szakszervezeti bizottság. A már említett alapelvet követve: *a titkár egy személyben látja el mindkét testület vezetését.*

A SZOT választási irányelveinek végrehajtásaként, az egységes szervezeti struktúra kialakítása érdekében szakszervezetünk központi vezetősége 1980. január 1-i hatállyal megszüntette — a mintegy két éven át kísérleti jelleggel működő — *a szakszervezet elnöksége és az országos bizalmi küldöttek együttes ülése elnevezésű fórumot.*

Ami az alapszervezeteket illeti az eddig felsoroltakon túlmenően további változtatásra is sor kerül. A járműjavító üzemeknél alapszervezeti szinten is működtek szakszervezeti tanácsok, amelyek a választásokkal egy időben szintén megszűnnek. *Helyükre természetesen itt is a bizalmi testületek lépnek.* A nagyobb létszámú alapszervezetek szervezeti keretein belül eddig különböző elnevezéssel (műhelybizottság, osztálybizottság, irodabizottság), működő munkahelyi bizottságok helyébe — ha szükséges — *egy tisztségviselőt, a főbizalmit állítjuk.*

Mi indokolja a változásokat?

Felmerülhet a kérdés: miért van szükség azokra a változásokra, melyeknek központi alakja a szakszervezeti bizalmi?

Az ismertetett elvek megformálását hosszas vita, vizsgálódás, és több kísérlet előzte meg. Eredményei a következőkben foglalhatók össze: *a bizalmiak bevonása az irányításba és a vezetésbe közvetlenebbé teszi a tagsága és a választott vezető szervek kapcsolatát, megszünteti a munkában néhol fellelhető párhuzamosságokat, kiiktatja a felesleges áttételeket.* Ebből következik, hogy javul a tagság és a vezető szervek kölcsönös tájékoztatása, tájékozottsága. A bizalmiak személyében összekapcsolódik a döntéshozatal és a végrehajtás funkciója, hiszen azok hozzák majd a kollektíva munkájára, életére vonatkozó döntéseket, akik a vezetésük alatt álló szakszervezeti csoportban első számú megvalósítói lesznek. *A végrehajtás sikeres megszervezésének pedig előfeltétele, hogy a bizalmi a döntésekre váró kérdésekben véleményt cseréljen a tagsággal.* Mindezek együttes hatásaként számottevően fejlődhet, erősödhet a szakszervezeti és üzemi demokrácia. A korábbinál élőbbé válik a kapcsolat a közvetlen demokratizmus (szakszervezeti csoport) és a képviseleti szerv (bizalmi testület) demokratizmusa között. Ennek eredményeként jobban kifejezésre juthatnak a szakszervezeti tagsággal együttjáró jogok és kötelezettségek. Ily módon — az alkalmasabb szervezeti keretek között — eredményesebbé, szervezettebbé, ezáltal hatékonyabbá válik a szakszervezeti munka.

Az új szervezeti struktúra kialakításánál messzemenően figyelembe kell venni a vasútnál végrehajtott szervezési intézkedések eredményeként kialakult gazdasági szervezeti kereteket *és a megfelelő partner kapcsolatok kialakítása érdekében alkalmazkodni kell azokhoz.* Minden alapszervezetben át kell tekinteni a szakszervezeti csoportok szervezeti helyzetét és elő kell készíteni az esetleges módosításokat. A bizalmiak jogköre megnőtt, de nagyok a követelmények is. *Ezért olyan bizalmit kell választani, aki élvezi a kollektíva bizalmát, szakmailag és politikailag képzett, s minden adottsága megvan ahhoz, hogy megfelelően képviselje akár társai, akár a nagyobb kollektíva érdekeit is.* Velük szemben is — mint a szakszervezeti mozgalom minden tisztségviselőjével szemben — érvényesül a hármas követelmény: *a politikai alkalmasság, a szakszervezeti hozzáértés, a mozgalmi szerveknél szükséges vezetési, irányítási készség.*

Fel kell készülni

Szólnunk kell azokról a gazdag mozgalmi múlttal, tapasztalatokkal rendelkező, a legnehezebb időszakokban is helytálló tisztségviselőkről, akiknek az új szervezeti keretekre való átállás miatt tisztségüktől meg kell válniuk. Helyes, ha a megszűnő testületek tagjainak lehetőséget teremtünk arra, hogy a különböző munkabizottságokban tovább tevékenykedjenek.

Tisztában vagyunk azzal, hogy sem az új szervezeti keretek kialakítása, sem pedig azok tartalommal való megtöltése nem lesz könnyű feladat. Az élet bármely területén végrehajtott szervezési intézkedéshez hasonlóan ez is bizonyos megrázkódtatással, átmeneti nehézségekkel jár, amire mindenütt fel kell készülni.

Tolnai Ildikó,
a szervezési- és káderosztály vezetője

A haladás zászlóvivői voltak

Volt valamilyen varázsa, szívszorító atmoszférája annak az ünnepségnek, amelyet február 22-én rendeztek a vasutasszakszervezet székházában tizenhét veterán, munkásmozgalmi harcos tiszteletére. A szakszervezeti mozgalomba lépésük 40., 50., illetve 60. jubileumi éve alkalmából *Molnár György* titkár köszöntötte a többségükben a két világháború között tevékenykedett nyugdíjasokat.

Jól szervezett ünnepség volt, a rendezők szinte mindenre gondoltak. A vendégeknek műsorral kedveskedtek a Benczúr utcai óvodások, emléklapot és jutalmat osztottak, pillanatfelvételek készültek, és az egészségre, a viszontlátás örömére koccantak egymáshoz a poharak — mint ez ilyen alkalmakkor szokás. Mégsem ez tette igazán emlékezetessé a találkozást. Egymás után emelkedtek szólásra a veteránok, *és szinte percek alatt a történelem négy-öt évtizeddel ezelőtti eseményeibe csöppentünk.* Dokumentumfilm-szerűen peregtek a szenvedélyes hangulatú, múltat idéző, felbecsülhetetlen tapasztalatról, bölcsességről árulkodó elbeszélések. Nem rendezte senki, az ünnepség forgatókönyvében sem szerepelt ez az eszmecsere. Talán ezért volt annyira megindítóan érdekes, izgalmas, felkavaró. Többen ott döbbentek rá, hogy menynyivel gazdagabbak lehetnénk tapasztalatokban, tudásban egyaránt, ha közkinccsé tennénk, hasznosítanánk a még élő veteránok emlékeit!

Miről is van szó tulajdonképpen? Nem a múlt olyasfajta emlegetéséről, hogy *„bezzeg a mi időnkben kenyér sem volt"*, hanem az osztályharcban, az érdekvédelmi küzdelemben szerzett tapasztalatok, tények, mozaikemlékek mába való átmentéséről, konzerválásáról. Közhelyszerű már a jól ismert idézet, hogy *„aki nem becsüli a múltat, a jövőt nem érdemli"*, mégis napjainkban is igaz, aktuális figyelmeztetés ez. Mert ahogy a restaurátor bánik a letűnt idők emlékeivel, *nekünk is úgy kellene bánnunk 1945 előtti szakszervezeti aktivistáink szellemi értékeivel, tapasztalataival!*

A találkozón részvevő veteránok
(Laczkó Ildikó felvétele)

— *Ki kérdezi, hallgatja ma már meg például azt, hogy mi volt a feladata 1939-ben egy bizalminak? Vagy, milyen bátorságot követelt akkor a munkások érdekeit képviselni?* — panaszolta *Kócsa Mihály.* — *Nem hív bennünket eszmecserére se a szakszervezet, se a KISZ. Pedig tudnánk a mának is érdekeset, hasznosat mondani.*

Szakszervezeti és egyéb tanfolyamainkon, iskoláinkban sokkal eredményesebben lehetne történelem-ismeretre, osztályharcra tanítani, egy-egy veterán előadása segítségével. Nem lenne annyi prospektusízű, álmosító konzultáció, „mikor lesz már vége?" hangulatú szeminárium. Előttünk példája lelkesíthet így igazán.

Ki ne hallgatná például lélegzetvisszafojtva *Tihanyszegi Lajost*, akinek karján még mindig látni a csendőrkard nyomát. Vagy *Süle Józsefet*, aki egy illegális kommunista sejt titkára volt és csak úgy menekült meg a kínzásoktól, a haláltól, hogy egy csepeli vasutas bújtatta, segítette. *A haladás zászlóvivői közül akkor sokan vállalták a kálváriát, az elbocsátást, a nyomort.*

Sokan beszéltek arról is, milyen tekintélye volt egy bizalminak. Ha végig ment az üzemen, és intett a kezével, sorra leálltak a gépek. Bizalmi csak a legrátermettebb, a szakmát kifogástalanul értő dolgozó lehetett, akiért a munkások *„tűzbe tehették a kezüket!"*

Munkásvezetők és forradalmárok csapata volt az övék. A létért való küzdelemben szerezték tapasztalataikat. Ma is példaképeink lehetnek. *Kár, hogy csak jubileumi ünnepségeken találkozunk velük!*

Kaszala Sándor

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen február 23-án ünnepélyes külsőségek között búcsúztatták azt a 12 vasutast, akik 1979-ben vonultak nyugalomba

Az őszi munkaverseny győztese a debreceni járműjavító üzem

A debreceni járműjavító művelődési házában február 20-án műszaki konferenciát tartottak, amelyen ismertették a járműjavító üzemek közötti őszi forgalmi verseny eredményét.

Gecse Alfréd, a Vasúti Főosztály járműjavító szakosztályának helyettes vezetője tájékoztatta a megjelenteket az őszi csúcsforgalom segítése érdekében indított munkaverseny jelentőségéről, hasznáról, majd átadta a versenyben győztes debreceni járműjavító kollektívájának járó *90 ezer forint jutalmat.* A brigádok versenyében első helyen végzett *Ifjú gárda* szocialista brigád 4500 forint jutalomban részesült.

Választások előtt

(Kesztyűs Ferenc rajza)

Könyvtáravató Makón

„Művelődésünk egyik legfontosabb forrása a könyv, és ennek következtében a könyvtár is. Makón, a kulturális életben, a közművelődésben, az önművelődésben is nagyon fontos szerep jut ennek az intézménynek." Eddig az idézet a *Csongrád megyei Hírlap* makói kiadásának közelmúltban megjelent cikkéből, amely hírül adta, hogy a MÁV munkásszálló klubjában hamarosan új fiókkönyvtárat avatnak.

A könyvtáravatóra február 4-én került sor, amelyen a makói vasutasokon és a környék lakóin kívül részt vettek a szegedi igazgatóság, a szentesi körzeti üzemfőnökség művelődési bizottsága, a makói József Attila könyvtár, a József Attila Művelődési Központ és az Úttörőház képviselői is. A megjelenteket *Rózsa István* állomásfőnök köszöntötte, majd *dr. Forgó István*, Makó tanácselnöke beszédében méltatta a Maros menti város fejlődését, a kulturális igények kielégítését. Beszédében kiemelte, hogy az állomás munkásszállójának klubjában létrehozott fiókkönyvtár jelentős esemény a város életében is, hiszen a déli városrészen lakók részére itt tudják biztosítani a jóvőben a könyvolvasást, a kölcsönzést.

Az új fiókkönyvtárban 1500 kötet könyv található, melyből 500 a MÁV, és 1000 a József Attila könyvtár tulajdona. Az új könyvtár, amely hetente két alkalommal áll az olvasók rendelkezésére, már az első napon sikert ért el; 34-en kérték felvételüket a könyvtár olvasói közé.

A makói vasutasok a város közművelődési intézményeivel már eddig is igen szoros kapcsolatot alakítottak ki. A munkásszálló klubjában megtartott rendezvényeket nemcsak a vasutasok látogathatják, hanem a város lakossága is. Programjaik rövid idő alatt népszerűek lettek. A hétfői napokon TIT-előadásokat tartanak, kedden fotó tanfolyam és szakköri foglalkozás, szerdán diszkó a fiataloknak, csütörtökön pedig a művelődési központ filmvetítéseket tart.

A fiókkönyvtár átadása újabb fontos állomása a közművelődési munkának, a vasút és a városi intézmények együttműködésének.

(Gellért)

A MÁV 1980. évi áruszállítási terve 3 millió tonnával több a múlt évinél

A VASÚT ELŐTT ÁLLÓ FELADATOKAT VITATTÁK MEG AZ ÜZEMVITELI SZAKSZOLGÁLAT SZOCIALISTA BRIGÁDVEZETŐI

(Folytatás az 1. oldalról.)

12 állomás korszerű jelfogófüggéses berendezéssel való ellátását és 65 fénysorompó felszerelését irányozza elő.

A csomópontok, állomások korszerűsítésénél — alapvető fontosságuk ellenére — jelentős elmaradásaink vannak. A kiemelt csomópontok közül *Kelenföld fejlesztése csökkentett ütemben, Záhony körzete pedig a IV. ütemre meghatározottak szerint történik.* Néhány nem kiemelt állomás tervezett fejlesztése elmarad.

A vontatójármű-park *25 nagyteljesítményű villamos, 10 nagyteljesítményű dízelmozdonnyal és közel 100 új típusú mellékvonali motorvonattal bővül.* Ennek eredményeként a korszerű vontatási nemek részesedése a vonattovábbítási munkában meghaladja a 95, a tolatószolgálatban pedig megközelíti a 90 százalékot.

A személykocsipark korszerűsítésével folytatódik az a kedvező tendencia, hogy a beszerzendő kocsik ülőhelykapacitása meghaladja a selejtezések miatti veszteséget. *A beszerzésre kerülő mintegy 180 négytengelyes személykocsival a fővonalak személy-, gyors- és expresszvonatait és a megfelelő átcsoportosítással az elővárosi vonatokat erősítjük.* Ezenkívül a mellékvonali motorvonatokhoz 270 motormellékkocsit szerzünk be.

Az áruszállítási feladatokhoz *közel 4000 különböző típusú kocsi beszerzését terveztük.* Ez a mennyiség mintegy 160 ezer tonna raksúly-kapacitás növekedést jelent, ami az átlagos raksúly 32 tonnáról 33 tonnára való emelkedését jelenti.

Az évi áruszállítási terv teljesítésénél meghatározó szerepe van az első félévi teljesítményeknek, mivel ebben az időszakban még kapacitásfölösleggel rendelkezünk. Ennek megfelelően már jó előre felkerestük a fuvaroztatókat és folyamatosan kezdeményeztük az előszállításokat. Az eddigi fáradozások — önhibánkon kívül — nem jártak sikerrel. Januárban sajnos elmaradtunk a szállítási tervtől, melynek pótlása rendkívüli erőfeszítéseket követel.

Már napjainkban is, de méginkább a következő hetekben az igények nagymérvű növekedése várható. *Kielégítésüket nem szabad a véletlenre, vagy valamilyen önkényes eljárásra bízni.* Az igényekhez rugalmasan igazodó, szervezett kocsiellátás szükséges, amely az áruk fontossági sorrendje mellett tekintetbe veszi a vasúti fuvarelőirányzatok teljesítésének alakulását, a kocsipark megoszlását és a MÁV mindenkori helyzetét a nemzetközi kocsigazdálkodásban.

A szállítási csúcsok megosztását, a munka egyenletesebbé tételét szolgálja az úgynevezett *garantált kocsikiállítás alkalmazása. Ez azt jelenti, hogy a vasút szervezett hétvégi, vasárnapi és munkaszüneti rakodások kocsiszükségletét megbízhatóan, maradéktalanul kell teljesíteni.*

A kocsiforduló-időben van a lehető legtöbb tartalék

Külön és kiemelten szeretnék foglalkozni egyik, talán legfontosabb üzemviteli mutatónkkal, a kocsiforduló idővel. Ezt egyrészt az indokolja, hogy benne valamennyi fontos tevékenységünk feloldódik, másrészt aktuális, mert az utóbbi években igen kedvezőtlenül alakult, *s itt van a legtöbb tartalék. Ez évi célkitűzésünk 3,65 nap.* Ennek eléréséhez számba kell vennünk minden olyan összetevőt, amely a kocsiforduló alakulását meghatározza.

Gyakorlatilag mindegy, hogy a teendőket hol kezdjük, de elsőnek válasszuk mégis az árukezelési helyet. E ponton kapcsolódik ugyanis közvetlenül a fuvaroztató és a vasút munkája, mégpedig a kiszolgálási, illetve a rakodási tevékenység.

A helyi kiszolgálásban egyidejűleg kell biztosítani a tervszerűséget és rugalmasságot, mindenkor szem előtt tartva a lehetőségeket és a kölcsönös érdekeket. Különösen arra hívom fel a figyelmet, hogy az árukezelési helyet, illetve iparvágányt nemcsak akkor kell kiszolgálni, ha leadási kocsi van. Legalább ilyen fontos a kiürült és felhasználásra ott nem kerülő kocsikért is elmenni.

A vezérigazgató-helyettes ezután a kocsik tartózkodásával kapcsolatban néhány, a közeljövőben bevezetésre kerülő intézkedésekről beszélt. Ilyen lesz egyes állomások gyorsítható vonatokkal történő kiszolgálása, s a körvasúton már bevált úgynevezett fordavonati rendszer bevezetése. Ide sorolható az is, hogy a hosszabb vonalakat kiszolgálási szempontból több részre osztották. Ezáltal az egyes szakaszok üres kocsi ellátása és elegycseréje lényegesen meggyorsítható.

Az áruszállítás szempontjából meghatározó jelentősége van a rendezőpályaudvaroknak is. Erről a következőket mondotta:

— *Az üzemvitel menetében fennálló zavarokra, nehézségekre először a rendezőpályaudvarok hívják fel a figyelmet. Érthető tehát, hogy minden körülmények között megkülönböztetett gondot fordítunk az itt folyó munkára, a teljesítmények alakulására. Általános alapelvünk, hogy az elegyrendezési feladatokat a rendezőpályaudvarokra koncentráljuk, mivel ezek vannak felszerelve a feladatok ellátásához szükséges berendezésekkel (irányvágányok, gurítódomb).*

Kétségtelen, hogy a rendezőpályaudvarok korszerűsítése terén az elmúlt években nem tudtunk kellő mértékben előrelépni. Az is igaz azonban, hogy a meglevő berendezésekkel is lehetne nagyobb teljesítményeket elérni a kapacitások jobb kihasználásával. *Mindenekelőtt utalni szeretnék a rendezőpályaudvar munkájának tervszerűbb, előrelátóbb szervezésére, a munka minőségének javítására és a munkaidő jobb kihasználására.* Gyakran tapasztaljuk, hogy az egyes gurítási fogások között az indokoltnál nagyobb szünetek vannak, a nem megfelelő érkező kocsivizsgálat miatt sok a felesleges kisorozás, a szolgálatátadások között néha órák telnek el, amikor a munka csökkentett intenzitással folyik, vagy szünetel.

Használjuk ki jobban a korszerű vontatójárműveket

Természetesen vannak olyan helyzetek, amikor egyes rendezőpályaudvarokon különböző okok miatt torlódás alakul ki. Ilyenkor még fokozottabb előrelátásra, kapkodásmentes munkára van szükség és célszerű, ha ilyenekre tervszerűbben, előre felkészülünk.

A tehervonatok közlekedésével szorosan összefügg a vontatójárművek kihasználása és az utazószemélyzet foglalkoztatása. Az átlagos terhelés növelése a mozdonyok intenzív kihasználását segíti elő, emellett azonban nagyon fontos az időbeni jobb kihasználás, amit alapvetően a haszonkilométer teljesítmény jelent. *Nem vagyunk elégedettek, főként a nagyteljesítményű villamos- és dízelmozdonyok bázisban elért haszonkilométer teljesítményével.* Ennek 4—5 százalékos túlszárnyalását tűztük ki célul. A tervszerű munka megköveteli, hogy reálisan számbavegyük a vonattovábbítási feladatokhoz szükséges vontatójármű mennyiségét és ezt szembeállítsuk a ténylegesen rendelkezésre állóval. Különösen fontos ez a menetrendváltozást követő időszakban, ami lényegében egybe esik a nyári forgalom beindulásával.

A tehervonati vontatójárműigény meghatározásánál, illetve a rendelkezésre álló mozdonyok figyelembevételénél *nem szabad eltekinteni a gőzmozdonyoktól sem. Üzemük olcsó s egyes feladatok ellátására, például anyagvonati mozdonyként, nagyon alkalmas.* A mozdonyok jobb kihasználása érdekében szükséges felülvizsgálni a trakció-elosztást és semmiképpen sem helyes, ha a korszerű nagyteljesítményű mozdonyok hatékony felhasználását igazgatósági érdekekhez, illetve nem egészen jól értelmezett vonalismereti problémákhoz kötjük.

Szemők Béla korreferátumát tartja

A vonóerő és a kocsipark üzemkészségének helyzetéről és a járműjavító üzemeink, vontatási telepeink feladatairól szólva rámutatott, hogy a korszerű, nagyteljesítményű mozdonyaink üzemkészségének eddigi szinten tartása és esetleges további javítása az ismert anyag- és alkatrészellátási gondok mellett, *nagy feladatot ró a járműjavító üzemekre és a vontatási főnökségekre egyaránt.*

A mennyiségi terv és az üzemkészség teljesítése mellett kiemelt feladat a járművek minőségi színvonalának emelése. A jó minőségben megjavított járművek egyrészt a forgalom gyors, zavarmentes lebonyolítását segítik elő, másrészt a szállítási költségek kedvező alakulását szolgálják.

— Ha bármely fórumon szállítási feladatainkról beszélünk, vitatkozunk, mindig előtérbe kerül Záhony körzet munkája — váltott újabb témára az előadó —. Ezúttal is szükségesnek tartom, hogy a körzet tevékenységéről szóljak. *Záhony elmúlt évi teljesítménye lényegesen elmaradt a tervtől. A belépő áruforgalomban mintegy két, kilépőben pedig közel egy millió tonnával volt kisebb az elmúlt évi eredmény. Bár a kisebb teljesítményekben számos külső tényező nagymértékben közrejátszott, a helyi munkában is voltak hiányosságok. Nem volt mindig folyamatos az átrakási tevékenység. Ennek oka az volt, hogy a rendelkezésre álló kocsimennyiséget nem a technológiának megfelelően rendeztek meg, nem felhasználás előtt a rakodóhelyeknél válogatták.* Nem vették igénybe Fényeslitke Északi rendezőpályaudvar üres kocsik rendezésére szolgáló kapacitását. Hiányzott az előrelátás a rakodó brigádok munkájának megszervezésénél is, nem éltek megfelelően a rugalmas átcsoportosítás lehetőségével. Emiatt esetenként a rendelkezésre álló munkaerőt nem lehetett racionálisan foglalkoztatni, néha órák estek ki a brigádok teljesítményéből.

Mind a belföldi, mind a nemzetközi személy- és teherforgalom minél eredményesebb lebonyolításában fontos szerep hárul az operatív irányító szervezetre. Az üzemviteli szakszolgálat korszerűsítésével összhangban került sor e szervezet továbbfejlesztésére. *A szervezeti módosítás mindenekelőtt arra irányult, hogy az azonos jellegű tevékenységet ellátó szervek egy keretben működjenek, szűnjenek meg a párhuzamosságok, egyszerűsödjék az irányítás, a megfelelő döntések a megfelelő helyre kerüljenek és elsősorban a központi akarat érvényesüljön.* A szervezet korszerűsítése önmagában nem elegendő a jobb munkához. Szükség van a tevékenység állandó korszerűsítésére, a még jobb munkamegosztásra és együttműködésre.

A vasút és a szakszervezet vezetői számítanak a brigádokra

Szabó Béla vezérigazgató-helyettes után *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára lépett a mikrofon elé. Bevezetőjében a vasút megnövekedett feladatairól szólva utalt a kongresszusi munkaverseny, a szocialista brigádmozgalom jelentőségére.

— Már az elmúlt időszakban tapasztalhattuk: *a brigádok kongresszusi vállalásaiban egyre inkább érezhetővé vált az a törekvés, hogy az áruszállítási feladatok teljesítése mellett kiemelt szerepet kapjanak az üzemvitel minőségi elemeinek javítására, az anyaggal és energiával való takarékosságra irányuló felajánlások.* Szocialista brigádjaink kongresszusi pótvállalásaikat mindenhol felelősséggel, az összvasúti célok és igények, valamint a helyi lehetőségek ismeretében, azok gondos mérlegelésével tették meg.

A kongresszusi munkaverseny eddig elért eredményei biztatóak. 1980-ban a jelentősen megnövekedett feladatok miatt azonban többre van szükség, ezért a versenylendületet tovább kell fokozni. S mivel a szocialista brigádmozgalom elismerten a munkaverseny legfejlettebb formájává vált, *a vasút gazdasági vezetése és szakszervezetünk elnöksége is joggal számít a szocialista brigádok aktivitására, ezen belül is elsősorban a kulcsfontosságú üzemviteli területen dolgozó brigádokra.*

Ez azért is indokolt, mert a szocialista brigádmozgalom fő ereje nem abban van, hogy élik saját belső életüket, képezik magukat, elvégzik feladataikat, *hanem abban, hogy együtt élnek a szolgálati hely egész kollektivájával, kezdeményeznek, mozgósítják brigádon kívüli munkatársaikat a feladatok megoldására. Példát mutatnak helytállásban, nem türik maguk körül a lazaságot, a fegyelmezetlenséget és nevelik környezetüket anélkül, hogy különbnek, okosabbnak tüntetnék fel magukat másoknál.* Ahol a szocialista brigádok a kollektíva többi tagjától elkülönülnek, csak saját vállalásaik teljesítésével törődnek, ott a mozgalom céljával ellentétes eredmények születnek.

Változatlanul állítjuk, hogy jó vállalások csak ott, azokon a helyeken születnek, ahol a gazdasági vezetők és a társadalmi szervek elegendő gondot fordítanak a tervek lehető legapróbb részekre történő lebontására, ahol a szolgálati helyek egészére megszabott célkitűzések ismeretében a kisebb kollektívák saját, szűkebb munkaterületükön is ismerik a nagy egészből reájuk háruló feladatokat.

Így lehet nagyobb teret biztosítani az egyéni kezdeményezéseknek, a személyes kötelezettségvállalásnak. Jelenleg a vasút egész területére jellemző, hogy a munkaverseny egyéni formája még nem terjedt el a kívánatos és lehetséges mértékben, pedig az igazán hatékony munkaversenynek ez lenne az alapja. *Ezért arra kell törekednünk, hogy mind a szocialista, mind a munkabrigádokon belül nagyobb méreteket öltsön az egyes brigádtagok kezdeményezéseire épülő kollektív vállalás.* Széles körben el kell fogadtatni a vezetőkkel és a dolgozókkal egyaránt, hogy a brigádtevékenységet nem zavarja, sőt hatékonyabbá teszi az egyéni kezdeményezés, melynek jelentőségét a munkavégzés minőségi tényezőinek előtérbe kerülése is aláhúzza, hiszen kiindulópont az egyén minőségi munkája.

A gazdasági vezetőknek és a szakszervezeti szerveknek a jövőben egyre inkább arra kell törekedniük, *hogy nem a szándékot, az elhatározást kell elsősorban elismerni, hanem a teljesítményt.* A kollektívák megítélésének középpontjában az elért eredményeknek, az összteljesítményeknek kell állniok, amelyek magukban foglalják a munkaköri feladatok megoldásának színvonalát, a vállalások teljesítését, valamint azoknak a kezdeményezéseknek az eredményeit, amelyek az éves felajánlások megtételénél még nem voltak előre láthatóak. Mindebből egyértelműen következik, hogy a szocialista brigádok tevékenységének értékelése nem korlátozódhat a vállalások teljesítésének megítélésére *és akkor is részesíthetők elismerésben, ha nem tettek előzetesen felajánlásokat, de munkájukat az átlagtól kiemelkedve, magas színvonalon és jó minőségben végzik el.*

Megnőtt a létjogosultsága a komplexbrigád-mozgalomnak

Ma, amikor a vasúton is a szervezeti változások korát éljük — hogy csak az üzemfőnökségek, az üzemviteli osztályok és a szakosztály megalakítását említsem — lényegesen megnőhet a különböző tevékenységet végző brigádok kapcsolatának a szerepe. Így a vasúton is könnyebben kiszélesíthetővé válik a komplexbrigád-mozgalom. *Ha a közös feladatok ellátására sok évvel ezelőtt tudtunk a VOLÁN dolgozóival igen eredményesen működő komplexbrigádokat létrehozni, akkor miért ne tudnánk ugyanezt megcsinálni a forgalmi és vontatási dolgozók között, akiknek tevékenysége ezer szállal kapcsolódik egymáshoz? Ha már az üzemfőnökségen az utazószemélyzetet — mozdonyvezetőket és vonatvezetőket — egységesen vezényeljük, akkor miért ne lehetne itt komplexbrigádokat alakítani?* És miért ne lehetne az üzemvitel területén dolgozó műszaki-gazdasági szakembereket bevonnunk a szocialista brigádmozgalomba úgy, hogy a fizikai dolgozókkal együtt végezzék feladataikat, keressék az üzemszervezés kihasználatlan lehetőségeire a megoldást?

A jövőben tovább fejlesztjük a brigádmozgalom önkormányzati elemeit, mert egyre inkább indokolt a brigádok önállóságának növelése a kollektíva belső életének alakításában. Célunk, hogy a hosszabb időszakon keresztül kiemelkedő munkát végzett, kiforrott kollektívák nagyobb önállóságot kapjanak olyan kérdésekben, mint a munkafeladatok egymás közötti elosztása, a jutalmak személyreszóló felosztása, fegyelmi eljárás lefolytatása, stb.

Arról sem szabad azonban megfeledkezni, hogy ennek a mozgalomnak hármas jelszava van. A brigádok tevékenységére ugyan alapvetően a szocialista módon végzett munka jellemző, de szocialista módon kell tanulniuk és élniük is. És ha a termelésben többet kérünk a brigádoktól, akkor az így van a másik két területen is.

Pullai Árpád
(Laczkó Ildikó felvétele)

A szocialista brigádok ma már nemcsak a termelő munka keretét adják, hanem a művelődés bázisaivá is váltak. Ennek ellenére a fejlődés még nincs összhangban a követelményekkel, igényekkel. *A nem termelési jellegű vállalások, törekvések nem elég konkrétak, nehezen értékelhetők.* Hiba az is, hogy a gazdasági vezetők, de sokszor maguk a brigádok sem tartják azonos értékűnek a termelési jellegű felajánlásokkal.

Öntudatos, fegyelmezett munkára csak akkor számíthatunk, ha célkitűzéseinkkel a vasutas dolgozók szerte az országban azonosulni tudnak, ha azokat magukénak érzik és megvalósításukat — belső meggyőződésből — minden tőlük telhető formában támogatják. Ehhez az is szükséges, hogy a szakszervezeti szervek és a gazdasági vezetők segítsék a szocialista brigádok kezdeményezéseit, a kongresszusi munkaverseny keretében tett vállalásaik teljesítését. Emellett ne feledkezzenek meg az emberekről való gondoskodásról, a jogos igények teljesítéséről.

A *„Sziklai Sándor"* szocialista brigád felhívásához szocialista brigádjaink folyamatosan csatlakoznak. A Vasutasok Szakszervezete elnöksége kéri Önöket, hogy ezt a mozgalmat a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny jegyében szélesítsék tovább. *Az üzemi érdek pedig azt kívánja, hogy a végrehajtó területen dolgozók elsősorban saját munkaterületükön dolgozzanak kongresszusi műszakban.* A nem termelői területeken dolgozók pedig vállaljanak részt a termelési feladatok ellátásában, illetve ahol lehetséges vegyenek részt a Hazafias Népfront településfejlesztő akcióiban — fejezte be korreferátumát *Szemők Béla.*

Szabó Béla vezérigazgató-helyettes beszámolója és *Szemők Béla* titkár korreferátuma után a vitában felszólalt *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter is. Hangsúlyozta többek között, hogy a szocialista brigádmozgalom csak akkor képviselhet továbbra is társadalmi méretekben rendkívül nagy erőt, ha a brigádok csökkentik a mozgalom formális elemeit. Eredetiségének, hatékonyságának megőrzése érdekében nem vállalkozhatnak a szakmai vezetés gyengeségeinek korrigálására. *Azokat a feladatokat, amelyek az üzemvezetésre tartoznak, ne a brigádok vállalásai közé sorolják. A szolgálati vezetőknek kell megteremteni annak a lehetőségét, hogy több legyen a hasznos teljesítmény.*

A miniszter ezután rámutatott, hogy érdemes tovább fejleszteni a komplexbrigádok együttműködésének feltételeit. A brigádok tartsák fontos feladatuknak az energia- és anyagtakarékosság lehetőségeinek felkutatását, legyenek ezen a téren is kezdeményezőbbek.

A tanácskozás végén az elnöklő *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes javaslatára a résztvevők felhívással fordultak a vasutas dolgozókhoz, hogy csatlakozzanak a *Sziklai Sándor* brigád felhívásához. A felhívás szövegét — melyet lapunk 4. oldalán közlünk — egyhangúlag elfogadták.

FELHÍVÁS

A VASUTAS DOLGOZÓKHOZ

Az üzemviteli szakszolgálatok élenjáró szocialista brigádjainak vezetői 1980. február 22-én a MÁV Vezérigazgatóságon országos tanácskozáson vettek részt. A vasút gazdasági és mozgalmi vezetőivel együttesen megvitatták az 1980. évi szállítási feladatok hatékonyabb végrehajtásának lehetőségeit.

A tanácskozás résztvevői állást foglaltak abban, hogy a Magyar Államvasutak területén is további erőfeszítéseket kell tenni az MSZMP Központi Bizottsága 1979 december 6-i határozata végrehajtására. Ennek érdekében a fejlesztés útján bővülő és korszerűsödő eszközök, berendezések üzembe állítása mellett, a vasúttal szemben támasztott népgazdasági szállítási igényeket *elsősorban a termelékenység fokozásával, az eszközök jobb kihasználásával, a gazdálkodás javításával, az anyag és energia takarékos felhasználásával, a biztonsági követelmények legszigorúbb betartásával kell elvégezni.*

Mi, a tanácskozás résztvevői felhívással fordulunk valamennyi vasutas dolgozóhoz, szocialista brigádhoz a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny lendületének fokozásával, *cselekvő tenniakarással keressük a lehetőségeket munkánk színvonalának emelésére, a munkaidő fegyelmezett kihasználására, az 1980. évi tervek teljesítésére.*

Tevékenységünket elsősorban az alábbi feladatokra irányítsuk:

1. Minden szolgálati hely kollektívája személyes felelősségének érezze az éves tervfeladatok teljesítését.

2. A vasút alapvető feladata a szállítás, ennek kell alárendelni minden szakszolgálat tevékenységét. Az igények alapján lehetőség van arra, hogy teljesítményeinket tovább növeljük. Tekintsük elsőrendű feladatnak az éves szinten előirányzott 137 millió árutonna elszállítását.

3. Az áruszállítási feladatok teljesítése elsősorban az eszközök jobb kihasználásával, fegyelmezettebb munkával valósítható meg. Ennek érdekében a szocialista brigádjaink vállalásaik megtételénél mindennapi munkájuk során az alábbiakat vegyék figyelembe:

— a forgalmi dolgozók a kocsiforduló javítása érdekében csökkentsék az állomási kocsitartózkodási időt;

— a menetirányító szolgálat dolgozói biztosítsák a tehervonatok menettartamának jelentős csökkentését, közelítve a menetrend szerinti menettartamhoz;

— a forgalmi szolgálattevők, állomásirányítók, elegyrendezők úgy dolgozzanak, hogy állomásuk vonatfeldolgozó munkája ne okozzon fennakadást a vonatforgalomban;

— a teherkocsi-gazdálkodás javításával, a rakodófelekkel, a VOLÁN vállalatokkal fokozottabb együttműködéssel biztosítsák a rakodásokhoz szükséges kocsik rendelkezésre bocsátását;

— a központi irányító szolgálat dolgozói a forgalom szabályozásnál a vontató járművek kihasználásánál, a teherkocsi-gazdálkodásnál, az utazószemélyzet munkaidejének termelékenyebb kihasználásánál — intézkedéseik során — az eddiginél jobban vegyék figyelembe, a hálózati érdekek érvényesítése mellett, a gazdaságosságot, a hatékonyságot.

4. A személyszállítás kulturáltságának javítását, a szocialista brigádok tartsák elsőrangú kötelességüknek. *Ne tűrjenek meg mulasztást, a menetrendszerűséget, a szerelvények tisztaságát, az utaskiszolgálást illetően.* Szorgalmazzák a szigorúbb jegyvizsgálatot és az ellenőrzést. Hatékony intézkedéssel fel kell számolni — egyes körzetekben — a munkásvonatok szinte rendszeres megkésleltetését.

5. Az MSZMP XII. Kongresszusának irányelve a közlekedésen belül kiemeli a vasút szerepét a nagy távolságra történő áru- és személyszállítás növekedésében. Ezt tükrözik az 1980. évi tervek.

A megnövekedett feladatok végrehajtásának alapvető biztosítéka a fegyelmezett munka, a szolgálati fegyelem megszilárdítása. A szocialista brigádok ne tűrjék meg soraik között a fegyelmezetlen dolgozókat.

A szolgálati helyek vezetői személyes példamutatással és határozott intézkedésekkel biztosítsák a munkahelyi rendet és fegyelmet. A szocialista brigádok támogassák a rend és fegyelem megszilárdításában a munkahelyi vezetőket.

6. Az MSZMP XII. Kongresszusa és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója közelgő időpontjait az ország szocialista brigádjai a „Sziklai Sándor" szocialista brigád felhívásához csatlakozva, külön kommunista műszakkal, többlet termelő munkával köszöntik.

A vasutas szocialista brigádok többsége már csatlakozott a felhíváshoz. Ez feljogosítja a tanácskozás résztvevőit arra, hogy egyöntetűen elhatározzák:

1980. március 22-én a Magyar Államvasutak minden szolgálati helyén, ahol a társadalmilag hasznos munka biztosítható, kommunista műszakot tartanak.

A tanácskozás részvevői felhívják az érintett vasutas dolgozókat, hogy ezen a napon fordítsanak különös gondot a kommunista műszakokat tartó vállalatok kocsiigényének időben történő kielégítésére, az ipartelepi kiszolgálások és kocsibeállítások pontos elvégzésére.

Gondoskodjanak az ország egészére kiterjedő kommunista műszakon a dolgozók utazását biztosító munkásvonatok pontos és kulturált közlekedtetéséről.

Azok a dolgozók, akik ezen a napon fordulószolgálati munkarendjük szerint teljesítenek szolgálatot, *1980. április 4-ig vállaljanak külön műszakot szabad idejükben, elsősorban saját munkaterületükön.* Ha arra ott nincs igény vagy lehetőség, más vasúti munkaterületen, illetve a *Hazafias Népfront* által szervezett mozgalom keretében.

A kommunista műszak teljes bérét központilag, vasutas gyermekintézmények fejlesztésére kell fordítani, melyért a MÁV Vezérigazgatóság felelős.

A tanácskozás felhívja a vasútigazgatóságok vezetőit, a szolgálati főnököket, a közvetlen felügyeletet ellátó szervek (szakosztályok, igazgatósági osztályok) vezetőit arra, *hogy gondoskodjanak a kommunista műszak megszervezéséről, a résztvevőknek biztosítsanak hasznos, termelő munkát.*

Kérjük a szocialista brigádokat, hogy a hálózat minden munkahelyén tegyék magukévá a vasutas dolgozók kommunista műszakjának ilyen irányú és célú megtartását és a többi dolgozókat is mozgósítva, vegyenek részt az ország dolgozóinak demonstratív megmozdulásán.

A tanácskozás részvevői a felhívást egyöntetűen elfogadták és kérik a vasút minden szocialista brigádját, hogy az abban foglaltakat, a saját munkaterületükre konkretizálva valósítsák meg.

Az üzemviteli szakszolgálatok élenjáró szocialista brigádvezetőinek országos tanácskozása

Jó időpontban

A kongresszusi munkaverseny segíti az Északi Járműjavító gazdálkodását

Fél éve immár, hogy ama emlékezetes munkásgyűlésen — 1979. augusztus 10-én — csatlakoztak a SZOT és a KISZ Központi Bizottsága felhívásához: *a XII. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére szervezett munkaversenyhez.* S jóllehet, a mérleg megvonásával még várnak az Északi Járműjavító Üzemben, egyelőre egyik kollektívát sem akarják a másik elé helyezni, az már nyilvánvaló: az üzem gazdálkodása szempontjából is jó időpontban kezdték meg e termelési vetélkedőt. Olyankor, amikor szükség volt az erők összpontosítására, az egységes tenniakarásra, hogy elmaradásaikat pótolni tudják, s a nem éppen hízelgő helyről — a sereghajtók között voltak — előbbre rukkolhassanak.

Mélypont után

A hanyatlás — miként *Csáki Sándor*, a szakszervezeti bizottság titkára felidézi — 1977 végén kezdődött, gondoktól terhes esztendő volt az 1978-as is, s még 1979 első fele sem hozta meg az áhított javulást. Sőt: *egyes értékelések szerint 1979 közepe táján voltak a mélyponton.* Mint az ilyen helyzetekkor általában, nem lehetett egyetlen okot bűnbakként említeni. Mind nyomasztóbbá vált az anyag- és alkatrészellátás hiányossága, a munkaszervezés nem igazodhatott a kényszerű bakugrásokhoz, s a rossz légkörben a vezetés sem volt egységes. A viták tovább gyűrűztek, és a középvezetők munkájára is hatottak.

Félévkor az volt a kérdés: *teljesíthetők-e egyáltalán az 1979-es feladatok?* Sokak szerint: nem. S az eredmény?

— Kilencvenhat és fél százalékos létszámmal 99,4 százalékra teljesítettük éves tervünket, vagyis az egy főre jutó termelékenység, 1978-hoz képest, 4,5 százalékkal javult — érvel a számok sorolásával az szb-titkár, majd hozzáteszi: — *ezzel voltaképpen elégedettek lehetünk.* A második félévben bekövetkezett a remélt fordulat. Amikor már mindenütt kopogtattunk, hogy segítsenek, a MÁV anyagellátási igazgatósága is megtette a tőle telhetőt. Rendszeresebben érkeztek az importanyagok, s a hazai ellátás is valamelyest olajozottabb lett. Nem annyira, hogy ne legyenek gondjaink, de a Ganz-MÁVAG közel van hozzánk, és a középvezetők egymás közötti kapcsolatainak köszönhetően legalább egyik napról a másikra élhetünk. Persze így is folytatódik a régi gyakorlat: *a javításra beérkező mozdonyból kiszereljük a jó alkatrészt, hogy a már indulásra kész járműbe áthelyezzük.* Bárhogy történt is, a lényeg mégis az: a második félévben arra is tellett erőnkből, hogy bepótoljuk az első félév elmaradásait.

Szeptemberre emlékezve

Főleg a szeptember hozott rendkívüli eredményt: *igaz, intézkedések sorát hozták, hogy minél jobb körülményeket teremtsenek.* Az érintettek is megértették, hogy csak rendkívül indokolt esetben mehettek szabadságra, de még a rövid távolléteket is minimálisra csökkentették. A harmadik negyedév végén már kevesebb volt a kétely: *elérhető közelségbe került a terv teljesítése.*

Tavaly arányváltozásra is sor került: *a villamos mozdonyok javítása a felmenő ágra került, miközben a dízelek csökkent.* A kétezer lóerősnél kisebb dízelek fokozatosan Szolnokra költöznek, s így 1979-ben — az ötödik ötéves tervidőszak elején kialakított egységes mozdonyszereldében — már több villamosmozdonyt javítottak (szám szerint 264-et), mint dízelt (239-et). Ez egyben a Kőbányai úti üzem jövőjét is meghatározza.

Am kanyarodjunk vissza a kongresszusi-felszabadulási munkaversenyhez. Egyebek között felajánlották, hogy a V43-asok 4-es, 5-ös és 6-os jelű javításait olyan minőségben végzik, amely lehetővé teszi: *két nagyjavítás között, a korábbi 400 ezer kilométerrel szemben 800 ezer kilométer legyen az üzembiztos futóképességük. Vállalták a javításban levő mozdonyok átfutási idejének csökkentését, s azt, hogy az őszi csúcsforgalom idején 5, 1980-ban pedig további 3 nagyteljesítményű, üzemképes mozdonnyal több álljon a vontatás rendelkezésére.* Szó esett az energiatakarékosságról, a törvényes munkaidőalapból kieső veszteségidők csökkentéséről, s ami népgazdasági szempontból is igencsak lényeges: az importból származó alkatrészek körét, s 1980-ban 13,5 millió forint értékű import és 6,5 millió forint értékű hazai gyártású alkatrésszel többet újítanak fel, építenek be a járművekbe, mint tavaly ...

Adott létszámmal

Az idén, 1979-hez képest, mintegy 3 százalékkal kell többet produkálnia az Északi Járműjavítónak. Nem kergetnek illúziókat, nem ábrándoznak a munkaerőhelyzet megoldásáról: *a létszám tartását tervezik.* De — s ezt hangsúlyozzák — nemcsak a létszámarányos terv teljesítésével számolnak. A január — noha nem volt zökkenőmentes, a tervezettnél kevesebb felújított mozdonyt bocsátottak ki — *1979 januárjánál kedvezőbben zárult.* S ha a kongresszusi-felszabadulási munkaverseny lendületével is élni tudnak, esélyük van arra, hogy előrébb kerüljenek a járműjavító üzemek rangsorában.

F. T.

Ácsok, tetőfedők szédítő magasságban

Javítják a Keleti pályaudvar csarnokának tetőszerkezetét

A Kerepesi úton járkálók közül mostanában sokan szegezik tekintetüket a Keleti pályaudvar boltíves tetejére. A látvány valóban szembetűnő: *a csarnok acélszerkezetén 20—30 méter magasságban munkások dolgoznak, futballpálya nagyságú területen javítják a tetőt.* A veszélyes munkahelyen kimért mozdulatokkal tevékenykedik a MÁV Budapesti Épületfenntartó Főnökség négy — *November 7., Ifjúsági, Béke és Vörös Október* — ács- és tetőfedő szocialista brigádja.

A munkálatok részleteiről *Ruzsa László*, a rekonstrukció megbízott mérnöke tájékoztatott:

— *A Keleti pályaudvar tetején legutoljára közvetlen a második világháború után végeztek felújításokat.* Akkor az volt a cél, hogy a lövedékek ütötte lyukakat befoltozzák. Érthető tehát, hogy a rajta levő fedőanyagok (elsősorban a deszkaburkolat) tönkrement, elkorhadt. Emiatt sok helyen beázott a csarnok. Ezért nem tűrt halasztást a felújítás megkezdése. *Elsőnek az érkezési oldalon indult meg a munka. Itt 890 négyzetméteren cseréljük ki a deszkaburkolatot, majd befedjük kátránypapírral.*

— Ezzel kapcsolatban szeretném megjegyezni, hogy a brigádok a XII. pártkongresszus tiszteletére vállalták, hogy március 7-ig befejezik a tető e részének kátránypapírral való befedését. Ez azt jelenti, hogy utána lebonthatják az érkezési peronra épített védőtetőt; *mire megérkeznek a kongresszus küldöttei tiszta állomáson fogadhatják őket.* Utána már megkezdhetjük a palalemezek, a vízsgáló járdák és a hófogórácsok felrakását, illetve felszerelését.

Horváth Károly festő, a hófogórácsot festi

— Ezt követően a bejárati részen folytatjuk a rekonstrukciót. Ott mintegy 300 négyzetméter területen kell kicserélni a burkolatot, majd a Baross téri oldalon dolgozunk tovább.

A Keleti pályaudvar tetőszerkezetének felújításán dolgozó szocialista brigádok nehéz feladatra vállalkoztak, *olykor 30 méter magasságban 60—70 fokos lejtőn cserélik ki a burkolatot.*

(séra)

Elismerésre méltó eredmények

Szolnok és Salgótarján ötödször lett első a MÁV—Volán komplexbrigádok versenyében

A budapesti vasútigazgatóság területén dolgozó MÁV—Volán komplexbrigádok múlt évi munkáját február 29-én értékelték. 1979-ben 21 brigádban 362 vasutas és 408 Volán-dolgozó versenyzett egymással. *A kollektívák 119 ezer 886 kocsit mozgattak meg.* Ez ugyan valamelyest kevesebb, mint tavalyelőtt volt, de így is eleget tettek a reájuk bízott feladatoknak.

Az értékeléssel megbízottak megállapították, hogy a jövőben tovább kell finomítani a komplexbrigádok versenyszabályait. Az eddigi elbírálások alapján — minden esetben csak tonnával mérték a teljesítményt — *ezentúl árunemek szerint dolgozzák ki a vállalási pontokat.* Vagyis élesen megkülönböztetik a nehéz tömegszállítmányokat (szenet, követ, kavicsot stb.) a könnyű darabáruktól. A cél továbbra is a minőségi munka növelése.

A résztvevők azt is megállapították, hogy a már 17 esztendeje élő komplexbrigádmozgalom minden tekintetben szépen fejlődik. A brigádok többször szerveznek közös kirándulásokat, vetélkedőket. *Nemrégen például a salgótarjáni komplexbrigád huszonhat tagja tapasztalatcsere-látogatást tett Csehszlovákiában.*

A budapesti vasútigazgatóság területén működő komplexbrigádok tavaly is négy kategóriában versenyeztek. Az első kategóriában ez alkalommal immár ötödször a *szolnokiak*, a másodikban ugyancsak ötödször a *salgótarjániak* lettek az elsők. A harmadikban *Balassagyarmat*, a negyedikben *Szécsény* vitte el a pálmát.

S. R.

Szombathely:

Pénzjutalomban részesültek az őszi forgalom legjobbjai

Az őszi hónapokban a *szombathelyi vasúti csomópont* és a celldömölki vontatás *Dobó István* szocialista brigádja nyújtott legkiemelkedőbb teljesítményt a szombathelyi vasútigazgatóság területén.

Nyugat-Dunántúlon a legnagyobb forgalmat lebonyolító Szombathely-állomás és a vontatási főnökség áruszállítási tervét az év utolsó négy hónapjában két százalékkal teljesítette túl. *Az irány-, illetőleg a közvetlen tehervonatok átlagos terhelése az előző év hasonló időszakának 1025 tonnájáról 1074 tonnára nőtt.*

Szeptembertől december végéig négy hónap alatt, a csomóponton *2,7 millió forint értékű szenet és 630 ezer forintnyi gázolajat takarítottak meg.* Aktívan kivették a részüket a kongresszusi munkaversenyből és közel 1500 órát dolgoztak társadalmi munkában.

A tíztagú Dobó István szocialista brigád Celldömölkön terven felül 300 tehervagon futójavítását végezte el és ezzel a teljesítményével nagyban enyhítette a csúcsforgalom szállítóeszköz-ínségét. Normaóráknál 50 órát takarítottak meg és anyagmegtakarításuk összege több mint 100 ezer forintot tett ki.

A szombathelyi csomópont kiválóan dolgozott kollektívájának február 20-án, a celldömölki vontatás brigádjának másnap adták át a pénzjutalmat.

Sz. Jakab István

KALOCSA:

„Vidéki fejállomás, de nem a világ vége...”

Kiskőrösön átszállva a kalocsai személyvonatra, kellemes meglepetés ért: jó meleg van a vaskályhával fűtött kocsiban és... kopottas, de manapság *szokatlan tisztaság*. Por sincsen, sem az ülés könyöktámláján, de még az ablakkereten sem.

A második meglepetés Kalocsán várt. Ha nem tudnám, hogy ezen az állomáson a főnöki karszalag viselésére *Hazafi Márton* az illetékes, elmennék mellette, azon meditálva, hogy honnan ismerem. Mert bizony a homlokától már jócskán gyérülő hajú férfi alig emlékeztet a jó két évtized előtti, szertelenül harsány ifjúra, aki a vasútforgalmi technikumban osztálytársam volt. Szertartásosan az irodájába invitál.

A NÉPGAZDASÁG ÉRDEKEI SZERINT

— *Fejállomásunk három vonatfogadó fővágánnyal és ugyanennyi mellék- meg iparvágánnyal rendelkezik. Ez utóbbiból most készül a negyedik, itt a felvételi épülettel szemben* — magyarázza. — *Az a földgyalu is azért egyengeti a talajt. Az itteni és a környékbeli mezőgazdasági üzemek, téeszek és az ezek termékeit feldolgozó vállalatok közös érdekeltségével szerveződött helyi agráripari egyesülés építteti a központi elosztó raktárához.* Azért említem ezt, hogy lásd: nemcsak világhírű paprikánk és népművészetünk van már, hanem iparunk is, jócskán. Bár némileg kiesünk a fővonalból, *nem vagyunk azért a világ végén.*

A magyarázathoz a főnök hunyorint egy cinkosat, ettől egyszeriben visszaváltozik a hajdani, minden diákcsínytevésre fölöttébb fogékony *Marcivá*. Egy sínen vagyunk már.

— *Tipikusan kereskedelmi állomás vagyunk* — folytatja az állomásfőnök. — *Tavaly ötvenezer árutonna volt a feladási tervünk, amit 104 százalékra teljesítettünk.* A több mint 12 és fél ezer vagonos kocsiforgalmunkból körülbelül három és fél ezret tett ki a helyi feladás, a többi — főként építőanyag, faáru, göngyöleg — *leadásként* érkezett. Helyből elsősorban minőségi, első osztályos díjtételű árut szállítunk, fele arányban *exportra*. A *paprikafeldolgozó vállalat* a legrangosabb szállíttatónk, napi átlagban 10—12 kocsit forgalmaz érkezőben-indulóban.

Egyéb újságolni való is akad.

— *A váltóőröknél bevezettük a 18/54-es fordulót, szolgálatmegszakítással* — mondja Hazafi Márton. — Ezzel elértük, hogy havonta csak annyi időt dolgoznak, mintha négyes túrban lennének, pedig mindössze hárman váltják egymást. *Este 10 órától hajnali 4-ig nincs váltóőri szolgálat Kalocsán.* Az emberek nyugodtan, ágyban tölthetik az éjszakát. Ha eközben valami rendkívüli menet adódik, a forgalmi szolgálattevők ellátják az összes ez irányú teendőt. *Módosítottuk a vonatkísérők vezénylését is,* azaz a tényleges munkához igazítottuk a munkaidőt. És akad még itt néhány rejtett tartalékunk...

— Mondd, ha már elkezdted! Vagy titok?

— Nem éppen titok, csak — *megbúbolhatnak érte.* Található nálunk ugyanis egy-két univerzális ember. *Van például egy jegyvizsgálónőnk, aki* — mert önállósító vizsgával is rendelkezik — *szükség esetén forgalmistának is beosztható...*

— Ez miért vétség?

— *Van egy felsőbb rendelkezés, miszerint vonatkísérői létszámba tartozó személy nem osztható be állomási szolgálatra...(?)*

— Akkor sem, ha ezzel történetesen túlóráztatásnak veszitek elejét?

— Erről van szó, ráéreztél. *Az 1978. évi 3275-ről tavaly 2550-re esett vissza a túlórák száma. Az imént említett belső átszervezésekkel több mint 22 százalékkal csökkentettük a túlórákat egyetlen év alatt. Ráadásul úgy, hogy az utazószemélyzet pihenőnapjait egyáltalán nem váltottuk meg pénzzel. A szabadságokból is mindössze 29 napot hoztunk át erre az évre, az is a napfordulónál fordult elő.*

MEGHITT LÉGKÖRBEN

— Tetszik az optimizmusod. Csak azt is áruld el végre, hogy hány „munkaerővel” gazdálkodtok ilyen eredményesen?

— *A létszámunk 50—52 fő között mozog, és 35—40 év közötti az átlagéletkor. Tervszerűen gondoskodunk az utánpótlásról, például az idén nyugdíjba menő raktárnokunk helyett már megvan a vizsgázott utód.* Kocsirendezőink közül pedig időszakos váltással, de állandó kirendelésben egy-egy fő mindig Kiskőrösön szolgál.

— Milyen a munkafegyelem?

— *Normális. Olyan stabil törzsgárdánk van, amelynek tagjaira bármikor, bármilyen munkában bízton számíthatunk.* De általánosságban is jellemző: *törődnek egymással, vigyáznak egymásra nálunk az emberek.* Ittasság miatt alig kellett eddig valakit felelősségre vonnunk, tavaly egy ilyen esetünk volt, tavalyelőtt egy sem. Balesetünk is csak egy volt az elmúlt évben: *egyetlen kocsi siklott ki.*

— Következetesen többes számban „dicsekszel”. Ilyen demokratikusan vezetsz is?

— *Baján voltam rendelkező forgalmi szolgálattevő és pártalapszervezeti titkár is egyben, mielőtt* — jó két éve — *ide főnöknek kineveztek.* Kijártam az üzemi demokrácia iskoláját. Meggyőződésem, hogy hosszú távon *eredményesen irányítani csak a kollektíva, illetve választott képviselőik érdemi bevonásával lehet. Minden jelentősebb döntésbe, már az előkészítés során bevonom az állomás párt- és szakszervezeti titkárait, kikérem a területi bizottság és a bizalmiak véleményét. Tudatosan építek a szocialista brigádokra, vezetőikkel rendszeresen konzultálok. Ám mindenről hadd szóljanak inkább ők maguk.*

ÖSZTÖNZŐBB BÉRT!

Horváth Jánosné, a pártalapszervezet titkára és *Pirisi András* szb-titkár, kereskedelmi hivatalnok egyöntetűen megerősíti a főnökük által eddig elmondottakat. Mindketten törzsgárdatagok. Pirisi András húsz éve, Horváthné 1956 óta dolgozik Kalocsa állomáson. Van tehát összehasonlítási alapjuk, hiszen mindketten kiszolgáltak már nem egy főnököt.

— Mindig, mindenben egyetértenek? — kérdezem.

— Szó sincs róla. Vitatkozunk mi, ajjaj, de csak addig, amíg a döntés meg nem születik. A kollektíva elé már úgy állunk ki, egységesen.

— A túlórák visszaszorításából adódó bércsökkenést hogyan fogadták az érintettek?

— *Az emberek többsége megértette* — veszi át a szót az szb-titkár —, *hogy ez az intézkedés, a munkaidő ésszerű szabályozása elsősorban az ő érdeküket szolgálja. Több lett a szabad idejük.* Meg az is az igazsághoz tartozik, hogy itt majdnem minden vasutas őstermelő is, saját kertjében paprikázik, vagy a téeszben vállal részművelést.

— Itt minden ilyen rózsás? — évődöm.

— Ez azért túlzás — reagál élénken Horváthné. — *Bizonyos bérezési aránytalanságok itt is okoznak feszültséget. A kereskedelmi szolgálathoz kötéllel sem lehet áthúzni embert a forgalomtól.* Anyagilag semmi sem ösztönöz, mondjuk egy vonatkísérőt, hogy megszerezzen akárcsak egy raktárnoki szakvizsgát is. *Ott tartunk már lassan, hogy a vasútnál a kereskedelmi szolgálat szinte büntetés.* Pedig a mi munkánk nélkül aligha tudná realizálni a MÁV a fuvarozói szolgáltatások ellenértékét.

— Van egy másik problémánk is, éppen a váltóőrök munkaidő-módosítása következményeként, erre már az imént is ki akartam térni — dupláz rá Pirisi András. — Jó 400 forinttal csökkent a bérük havi átlagban, a 6 óra éjszakai műszakpótlék kiesése miatt, holott ugyanazt a munkát végzik el, mint azelőtt, csak rövidebb idő alatt.

— Ha már itt tartunk — gombolyítja tovább a fonalat Hazafi Márton —, hadd mondjam el azt is: *úgy érezzük, hogy járna azért nekünk valami abból a pénzből, amit bérben megtakarítottunk.* Elviszi az egészet a góc, vagyis Kiskőrös, mondván, másutt nagyobb szükség van rá. Ezt el is fogadjuk — hiszen a vasút nemcsak Kalocsából áll —, de csak részben, mert *mégiscsak mi gazdálkodtuk ki azt a pénzecskét.* Betegségek esetén sem szoktunk embert a szomszédtól kunyerálni helyettesítésre, szétosztjuk a munkát magunk között.

Aztán a brigádmozgalomról tájékoztat Pirisi András.

A KÖZ JAVÁRA...

— *Öt brigádban, 42 dolgozó tevékenykedik vállalásaik teljesítéséért. Tavaly két ezüst és egy bronz fokozatot érdemeltek ki.* Az előbbivel a *Petőfi* és a *Dózsa*, az utóbbival a *Zrínyi* brigád büszkélkedhet. A mostani versenyidényben erőteljesen felzárkózott hozzájuk a *Diesel-brigád* is. Az eddig teljesített mintegy 1200 társadalmi munkaórából ők maguk 519-et áldoztak a köz javára. De éppen ők vannak szolgálatban. *Zsebeházi Antalné* a vezetőjük, személypénztáros.

Látogatásom után meggyőződéssel írom le, hogy *Kalocsa állomás dolgozói példamutatóan végzik munkájukat. Megérdemlik a legteljesebb elismerést.*

Mármarosi Pál

Ne szólj szám?...

Aggódom. Bevallom, sokáig gyötrődtem, töprengtem azon, hogy érdemes-e aggodalmam okáról írni, mert — sohasem lehet tudni! — hátha félreértik. Mostanában ugyanis munkahelyi közösségeinkben (lent és fent) gyakoriak a félreértések. Úgy látszik, mintha az átlagosnál érzékenyebbek, ingerlékenyebbek és sokszor — uram bocsá' — megalkuvóbbak lennénk. *„Az óvatosság sosem árt!”* elv alapján gyakran akkor is visszavonulunk, fedezékbe húzódunk, amikor a közösség érdekei például azt kívánnák, *hogy tegyük szóvá a felelőtlenséget, a pazarlást, a hanyagságot, a Pató Pál úr szemléletet, a fontoskodást, az áldemokratizmust.* Vajon miért? Az ok sokkal bonyolultabb annál, mint azt az első pillanatban — jóhiszemű, optimista szemlélőként — hisszük.

Lássunk néhány példát! Nemrég az egyik budapesti pályaudvarunk vezetőivel beszélgettem. A téma egyszerű, tájékoztató jellegű, úgynevezett pozitív termelési riport születését sejtette. Okkal volt tehát nagy a megdöbbenésem, amikor jövetelem céljának ismertetése után a szakszervezeti bizottság titkára kijelentette:

— *Nem nyilatkozom! Egy szót sem szólok addig, amíg meg nem igéri, hogy a cikk kéziratát megjelenés előtt nekünk bemutatja! Higgye el, mindenki szeret békességben dolgozni. Az újságíró itt van fél napig, aztán elmegy, de mi maradunk. Nem mindegy tehát, hogyan és mit írnak rólunk!*

A visszahúzódás, az érzékenység okát firtattam. A titkár és a főnök nem kertelt. Őszintén elmondták, hogy a szálak az egy évvel ezelőtt róluk írt riportomig vezetnek. Azóta óvatosabbak, kétszer is meggondolják, elmondják-e mi nyomja a szívüket? Kényelmetlenül feszengtem a széken. Biztosan nagy hibát követhettem el, bakiztam, a riport nem a valóságot tükrözte — morfondíroztam magamban. Vendéglátóim azonban eloszlatták rémlátomásaimat.

— *Igaz volt annak minden sora, az elsőtől az utolsóig* — jelentették ki, nem éppen elismerő hangsúllyal.

— Akkor hát nem értem? Mi volt a baj?

— *Nincs szükségünk ilyen igazságtevő, hibákat ostorozó cikkekre! Kinek jó ez? Nem változott semmi, csak nekünk lett belőle kellemetlenségünk!* — hangzott a válasz. Aztán egymás szavába vágva mesélték el kis kálváriájukat, sorolták az adminisztráció nélküli felelősségre vonás, a megszeppentés, egyszóval, a pszichológiai „hadviselés” jól ismert eszközeit. Az újságíró informátorait magasabb beosztású szolgálati vezetők rendelték magukhoz, egy kis beszélgetésre, meggyőzésre. Az eredmény már ismert...

Nem lehet kommentár nélkül hagyni az ilyesfajta történeteket. *A jelenség veszélyes, fertőző!* Lokalizálásához bátorságra, kitartásra van szükség, mert egyébként közösségi életünk sarkalatos alapelvei, normái csak elméleti tételek maradnak. *Ha a jó szándékú bírálatot, a hibák felismerését és tárgyilagos elemzését az illetékes vezetők a mundér becsülete, vagy személyük elleni támadásként értelmezik — legközelebb hiába várják az őszinte szót.* Mindenkinek szépen hangzó, hivatalos véleménye lesz — és így tapintatosan becsapjuk egymást...

A vonaton találkoztam N. Z.-vel, az egyik pályafenntartási főnökség sínhegesztőjével. Éjszakai szolgálatból utazott éppen haza kis falujába. Ott egyébként köztiszteletben álló közéleti ember, önkéntes rendőr. A sok munkára panaszkodott, pontosabban arra, hogy ilyenkor télvíz idején naponta hányszor kell kivonulniuk a vonalakra, mert törnek, szakadnak a sínek. Nem szólna egy szót se, ha ez törvényszerű velejárója lenne a hőingadozásnak, vagy ha a véletlen számlájára lehetne írni.

— *Csakhogy itt másról van szó* — kesereg. — *Felelőtlenségről, hanyagságról.*

A nyáron a szolgálati vezető utasította N. Z. brigádját, hogy a korszerűsített pályán plusz 25—30 Celsius-fokos melegben végezzék el a szükséges sínhegesztést. A brigád — a technológiai előírásokra hivatkozva — megtagadta a parancsot. Ilyen magas hőmérsékleten ugyanis nem szabad hegeszteni, mert a varratok télen könnyen szétszakadnak. A munkát egy másik brigád vállalta. *A közvetlen szolgálati elöljárók attól féltek, hogyha nem teljesítik határidőre a tervet — nem lesz prémium, dicséret.* Az engedetlen brigádot pedig megleckéztették. Legközelebb nem kaptak prémiumot. Persze ezt nem a technológiai előírásokhoz való ragaszkodással indokolták.

— Mit tehetünk ezek után? — tárta szét a karját N. Z. — Mások felelőtlenségéért most is mi szenvedünk. A szétszakadt sineket majd megint összehegesztjük, és rendben lesz minden. Hogy ez cinizmus? Ugyan kérem. Legközelebb talán majd mi is megcsináljuk ellenvetés nélkül amire kérnek. Ismeri a mondást: széllel szemben nem lehet...

Ez a filozófia persze „sántít”, hiszen az igazság nem mindig és mindenkinek kézenfekvő. A mi társadalmunkban is vannak még, akik összetévesztik az egyéni vagy a csoportérdeket — a társadalmival. A vezetői önállóságot, a kiskirályossággal. Tisztelet és becsület ezért azoknak, akik az igazság mellett, a közös ügyért szállnak síkra. Persze tudni kell azt is, hogy a harcban nemcsak dicsőséget, érdemeket, hanem sebeket is lehet szerezni, hiszen nincs lényeges előrehaladás, fejlődés áldozatok nélkül. *Aki ezzel az eltökéltséggel cselekszik közös ügyünk érdekében, megsebezhetik ugyan, de társadalmunkban nem lehet áldozat!*

Minél többen cselekszünk így, annál kevesebb okunk lesz az aggodalomra.

Kaszala Sándor

Mit ér a művezető, ha emberséges?

A járműjavító 2-es lakatosműhelyében, amíg *Laposa* művezető dirigált, a dicséret ismeretlen fogalom volt. Kell az pedig, néha talán jobban is, mint egy harapás kenyér.

Igaz persze, hogy az emberek is megérték a pénzüket! Különösen *Stelcz*. Laposa mindig rajta kezdte a szidást, és joggal, mert a nyurga termetű, fiatal lakatos összecsapta a munkát. Szája meg akkora volt, mint a műhelykapu.

A munkások azért elvégezték a kitűzött feladatokat, sőt egy-másfél százalékkal még meg is fejelték, de Laposa művezetősége alatt arra nem volt példa, hogy kimagasló eredményt értek volna el.

Három hónapja — amióta új művezető van a 2-es műhelyben — megváltozott a világ. No, nem egyik napról a másikra, hanem pontosan három hónapra rá, *hogy Pásztor Ferenc vette át a műhelyt — emberestől.*

Ez utóbbin — azon, hogy „emberestől” — van a hangsúly, mert Pásztor még józerint körül sem nézett alaposabban a műhelyben, amikor egyenként elkezdett beszélgetni az emberekkel.

— *Ismerkedjünk* — jelentette ki, s már mondta is magáról, hogy nős, van két gyermeke, az egyik középiskolába jár, a felesége a kereskedelemben dolgozik, meg hogy falun nevelkedett, s él még az öreg édesanyja, akit rendszeresen meglátogat. Aztán az anyagi körülményei következtek, s végül még a hobbija is, ami nem volt egyéb, mint a kertes házban a kertészkedés.

Azoknak a munkatársainak, akikről kiderült, hogy szintén ilyen házakban laknak, még különleges virág- és zöldségmagokat is felajánlott.

Az emberek csak néztek. Eleinte még amolyan bohókosnak is tartották az új főnököt, mert hát eddig soha, egyetlen vezetőjük se tartotta fontosnak elmondani magáról, hogy s mint él, ha a munkahelyről kiteszi a lábát.

— *Furcsa mókus* — jegyezte meg Stelcz is, akinek főképpen az volt a legfeltűnőbb, hogy nem szidták le naponta. Sőt, egy alkalommal odament hozzá az új művezető, s majdhogy nem valami bizalmas közvetlenséggel arra kérte, hogy egy munkát ő csináljon meg, mert úgy tudja, hogy ehhez ő ért a legjobban.

Stelcznek már-már a száján volt, hogy téved a művezető elvtárs, mert őrá az utóbbi időben éppenséggel soha nem bíztak különleges munkát. Inkább lenyelte, amit mondani akart, és úgy belefeledkezett a munkájába, hogy amikor a többiek ebédelni hívták, *majdnem rájuk rivallt, hogy hagyják most, mert neki igen fontos dolga van.*

Amikor a legkitűnőbb lakatos elrontott valamit, Pásztor nem tépte a haját, hanem megkérdezte az öreget, hogy mi baj van otthon. *Kiderült, hogy Kaszás szakinak három napja kórházban van a felesége*, de csak a gyerekek hordanak hírt róla, mert hogy ő éppen délutános, s délelőtt pedig nincs látogatás a kórházban.

— *Öltözzön át, Pista bácsi!* — mondta a művezető, aztán szaladt intézni, hogy egy autóval kiugorhassanak Kaszás szakival a kórházba.

Az öreg lakatos megnyugodott, de lassan az egész műhelyben olyan békességes hangulat, jó közérzet telepedett meg, hogy az emberekkel madarat lehetett volna fogatni.

Pásztor egy napon azzal állt elő, hogy tanulmányozta a műhely évekkel ezelőtti munkáit, teljesítményét, továbbá most már látja, hogy szinte valamennyien kitűnő szakemberek, s úgy véli, a jelenleginél többre is képesek, mint amit produkálnak.

— *Ha lesz elegendő anyag, szerszám* — mondta az öreg Kaszás szaki —, *rajtunk nem fog múlni a nagyobb teljesítmény.*

Pásztor Ferencen sem múlott, mert a következő időben minden munkához előteremtette az anyagot, a megfelelő szerszámokat, s már csak arra kellett vigyázni, hogy az emberek takarékoskodjanak is az anyaggal, energiával, s főleg az idővel.

Az új művezetőnek nem kellett noszogatni senkit, s amikor a második hónap után néhány száz forinttal a boríték is vastagabb lett, a nagyszájú Stelcz maga jelentette ki:

— *Jól jártunk a személycserével, hisz valóságos áldás rajtunk az új művezető.*

A nagy dicséret azonban még hátra volt.

Amikor tíz nappal előbb befejezték a félévi tervet, majd a célprémium kiosztásánál maga a járműjavító igazgatója is jelen volt, az emberek valósággal belepirultak a kis ünneplésbe.

— *Köszönöm, elvtársak! Kitűnő munkát végeztek. Dicséretet érdemel külön-külön a műhely minden dolgozója.*

— *Ha csakugyan jó munkát végeztünk* — mondta az öreg Kaszás szaki —, *akkor az elismerés, a dicséret elsősorban művezetőnket, Pásztor Ferencet illeti.* Ő szervezte meg a munkát, s találta el azt a hangot, aminek hallatára a munkás a hegyet is odébb löki, ha kell.

Az igazgató mosolygott, és megígérte, hogy részt vesz azon az összejövetelen, amit vasárnap délután az új művezetőjük tiszteletére rendeznek.

Dávid József

Az utasellátó rendezésében

Nemzetközi reklámkonferencia Zsóri-fürdőn

A szocialista országok hálóés étkezőkocsi vállalatai között megvalósuló nemzetközi együttműködés egyik formája az évenként megrendezésre kerülő nemzetközi reklámkonferencia. A rendezvény minden évben más és más országban kerül lebonyolításra. Az idén február 19. és 22. között az Utasellátó Vállalat fogadta hét ország küldöttségét, közöttük az egyes vállalatok vezetőit, reklámügyekkel foglalkozó szakembereit.

A Zsóri-fürdőn rendezett tanácskozás résztvevőit *Vermesy Sándor*, a vállalat kereskedelmi igazgatója köszöntötte. Az ünnepélyes megnyitón ott volt *Juhász Péter*, a Mezőkövesdi városi-járási pártbizottság első titkára és *Pataki István*, a városi tanács elnöke.

Az ünnepélyes megnyitó után megkezdődött a reklámszakemberek tanácskozása, melyen a magyar delegációt *dr. Bognár András, Szűcs Imre* és *Kardos Béláné* képviselte. A napirend pontjai között szerepelt az elmúlt tanácskozás óta eltelt időszak munkájának értékelése, egy, a vállalatokat bemutató közös reklámkiadvány elkészítéséről szóló előterjesztés megvitatása, és két előadás értékelése, mely a szocialista reklám elméleti és ideológiai szempontjait kívánta tisztázni.

A résztvevők körében nagy sikert aratott az Utasellátó által rendezett színvonalas kiállítás, melynek célja a csomagolóeszközök reklám területén való felhasználásának bemutatása volt, de a vállalatok a lehetőséget felhasználták egyéb propagandaanyagok kiállítására is.

A tanácskozásról készült jegyzőkönyv aláírására Miskolcon, a Tiszai pályaudvar utasellátó éttermének különtermében került sor.

A Kék fény nyomában

Hanyagság miatt került a földbe mintegy ezerhétszáz tonna olaj

A Televízió *Kék fény* című műsorának decemberi adásában megdöbbentő képsorokat láthattunk a szombathelyi vasútállomáson történt olajszennyezésről. A képernyőn ezúttal nem a forgalmas csomópont megszokott élete villant elénk, hanem a talajba süllyesztett szivattyúállomásokon, olajtartályokon pásztáztak a kamerák. A borongós, zimankós időben pedig arról hallhattunk, hogy miként lehet a tartályban levő olajmennyiséget megmérni. Sokkal figyelemre mélóbbak voltak azonban a vasútigazgatóság egyik vezetőjének szavai, aki arról adott tájékoztatást, hogy — a szakemberek becslése alapján — *feltehetően mintegy 1700 tonna olaj szivárgott a talajba.*

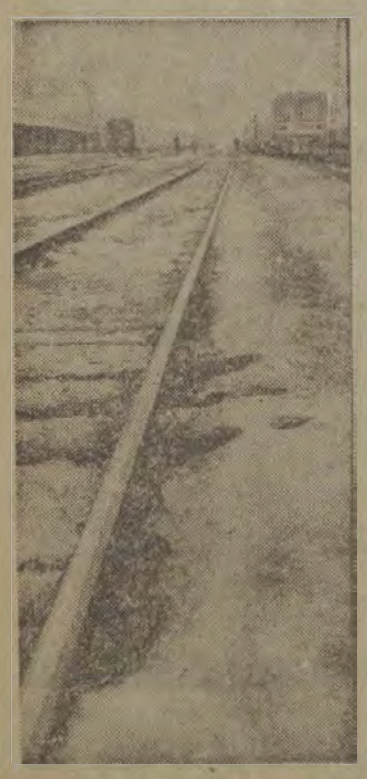
A színhely...

Az igazgató a múltat idézi

De hogyan kerülhetett sor erre a környezetszennyezésre?

A közelmúltban felkerestük *dr. Horváth Lajost*, a szombathelyi igazgatóság vezetőjét, akinek szavai nyomán drámai küzdelem körvonalai bontakoztak ki. Szívélyesen fogadott bennünket, de gondterhelt arcáról leolvashattuk, hogy szívesebben nyilatkozott volna a vontatási telep korszerűsítéséről, vagy éppen az automata biztosítóberendezések létesítése terén elért eredményekről, mint környezetvédelmi gondjairól. Közel 12 ezer ember irányításának szerteágazó tennivalója mellett egyik legfontosabb feladatának éppen az imént említett olajkár elhárítását tekinti. A vasútigazgató a múltat idézi.

— *A dieselesítési program beindulásával korszakváltás következett be a szombathelyi vasútigazgatóságon* — magyarázza. — Már 1968-ban 42 korszerű vontatójármű *állhatott forgalomba. Hamarosan megkezdődött a szükséges üzemeltetési háttér kiépítése is. Így került sor három nagyméretű üzemanyagtartály létesítésére.* Az egyenként 500 köbméter üzemanyagot befogadó tartályokat, a hozzájuk tartozó mintegy 700 méter hosszú



Olaj a sínek között

vezetékhálózatot a MÁV Székesfehérvári Járműjavító Üzemének dolgozói készítették el. Ugyanennek az üzemnek a szakemberei szerelték fel azokat a szintjelző műszereket, amelyek a tárolt üzemanyag mennyiségének megállapítására szolgáltak volna. *A műszerek azonban hamarosan felmondták a szolgálatot*, és makacsul ellenálltak minden javítási kísérletnek, s legfeljebb rövid ideig üzemeltek. Így került sor az ősidők óta használt egyszerű mérőeszközök alkalmazására, amelyekkel csupán hozzávetőlegesen lehetett megállapítani az olaj tényleges mennyiségét. S ha hozzávesszük, hogy a tárolt üzemanyagot tonnákban adják a vasútnak, s a „feladása" a mozdonyokra viszont literben történik, úgy az átszámításból valamint a műszerek pontatlanságából eredő hibák már önmagukban is nagyban megnehezítik a drága üzemanyag pontos mennyiségének megállapítását.

Hogyan derült fény az olaj „eltűnésére"? Erről *Varga Ferenc*, az igazgatóság osztályvezetője az alábbiakat mondta:

Egy vezeték meghibásodott

— *Igazgatóságunk 1978 őszén, fél évvel az üzemanyagtartályok üzembehelyezése után, önrovancsolást tartott, s ennek során fedezték fel a hiányt.* A lefolytatott vizsgálat megállapította, hogy közel másfélmillió forint értékű olaj tűnt el. A hiányzó olaj felkutatására, illetve a hiány okának felderítésére műszaki vizsgálatok kezdődtek, s ennek során kiderült, hogy az olajszivárgást az egyik szállítóvezeték meghibásodása okozta. Az is kiderült, hogy a hibáért, a székesfehérvári járműjavító egyik dolgozója, *Bozsák János* a felelős. A csővezeték lefektetése idején mint vezető szerelő dolgozott itt. Az ő feladata volt beosztottjai tevékenységének irányítása. A szerelők az elfogadott műszaki tervektől eltérően a hegesztés helyett úgynevezett karimás csőkötést alkalmaztak, amely végsősoron a hibát okozta.

A mulasztásból eredő hibát még az is tetézte, hogy a gázolaj kezelésével megbízott *Söptei László*, az osztószertár raktárosa szintén hanyagul végezte a munkáját. Havonta önrovancsolást kellett volna végeznie, ám ezekről formális jelentést küldött főnökeinek. Így a folyamatosan jelentkező olajhiányt nem is észlelhette.

Az olajszennyezés feltárása után hamarosan nagy erővel fogtak hozzá a károk elhárításához. A rendkívül bonyolult műszaki feladattal azonban csak nehezen tudnak megbirkózni. Az olaj nagy területen fertőzte a talajt, s a felszíntől számított 70—80 cm-es talajréteget annyira átitatta, hogy annak cseréjére lenne szükség. A talajban rejlő olaj kinyerésére 65 kutatófúrást létesítettek, amelyből eddig összesen 10 ezer köbméter olajjal szennyezett talajvizet „emeltek ki". Ebből a hosszadalmas szétválasztás után körülbelül 100 köbméter olajat sikerült visszanyerni.. *De cember végéig több mint 2 millió forintot költöttek ezekre a munkálatokra, s a kirótt szennyvízbírsággal együtt a kiadások már 10 millió forintra rúgnak.* A legnagyobb gondot azonban az elhárítási munkák során az jelenti, hogy ez ideig nem készült végleges műszaki terv az olajszennyezés elhárítására, s az ilyen jellegű feladat elvégzéséhez a megfelelő gyakorlati szakemberek sem állnak rendelkezésre.

Felelőtlenül, körültekintés nélkül

A felelőtlenül, kellő körültekintés nélkül végzett munkának, tehát súlyos következményei lettek. A szombathelyi járásbíróság januári tárgyalásán elmarasztalta a munkájukat felületesen végző dolgozókat. *Bozsák Jánost* rossz minőségű ipari termék szolgáltatásáért 9 hónapi, *Söptei Lászlót* társadalmi tulajdon hanyag kezeléséért 7 hónapi felfüggesztett szabadságvesztésre ítélte.

Aligha szükséges bizonyítani, hogy lelkiismeretes munkával elkerülhető lett volna ez a súlyos olajszennyezés.

G. M.

KI FIGYEL ODA?

Kellett a zár — hát vitte az ajtót

Várótermek leszakított ajtói, kitört ablakok, hiányzó zárak, csaptelepek, mosdó- és WC-berendezések, tönkretett kályhák jelzik a vasútállomásokon, hogy *bajok vannak a közös tulajdon védelmével.* Nem kis gondot okoz ez az épületfenntartó főnökségeinek, nem is szólva a hiányok pótlására, a berendezések helyreállítására fordított milliókról. Ezzel kapcsolatban *Molnár Ferenc* főmérnök mondja a Balparti Épületfenntartó Főnökségen:

Ami nincs otthon?

— *Az ellopott alkatrészek pótlására, az összetört berendezések helyreállítására fordított összeg megháromszorozódott az elmúlt években.* Hogy melyek azok a tárgyak, amelyek rendszeres pótlást igényelnek, nehéz lenne felsorolni. Van időszak, amikor a zárak, máskor a villanykapcsolók fogynak túlzottan, főként, ha ezek nem kaphatók a kereskedelemben. Akadnak persze, akik csak azért szerelnek le valamit, mert olyan kellékük még nincs otthon.

Furcsa, de megtörtént, hogy a forgalmi iroda ajtajáról tűnt el a zár, pedig ott kizárólag vasutasok tartózkodnak.

— *Mostanában különösen az ajtózárak kapósak* — mondja *Pozsár István*, aki főbizalmi a salgótarjáni építésvezetőségen. — *De egy jó ötlettel, vagyis Sulyok György újítása nyomán megoldottuk a problémát: a zárak helyére csappantyús szerkezetet szereltünk.* Újabb gondunk viszont, hogy Salgótarján—Főtér megállóhelyen egymás után tűnnek el a WC falára szerelt kagylók. Hogy kinek, mi célból kell, nem tudom, de tény, hogy legutóbb mind a hármat pótoltuk.

Egy csaptelep két napig marad

Czibolya József, a hatvani pft-főnökség 4-es építésvezetőségének párttitkára, illetve a vízvezeték-szerelők csoportvezetője. Ő azt említi, hogy az állomáson két nappal korábban szerelték fel az egyik csaptelepet, de *már eltűnt.* Sok hasonló esetet sorol fel, majd megjegyzi:

— *Néhány nappal ezelőtt megzavartunk egy embert, aki a zárat akarta elvinni a mellékhelyiségekből. Később — bizonyára bosszúból — elvitte a zárat ajtóstól. Ám, hogy az ördögbe lehet ajtóval sétálgatnia az állomáson egy tolvajnak...?!*

Ferenc Mihály bizalmi elmondta, hogy *Máriabesnyő* megállóhely várótermébe egyáknás hőszabályzós lengyel kályhát telepítettek, hogy a korábbival ellentétben ne kelljen állandóan fűteni, figyelemmel kísérni. Néhány nap elteltével a tűzhely hőálló üvegét az utasok kitörték, s a kályha használhatatlanná vált.

— *Sokszor nemcsak az utasok, hanem a vasutasok is ludasok* — vélekedik *Könczöl István*, a budapesti építésvezetőség szakszervezeti bizalmija. Alátámasztja ezt azzal is, hogy *a szolgálati helyek olajkályháinak gondatlan kezelése több tízezer forintos kárral járt a téli hónapokban.* A nemrég *Rákoskeresztúr* állomás forgalmi irodájába és a *józsefvárosi konténer-pályaudvarra* beszerelt olajkályha adagolóját tették tönkre az ott dolgozók. A helytelen üzemeltetés következtében a tűztér teljesen szétégett. Gyakori jelenség az is, hogy a cigarettacsikket a tűztérbe dobják — szinte mindenütt —, ami elég gyakran a beömlőfurat eldugulásához, tökéletlen égéshez és energiapazarláshoz vezet.

Vissza a kemencéhez!

— *Mérgemben már azt is mondtam, hogy az ilyen embereknek csak búboskemence meg rőzse való* — jegyzi meg Könczöl István, s hozzáteszi magyarázatként, hogy nála, otthon nyolc éve üzemel egy semmivel se jobb olajkályha, és még egyszer sem volt baj vele.

Úgy látszik, a társadalmi tulajdonra még nem mindenütt vigyáznak úgy a vasutasok, mint a sajátjukra.

Orosz Károly

Füstös, kormos várócsarnok

Nagybátony állomás várócsarnoka piszkos, elhanyagolt, a falai kormosak. Néha akkora füst van benne, hogy egymást is alig látják az utasok. Akiknek torkát kaparja a füst, kénytelenek kimenni, s ha esik, ha fúj, ott várakozni, amíg a vonat megérkezik.

Van persze az allomáson *váróterem* is, csakhogy azt lezárták „üzemi célra" hivatkozva, bár több mint egy éve még senkit se láttunk odabent. Egyébként egy vasútállomás felvételi épületében *aligha lehet fontosabb „üzemi cél"-t elképzelni, mint azt, hogy a MÁV ügyfelei, az utasok kulturált körülmények között várhassák meg vonatuk érkezését.*

Javaslom, hogy adják vissza a várótermet az utasoknak, esetleg *tiltsák meg a csarnokban a dohányzást.*

Várady Béla,
ny. főellenőr,
Salgótarján

— **Munkásszállítás — autóbusszal.** A Záhonyban dolgozó vasutasok a környék nyolcvan településéről járnak munkahelyükre dolgozni. Az idén kapott négy új Ikarus autóbusszal huszonegyre nőtt a vasutasokat szállító gépkocsipark. A menetrendszerűen közlekedő buszokkal háromezren utaznak díjmentesen a munkahely és az otthon között.

Jegyvizsgáló volt a becsületes megtaláló

Tisztelt Szerkesztőség!

Január 29-én Badacsonytomajról Balatonszepezdre utaztam az 1115-ös számú vonattal. Csak a lakásomon vettem észre, hogy kézitáskám, amelyben 3500 forint készpénz és a személyi igazolványom volt, a vonaton maradt. Reményvesztetten mentem vissza a balatonszepezdi megállóhelyre, hátha tudnak segíteni. Sebestyén Gyula vasútőr örömmel újságolta, hogy a vonat egyik jegyvizsgálója telefonon üzente, hogy megtalálta a táskát, és az esti gyorsvonattal hozza majd. Este kimentem a megállóhelyre és a jegyvizsgálótól átvettem elveszett táskámat, a pénzzel és az iratokkal együtt.

Sajnos a vonat csak rövid ideig állt, izgalmamban még a kalauz nevét sem kérdeztem meg. Csak hosszas utánjárással sikerült kideríteni kilétét. A becsületes megtaláló Orbán Ernő volt, Tapolca állomás létszámába tartozó jegyvizsgáló. Ezúton is szeretnék köszönetet mondani példamutató cselekedetéért, emberségéért.

Belák Irén
Balatonszepezd

Pályázati felhívás

a szakmunkások egyetemi-főiskolai előkészítő tanfolyamára

A Minisztertanács határozata alapján a SZOT, a KISZ, a MüM és az OM pályázatot hirdet a szakmunkások egyetemi-főiskolai előkészítő tanfolyamára (a továbbiakban: SZET).

Azok a szakmunkások, akik műszaki, közgazdasági vagy jogászképző felsőoktatási intézményben kívánnak tanulmányokat folytatni, pályázatot nyújthatnak be a SZET 1980/81. évi tanfolyamára.

Pályázhatnak mindazok a szakmunkások, akik az alábbi követelményeknek együttesen megfelelnek:

— *Középiskolák nappali, esti vagy levelező tagozatán érettségi bizonyítványt szereztek*, továbbá azok az érettségivel nem rendelkező szakmunkások, akik rátermettségük és felkészültségüknél fogva erőt és kitartást éreznek magukban a felsőfokú tanulmányokkal kapcsolatos magas követelmények teljesítésére;

— *nem töltötték be 30. életévüket*, a férfiak katonai szolgálatukat letöltötték, vagy katonai szolgálatra alkalmatlanok;

— *szakmunkás bizonyítvánnyal rendelkeznek*, amelyet legalább két évvel a jelentkezés előtt szereztek meg, s legalább 3 éve fizikai munkakörben dolgoznak, s a felvétel idején is fizikai állományú munkakört látnak el (a 3 évbe a katonai szolgálat ideje nem számítható be);

— kiemelkedően jól dolgoznak, példamutató társadalmi közösségi, politikai magatartást tanúsítanak;

— eleget tesznek a tanfolyam felvételi követelményeinek és tanulmányi előírásainak;

— jelentkezését a munkahely támogatja és részükre a MÁV a tanfolyam idejére, majd a tanfolyamot követő felsőfokú tanulmányok időtartamára az erre vonatkozó rendeletekben megállapított kedvezményeket biztosítja.

A pályázatot a vasútigazgatóságok és az üzemek személyzeti és oktatási osztályához, a MÁV Vezérigazgatóság közvetlen irányítása alá tartozó szervek (központi igazgatóság és alá tartozó szervei, központi hivatalok, szolgálati főnökség) dolgozói esetében *a MÁV Vezérigazgatóság Személyzeti és Oktatási Szakosztályához 1980. március 31-ig kell benyújtani.* A pályázati lapot és a részletes tájékoztatót is itt kaphatják meg.

A jelentkezés elfogadása esetén a SZET-re javasoltak 1980. május 1. és június 30. között alkalmassági vizsgán vesznek részt. Az alkalmassági vizsgán megfeleltek *tízhónapos előkészítő tanfolyamra kerülnek.* A tanfolyam befejeztével a megpályázott egyetemen vagy főiskolán felvételi vizsgát tehetnek. A sikeres vizsga felvételt jelent a megpályázott egyetem vagy főiskola nappali, illetőleg esti vagy levelező tagozatára.

A tanfolyamokat folytató szakmunkások a tanfolyam időtartamára megkapják átlagkeresetüket. A nappali tagozaton folytatott egyetemi, főiskolai tanulmányok idejére ösztöndíjban és egyéb szociális juttatásban részesülnek.

BESZÉDES ADATOK

BEILLESZKEDÉS, HÁTRÁNYOS HELYZETBŐL

A *Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség* I-es főpályamesteri szakaszán (Bp. Nyugati pályaudvaron) jelenleg 17 cigány dolgozik. Közülük tizennégyen pályamunkások, ketten takarítónők, s egy munkavezető is található köztük. Tekintve, hogy a szakasznak összesen 82 dolgozója van, mondhatjuk, hogy

a létszám 20 százaléka cigány származású.

Valamennyien igyekeznek becsületesen helytállni, ami egyre jobban sikerül is, de ez sokszor csaknem kizárólag egyesek saját törekvésén múlik. Minderről vallanak az alábbi számok:

Az elmúlt évben 69 cigány lépett a szakasz állományába, 81 viszont kilépett. A jelenleg is dolgozók közül ketten fiatalkorúak, tizenketten 18—30 év közöttiek, ketten a 30—50 évesek korosztályába tartoznak, egyikük pedig 50 év fölötti. Egy évnél rövidebb ideje jött a vasúthoz 11 fő, hatan 1—3 éve dolgoznak a szakaszon, tehát

három évnél hosszabb munkaviszonya egyikük-nek sincs.

Tavaly a dolgozók — mindenkit beleértve — 658 napot mulasztottak igazolatlanul. Ez csaknem két esztendőt tesz ki, illetve személyenként átlagosan 8 órát. Az arányítás azonban így nem reális, mivel a 658 igazolatlan napból 511 cigány dolgozóra jut. Ők átlagosan 30—30 napot hiányoztak, s rendszerint a fizetést követő napokon.

A betegállományban töltött napokat tekintve jobb a helyzet, mivel a 2079 táppénzes napból „csak" 26 jut a cigánynyokra, ami csaknem megegyezik a szakasz átlagával.

Valamennyi cigány dolgozó munkásszálláson lakik,

négyszemélyes szobákban. *Minden szobában rádió és hűtőszekrény van*, ezenkívül rendelkezésükre áll a kultúrterem, benne *tévé, játékok, könyvtár.* Ez utóbbi lehetőségeket azonban a cigányok alig-alig veszik igénybe, ami bizonyára összefügg azzal, hogy közülük

csak öten végezték el az általános iskola nyolc osztályát,

illetve, hogy hárman soha semmiféle iskolába nem jártak.

A számokból is következik, hogy a beilleszkedés további segítése szakszervezeti bizottságunknál is fontos feladat.

Páli Imre

Clara Zetkin igazsága

Hét évtizede éppen, hogy a szocialista nők koppenhágai kongresszusán, *Clara Zetkin* javaslatára, március 8-át *nemzetközi nőnappá* nyilvánították. Az ő nevéhez fűződik az első nemzetközi nőkongresszus összehívása is (amelyen — 1907-ben —, a Nemzetközi Nőszövetség első titkárává választották). Ha csupán ennyit tudunk róla — keveset mondtunk. Szüfrazsettek — a politikai egyenjogúságért, elsősorban a választójogért harcoló lányok-asszonyok — korábban is voltak, ám Clara Zetkin többet akart. *Marxista volt, előbb szociáldemokrata, majd kommunista — Németország Kommunista Pártjának egyik szervezője —, aki nem a látszategyenlőségért, hanem a nők tényleges felszabadításáért szállt síkra.* Társadalmi, erkölcsi, anyagi megbecsülésükért; igazukért, a Föld összes országában.

Hámán Kató részben kortársa, részben követője volt. Komunista ő is, a Tanácsköztársaság alatt a Forradalmi Munkás- és Katonatanács tagja, a szakszervezeti mazgalom egyik élharcosa, a fehér uralom esztendeiben a *Vörös Segély* vezetője (akinek emléke azért is oly becses számunkra, mert a MÁV alkalmazottja volt, és — 1918-ban — a *Vasutas Szövetségben* kezdte meg munkásmozgalmi tevékenységét).

Angela Davis napjaink kiemelkedő nőalakjainak egyike. Amerikában él, az Egyesült Államokban. Kommunista — és néger. Egyidejűleg küzd — elődeihez hasonlóan a börtönöket is megjárva — a színes bőrűek, a nők, és minden haladó erők ügyéért-igazáért. Térben és időben bármekkora legyen is a távolság hármuk között: *ténykedésük közös.* Attól váltak tiszteletet parancsoló személyiséggé, hogy a nők ügyét nem vonatkoztatták el a társadalom egyéb, megoldásra váró kérdéseitől. Nem szavakkal: *tettekkel bizonyították ama „gyengébb nem" egyenjogúságát.*

Demagógia volna azt állítani, hogy — néhány fejletlen, vagy fejlődőben levő országtól eltekintve — a nőmozgalom ugyanazt a harcot kívánná, mint Clara Zetkin idejében. Önámítás lenne viszont úgy vélni, hogy az egyenjogúság — nemcsak formájában, hanem szellemében is — immár csorbítatlan, elértük, amit az asszonyok legjelesebbjei akartak. Ha a nőket ott találjuk is a társadalmi-gazdasági élet csaknem valamennyi posztján, ha munkájukat szociálpolitikai intézkedésekkel igyekszünk könnyíteni is — *helyzetük változatlanul hátrányosabb a férfiakénál.* A vezető posztokon sokkal kevesebben vannak, mint a népesség szerinti részarányuk indokolná, s mitagadás: *többnyire a fizetési szalagokon is alacsonyabb az összeg, mint a hasonló munkát végző férfiaké.*

Az anyákat az anyák napján illik köszönteni. S bár az anyák kétségkívül nők, az 1910-ben nemzetközivé emelt nőnap hetvenedik évfordulóján akkor vagyunk hűek az egyenjogúság szelleméhez, ha illemmosoly, gügyögés, és egyéb formális ballasztok nélkül, valódi társainkként köszöntjük őket. Ha megállunk — elgondolkodunk — egy pillanatra, s gondjaikat átérezve igyekszünk könnyíteni helyzetükön.

Ami persze nem zárja ki, hogy egy csokor hóvirággal kedveskedjünk nekik. És ne csak ezen a napon.

— földes —

Egy személypénztáros naplójából

Hó vége. Kedd.

Rövid szolgálatban vagyunk, ami annyit jelent, hogy délelőtt 10 órától 19 óráig tart a szolgálat, ha... ha nincs hétvége, mert szombat, vasárnap, rövid nappal ide vagy oda, reggel fél hatkor van kezdés. Aránylag sima nap. Kevés utas, kevés bevétel, így van ez a téli hónapokban.

Tavasszal és nyáron nincsenek ilyen csendes napok. A Nyugati indulási csarnoka kong önnön ürességétől, ittott lézengő utasok mennek keresztül: *előre megváltott jegyük fölényében felénk sem tekintenek.*

Örülünk a kevés munkának, mert nyugodtan készülhetünk a délutáni zárlatra, készletfelvételre. Sok időnk úgy sincs rá. Ebéd, majd újra az ablakban szolgáljuk ki a most már sűrűn érkező utasokat, akik a déli gyorsokra várnak.

Havi zárlat

Fél 3-kor megkönnyebbült sóhaj: túrunk másik felének adjuk át a stafétabotot, nyugodtan húzhatjuk el a függönyt. Most jön a havi munka záróakkordja; *a havizárlat.* A váltópénz kiszámolása után pénzleadás, aztán készletfelvétel — s mennyi jegy van! — *majd a hóvégi számadások, a zárlat elkészítése. Az már persze otthon, hiszen rengeteg munkával jár.* Zárlatos napokon 21 óráig fizetik a munkaidőnket, ennyi szükséges a készletfelvételhez. Kiki maga dönti el, mennyi idő alatt végzi el a munkáját, persze ha hó közben csak egyszer is pontatlanok vagyunk, az mint a bumeráng, visszaüthet — esetleg órákig keresünk egy hibát. Ki mint veti ágyát... *21 órakor mindnyájan hatalmas csomagokat cipelve távozunk, egy egész táskát megtölt az előjegyzék, a reformjegyzék és a többi anyag.* A rendelkezésünkre álló két szabadnapunkon a felvett adatokat elszámoljuk, kontrolláljuk, majd lehetőleg kész zárlati füzettel térünk vissza az újabb fordulóra.

Sietünk, később jár az idő, viszontlátásra.

Péntek.

Reggel öt óra után sorjázva, egymás nyomában érkezünk munkahelyünkre. Üdvözöljük egymást és az éjszakás műszakot, majd nekilátunk... Minek? Hát a terniolcipelésnek. A reggeli tornának is beillő erőkifejtés az idősebbeknek már nehéz, így együttes erővel húzzuk, vonjuk, cibáljuk a makacskodó szekrényeket a gúnyosan összeránduló ajtók rése közt. Bélyegzőállítás, még egy utolsó szemle — minden a helyén van-e, majd megadóan húzzuk el függönyünket a szinte ránktörő utasok előtt.

Sokan vannak, hiszen péntek van. Az éjszakások hazamennek, s rövidesen érkezik a másik túr, nem kis örömünkre.

Nincs megállás

Az ebédre ma csak rövid idő jut, mert a sor vége vészesen kanyarog az automaták végénél. Kopognak a bélyegzők, halljuk egymás szavát a szomszédos fülkéből, ideges emberek kérik sietve jegyeiket.

A délután már maga a megtestesült tumultus. Cigarettát csak lopva, rövid slukkonként engedhetünk meg magunknak. *A szám kiszáradt, de jó is lenne egy üveg hűsítő, az egyre sokasodó tömeg azonban lélegezni is alig enged.* Egy kedves kis közjáték azonban kizökkent fásultságomból. Az egyik utas visszahoz 10 forintot mondván: *többet adtam vissza.* Feldobott a ritka becsületesség, újult erővel kopog a bélyegzőm.

Az óramutató körbe-körbe jár, egykedvűen végzi feladatát, de az emberáradat csak nem akar szünni. Közben már az éjszakások is beugrottak, én pedig úgy érzem, hogy ma nem megyek haza. A munkaidőnk végefelé jár, s az utasok is lassan-lassan fogynak. Merészen fordítjuk meg „ZÁRVA" tábláinkat, és egy-két méltatlankodó ember morgásától kísérve zárunk. A kasszában egymás hegyén hátán a rengeteg pénz. *Számolás, majd a számadópénztár elnyeli a 60—70 ezer forintos bevételünket.* Megkönnyebbülünk. Sietős pakolás, takarítás, szemünk előtt már az otthoni teendők, az esti program lebeg.

Holnap éjszaka újra találkozunk.

Hosszú szolgálat

Szombat-vasárnap éjszakája.

A leghosszabb szolgálat az éjszakai műszak. Ráadásul jó filmet ígérget a televízió is... na majd legközelebb.

Éjszaka a helyjegyesek munkáját is mi végezzük, nem lévén helyjegypénztár. Rövid távú jegyek kelnek inkább, plusz az elővételesek másnapra. Az utasok maximálisan kihasználják hét végi menettérti kedvezményüket, legalábbis erre következtetek az eladott jegyek számából.

A tegnap ittragadt munkások utaznak még haza, elég tekintélyes a számuk. Könnyítésképp beosztjuk egymás között a szolgálatot.

Az éjszakai műszak jellegzetessége nálunk, a Nyugatiban, a pénzváltás. Az Utasellátó 11 óra után hűtlenül kezeli vendégeit, s fittyet hányva vásárlási kedvükre, *nem kis bosszúságunkra beszünteti a pénzbeváltó automata működését.* Ilyenkor az éhes-szomjas emberek előtt egyedül a pénztáros embersége, na meg a kétforintosok korlátlan léte a remény.

Kudarc esetén... — de ezt inkább nem részletezem — ugyanis nyomdafestéket nem tűrő szavak záporoznak ránk és családunk le-fel menő ágára. Rendszerint segítünk, ahogy tudunk.

Tipikus éjszakai hangulat a pénztárban, csarnokban egyaránt. Éjfél után néhány óra szünet, így tehát van aki felmegy pihenni a hálóba, és van aki a pénztárát rendezgeti, hogy az elmaradt adminisztrációs munkákat pótolja.

Reggel. A hajnalos már túl a reggeli munka javán. Álmos, kialvatlan szemek, de azért hangos a szokásos eszmecsere. Szó esik volt munkatársakról, főnökökről, s a jelenlegi helyzetről. Nem sokáig, mert kezdődik a reggeli hajrá. Már a nappalos túrral együtt 8 órakor végzünk. *Álmosak vagyunk, fáradtak, nem hiába 16 óra sok idő!* A számadópénztár szentélye újfent kinyílik és a pénzleadás után rohanva távozunk.

Jó éjszakát!

Zajlik az élet

Hó eleje. Hétfő.

Hát újra itt vagyunk, de most csak 10 órára jöttünk, mint az úriasszonyok! A már ismertetett terniolcibálás ismétlődik. Kellemetlen hír: *egy munkatársunk beteg lett, tehát kevesebben lettünk.* Zajlik a pénztár élete: *leadjuk a múlt havi anyagokat, egyeztetünk, pénzfeladás a postán, és lazítunk.* Előre örülünk a mai napot követő két szabadnapnak: tervezgetjük, ki mivel tölti el.

Ez a nap, „havi bérletes". Hó elején utasaink java része bérletet vásárol. Zökkenőmentesen telik a szolgálat, semmi kedélyborzoló esemény.

Délután 3-kor lelépünk és ugrásra készen figyeljük kolléganőink munkáját. Ha szükség van rá, segítünk, de a mai nap mintha velünk érezne: *cinkosan mellénk áll, hamarosan pakolhatunk.*

A következő fordulónál találkozunk, viszontlátásra két nap múlva! Kezdhetjük elölről az egészet.

Endlein Erika

A GYSEV-nél

Bizalmi tisztségben

Kisgyerek koromtól kezdve szeretem a vasutat, és mégis véletlenül lettem vasutas — mondotta *Grasl Ignácné*, Sopron állomás előjelentő távírásza. Mély, búgó hangját a hangosbemondón keresztül hallhatjuk a vonatok érkezése-indulása előtt.

— Hogyan kezdődött ez a „véletlen" vasutas élet?

— Gimnazista voltam, amikor először érdeklődtem; *hogyan lehet a vasúthoz kerülni.* Az információ szerint nehéznek tűnt a bejutás, és így egy kis kitérő után — 12 évig dolgoztam a Kiskereskedelmi Vállalatnál — jöttem a GYSEV-hez. *Német nyelvtudásomnak köszönhető, hogy felvettek és előjelentő távírász lettem.* Távírászvizsgát és németből házi vizsgát tettem, majd esti tagozaton befejeztem a gimnáziumot és elvégeztem a marxista—leninista középiskolát.

— Hallottuk, hogy a mozgalmi munkában is élen jár.

— 1973 óta vagyok párttag, 1958-tól szakszervezeti tag, nem sokkal azután, hogy a GYSEV-hez kerültem, megválasztottak szakszervezeti bizalminak. Három éve vagyok brigádvezető a *Kandó Kálmán* szocialista brigádban és bronzkoszorú fokozatot értünk el. A brigád 16 tagból áll, különböző beosztásban, de egy turban dolgozunk és mindenki szívvel-lélekkel végzi a reá bízott bármilyen feladatot. A társadalmi munkában is szívesen veszünk részt mindannyian.

— A családban van utánpótlás is?

— Igen, a leányom személyében, akit egyedül nevelek és iskoláztatok. Győrben tanul a Közlekedési Szakközépiskolában, harmadikos.

— Hobbija?

— *A szőlő, melyet szabadidőben művelek, és leányommal az utazgatás, itthon és külföldön.*

Munkáját lelkiismeretesen végzi, amit a GYSEV vezetői elismernek, 1976 és 1979. november 7-én „Kiváló Dolgozó" kitüntetésben részesült.

Életét a vasút és leánya tölti ki.

Kovács Anikó

VASUTASDINASZTIÁK

Az édesanya nyomdokában

Ligetvári Ágnes, azaz *Paál Attiláné* 1968-ban került a vasúthoz — szülei javaslatára. Igaz: nem nagyon kellett biztatni erre, hiszen vasutasdinasztia tagja. A szülei, a férje, a közeli és a távoli rokonai szintén vasutasok, és olyan légkört teremtettek, hogy ő is vasutas akart lenni.

Miskolc-Tiszai pályaudvaron alkalmazták, mint értesítőt, majd a Siemens-távirdavizsga után két évig a távirdában dolgozott. 1971-ben kislánya született, de mert a következő évben az édesanyja —a sokak által ismert *„Misi néni"* —, nyugdíjba ment, visszament dolgozni. Amire gondolni sem mert: *az állomás vezetése édesanyja korábbi munkakörét bízta rá.* Azóta anyja után a leánya intézi a Tiszai pályaudvaron dolgozók menetkedvezményi ügyeit.

Paál Attiláné gimnáziumi érettségivel rendelkezik, de nem elégedett meg ennyivel. Általános igazgatási és munkaügyi vizsgát tett, elvégezte az alapfokú számviteli tanfolyamot és a tisztképző levelező tagozatát. Korábban a KISZ-szervezetben tevékenykedett, 1979. óta a pályaudvar Vöröskereszt-szervezetének titkára. Két éve tagja a *Lenin* szocialista brigádnak — legutóbb az ezüst jelvényt érdemelték ki.

A vöröskereszt szervezetben végzett munkáját elsősorban a *Béke* szocialista brigád segíti, tavaly az önkéntes véradásnál igen jó eredményt értek el, s ez főképp nekik köszönhető.

Munkájával a szolgálati hely vezetői elégedettek, 1979-ben *Kiváló Dolgozó* kitüntetésben részesítették.

Kisvárdai János

Harminc nap alatt eszperantóul

Nyelvkönyv — türelmetlen embereknek és magántanulóknak, ahogy azt a szerző, *Jozefo Horváth* is ajánlja a *30 nap alatt eszperantóul* című, nemrég megjelent nyelvkönyvében. Nem is lehet ezt tankönyvnek nevezni, sokkal inkább hasznos és végtelenül praktikus tanácsadónak, rengeteg ötlettel. Aki kezébe veszi észre sem veszi, hogy még is nyelvkönyvet forgat. Szakítás ez mindenfajta sablonnal, s épp ezért a legfőbb szándék a tanítványokból is kiűzni az összes előítéletet. Mert az van jócskán, s azokat kell legyűrni, hogy felszabadultan, játékosan — rengeteg sajátkészítésű eszközzel is —, de azért szigorú következetességgel haladjon napról napra a nyelvvel való ismerkedés.

Node, 30 nap alatt? Ezt a nyelvet és ilyen tankönyvvel? Igen! Ez nem tréfa, hanem valóság, *mert ha valaki komolyan akar tanulni és komolyan veszi a napi munkát, az eredmény nem marad el.* Harminc napot pedig — amit hétfővel kell kezdeni, mert ez a beosztás és a vasárnap sem munkaszünet —, huszonnégy órástól is boldogan feláldoztak volna már az emberek, ha csebe egy idegen nyelvet nyernek. Horváth nem követel ilyen sokat, de azt igen, hogy a naponta rászánt időn kívül a holt időket is jól hasznosítsuk. Azokat, amelyek a vonaton, villamoson, autóbuszon egyébként kárbavesznek. De még a konyhában, fürdőszobában töltött órákat vagy perceket se becsüljük le, mert míg dolgozunk, szólhat a rádió, ugyanis számos állomás szinte a nap minden szakában sugároz eszperantó nyelvű műsort. S a nyelvhallgatás egyébként is lényeges, sőt elsőrendű a tanulási rangsorban: *hallgatás-beszéd-olvasás-írás*, így szól az ajánlás.

A részletes ismertetés túl hosszú lenne, ezért inkább két dolgot említek. Az egyik. *Ez a könyv annyi humorral íródott, hogy olvasmányként is élvezetes.* A másik, népünknek kilenctized része egyetlen idegen nyelvet sem beszél. Ez a fellendült turizmus korában azt jelenti: *vagy állunk szótlanul, vagy megpróbálunk kézzel lábbal mutogatni.* Mindkettő nagyon kínos, tapasztalatból tudjuk. Sok esetben ez még akkor is így van, ha tanult az ember idegen nyelvet. Mert tanulni és tudni, az nem ugyanaz.

Lakáscsere

Elcserélném Biharkeresztes állomáson tanács kezelésében levő lakásomat 3 szoba komfortos, Budapest vagy környéki hasonlóra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet Biharkeresztes, MÁV-lakótelep 2. sz. Lovász András.

Elcserélném két szoba, étkezős, rákospalotai, kertészetre néző, II. emeleti MÁV-lakásomat két kisebbre. Érdeklődni lehet: 10—18 telefonon, Nagy Márta.

Elcserélném Budapest XI., Kelenföldi úton levő két szoba összkomfortos, loggiás telefonos, gázfűtéses, IV emeleti, lift nélküli MÁV-bérlakásomat 1,5 szobás, liftes vagy I. emeleti tanácsi lakással, XI. kerületi előnyben. Érdeklődni lehet telefonon az esti órákban: 663-842.

Elcserélném budapesti, 90 négyzetméteres 3 és fél szobás nagy méretű, komfortos lakásomat két kisebbre vasutas dolgozóval, lehet nyugdíjas is. Érdeklődni telefonon: 420-544, 222-372 munkaidőben vagy este: 291-756, Reményi Csabáné.

Elcserélném budapesti, VII. kerületben levő szoba, konyha, W. C. és éléskamra tanácsi főbérleti lakásomat hasonlóra Celldömölkön vagy Nagykanizsán. Sürgős. Érdeklődni levélben: Budapest, Peterdy u. 30. 1071. Hutka Józsefnénál.

Sport

Előadóest

Pilóták és az irodalom

Meglepő társulásnak tűnik, hiszen az ejtőernyősök, pilóták jelzője általában az, hogy bátrak, keményen néznek szembe az élet-halállal, szeretik a tréfát, a sörözgetést repülés után, és ha három pilóta ül egy asztalnál, akkor már csak „hajóznak". A kívülálló — még ha családtag is — ilyenkor hiába próbál egy-egy filmről, könyvről, vagy színházi bemutatóról beszélni, úgy tekintenek rá, mint egy égből csöppent Marslakóra. Pedig ők esnek ilyenkor vissza az égből a földre.

Ezért ért bennünket is váratlanul már tavaly az élmény, amit az MHSZ MÁV Repülőklubban szereztünk. Az előadótermet kamaraszínházzá alakították át. A színpadon pedig *Erdős Ágnes* mutatta be előadóestjét. *Siratóének* címen *Federico Garcia Lorca* műveiből állította összse műsorát. A közreműködő *José Arsmendia* gitáron kísérte a versmondót, helyenként pedig ízelítőt adott spanyol, andalúz népdalokból. A hatás lenyűgöző volt.

— *Hivatásos előadóművész és rendező vagyok, de soha eszembe sem jutott, hogy bajtársaimmal erről beszéljek, noha hetedik éve repülök* — mondja a szerkesztő előadó, Erdős Ágnes. — *Utólag szégyenlem magam érte, de nem feltételeztem róluk különösebb érdeklődést az irodalom iránt. Ezért lepett meg, hogy az idén már sürgették a következő előadást.*

A mostani előadásban *Haláltánc* címmel erdélyi, székely és magyar népballadákat mutattam be, a népdalokat *Békeffi Sarolta* és *Lukácsi Huba* énekelték.

A következő előadásban a közös sorsú Duna-menti népek balladái után a magyar irodalom nagyjait kívánom bemutatni: *Ady Endrét, József Attilát, Nagy Lászlót, Juhász Ferencet, Szécsi Margitot* és a kortárs fiatal költőket.

Az első két előadás bebizonyította, hogy a pilóták a repülés mellett igénylik, várják az irodalmi előadásokat is.

— e —

BVSC-SIKEREK ASZTALITENISZBEN

A Szőnyi útra került az Európa Kupa

Akik figyelemmel kísérik a magyar asztaliteniszezők hazai és nemzetközi eredményeit, szinte már „megszokhatták", hogy gyakran hallani a BVSC játékosainak sikereiről. Tavaly például *Gergely Gábor* és *Takács János* tagja volt a világbajnokságot nyert válogatottnak; a vasutas-együttes megnyerte a *Vásárvárosok Kupáját*, s az országos csapatbajnokságot. S ez az év is jól kezdődött... Februárban a BVSC a nagy favorit és a tavalyi győztes *Bp. Spartacus elleni Európa Kupa döntőben 5:3-ra győzött és 17 év után újból elnyerte az értékes vándordíjat.*

A Sportcsarnokban zsúfolt nézőtér előtt zajlott le a találkozó, amelyen a szövetkezetiek voltak az esélyesek, de *Gergely Gábor* három ragyogó győzelme eldöntötte az összecsapást, *Takács János* két „skalppal" járult a sikerhez, csak *Nozicska József* nem nyert mérkőzést, igaz egy találkozója még hátra volt.

— A vasutasok nemcsak jó felkészültségüknek, hanem óriási küzdőszellemüknek is köszönhették a diadalt — mondta *Horváth Tibor*, a szövetség főtitkára. — Örülünk, hogy két kiváló klubcsapattal rendelkezünk, hiszen a Spartacus méltó ellenfél volt.

Így aztán érdekes helyzet állt elő: a BVSC egyszerre őrzi a Szőnyi úti klubházban a tavaly elhódított Vásárvárosok Kupáját (júniusban lesz az idei döntő, tehát addig a vasutasoknál marad), s ott díszeleg mellette az Európa Kupa! Büszkék is lehetnek az egyesület vezetői az asztaliteniszezőikre.

S a februári sikernek márciusban folytatása következett. A Tatabányán megrendezett országos bajnokságon a férfi egyesben *Frank Béla* klubtársa, a nagy rivális *Gergely* ellen 3:2-re nyerte a döntőt. Mellettük még *Takács János* lett egyéni érmes (bronz), s a legjobb nyolc között összesen öt BVSC-játékos szerepelt, amire még nem volt példa! S az évről évre fejlődő Takács a férfi párosban első bajnoki aranyérméhez jutott, a fiatal Kriston Zsolttal (Bp. Spartacus) biztos, megérdemelt győzelmet arattak.

A BVSC BEK-győztes csapata, a kupával: Rózsás Péter edző, Gergely, Takács II, Nozicska

— *Eredményeink várakozáson felüliek* — mondta nagy örömmel *Rózsás Péter*, az egykori kétszeres Európa-bajnok, a Szőnyi útiak edzője. — Remélem a következő hónapban, áprilisban a berni Európa-bajnokságon sem marad el a folytatás, a magyar válogatottban szereplő sportolóink öregbítik hírnevünket.

Kozák Mihály

Sikeres kezdet

A szocialista brigádok és a sportolók lelkes társadalmi munkájával, az üzemfőnökség gazdasági vezetőinek segítségével *Dombóváron befejeződött a szabadtéri teniszpálya építése.* Ezzel egyidőben megalakult a Dombóvári VSE tenisz-szakosztálya. A szakosztálynak jelenleg 15 tagja van. A létszám felfutása a tavaszi idényben várható.

Tolna megye fedettpályás teniszbajnokságát a közelmúltban Bonyhádon rendezték meg. A Dombóvári VSE *Csurgai László, Kovács László, Gerecs László* összeállítású csapata a hét induló közül az első helyet szerezte meg.

MHSZ ÉS MSZBT SZERVEZÉSÉBEN

Kettős évfordulóra emlékeztek a ferencvárosi csomóponton

Ünnepi taggyűlésen emlékezett meg a Szovjet Vörös Hadsereg és Hadiflotta megszületésének 62. és Budapest felszabadulásának 35. évfordulójáról az MHSZ Budapest—Ferencváros csomóponti szervezete és az MSZBT helyi tagcsoportja. Február 21-én, a vasutas művelődési ház nagytermében rendezett ünnepség elnökségében — a helyi politikai és gazdasági vezetők, valamint a társadalmi és tömegszervezetek képviselői mellett — helyet foglalt *Ivan Antonovics Morozov* kapitány, a budapesti vasútigazgatóság katonai szállítási osztálya melletti szovjet képviselet tagja, *Amfer István*, az MHSZ IX. kerületi szervezetének a titkára, az *Ihász Dániel Közlekedési Szakközépiskola*, a *Zöldért* és a *BKV MHSZ* testvérszervezeteinek képviselői.

A megjelenteket *Kocsi Gáspár*, az MHSZ csomóponti szervezetének a titkára köszöntötte, majd *Hajnal Lajos*, a tartalékos klub titkára mondott ünnepi beszédet. Meleg szavakkal méltatta a Szovjet Vörös Hadsereg történelmet formáló szerepét hazánk és fővárosunk felszabadításában, kiemelve, hogy nemcsak életet áldoztak, hanem élelmet és hitet is adtak Budapest elgyötört, kiéhezett lakóinak a talpraállásához, a termelés megindításához. Külön szólott arról a döntő szerepről is, amelyet a Varsói Szerződés és ezen belül elsősorban a Szovjetunió fegyveres erői töltenek be a béke megvédése és biztosítása érdekében.

A beszédet követően Hajnal Lajos vörös emlékzászlót adott Morozov kapitánynak. Egyben bejelentette, hogy a tartalékos klub három újabb szovjet katonatisztet fogadott tiszteletbeli tagjává.

(Mármarosi)

HÍREK

Felújított ifjúsági klub

Február 14-én nyitották meg *Szombathelyen*, a vasutasok Haladás Művelődési Házának átalakított ifjúsági klubját.

A november közepén kezdődött felújítás során kicserélték a padozatot és a falburkolatot, valamint újjávarázsolták a bútorokat. A disco-műsoroknak a jövőben fényorgona és futófény ad sajátos hangulatot.

A közel 80 ezer forintba kerülő beruházás felét társadalmi munkában végezték el a járműjavító üzem fiataljai.

— **Fiatalok az Idősekért.** Kiskundorozsma állomás KISZ-fiataljai a közelmúltban meglátogatták az állomásról régebben nyugdíjba vonult dolgozókat és ajándékkal kedveskedtek nekik. Elhatározták, hogy kapcsolatukat a jövőben erősíteni fogják, és az arra rászorulókat patronálják.

— **Szerszámok dízelszerelőknek.** A szentesi körzeti üzemfőnökség dízelmozdonyszerelő tanulóit tüzikovács alapképzésben is részesítik, hogy a kéziszerszámokat meg tudják javítani. Az alapképzéshez szükséges szerszámok azonban nem kaphatók a kereskedelemben. A szegedi Bebrits Lajos Szakközépiskola harmadéves tanulói — Vass József műhelyfőnök segítségével — elkészítették a megrendelt 59 tüzikovács-szerszámot a szentesieknek.

— **Hacsek és Sajó.** A hatvani vasutasok művelődési házában február 15-én „Hacsek és Sajó" címmel tartott nagysikerű előadást Kibédi Ervin és Hlatky László. A műsorban közreműködött Dévényi Cecília, Zombori Zsolt és Bácskai Csilla táncdalénekes is.

— **Tiszta állomás.** Ózd állomás vöröskeresztes szervezetének tagjai évek óta éberen őrködnek az állomás helyiségeinek tisztasága fölött. Tavaly, a város által rendezett tisztasági versenyben a második helyet szerezték meg.

— **Vidám farsang.** A nagykanizsai vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában „Vidám farsang 1980" címmel fővárosi művészek adtak zenés műsort. Közreműködött: Szalai László és Horváth István nótaénekes, Harangozó Teri táncdalénekes, valamint Harsányi Frigyes operetténekes.

— **Századik születésnap.** Február 1-én ünnepelte századik születésnapját a Pécsett élő özv. Rácz István Gézáné, akit már több éve patronál a pécsi vasutasok nyugdíjas csoportjának vezetősége. Az idős asszonyt — aki jó egészségnek örvend — születésnapja alkalmából köszöntötték a városi tanács, a Vöröskereszt, a a pécsi területi bizottság képviselői, valamint két általános iskola úttörői.

— **Batyubál.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház vezetősége jól sikerült batyubált rendezett a közelmúltban a nyugdíjas klub és a pávakör tagjai részére. Tréfás vetélkedő és kultúrműsor tette hangulatosabbá az estét.

— **Vasutasok a Tháliában.** A miskolci igazgatóság területén dolgozó mintegy 180 szocialista brigádtag, szakszervezeti propagandista és ifjúmunkás tekintette meg február 24-én Budapesten, a Thália Színházban Karinthy Ferenc: Házszentelő című drámáját. A rangos szereposztású előadás maradandó élménnyel ajándékozta meg a közönséget.

Halálozás

Hosszan tartó betegség után, február 16-án, 34 éves korában elhunyt Kovácsné Bognár Mária, a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének és a pécsi területi bizottságnak a tagja. Kovácsné Bognár Mária húsz évig dolgozott a vasúton, legutóbb a pécsi igazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai osztályának a munkatársa volt. A mozgalomban végzett kimagasló tevékenységéért Szakszervezeti Munkáért oklevél-kitüntetésben részesült.

Temetése február 27-én volt a Pécsi temetőben.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229-873,
üzemi: 10-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1064 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
80—943. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

Négy szakbizottságot irányít a társadalombiztosítási bizottság

A szombathelyi területi bizottság mellett működő társadalombiztosítási bizottság négy szakbizottságot: *az egészségügyit, a vitásügyit, az ellenőrzésit és a nyugdíjelőkészítésit irányítja.* Ők fogják össze a Nyugat-Dunántúlon funkcionáló 25 társadalombiztosítási tanácsot is.

Az albizottságok vezetőinek évenkénti továbbképzése mellett 29 TT-tagot részesítettek oktatásban. Erre elengedhetetlenül szükség van a nagyszámú fluktuáció miatt.

A TT-elnökök részére évente két alkalommal tartanak értekezletet. Ezeken a munkahelyi tanácsokat is beszámoltatják. Így került sor a MÁV Celldömölki Építési Főnökség a szombathelyi vontatási főnökség és a BFF, valamint a Sárvár állomás társadalombiztosítási tanácsa munkájának a tanulmányozására.

A bizottság nagy súlyt helyez az egészségügyi intézmények látogatására. A helyszínen kitérnek a személyi feltételekre, a műszerezettségre, a felszereltségre, a rendelési idők betartására és a táppénzes százalék alakulására. Egyidejűleg vizsgálják az ott dolgozók munkakörülményeit is. Minden esztendőben van ilyen ellenőrzés, *a hévízi* és a *balatonfüredi* szanatóriumokban, a *celldömölki* és *soproni* szakosított üzemorvosi rendelőkben, a *szombathelyi* rendelőintézetben, valamint *Sárvár, Csorna, Zalaegerszeg* és *Veszprém* vasútüzemorvosi rendelőiben.

A táppénzszázalék csökkentése érdekében négy helyen: *Szombathely* állomáson, *Sopronban, Veszprémben* és *Pápán* foglalkoztatnak nyugdíjas beteglátogatót. *Celldömölkön* és *Zalaegerszegen* a közeljövőben állítanak be.

Sz. J. I.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Ez is gyorsítja az elegymozgást. 13. Afrikai állam. 14. Római 1501. 15. Serlegek. 16. Verseny, kitűzött díjért (görög). 17. Magyar folyó. 19. Magasított rakodó. 20. Olaj páratlan betűi. 21. Régi súlyméték. 22. Becézett női név. 23. Toldi vége! 24. Német elöljárószó. 26. Nem előre. 29. Szintén. 30. Lóbetegség. 32. Ha van, legyen kövér. 33. ...loma, okmány. 35. Gabonát takarítanak be. 37. Éneklő. 38. Zöldségféle. 40. ... Oscar (1852—1933) német botanikus. 41. Akna fele. 43. Zenekísérettel előadott költői mű. 44. Az ezüst vegyjele. 45. Felesége van. 47. Lear, fonetikusan. 48. Latin üdvözlés. 49. Kevert sáv. 50. Altruista része. 52. Sárgaföld. 54. Német város. 55. Középszerű. 57. Direkttermő szőlőfajta. 58. Csataklátás. 59. Könyvbíráló. 61. Keress! 62. Bács megyei község. 64. A francia forradalom egyik vezére.

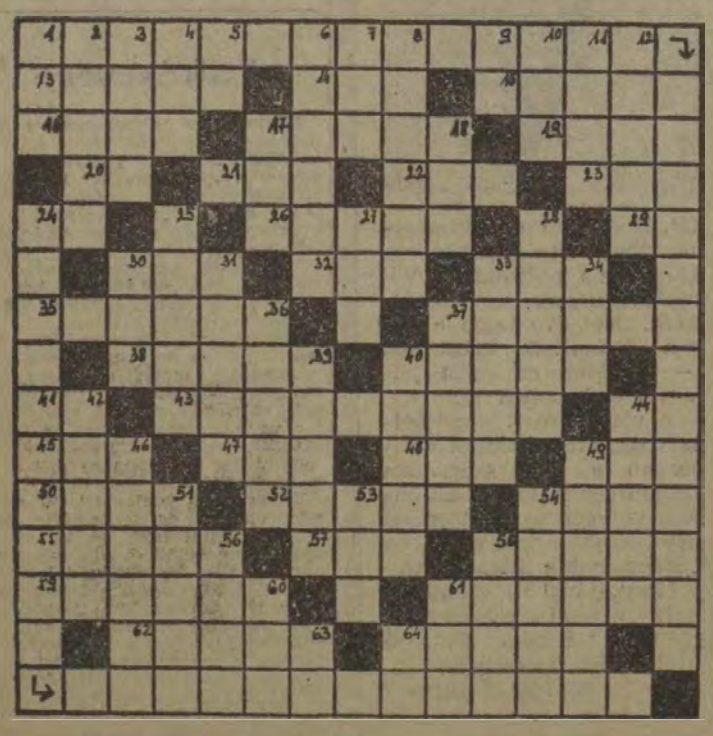
Függőleges: 1. Török méltóság. 2. Vasúti teherkocsi. 3. Fúvós hangszer. 4. ... stop, megállás nélküli. 5. Mint 24. vízszintes. 6. Utánoz. 7. Iparos. 8. Félsziget a La Manche-csatornában. 9. Okozat eredője. 10. Hamupipőkében megtalálható. 11. Beteget gondoz. 12. Somogy megyei helység lakója. 17. Visszahat! 18. Menyasszony. 24. **Megállapodás a szállíttató felekkel.** 25. Holttest. 27. A 17. vízszintes mellékfolyója. 28. Ritka női név. 30. Veszteség. 31. Szálloda. 33. Német sportvezető. 34. A holló írója. 36. Hímzésfajta. 37. Jugoszláv—magyar határfolyó. 39. A mohamedánok szent könyve. 40. Nem olcsó. 42. Gyümölcs. 44. A költemény. 46. Vissza: szakasz. 49. Könnyeit hullatá érte. 51. A 17. vízszintes betűi keverve. 53. Épületmaradvány. 54. Keres. 56. Vilá... fegyverletétel. 58. Örökifjú nő a mohamedán paradicsomban. 60. Vízállat. 61. Kalmár fele. 63. Igekötő. 64. Római 1050.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 24.

Beküldési határidő: 1980. március 28.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A munkaügyi döntőbizottságok tagjainak megválasztása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 3. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szűcs Katalin, Debrecen, Drabos u. 10/56. Beke József, Szombathely, Vámos I. u. 5. Pintér Istvánné, Budapest, Polgár u. 3. Demeter Sándor, Nyíregyháza, Hengertelep, Pálinkás Ignácné, Gyál, Dobó K. u. 18.



Vasutas dolgozók hozzátartozóit, ismerőseit várjuk FELVÉTELRE

a Szak- és Szerelőipari Főnökség létszámába

- épületlakatosokat
- fűtésszerelőket
- faipari szakmunkásokat
- betanított munkásokat
- segédmunkásokat

Telephely Budapesten, munkahelyek az ország különböző területein.

Jelentkezés személyesen vagy levélben: MAV Szak- és Szerelőipari Főnökség Budapest, Kőér utca 3/d. 1103.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. MÁRCIUS 24.

A múlt év második felében

A pécsiek végeztek az első helyen az igazgatóságok újítási versenyében

A MÁV Vezérigazgatóság az újítómozgalom továbbfejlesztése érdekében, a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben, a vasútigazgatóságok — illetve dolgozóik — részére 1976. január 1-től 1980. december 31-ig újítási versenyt hirdetett.

Az újítási verseny első, második és harmadik helyezettjei félévenként anyagi elismerésben részesülnek. A bizottság csak azoknak a vasútigazgatóságoknak az eredményeit értékeli, amelyeknél az egy dolgozóra vetített pontszám félévi viszonylatban az 1,5 pontot eléri. Egyenlő eredmény esetén a versenydíj megosztására tesz javaslatot. *Az első helyezett 30, a második 25, a harmadik 20 ezer forint díjazásban részesül.*

A versenyt értékelő bizottság az 1979. július 1-től december 31-ig terjedő időszakra a beérkezett jelentésekben közölt adatokat felülvizsgálta és az alábbi helyezési sorrendet állapította meg:

Első a pécsi vasútigazgatóság. Értékelhető pontszáma: 112 750, az egy dolgozóra eső pontérték 8,07. Második a *miskolci vasútigazgatóság.* Értékelhető pontszáma: 108 578, az egy dolgozóra eső pontérték: 8,05. Harmadik a *szombathelyi vasútigazgatóság.* Értékelhető pontszáma: 96 116, az egy dolgozóra eső pontérték 7,71.

A verseny fél évi időszaka alatt az igazgatóságok dolgozói összesen 3486 újítási javaslatot nyújtottak be. A létszámhoz viszonyítva legtöbbet, 535-öt a szombathelyi vasútigazgatóság területéről adtak be. A feladattervi javaslatokból a legtöbbet, 58-at a miskolci vasútigazgatóság területén dolgozták ki a javaslattevők.

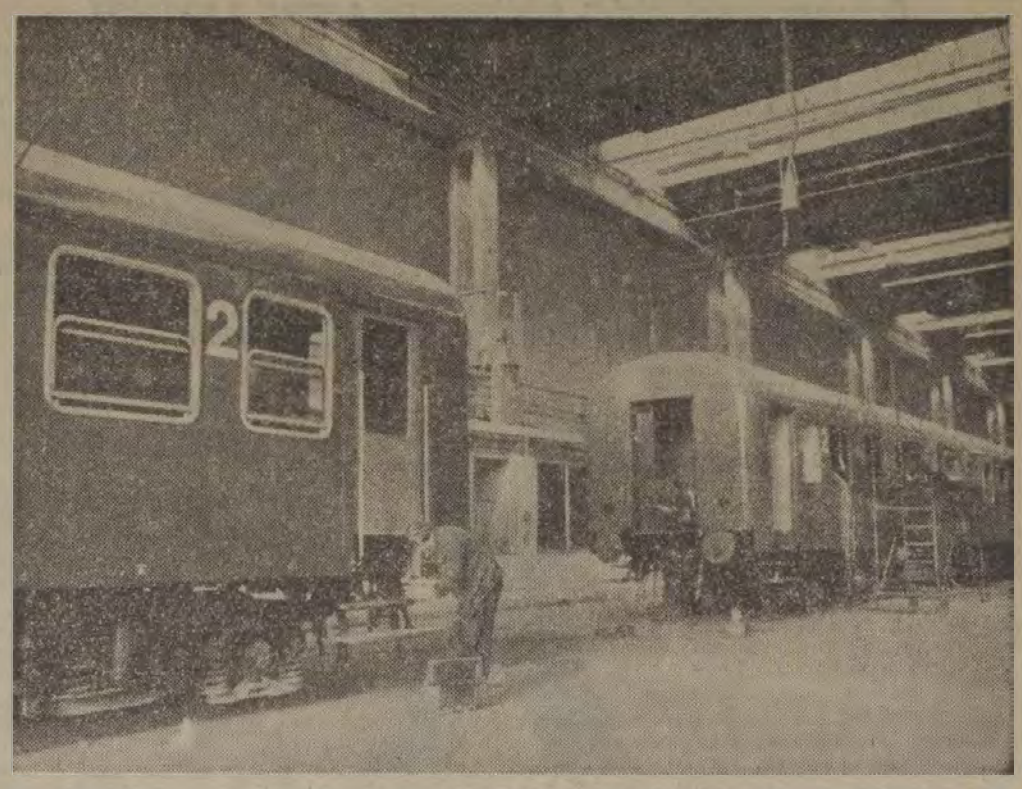
Az elfogadott javaslatok száma 1817, melyből hasznosításra a legtöbbet, 389-et a pécsi vasútigazgatóság területén fogadták el.

Az első, második és harmadik helyezést elért vasúti igazgatóságok az osztályok által elért eredmények figyelembevételével — az illetékes szakszervezeti szervvel egyetértésben — *a versenyben kiemelkedő érdemeket szerzett újítók, szakvéleményezők, elbírálók, újítási ügyintézők,* szakszervezeti aktivisták részére lehetőleg ünnepélyes keretek között adják át a jutalmakat.

Gy. B.

Kongresszusi munkaverseny

Újabb vasutas-kollektívák követik a Sziklai Sándor brigád példáját



Személykocsik nagyjavítása Dunakeszin
(MTI-Fotó Fehér József felvétele)

Újabb vasutas szocialista brigádok csatlakoztak a Magyar Vagon- és Gépgyár *Sziklai Sándor* brigádjának felhívásához. Egyre több munkáskollektíva határozta el, hogy a XII. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére *kommunista műszakot* tartanak.

A szombathelyi igazgatóság központi apparátusa 42 szocialista brigádjának tagjai *személyenként 420 perc társadalmi munkát vállaltak.* Felajánlották, hogy ha a vasútnak kábelárokásásra, vagonkirakásra, rakterületek rendezésére lesz szüksége, térítésmentesen elvégzik azt, számíthatnak rájuk.

A celldömölki vontatási főnökség háromszáz dolgozója 50 tehervagon, egy gőz- és egy M62-es dízelmozdony kijavításáért járó bért a helyi gyermekintézmények javára ajánlotta fel.

A veszprémi körzeti üzemfőnökség dolgozói termelési tanácskozáson döntöttek arról, hogy követik a Sziklai Sándor brigád példáját. A vontatási főnökség kollektívái elhatározták, hogy a március 22-i kommunista műszakon *három M47-es dízelmozdony soron kívüli szervizét, valamint több vontatójármű tisztítását végzik el.* A szertári dolgozók is a munkahelyükön lesznek és kiadják a javításhoz szükséges anyagokat, alkatrészeket.

A dunakeszi járműjavítóban az idén harmincnégy új vasúti személykocsit gyártanak, kétszázötvenet javítanak és mintegy ezerkétszáz kocsi közlekedésbiztonsági ellenőrzését, futóműjavítását végzik el. Az üzem az idei feladatokat a tavalyinál kevesebb létszámmal oldja meg.

A tapolcai körzeti üzemfőnökség vontatási szakszolgálata az elmúlt esztendőben hárommillió tonna árut továbbított, 200 ezerrel többet, mint azt megelőzően. A nagyobb forgalom, teljesítmény ellenére 730 ezer forint értékű gázolajat sikerült megtakarítaniuk. Ez részben a jó munkaszervezésnek, a mozdonyvezetők gazdag szakmai tapasztalatának és a vontatójárművek szakszerű karbantartásának köszönhető. *Az üzemfőnökség 34 brigádja is kommunista műszakkal köszönti a XII. pártkongresszust, és hazánk felszabadulásának 35. évfordulóját.*

A tapolcai pályafenntartási főnökség balatonfüredi *Kossuth* szocialista brigádja már teljesítette a kongresszus és a felszabadulás tiszteletére tett felajánlásainak egy részét. A tizenhét tagú kollektíva Alsóörs állomáson tehervagonokból rakta ki az árut társadalmi munkában. Az érte járó háromezer forintot a kőszegi MÁV-nevelőotthonnak utalták át.

HATÁRFORGALMI VERSENY

Záhonyban a vándorzászló

Értékelték a magyar és a szovjet vasutasok munkaversenyét

A két igazgatóság vezetői aláírják a megállapodás jegyzőkönyvét

Záhonyban, a magyar és a szovjet vasutasok között 1963-ban kezdődött a munkaverseny-mozgalom. Azóta az erre a célra alapított Vörös vándorzászló elnyeréséért versenyeznek a munkáskollektívák. A szovjet és a magyar vasútigazgatóság közösen megállapított célkitűzései alapján a munkaverseny eredményeit a határállomások havonta ellenőrzik, egyeztetik. Eredményhirdetésre félévenként kerül sor.

Az 1979. második félévében született eredményeket március 12-én és 13-án értékelték, és egyben aláírták az újabb megállapodást. *A Vörös vándorzászlót — minimális pontkülönbséggel — a záhonyi üzemfőnökség nyerte.* Teljesítményeik közül érdemes megemlíteni a széles nyomtávú vasúti kocsik tartózkodási idejének csökkenését, a gyorsabb rakodást, a kocsik jobb kihasználását.

A munkaversenyben a két ország több mint tízezer vasutasa vett részt. A szolgálati helyek közül Záhony állomás, illetve Eperjeske rendezőpályaudvar nyerte a vándorzászlót.

A szocialista munkaverseny félévi eredményeit dokumentáló jegyzőkönyvet *G. I. Csernovol,* a lvovi igazgatóság helyettes vezetője, *Kulcsár József,* a debreceni igazgatóság vezetője, valamint *A. P. Korolkov,* a lvovi vasutas-szakszervezet titkára és *Volosinovszki János,* a debreceni területi bizottság titkára írta alá.

A Debrecenben tartott tárgyaláson *a két igazgatóság vezetői elhatározták, hogy a XII. pártkongresszus tiszteletére fokozzák a munkaverseny lendületét.* A március 22-én, Záhonyban megrendezésre kerülő kommunista szombat munkáiba a szovjet vasutasok is bekapcsolódnak.

Átadási ünnepség Bánréve állomáson

A *Bánréve és Sajólénártfalva* közötti határforgalmi verseny győztese — az 1979. második félévi eredmények alapján — Bánréve állomás lett. A zászlóátadási ünnepségen megjelent *Gál Sándor,* a miskolci igazgatóság helyettes vezetője, *Jan Kulich,* a zólyomi igazgatóság párttitkára és Josef Fridrich, az igazgatóság helyettes vezetője.

Liszkai János, Bánréve állomás főnöke tartott ünnepi beszédet.

A vándorzászlót *Szabó László,* Sajólénártfalva állomás főnöke adta át.

A pártkongresszus tiszteletére

Kiállítás a Béke brigád életéről

Brigádunk élete címmel március 10-től 17-ig jól sikerült kiállítást rendezett Miskolcon, a Tiszai pályaudvar *Béke* szocialista brigádja. Az MSZMP XII. kongresszusa tiszteletére bemutatott anyag összeállításán, a tablók és grafikonok elkészítésén, a brigád tagjai — élükön *Kisvárdai János* brigádvezetővel — november óta dolgoztak. A kiállítást *Koncz Zoltán* állomásfőnök nyitotta meg s az első látogatók a csomópont szocialista brigádvezetői voltak.

A sok ötlettel összeállított, rajzzal és képpel illusztrált kiállítás látványos, érdekes formában mutatta be a Béke szocialista brigád életét, munkáját, szabad idejük hasznos eltöltését. *Külön tablón ismertették a kongresszusi vállalásokat, az eddig elért eredményeket, a csoportos és egyéni kitüntetéseket.* A beadott és elfogadott újításokról tájékoztató grafikák jól szemléltették a brigád hasznos elgondolásait. A vetélkedőkről, iskolások és nyugdíjasok patronálásáról, kirándulásokról és a külföldi utazásokról készített fotók, tablók, tanulságul szolgáltak mások számára is, hogyan lehet és kell szocialista módon dolgozni, tanulni, élni.

A vendégkönyv tanúsága szerint, a látogatók nagyszerű élménnyel távoztak. A bejegyzések között például ilyen vélemények szerepeltek: *„Ha az ember nem látná, nem is hinné el, hogy egy brigád mire képes." „Sok ötletet adtak más brigádnak is." „Több ilyenre lenne szükség."* A Kandó Kálmán szocialista brigád tagjai *„Példaképül választjuk"* — szöveggel, egy nagyapa az unokával: *„Gyönyörű a kiállítás"* — bejegyzéssel fejezte ki elismerését. Négyen úgy nyilatkoztak: *„Sajnálom, hogy nem vagyok ennek a brigádnak tagja",* a jegyvizsgáló tanfolyam hallgatói pedig így búcsúztak a kiállítástól: *„Köszönjük az élményt."*

P. K.

Szentesi változások

Egy helyen az irányítás — Gazdaságosabb a munka
Kulturáltabb lett az utazás

Március eleje óta csehszlovák Bz típusú motorszerelvények közlekednek a szentesi körzeti üzemfőnökséghez tartozó vonalakon. Az új szerelvények teljesen felváltják a régi, kiszolgált, elavult motorvonatokat. Az ötvenéves szentesi motorgarázs újabb, korszerű járműveknek ad otthont. *Szentes körzetében kulturáltabb, kényelmesebb lesz az utazás.*

Egy-egy szerelvény három kocsiból áll. Télen a kocsikat olajjal fűtik, az aránylag nagy alapterületű poggyászfülkében a babakocsikat is elhelyezhetik a szülők. A szerelvények másodosztályúak, a kocsik között nincs átjáró. *Az ajtókat automatikus szerkezet nyitja-zárja, és csak az állomás felőli oldalon lehet fel- és leszállni.* Az első kocsikban csak a bérletesek utazhatnak.

Az üzemfőnökség dolgozói felkészültek az új szerelvények fogadására és üzemeltetésére. Hárman Csehszlovákiában ismerkedtek meg a motorvonatok működésével, harmincan pedig Pécsett tanulmányozták a szerelvényeket, ahol már második éve hasonló vonatok közlekednek.

Az üzemfőnökség megszervezésével az elmúlt év nagy változást hozott *a Szenteshez tartozó 19 szolgálati hely 900 dolgozójának.* Az új szervezeti forma gazdaságosabb munkát, hatékony létszám- és bérgazdálkodást tesz lehetővé. Az állomásokon csökkent az adminisztráció, miközben többen dolgoznak a forgalomban. A vontatás és az állomás összevonásával egy helyre került az irányítás. Munkaköröket vontak össze, ezzel egyszerűbbé, könnyen áttekinthetővé tették a feladatokat. *Az országban elsőként szervezték meg a vezénylési központot,* ahol az eddigi tíz ember helyett hatan dolgoznak folyamatosan.

Az utasforgalom tavaly augusztustól havonta átlagosan tízezerrel több volt, mint a megelőző időszakban. Nemcsak a személyszállításban, de a teherforgalomban is jó évet zártak a szentesiek. Az őszi nagy munkák közül a répaszállítást három héttel hamarabb befejezték; *6500 kocsi termést juttattak el a cukorgyárakba, lényegesen többet az előző évinél.* A vontatásnál negyven százalékkal csökkentették a túlórák számát. A szocialista brigádok versenyében, az országos döntőn, a szentesi *Szamuely Tibor* motorszerelő brigád képviseli a MÁV szegedi igazgatóságot.

Nagyon jó az üzemfőnökség és az építési főnökség kapcsolata. A tavalyi szocialista együttműködési szerződés vállalásait maradéktalanul teljesítették.

Fogas Pál

Köszöntjük az MSZMP XII. kongresszusát

VÁLASZTÁSRA KÉSZÜLÜNK

Minden dolgozó személyes ügye

Egymásra vannak utalva, tehát segítsék egymást a partnerek

A Magyar Szakszervezetek Alapszabálya szerint ötévenként újjá kell választani a szakszervezeti vezető testületeket, a számvizsgáló bizottságokat, a tisztségviselőket. Mint már jeleztük, április 1. és május 31. között kerül sor a bizalmiak, bizalmihelyettesek, főbizalmi, főbizalmi-helyettesek, valamint a főnökségi, üzemi, hivatali, intézményi testületek választására. Egyidejűleg a bizalmiaknak, testületeknek be kell számolni a legutóbbi választás óta végzett munkáról.

A szakszervezeti választás nem csupán a szakszervezet, illetve a szakszervezeti vezetőtestületek belső ügye, hanem a tagság egészének, minden dolgozónak, minden gazdasági vezetőnek legszemélyesebb ügye is. Szakszervezetünk szervezeti felépítésében azt a rendszert követi, hogy minden döntésre jogosult gazdasági vezetőnek választott szakszervezeti partnere vagy partnerszervezete legyen.

HELYES ÉRTELMEZÉSSEL

Szeretnénk, ha minden gazdasági vezető ezt a partneri szerepet helyesen értelmezné, ne vitapartnert látna benne elsősorban, hanem olyan együttműködésre kész segítőtársat, aki nagyon fontos szerepet tölt be a gazdasági munka segítésében, a dolgozók mozgósításában, természetszerűleg a dolgozók érdekképviseletében, érdekvédelmében is.

Ha a cél megközelítésében nem is mindenkor egyforma a módszer, az ebből adódó vita csak segít a legjobb megoldás kialakításában.

Sokan félnek a vitától, mert ellentétet, „ellenségeskedést" vélnek mögötte. *Hibás felfogás ez,* mert nem a vita okozza az ellentétet, hanem *a dolgokban rejlő ellentét eredményezi a vitát.* Ha ezt nem tárjuk fel, az ellentmondás nem kerül ugyan felszínre, de nem is oldódik meg. Vagyis ha valamiről hallgatunk, az még nem jelenti, hogy a valóságban ott nincs ellentmondás. Ezért a vita a hibák, az ellentétek, érdekütközések megoldásának, továbbfejlődésüknek eszköze.

A szakszervezeti választások és az előkészítés időszaka tág teret nyit a dolgozókkal való közvetlen eszmecserére. Erősíti az üzemi, munkahelyi és a szakszervezeti demokráciát, a tagság részvételét a feladatok kialakításában és végrehajtásában.

Alkalmas ez az időszak arra, hogy növeljük a dolgozók politikai aktivitását és cselekvő részvételét. Mozgósítsunk újabb munkasikerek elérésére, az V. ötéves terv sikeres befejezésére, a VI. ötéves terv megalapozott, lendületes indítására, a XII. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére indított munkaverseny-mozgalom továbbvitelére.

Mindezek a legmesszebbmenőkig egybe esnek a gazdasági vezetők feladataival, célkitűzéseivel. Elsőrendű érdekük tehát a szakszervezeti választások sikeres előkészítése és végrehajtása.

A JELÖLÉS LÉNYEGE

Az előttünk álló feladatok megoldása *parancsolólag követeli, hogy a szakszervezeti testületekbe, tisztségekbe olyan politikailag tapasztalt, a szocializmus iránt felelősséget érző szakszervezeti tagokat válasszanak, akik képesek a magasabb szintű munkára, akik értik és érvényesíteni tudják a párt politikáját, élvezik a dolgozók bizalmát.*

Olyanok, akik megfelelő erkölcsi, emberi magatartással rendelkeznek, tudnak áldozatot vállalni a közösségért. Szakmailag megbecsültek, egyéni munkájukban példamutatók, és képesek társaikat nevelni, szemléletüket formálni.

A választások során a korábbihoz képest lényeges változás lesz az alapszervezetekben: *áttérünk a bizalmiakból álló szervezeti rendszerre.* A cél, hogy a szervezet legyen egyszerűbb, rugalmasabb, jobban alkalmazkodjék a szolgálati főnökségek, üzemek, intézmények vezetési szintjeihez. Kiküszöbölődjön a többszörös áttétel, egyes szervezetekben a témák ismétlése.

Az alapszervezetek többségében *a bizalmiak testülete lesz az alapszervezet legfelsőbb irányító szerve.* Azok hozzák a döntéseket, akik saját személyükben, a szakszervezeti csoportban annak megvalósítói lesznek.

A bizalmiak megnövekedett feladat- és hatásköre, döntő hatásuk a szakszervezeti életre, a mozgalom munkájára indokolja minden eddiginél gondosabb kiválasztásukat. A bizalmi legyen alkalmas a helyzet megmagyarázására és a döntések után a dolgozók cselekvőképességének kibontakoztatására. Rendelkezzen olyan képességekkel, hogy a tagokkal folytatott vita kapcsán képes legyen alakítani, formálni a különböző álláspontokat: *a tagokat be tudja vonni a döntések előkészítésébe.* Lépjen fel a helytelen nézetek, a nem kívánatos magatartásformák, a szélsőségek, a demagógia, a kishitűség ellen.

Az ilyen tulajdonságokkal rendelkező, agilis bizalmi a leghagyobb segítőtársa a gazdasági vezetőnek a gazdasági feladatok megoldásában, a dolgozók nevelésében és mozgósításában.

ÉRVÉNYESÜLJÖN A TAGSÁG AKARATA!

Mindenki előtt ismert, hogy a szakszervezeti szervek egyik legfontosabb feladatuknak tekintik a gazdálkodást segítő tevékenységet. A szakszervezeti tagok, a dolgozó kollektívák felajánlásokkal járulnak hozzá a tervek teljesítéséhez. A gazdasági vezetők feladata, hogy a vállalások teljesítéséhez a feltételeket megteremtsék.

Ma és a következő időszakban fokozottan szükséges, hogy a szakszervezeti vezető testületek a gazdasági vezetéssel legszorosabban együttműködve vizsgálják és elemezzék a gazdaságosabb munka elérésének feltételeit, a gátló okokat, s együttesen tegyenek intézkedéseket azok felszámolására. A legszorosabb munkakapcsolat nélkül nem lehet jó eredmény. *Rossz gazdasági vezető az, aki csak a kényes kérdéseknél kéri ki a mozgalmi szervek véleményét.*

Az irányelvek szerint az alapszervezetekben a választásokat munkaidőn kívül tartják, illetve a folyamatos munkarendben dolgozó munkahelyeken úgy, hogy az a legkisebb munkaidőkieséssel járjon. Ennek eléréséhez feltétlenül elvárjuk a gazdasági vezetők segítségét.

Kitüntetések a nemzetközi nőnap alkalmából

A nemzetközi nőnap alkalmából, március 7-én, a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében ünnepélyes külsőségek között adták át a kitüntetéseket a gazdasági és társadalmi munkában kitűnt nődolgozóknak.

Az ünnepséget, melyen megjelent *Urbán Lajos,* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, *Szücs Zoltán,* a MÁV vezériagzgatója, *Molnár György,* a vasutas-szakszervezet titkára, *Nagy Károly* a vezérigazgatóság pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes mondott ünnepi beszédet. Ezt követően a miniszteri kitüntetéseket *Urbán Lajos,* a vezérigazgatói elismerést *Szücs Zoltán* adta át.

A nemzetközi nőnap alkalmából — kiemelkedő szakmai és társadalmi tevékenységük elismeréseként — a közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címet adományozott: Bankó Istvánné kocsitisztító csop. vezetőnek, Hegyeshalom áll.; Farsang Vendéné raktárnoknak, Répcelak áll.; Gibba Istvánné könyvelési csop. vezetőnek, Szombathely Jj. Ü.; Várszegi Tiborné kocsitisztító csop. vezetőnek, Nagykanizsa MÁV Üzemfőnökség.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Adorján Attiláné csop. vez., GYSEV Sopron Vasútig.; dr. Bernáth Gabriella igazgató főorvost, MÁV Orvosszakértő Int.; Borbély Béláné ügyint., Záhony MÁV Üzemfőn.; Brandt Erzsébet oszt. vez. h. MÁV Nyugdíjhiv.; Deák Imréné telepvez. h., Utasellátó V.; Debreczeni Ferencné ügyint., Bp. Vasútig.; Dobos Józsefné ügyint., Vasutasok Szakszervezete; Gróz Károlyné szakácsot, Utasellátó V.; Ivánesics Erzsébet takarítót, Murakeresztúr áll.; Kerekes Jánosné ügyint., Miskolc Jj. Ü.; Kézsmárki Imréné állóeszköz-ellenőrt, Bp. Vasútig.; Kovács Jánosné személyzeti vezetőt, Bp. Keleti pu.; Lencs Ernőné áruirányítót, Szeged Körzeti Üzemfőn.; Major Józsefné raktárkez., Bp. Déli pu. Szertárfőn.; Mitterstiller Matild ügyint.; Szombathely Vasútig.; Sári Istvánné ügyint., Miskolc Vont. Főn.; Soltész Ilona átmenesztőt, Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn.; Váradi Györgyné ügyint., MÁV Hídépítési Főn.

Gulyás János ünnepi beszédét mondja
(Laczkó Ildikó felvétele)

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetésben részesültek: Barta Jánosné raktárvez., Miskolc Osztószertárfőn.; Bálint Dezsőné ügyint., Szeged Vasútig.; Bera Istvánné jegyvizsg., Kecskemét áll.; Cserháti Jánosné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Deli Lászlóné segédmunkást, Szekszárd Pft. Főn.; Dóka Mária munkáselI. csop. vez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Faragó Lajosné segédmunkást, Pécs Pft. Főn.; Hegedüs Lajosné raktárkez., Záhony MÁV Üzemfőn.; Horváth Rezsőné ügyint., BVKH; Jándi Józsefné szertárfőn., Bp. Vasútig. Osztószertár Főn.; Kiss Antalné részlegvez., Bp. Vasútig. Számviteli Főn.; Kiss Erzsébet keresk. hivatalnokot, Cegléd Körzeti Üzemfőn.; Krautheim Lajosné számítástechn. alkalm., MÁV Számítástechn. Ü.; Lovász Károlyné adminiszirátort, Miskolc Tiszai pu.; Maizl Erikné ügyint., Bp. Vasútig.; Markót Józsefné konyhalányt, Szolnok Jj. Ü.; Molnár Józsefné konyhai dolgozót, Bp. Keleti pu. Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Nagy Antalné ügyint., Debrecen Vasútig.; Papp Péterné munkaügyi előadót, Utasellátó V.; Petrák Béláné nemzetközi személypénztárost, Bp. Keleti pu.; Retkes Istvánné pénztárfőn., Szolnok áll.; Sápi Istvánné raktárkez., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Schreiner Kornélia főelőadót, Közlekedési Múzeum; Tóth Jánosné segédművez., Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn.; Tőkés Balázsné kapust, Püspökladány áll.; Vass Ernőné oszt. vez. h., Közl. Dokumentációs V.; Voloéi Ilona távgépírókez., Vámosgyörk áll.; Vörös Imréné takarítónőt, Szombathely Vont. Főn.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Antonievicz Rolandné ügyint., Bp. Vasútig. Számvit. Főn.; Bayer Istvánné ügyint., Mezőhegyes Vont. Főn.; Bérczes Lászlóné műszerészt, Pécs BBFF; Bodacz Jánosné raktárkez., Kecskemét Szertárfőn.; Bodnár Imréné betan. munkást, Bp. Keleti pu. Vill. Fenntart. Főn.; Bongyis Istvánné pályamunkást, Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Bujdosó Gáborné raktárkez., Dombóvár Igazgatósági Osztószertárfőn.; Feigel Andrásné bírezőt, Záhony MÁV Üzemfőn. Eperjeske rend. áll.; Ferenczi Lajosné előadót, Debrecen Jj. Ü.; Füzér Ferencné ügyint., MÁV Tervező Int.; Gajdos Sándorné takarítónőt, Debrecen Vont. Főn.; Galló Boldizsárné forg. átmenesztőt, Rákos áll.; Gáti Lajosné műszerészt, Miskolc-Tiszai pu. BBFF; Hornyák Istvánné bérszámfejtőt, Pécs Számviteli Főn.; Iván Ilona külsős forg. szolg. tevőt, Debrecen áll.; Iszak Imréné munkásnőt, Zalaegerszeg Pft. Főn.; Karácsony Mária ügyint., Debrecen Vasútig.; Kálmán Péterné takarítónőt, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Kiss Lászlóné takarítónőt, Bp. Benczúr u, MÁV Bölcsőde; Krátki Zsuzsanna pályamunkást, Békéscsaba Pft. Főn.; Kószás Ferencné takarítónőt, Hegyeshalom Vont. Főn.; Kovács Sándorné sarompőőrt, Győr Pft. Főn.; Kupi Istvánné raktárkez., Landler Jenő Jj. Ü.; Lakatos Sándorné fuvardíjszámfejtőt, Szob áll.; Láng Zsuzsanna bércsop. vez., Nagykanizsa Üzemfőn.; Lippai Erzsébet vonatfelvevőt, Fényeslitke áll.; Maszlavér Lászlóné külsős forg. szolg. tevőt, Komárom áll.; Merácz Imréné rakt. kezelőt, Szombathely Épület- és Hidfenntartó Főn.; Molnár Jánosné kocsitakarítót, Szombathely áll.; Nagy Jánosné kocsitisztítót, Szeged Körzeti Üzemfőn.; Pereszlényi Józsefné számlaell., Debrecen Számviteli Főn.; Rózsahegyi Tiborné műszerészt, Bp. Kelenföld Jobbparti BBFF; Rozsnyó Károlyné József Attila szakácsnőt, Dunakeszi Jj. Ü.; Szabó Péterné rakt. kezelőt, Bp. Landler Jenő Osztószertár; Szabó Sándorné váltótisztító, Miskolc-Gömöri pu.; Tamás Istvánné csop. vez., MÁV Jegynyomda Főn.; Tasi Elemérné adminiszirátort, Szeged-Rókus BBFF; Torjai Sándorné rakt. kezelőt, Debrecen Igazgatósági Osztószertárfőn.; Tóth Istvánné gépi csiszolót, Északi Jj. Ü.; Tóth Lászlóné betan. lakatost, Dunakeszi Jj. Ü.; Varga Ferencné jegyvizsg., Mátészalka áll.; Vámosi Arnáldné gyors- és gépírót, Székesfehérvár Jj. Ü.; Zaka Sándorné betan. villanyszerelőt, Szolnok Vont. Főn.; Zoltay Endréné ügyint., Miskolc Számvit. Főn.

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a nemzetközi nőnap alkalmából hazánk szocialista társadalmi rendjének építésében, a dolgozó nők élet- és munkakörülményeinek megjavításában kifejtett kimagasló munkásságuk elismeréseként

a Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Zombori Lajost, a Vasutasok Szakszervezete Miskolc Területi Bizottságának titkárát.

A Szakszervezeti Munkáért arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Gáspár Imréné dr.-t, a Vasutasok Szakszervezete szociálpolitikai és munkavédelmi osztályának vezetőjét, Hidvéghy Ottónét, a MÁV Budapesti Épületfenntartó Főnökség munkaerő- és bérgazdálkodóját, társadalmi szb-titkárt.

A Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozata

kitüntetésben részesültek: Wojtekovits Ferencné, a Vasutasok Szakszervezete Debrecen Területi Bizottságának politikai munkatársa, Gábor Gábor, a debreceni járműjavító kocsilakatosa, műhelybizottsági segély- és üdülésfelelős.

A kitüntetéseket március 7-én a Parlamentben, illetve a SZOT-ban adták át.

A változásokhoz igazodva

Műhelybizottságok helyett bizalmiak

A szakszervezeti bizottságban egyre gyakrabban esik szó arról, hogy a soron következő választásokon szervezeti változások is napirendre kerülnek. A tisztségviselők többnyire azt latolgatják, hogy a változások milyen hatással lesznek majd a szakszervezeti mozgalom tartalmi munkájára.

Az egyértelmű, hogy a jövőben sokkal nagyobb és tartalmasabb munka hárul a bizalmiakra. A választásokat előkészítő értekezleteken, megbeszéléseken úgy is fogalmaznak, hogy a bizalmiak a szakszervezeti munka kulcsszereplőivé válnak. Így vélekedik erről *Korponai Lajos,* a debreceni járműjavító üzem szbtitkára is, akivel a választási előkészületekről és a bizalmiak megnövekedett felelősségéről beszélgettünk.

A tagság egyetért a változásokkal

— Mindenekelőtt figyelembe kell vennünk az üzemben végbement gazdasági változásokat. Közülük kettőt említek: *megszűnt a mozdonyok, és jelentősen csökkent a személykocsik javítása.* A dolgozók egy részét át kellett csoportosítani a teherkocsijavításra. Ezek a változások természetesen az üzem szerkezeti rendjét érintik, ehhez igazodott a pártalapszervezetek, majd a szakszervezeti szervek felépítése is. *A mozgalmi szervek kialakításánál az alapelv az, hogy a felépítés egyezzen meg a gazdasági szervezet modelljével.*

Hogyan készül a járműjavító szakszervezeti bizottsága a választásokra?

— Miután megismerkedtünk az irányelvekben foglaltakkal és meghallgattuk a Vasutasok Szakszervezete Debreceni Területi Bizottságának és az ipari üzemek szakszervezeti bizottságának tájékoztatóját a szervezeti változásokról, úgy határoztunk: *aktívaértekezleten közösen vitatjuk meg a tennivalókat az üzem szakszervezeti aktivistáival, valamint a párt-, a KISZ- és a gazdasági vezetőkkel.* A tagság egyetért a tervezett változtatásokkal és úgy látja, hogy egyszerűbbé válik a szakszervezeti irányítás, az új szervezet közvetlenebb beleszólási lehetőséget biztosít az üzem életébe.

A jövőben az üzem legfelső szakszervezeti fóruma a bizalmi testület lesz, amelynek tagja valamennyi szakszervezeti bizalmi. *Eddig a küldöttértekezleten csak a bizalmiak fele vehetett részt.* A többiek joggal kérdezték, hogy ők miért nem tagjai ennek a testületnek? Rosszul dolgoznak talán? Magam is úgy éreztem, hogy igenis ott lenne a helyük! Örömmel üdvözlöm tehát e mostani döntést.

Hozzávetőleg százan

A választások lebonyolítására intézkedési tervet készítünk. *Úgy tervezzük, hogy száznál valamivel kevesebb bizalmicsoportot alakítunk ki, így hozzávetőleg száz olyan bizalmira lesz szükség,* aki élvezi a tagság bizalmát és támogatását, s akik szakmailag és politikailag is alkalmasak arra, hogy partnerei legyenek a művezetőknek. Üzemünkben április 1-én és 2-án választják meg a szakszervezeti bizalmiakat.

A jövőben a szakszervezeti taggyűlés funkcióját a bizalmicsoport veszi át. A bizalminak tehát azokat a feladatokat is el kell látnia, amelyeket korábban egy-egy titkár intézett. Ő vezeti majd a taggyűlést helyettesítő szakszervezeti csoport vitáit, tőle függ, hogy miként képes szólásra bírni a csoport tagjait. Felelős lesz azért, hogy a tagok éljenek a beleszólás lehetőségével: *javaslatokat tegyenek, bíráljanak, és részt vegyenek saját ügyeik intézésében.*

— Hány tagja lesz egy szakszervezeti csoportnak?

— Eddig 7—8 tagú csoportunk is volt, az irányelvek szerint lehet 30—40 tagú is. *Mi úgy véljük, hogy a 20—25 tagú szakszervezeti csoport a legéletképesebb.* Ennél nagyobb létszámot már nehéz a bizalminak összefogni. A gazdasági partnerkapcsolatokat figyelembe véve, nálunk ez a csoportlétszám a legmegfelelőbb. *Így minden bizalminak a művezető lesz a gazdasági partnere.*

Nagyobb felelősséggel

— Mi lesz azokkal, akik eddig a műhelybizottságokban tevékenykedtek?

— *A 11 műhelybizottsági titkár közül nyolcat főbizalminak javasolunk.* A vezetőségi tagok közül azokat, akik eddig is tevékenyen dolgoztak, szívesen látjuk a különböző bizottságokban. Tizenkét bizottságot tervezünk: *új, a műszaki-gazdasági bizottság, amelyet az SZMT javaslatára hozunk létre.*

— Milyen összetételű lesz a szakszervezeti munka legfelső irányító szerve, a bizalmi testület?

— Részt vesznek benne a bizalmiak, a főbizalmiak és a szakszervezeti bizottság tagjai: *123 tagú lesz.* A bizalmi testület dönt majd minden lényeges kérdésben, a szakszervezeti bizottság pedig a döntéseket hajtja végre. Ebből is érzékelhető, hogy a szakszervezeti munka középpontjába a bizalmi kerül.

Kőhidi László

Érdemei elismerése mellett

SZÍNHÁZI ANKÉT A VASUTAS-SZAKSZERVEZETBEN

A vasutas-szakszervezet kulturális osztálya március 5-én érdekes programot szervezett a művészeti propagandisták és a színházat kedvelők részére, a vasutas-szakszervezet székházában. A *József Attila Színház* kamara színpadán nemrég bemutatott *„Érdemei elismerése mellett"* című darab írója, rendezője és néhány szereplője, valamint a színház igazgatója találkozott itt a nézőkkel azzal a céllal, hogy megismertessék a mű születésének körülményeit és a kérdésekre válaszoljanak.

Maróti Lajos író arról beszélt, hogy mi inspirálta őt e dráma megírására, *Benedek Árpád* rendező pedig a darab aktuális társadalmi mondanivalóját elemezte. A nézők kérdéseire rajtuk kívül a megjelent színészek — *Bánffy György* érdemes művész, *Ferenczi Krisztina, Dancsházi Hajnal* és *Horváth Gyula* — válaszoltak.

A FORRADALOM ÚTJÁN

Kongresszusok története

Történelmi feladatra vállalkozva született a kommunisták pártja. Olyan forradalmi változást tűzött ki céljául, amely alapjaiban megváltoztatja az emberiség életét. A kizsákmányoláson alapuló társadalmi rendszert akarja felváltani a kizsákmányolás és az elnyomás minden formáját megszüntető szocialista társadalmi renddel, mely végül is a kommunizmushoz vezet.

Törekvéseinek lényege, hogy minden ember visszanyerje törvényszerű, természet adta emberi méltóságát, képességei szerint szabadon fejthesse ki alkotó tevékenységét és szükségletei szerint részesülhessen a megtermelt javakból.

Hosszú az út, nehéz a harc a cél kitűzése és az eszme valósággá formálása között. A kommunisták önkéntesen arra vállalkoztak, hogy a munkásosztály, a nép küzdelmét szervezik és vezetik. Ennek az útnak, ennek a történelmi folyamatnak mérföldkövei, állomásai a kommunista párt legfelsőbb szervének, a kongresszusnak a tanácskozásai, amelyek rendszeres időközönként értékelik a megtett útszakasz eredményeit, esetleges hibáit és célratörően meghatározzák a további tennivalókat.

Emlékezetünkbe idézve a múltat, a kongresszusok rövid történetét, az a célunk, hogy a magyar kommunisták által vezetett forradalmi harcot nyomon követve érzékeljük a magyar párt következetes, önmagát is megújítani tudó, céltudatos törekvését.

A szocialista forradalom magyar harcosai 1918. november 24-én (Budapesten, a Visegrádi utcában) megalakították a Kommunisták Magyarországi Pártját. A Párt közvetlen feladata volt, hogy eszmeileg felkészítse a magyar proletariátust a szocialista forradalomra, szervezze és vezesse a hatalomért indított harcot.

KMP I.

Bécs, 1925. augusztus 13—21.

Az I. kongresszus nemcsak történeti szempontból, hanem tartalmában is a magyar kommunista mozgalom kiemelkedő eseménye.

A magyarországi helyzetről és a párt feladatairól szóló határozata megállapította, hogy a KMP stratégiai célja továbbra is „a proletariátus forradalmi diktatúrája, szoros szövetségben a szegényparasztsággal".

Nem mondtak le a kommunisták a polgári demokratikus követelésekért folytatandó harcról sem. A határozat szerint a politikai és gazdasági részkövetelésekért azonban úgy kellett fellépniök, hogy megmozdulásaik illeszkedjenek „az általános forradalmi stratégiai keretbe, az általános forradalmi célért, a proletárforradalomért való harcba".

Útmutatást adott a kongresszus — a szervezeti szabályzat elfogadásával — az illegális pártépítés módszereire és megválasztotta a Központi Bizottságot is.

A kongresszus idején megjelent Bécsben a KMP elméleti folyóirata: az Új Március első száma. A folyóirat fontos összekötő kapocs volt a Központi Bizottság és a párt tagjai között. Segítette a tagság eszmei nevelését, a pártpropaganda fejlesztését.

KMP II.

A Moszkva melletti Aprilovszkában, 1930. február 27-től március 15-ig ülésezett.

A világgazdasági válság kirobbanása után néhány hónappal ült össze, hogy megtárgyalja az ország és a munkásmozgalom általános helyzetét, a párt feladatait.

Határozatában értékelte a kongresszus az osztályerőket. Megállapította, hogy a hatalomért vívott harcban a munkásosztály szövetségese a szegényparasztság és a középparasztság alsó rétege. A középparasztság felső rétegeit pedig semlegesíteni kell.

A II. kongresszus megtartotta az I. kongresszus két politikai jelszavát: megteremteni a munkás-paraszt kormányt és megvalósítani a földosztást. Elvetette viszont a demokratikus köztársaság, az általános és titkos választójog követelését. Hangsúlyozta annak fontosságát, hogy a párt önálló akciókat vezessen és megállapította, hogy növekszik a KMP szerepe a sztrájkok és a munkanélküliek mozgalmainak vezetésében.

A KMP kongresszusa idején a párt erősödőben volt. A tömegek balra tolódása, a munkásharcok fokozódása kedvezőbb lehetőséget teremtett a forradalmi munka számára.

MKP III.

Budapest, 1946. szeptember 28. és október 1.

A tanácskozás összegezte az illegalitásban folytatott harc eredményeit. Arról kellett döntenie, milyen úton haladjon az ország. A stabilizáció megállította a dolgozó rétegek elnyomorodását, véget vetett a spekuláció fokozódásának és megerősítette a demokrácia alapjait. A kongresszus pedig meghatározta: „ a népnek építjük az országot". Állást foglalt, hogy a tervgazdaság útján kell vezetni az országot. Követelte a termelés és a hitel állami irányítását. Fontos feladatként jelölte meg a közigazgatás reformját, sürgette a közoktatás újjászervezését.

Rámutatott a népi demokrácia megerősítéséért folytatott küzdelemben a Baloldali Blokk szerepére és célul tűzte ki, hogy „létrejöjjön a magyar demokrácia új, szilárd kormányzati alapja".

A mezőgazdaság fejlesztéséről és a parasztság helyzetének megjavításáról külön határozatot fogadott el, hogy a kisbirtokos rendszert gazdaságilag megszilárdítsa, a mezőgazdasági termelést belterjessé és jövedelmezővé tegye.

Új szervezeti szabályzata kimondta, hogy az MKP a „magyar munkásosztály pártja, képviseli az egész dolgozó nép, a nemzet érdekeit". Kitűzte a harci célt: a dolgozó nép széles szövetségére támaszkodva előbbre a szocializmus útján.

MKP IV. – MDP I.

Budapest, 1948. június 12-én.

Az MKP IV. kongresszusa 1948. június 12-én délelőtt ült össze az Országházban, ugyanakkor ülésezett a budapesti városháza nagytermében az SZDP XXXVII. kongresszusa, hogy mind a két fórum kimondja a végső szót a két párt egyesüléséről. A két kongresszus megállapította, hogy a két munkáspárt egyesülésének fő akadálya elhárult, a marxizmus—leninizmus tanításai diadalmaskodtak a magyar munkásmozgalomban és az egyesült párt elméletének és gyakorlatának megvannak az alapjai, feltételei. Mind az MKP, mind az SZDP kongresszusa június 12-én délelőtt befejeződött és még aznap délután összeült az egyesült párt: A Magyar Dolgozók Pártja I. kongresszusa.

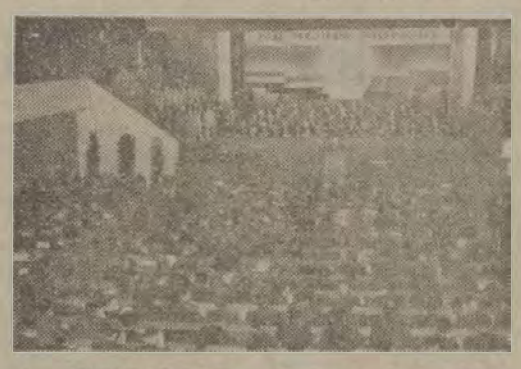
Megállapította a kongresszus, hogy „az egyesülés útján létrejött pártot programjában, politikájában, szervezeti felépítésében, egész munkájában a marxizmus—leninizmus ideológiája vezérli, mely Magyarországon is győzelmesen került ki a reformizmussal folytatott küzdelemből.

A magyar munkásosztály egyesült ereje, a parasztsággal kiépített szoros szövetsége olyan politikai feltételeket teremtett, amelyek lehetővé tették az ország szocialista fejlődésének gyorsítását.

MDP II.

Budapest, 1951. február 24-től március 2-ig.

A tervgazdálkodás eredményei bizakodást váltottak ki az egész országban. Megszilárdult a munkafegyelem, megerősödött a munka lendülete. Ilyen körülmények között ült össze az MDP II. kongresszusa.



Az MSZMP VII. kongresszusa 1959. november 30-tól december 5-ig ülésezett

A magyar dolgozók a pártkongresszust megelőzően munkafelajánlásokkal készültek a tanácskozásra.

A Központi Vezetőség beszámolója és az azt követő vita megállapította, hogy a hároméves tervet fél esztendővel korábban teljesítették a dolgozók, az ötéves terv első évének eredményei felülmúlták a várakozást, a kongresszusi felajánlások pedig számottevőek. Mindez azt bizonyítja, hogy a szocialista ipar fejlesztésének lehetőségeit az ötéves terv készítésekor alábecsülték. Erre alapozva, a Központi Vezetőség előterjesztette a javaslatát, hogy az ötéves terv előirányzatát jelentősen növelni kell. A termelés növelésének fő forrása a munkások fejlődő öntudata, a munkafegyelem megszilárdulása, a szocialista munkaverseny-mozgalom kibontakozása. A kongresszus a javaslatot elfogadta.

Foglalkozott a tanácskozás a két munkáspárt egyesülésének előnyeivel, a párt ideológiai munkájának helyzetével, a pártdemokrácia kérdéseivel. Felfigyelt az ipar és a mezőgazdaság között kialakult feszültségre. A Központi Vezetőség javasolta a kongresszusnak, hogy az iparosítás terheit ossza el az ipar és a mezőgazdaság között. Felvetették a mezőgazdaság gépesítésével összhangban a mezőgazdaság szocialista átszervezésének szükségességét.

Elemezték a küldöttek a néhány hónapja megválasztott tanácsi testületek munkáját is.

MDP III.

Budapest, 1954. május 24-től 30-ig.

Az MDP II. kongresszusa után hamarosan nyilvánvalóvá vált, hogy a kongresszus által módosított terv irreális, mert az ipar termelési szintje akkor már olyan magas volt, hogy azt, a népgazdaság minden irányú fejlesztésével egy időben nem lehetett megháromszorozni.

A Központi Vezetőség 1953. júniusában tartott ülése feltárta a hibák jó részét és határozatokat hozott azok felszámolására. Mérsékelte a túlfeszített terveket, intézkedett az életszínvonal emelése, a forradalmi törvényesség helyreállítása érdekében. Az elfogadott határozatok értelmezésében azonban az MDP vezetősége nem volt egységes.

Ilyen körülmények között ült össze 1954. májusában az MDP III. kongresszusa.

A Központi Vezetőség a szocializmus építésének fő eszközéül továbbra is a szocialista iparosítást jelölte meg. Hangsúlyozta a határozat, hogy „a mezőgazdaság nagymértékű és gyors ütemű fellendítése a második ötéves terv kulcskérdése".

Kongresszusi beszámolójában Rákosi Mátyás megállapította, hogy az 1953. júniusi határozat végrehajtása során „erősödött pártunkban a jobboldali veszély". Hallgatott azonban arról, hogy ez a veszély a Központi Vezetőségen belül is megvan. A kongresszus munkájára és határozatára ilyen módon a Rákosi-csoport dogmatikus és a Nagy Imre-csoport revizionista nézeteinek elvtelen kompromisszuma nyomta rá a bélyegét.

MSZMP VII.

Budapest, 1959. november 30-tól december 5-ig.

Az MSZMP a magyar kommunisták újjászervezett, de nem új pártja. „Utóda az MKP-nak és a két munkáspárt egyesüléséből létrejött MDP-nek. E történelmi folyamatosságnak megfelelően az MSZMP jelenlegi kongresszusa — állapította meg a határozat — a VII. kongresszus a magyar kommunista mozgalom történetében".

Az 1956-os ellenforradalom leverését követően a munkáshatalom rövid idő alatt konszolidálódott. Politikai és gazdasági megszilárdulását a szocialista építés fellendülése követte. Az ipar fejlődése gyorsabb volt a tervezettnél, a mezőgazdaság szövetkezeti útra térése a vártnál hamarabb megtörtént.

A kongresszus megerősítette az MSZMP Központi Bizottságának politikáját, amelyet 1956. november 4-e óta — 1957. júniusától az Országos Pártértekezlet által is jóváhagyva — folytatott. Jóváhagyta a Központi Bizottság szövetségi politikáját és megállapította, hogy „az elmúlt három esztendő során a népfrontpolitika segítségével széles, párton kívüli tömegek váltak az ország politikai életének részesévé, találták meg helyüket az ország közéletében".

Különös figyelmet fordított a tanácskozás a termelőszövetkezeti mozgalomra, amely ekkor már az ország társadalmi és politikai életének egyik fő kérdésévé vált.

A kongresszus meghatározta a közvetlen fő feladatot: befejezni a szocializmus alapjainak lerakását és meggyorsítani az építő munkát. Ezt a célt kell szolgálnia a második ötéves tervnek is.

MSZMP VIII.

Budapest, 1962. november 20-tól 25-ig.

Az MSZMP VII. kongresszusa után meggyorsult a társadalom fejlődése, befejeződött a mezőgazdaság szocialista átszervezése. A Központi Bizottság beszámolójában megállapította, hogy a VII. kongresszuson kitűzött történelmi jelentőségű feladatot a párt végrehajtotta és így megvalósult a szocializmus alapjainak lerakása. Ennek eredménye, hogy Magyarországon egységes tulajdonviszonyú gazdasági rendszer épült ki, véglegesen eltűntek a kizsákmányoló osztályok. Megállapította a határozat, hogy az ország „a szocializmus teljes felépítésének korszakába lépett".

A második ötéves terv feladatainak végrehajtását elemezték a küldöttek és hangsúlyozták, hogy a gazdasági vezetők kiválasztásánál fokozott követelmény: a hozzáértés, a szakismeret megszerzése.

A politikai élet előterébe került a szocialista nemzeti egység kialakulása és megszilárdítása. Az ideológiai kérdések taglalásánál rámutatott a kongresszus, hogy „a politikai szövetség és az ideológiai vita egységet alkot". Az ideológia küzdőterén nincs békés egymás mellett élés.

MSZMP IX.

Budapest, 1966. november 28-tól december 2-ig.

Megállapította a Központi Bizottság beszámolója, hogy erőteljesen folytatódott a szocialista társadalom teljes felépítése. Átalakult a társadalom osztályszerkezete. A nemzeti felemelkedés útja: a dolgozó osztályok és rétegek összefogása a munkásosztály vezetésével, a munkás-paraszt szövetség alapján. Döntött a kongresszus, hogy a gazdaságirányítás mechanizmusának átszervezésével, korszerűsítésével gyorsítani kell a gazdasági fejlődést.

Megvitatta a kongresszus az ideológiai tennivalókat és a kulturális életünk fejlődésének erősítéséből eredő feladatokat, tárgyalta a pártélet kérdéseit és állást foglalt a nemzetközi helyzet legfontosabb eseményeinek értékeléséről.

MSZMP X.

Budapest, 1970. november 23-tól 28-ig.

Társadalmi fejlődésünk főbb jellemzőit vizsgálva megállapította a kongresszus, hogy „a magyar társadalom dinamikusan fejlődik és a lenini szövetségi politikával kell továbbra is erősíteni a kommunisták és pártonkívüliek, hívők és nem hívők együttműködését, mindazokat, akik vállalják a közös célt: a szocialista Magyarország felépítését."

Hangsúlyozta a kongresszusi határozat, hogy az államélet, a szocialista demokrácia fejlesztése a szocializmus teljes felépítésének egyik központi feladata.

A negyedik ötéves terv teljesítésében különösen fontosnak ítélte az alkotó szellem kibontakozását, a munkamorál erősítését és a munkafegyelem megszilárdítását ott, ahol az nem kielégítő.

Rámutatott a határozat, hogy ideológiai életünk jelentős fejlődése ellenére elmaradt a megnövekedett feladatoktól.

MSZMP XI.

Budapest, 1975. március 17-től 22-ig.

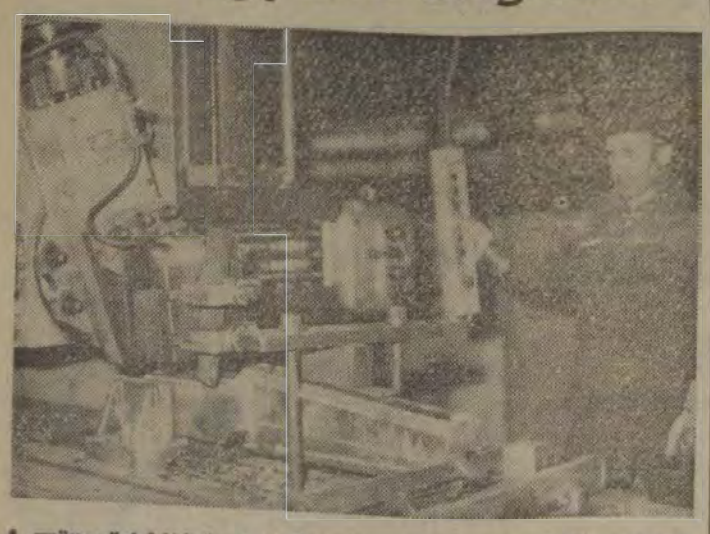
Felhívta a figyelmet, hogy társadalmi rendszerünk kiteljesedésének egyik legfőbb feltétele a szocialista demokrácia növelése a társadalmi élet minden területén. Hangsúlyozta az üzemi demokrácia megvalósításának fontosságát és alapvető követelménynek határozta meg a feltételek megteremtését, hogy a dolgozó közösségek élni tudjanak a jogaikkal.

A gazdasági építő munka elemzésénél felhívta a figyelmet, hogy a népgazdaság fejlődése tervszerű, de a soron következő feladatokat az eddiginél magasabb szinten kell megoldani. Fontosnak ítélte a népgazdaság belső tartalékainak feltárását, a munka termelékenységének növelését, a minőség javítását és az ésszerű takarékosságot.

Jóváhagyta a kongresszus a párt új programnyilatkozatát.

„A Magyar Szocialista Munkáspárt felhívja a szocializmus minden hívét, hazánk minden dolgozóját, hogy munkájával, helytállásával segítse magasztos céljaink elérését. Előrehaladásunk tudatosan vállalt fegyelmezett munkát kíván. Ezáltal lesz gazdagabb az ország, tartalmasabb és boldogabb valamennyiünk élete. Munkánkkal és küzdelmünkkel válik valósággá az emberi egyenlőség nagyszerű elve: „Mindenki képességei szerint és mindenkinek szükségletei szerint." Népünk így jut közelebb az egyetemes emberi célhoz: minden elnyomástól és kizsákmányolástól mentes, új világhoz, a kommunizmushoz, amelyben a népek békében, jólétben élnek és az emberiség végérvényesen a szabadság birodalmába lép." (Programnyilatkozat)

Kitérőgyártó brigádok



A gyöngyösi kitérőgyártó üzemben tavaly a Rózsa Ferenc szocialista brigád dolgozott a legeredményesebben. Képünkön Fehér János brigádtag, kiváló gyalus mangánacél megmunkálását végzi hosszgyalugépen

Kitérőkeresztezés furatait illeszti Komjáti István szerelőlakatos, a MÁV Kiváló brigádja címmel kitüntetett brigád vezetője

Az új, NDK-gyártmányú gyalugépen Morcsányi Zoltán munkálja meg a csúcssíneket

A korszerű portálmarógép vezérlőberendezését kezeli Bodor József marós, a November 7. brigád tagja

Az üzem jól felszerelt tanműhelyében, ideális körülmények között gyakorolhatnak a szakmunkástanulók

(Lőrincz János képriportja)

ÁPRILIS 6-TÓL

Hazánkban életbe lép a nyári időszámítás

Az idén április 6-án, pontban éjfélkor hatvan perccel előre igazítjuk az órákat *és ezzel életbe lép a nyári időszámítás.* Elveszítünk egy órát az életünkből? — teszik fel sokan a kérdést. Nem, mert szeptember 28-án éjjel 1 órakor 0 órára, azaz éjfélre igazítjuk vissza a kronométereket és ezzel visszakapjuk az „eltűnt" időt.

Először a II. világháború éveiben vezették be hazánkban a nyári időszámítást, a háború után néhány évvel megszűnt, később 1954—57 között ismét volt téli-nyári időszámítás, azóta egységesen a közép-európai időt mutatják az órák Magyarországon és a tőlünk északra, nyugatra és délre fekvő szomszédos országokban.

A kontinens legtöbb országában

Az energiaválság miatt 1975 óta már Európa 13 országában alkalmazzák a nyári időszámítást, általában március végétől szeptember végéig. A múlt esztendőben a Nehézipari Minisztérium, amely Magyarországon az energiatermelés és -elosztás gazdája, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériummal közösen kidolgozta az időszámítás megváltoztatásának módját, ütemét. Felmérte a bevezetéssel kapcsolatos pénzügyi terheket és a várható megtakarításokat. *Ennek alapján döntött úgy a Minisztertanács, hogy ezentúl minden évben, általában április elejétől szeptember végéig, a kelet-európai időszámításnak megfelelő nyári időszámítást kell bevezetni.* Az energiamegtakarítás várható értéke évente 160 millió forintot tesz ki és ehhez még további megtakarításokat is hozzászámíthatunk. A villanykörték, fénycsövek, halogén izzók rövidebb ideig lesznek bekapcsolva, ezzel élettartamuk nő. Szerény számítás szerint ez további 18 millió forint megtakarítást eredményez az országnak. Származnak ebből egyéb népgazdasági előnyök is: *csaknem 2 és fél millió dolláros devizamegtakarítást is jelent a nyári időszámítás bevezetése.* A számla másik oldalán, a kiadás rovatban, kb. 40 millió forintos költséget is könyvelnünk kell: a kiadást a közlekedési vállalatok, a vasút, a Volán és a MALÉV menetrendmódosítása okozza.

A nyári időszámítás bevezetése éppen a közlekedés szervezői számára okozott gondot. Egy éves előkészítő munka előzte meg, s remélhetőleg nem lesz fennakadás a nemzetközi forgalomban.

Munkabizottság készítette elő

A MÁV vonalain naponta 2400 személyszállító vonat és ennél is több tehervonat közlekedik. A vonatok egy része áthalad határainkon. A menetrend megváltoztatását az időszámítással összhangban kell a külföldi országokkal egyetértésben elvégezni. Mivel kontinensünk számos országában már korábban is alkalmazták a nyári időszámítást, *az Európai Menetrendi Konferencia 1974. évi, Helsinkiben megtartott plenáris ülésén úgy határozott, hogy az óraigazítást a nemzetközi forgalom biztonsága miatt egyeztetni kell.* A szocialista országok vasútjainak együttműködési szervezete, az OSZZSD elfogadta a MÁV javaslatát a forgalom alakulásának kölcsönös figyelemmel kíséréséről és az utastájékoztatás módszereiről. Csehszlovákiában sokoldalú európai vasúti tárgyaláson rögzítették a tennivalókat, miután az általános energiagondok miatt az NSZK, Ausztria és az NDK is elhatározta a nyári időszámítás bevezetését.

Magyarországon a vasúti Hivatalos Menetrendkönyvet az idén kétszer adják ki. *A nyári menetrend június 1-től szeptember 27-ig érvényes,* április 6-tól június 1-ig a most megjelent pótfüzet tartalmazza a változásokat. A jövő évben megjelenő 1981/82-es menetrendkönyv már ismét egész évre érvényes lesz — csak külön adatokat tartalmaz majd, a nyári és téli hónapokra.

Külföldi tapasztalatok

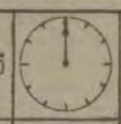
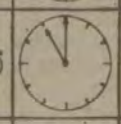
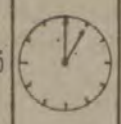
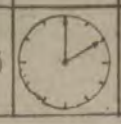
A Szovjetunióban és Jugoszláviában az idén nem vezetik be a nyári időszámítást, de Ausztriában és Romániában igen. Ausztriában az órák annyit mutatnak majd, mint nálunk, de Romániában 1 órával előbbre járnak. Az összehasonlító táblázat pontosan mutatja, hogyan járnak majd az órák Európa különböző országaiban.

Érdekes eredményt mutatnak más országok gazdasági számításai is. Lengyelországban évente 300—400 millió kilowattóra volt az árammegtakarítás. Franciaországban 1976-ban egyetlen év alatt 300 ezer tonna kőolajjal fogyott kevesebb az órák előreigazításával. Éppen francia tapasztalatok alapján kell figyelmeztetni a háztáji gazdálkodással is foglalkozó vasutasokat: *az állatok „biológiai időszámítása" változatlan marad, az etetést-itatást a „régi" idő szerint kell elvégezni!* Franciaországban ugyanis a nagy súlyveszteséget és a tejhozam apadását figyelték meg azokon a helyeken, ahol az állatokat is rá akarták szoktatni a nyári időszámításra...

Bermann István

IDŐSZÁMÍTÁS-ÖSSZEHASONLÍTÓ TÁBLÁZAT

ÉRVÉNYES: 1980. IV. 6-tól IX. 28-ig

Közép-európai idő		Jugoszlávia Nagybritannia Portugália Svájc
Nyugat-európai idő		
Kelet-európai idő		Ausztria Belgium Csehszlovákia Dánia Franciaország Hollandia Lengyelország Luxemburg Magyarország NDK Norvégia NSZK Olaszország Spanyolország Svédország
Moszkvai idő		Bulgária Finnország Görögország Románia Szovjetunió Törökország

FELHÍVÁS

A *Dolgozók Bánki Donát Gépészeti Szakközépiskolája* felvételt hirdet esti és levelező tagozatra az 1980/81-es tanévre az alábbi képesítések megszerzésére:

Négyéves szakközépiskola. (Megszerezhető végzettség: középfokú gépészeti szakképesítés.)

Érettségizettek kétéves kiegészítő képzése. (Megszerezhető végzettség: *középfokú gépészeti szakképesítés.*)

Szakmunkások háromnéves szakközépiskolája. (Középiskolai végzettség.)

A felvételivel kapcsolatos részletes felvilágosítást szombat kivételével mindennap 14-től 17 óráig a 208—224-es, vagy a 296—489-es telefonszámon lehet kérni. Cím: *Budapest, XIII., Váci út 107. II. e. 70.*

— **Versenyhíradó.** A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny eddigi eredményeiről második alkalommal adott ki híradófüzetet a szombathelyi igazgatóság. Ebben részletes beszámoló olvasható a tapolcai, a zalaegerszegi és a veszprémi üzemfőnökségek, valamint a celldömölki, a szombathelyi vasútállomások és a tapolcai, soproni pályafenntartási főnökségek szocialista brigádjainak munkasikereiről.

Megjegyezzük

Fizetne az utas, de nincs kinek

Az utóbbi hetekben gyakran előfordult, hogy a 11 óra 44 perckor Salgótarján megállóhelyről Budapestre induló személyvonat utasai egy részének a pénztár nem tudott menetjegyet adni. Hangszórón tájékoztatták az utasokat arról, hogy a vonaton — pótdíj nélkül — válthatnak jegyet. Ez történt február 21-én is, amikor az egyik első osztályú kocsi fülkéjében utaztam Hatvan állomásig. *Több utas előkészítette a jegyárát és várták a kalauzt. Sajnos, hiába.* Néhányan örömmel mesélték, hogy a gyorsvonatokon is gyakran előfordul ehhez hasonló eset.

Salgótarján megállóhely pénztárosai elmondották, hogy takarékossági okból megszüntették a forgalmi szolgálattevő beosztást, ezért a hangszórót is nekik kell kezelni. Ez pedig hátráltatja a menetjegyek gyors és pontos kiszolgálását. Sokan kénytelenek jegy nélkül vonatra szállni.

Úgy érzem, itt igazán helyén való a szólás-mondás: *amennyit nyertünk a réven, elveszítettük a vámon!*

Szücs Ferenc

ÉLETEK KÖZELRŐL

A művezető elköszönt

Hidasi István művezetőnek két hónapja megváltozott az élete. Nehezen szokott hozzá a változásokhoz, hiszen a negyvennégy év alatt beidegzett mozdulatok egyik napról a másikra jelentőségüket vesztették, szinte súlytalanná váltak a térben. Az idő, amellyel eddig kíméletlen szigorúsággal és beosztással kellett bánnia, most hirtelen annyira megsokszorozódott, hogy azt sem tudta, mit kezdjen vele.

Szegények voltunk

Neki 1935-től hajnali fél négykor kezdődött a nap. Az ébresztőóra mindig ebben az időpontban riasztotta el az álmát. Nem lustálkodhatott az ágyban, ettől kezdve minden percben cselekednie kellett. Mosakodás, borotválkozás, öltözködés, a reggeli bekészítése a táskába, aztán gyorsan ki az ajtón a többnyire sötét, szürke ég alá. A házak feketéllő tömbjei mellett, a kerítésnek ugró kutyák dühös csaholásától kísérve sietett a ceglédberceli állomásra. Negyvennégy év alatt sohasem késett el a munkahelyéről.

Az idén, február 3-tól már nem csörög fél négykor az óra. Nem kell felkelni, az állomásra sietni, mert nyugdíjas lett. Még ma is nehezen tudja ezt elhinni. Hajnalonként néha felébred, álmatlanul forgolódik, nézi a redőny résein beszűrődő szürke fényt. Hatvanévesen kell hozzászokni ahhoz, hogy ráér nyolc órakor kibújni az ágyból, és még a kívánságait is teljesítik.

— *Hidegen vagy melegen kéred a kávét? Mit készítsek reggelire?* — érdeklődik kedvesen a felesége, miközben felhúzza a redőnyt, és kinyitja az ablakot. Elönti a szobát a reggeli fény, arcát megcsapja a friss levegő. Nyújtózik egyet, aztán kiugrik az ágyból. Nem szereti a passzív pihenést, a tétlenséget. Minden napra előre elkészített terve, időbeosztása van. A négyszáznegyven négyszögöles telken, amelyen négyszobás családi háza is áll, mindig van mit tenni. A kertben terebélyesedő gyümölcsfák és szőlősorok között szinte egész évben akad munka. Ott mindig szívesen időzik. Legtöbbször csak felesége ebédre hívó szavára teszi le a szerszámot.

Hidasi István naponta a Budapesti MÁV Építési Géptelep és Ceglédbercel között ingázott. Beosztása: *művezető;* szakképzettsége: *autókarosszéria lakatos.* Az édesapja raktári munkás volt a Nyugatiban, a bátyja és a sógora szintén a vasúton dolgozott. Hat testvére közül hárman élnek.

— *Szegény gyerekek voltunk mindig. Az apánk keveset keresett. Emlékszem, egyszer a falu papja foltoztatta meg a cipőmet* — meséli. — *Apám korán meghalt. Anyám 1925-től kapja az özvegyi nyugdíjat. Most kilencvennégy esztendős.*

Hidasi István Budapesten, a MÁVAUT-nál, lakatosként kezdte a munkát, a gépkocsijavító üzemben, a Lőportár utcában. Később besorozták katonának, részt vett a második világháborúban és fogságba került. 1945. augusztus 22-én jött haza. *Másnap, reggel hét órakor már szolgálatba jelentkezett az üzemben. A legfontosabb feladat akkor az újjáépítés volt.* Ezért a tevékenységéért *a Széchenyi újjáépítési emlékéremmel tüntették ki.* 1953-ban már művezetőként dolgozott a Verseny utcában a MÁV Autófuvarozási Főnökségnél. Több átszervezés után — 1973-ban — került a MÁV Építési Géptelepre, szintén művezetőnek. Munkásélete, közéleti tevékenysége mindig példaként szolgált a munkahelyen. *Lenin* nevét viselő tizenöt tagú lakatosbrigádjuk a géptelep legjobb kollektívája volt. Tavaly a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetéssel ismerték el tevékenységüket. Ők nem ismertek lehetetlent, a nehezen orvosolható szakmai gondok lelkesítették valamennyiüket.

Tiszteletbeli brigádtag

— *Van egy gépkocsimosó berendezés a telepünkön* — magyarázza. — *Ennek egy amerikai gyártmányú motor a lelke. Valamelyik télen szétfagyott és nem akadt egyetlen üzem sem, amelyik vállalkozott volna a kijavítására.* Mi

Az épületek, hidak karbantartója

Majer Tibor kőművest 1960-ban vették fel a MÁV Hatvan—Salgótarjáni Pályafenntartási Főnökséghez. Az elmúlt húsz év során, nemcsak az állomásépületek festésénél, tatarozásánál dolgozott, hanem a hídfelújítási munkálatokban is részt vett. Szereti a szakmáját. Beszélgetés közben nyílt őszinteséggel vallott önmagáról.

— Négy éven keresztül javítottuk a hidakat, Somoskőújfalutól Aszódig és végig a hatvan—újszászi vonalon. Négyen dolgoztunk mindig: *egy kőműves, egy ács és rajtam kívül egy segédmunkás.* Az aljzatburkolat és a támfalak javítását végeztük, kihordtuk a híd alól a törmeléket és természetesen köveket is véstünk. Hogy a híd ne rongálódjon tovább, bazaltköveket helyeztünk a régiek helyére és a hézagokat beöntöttük malterral. Ha hasonló munkáról volt szó, mindig szívesen mentem.

— Miből adódik a jó munkakedv?

— Talán abból, hogy a kőműves szakmán kívül, a többi rokonszakmában is helyt tudok állni. Ma már a meszeléstől, a csempézéstől a tetőjavításig, amit kell mindent végzünk. De nem mindegy hogyan. Ha valaki hanyagul dolgozik, az már nem jó kőműves. Mikor én segédként *Zsiros István* mellé kerültem, jópárszor mondta, *hogy lelkiismeretes munkát végezzünk, már azért is, hogy ne kelljen a másik után utólag javítani.* Ezt vallom én is, miután a mai fiataloknak egy-egy munkafolyamatot megmagyarázok. Az új vakolásoknál, a spalettajavításoknál például mindig gondosan kell elsimítani a vakolatot, másképpen rücskös lesz a fal. Ide érzék is kell...

Majer Tibor 1977-ben lett kiváló dolgozó, a *Petőfi* szocialista brigád tagja. Felesége a bölcsődében takarítónő. Van egy négyéves kislányuk. Tréfásan említette: *a kislánynak jó a kézügyessége, az apjától örökölte, szépen tud rajzolni, az óvodában többször megdicsérték.*

Kovács László

Mozdonyvezető szemmel

Van-e tekintélye a gyorsvonatnak?

Ketten ülünk a 43—1299-es gép vezetőülkéjében; a vonatvezető és a mozdonyvezető. Utóbbi egyben az események krónikása is. Vonatunk, az 5802-es számú *Lővér expressz*, menetrend szerint hét óra tíz perckor indul. Az időpont pedig...? Hét óra tíz perc. A kijárati jelző „nyugodt", vörös fénye egyelőre visszatartja a toporzékoló hatezer lóerőt. *(Két mozdony áll a vonat előtt, hagyjuk most figyelmen kívül az „SI" rendszert!)*

VÁR JELZŐKEZELÉSRE

Hét óra tizennégy perc. Sárga-zöld a „kijárat'.

— Mit írjak a késve indulás indokául? — fordul felém vonatvezetőm.

— *Vár jelzőkezelésre!* — mi lehetne más? Gépek fűtőházba járatása (mozdonyrádión hallgattam az irányítótorony rendelkezését) nem lehet indok egy vonat megkésleltetésére sem.

Tejszínű ködbe burkolódzik a főváros, és a testét keresztül szelő vasútvonal. Az ablakot árnyékoló védőrácsok — ha lehet — még rosszabbá teszik a látási viszonyokat. *A vonatvezetőt a papírjai, a mozdonyvezetőt a jelzők figyelése köti le ilyenkor.* A Rákos felé vezető vonal alatti „gödörből" kiérve húsz, nem sokkal arrébb, az Üllői utat keresztező hídon negyven kilométeres lassújel kényszerít fékezésre. Kelenföldig nem csökken a késés. Itt egy perc tartózkodás lenne, ám amikorra a szolgálattevő hajlandó látótávolságra előreballagni, már hét perc a pluszunk.

Nem behozhatatlan ez a hét perc. A hegyeshalmi oldalban annyira „laza" a személyszállító vonatok menetideje, mintha a késéseket már eleve bekalkulálták volna a menetrendbe.

Száz kilométer a sebesség. *Biatorbágyon senki nem fogadja a vonatot.* Itt — úgy tűnik —, nincs tekintélye az expresszeknek.

Az új építésű pálya néhol ijesztően dobálja a gépet. *Százhatvan kilométeres sebességgel száguldó vonatokról ábrándozunk, de amíg ez valósággá válik...* Néhol mozdonyvezető legyen, aki kapaszkodás nélkül tud ülni a széken.

NINCS RÁ INDOK

Fogy a távolság, csökkennek a késés percei. A lassújelektől függetlenül Tatán már „rendesek" lehetnénk... *ha nem volna közben Tatabánya-Alsó.* Az „örök" Tatabánya-Alsó, ahol végképp nincs tekintélye az expressz vonatnak. Most sem áll a bejárat. Szemtől tehervonat halad kifelé. Erre vártunk.

Elismerem: a vasút szállítási eredményeinek szoros függvénye a teherforgalom. Mégse feledjük: a reprezentatív (vagy ha úgy tetszik: a szociálpolitikai oldal) mindig a személyszállítás volt, és az is marad. És egy személyszállító — nevezetesen egy gyorsvonat — késésénél nagyon sokan károlják a vasutat...

Tata bejárati előjelzője kezeletlen, *Ácsé* szintúgy. *Nincs rá magyarázat, legfeljebb a túlzott kényelem.* Másodperceket veszítünk csupán egy-egy korábbi ráfékezéssel, mégis — bármennyire közhelyszerű a megállapítás — nagyon hamar percekké képesek összesűrűsödni. *Nagyszentjánoson* megelőzzük a 12-es személyt. Már Győrben kellene lennie. Vajon hol verődhetett el...? (Lám: itt egy másik írás témája: „Van-e még becsülete a személyvonatnak?")

Négy perc késéssel érkezünk Győrbe. Azért, hogy a késés csupán ennyi és nem tíz vagy tizenöt perc, *egyedül a mozdonyvezetőt illeti elismerés.* Nehogy valaki öndicsérettel vádoljon, sietve hozzáteszem: nem kizárólag rólam van szó. Mindazokról a kollégákról, akik megteszik a tőlük telhetőt azért, hogy a vasút tekintélye ne kerüljön teljesen a... víz alá.

Leszáll a vonatvezető. A Keletiben köszöntünk, kölcsönösen bemutatkoztunk. Azután megkérdezte, mi legyen a késve indulás papírra fektetendő oka. Most pedig elbúcsúztunk egymástól. Ennyit beszélgettünk összesen. Eszményi vonatvezető típus...

5803-as. Ez is gyorsvonat, bár maga a jelző — ezúttal nyelvtani jelzőről van szó — *kissé iróniku*sna*k tetszik.* Olyan állomáson is megállunk majd — remélhetőleg —, ahol a minket néhány perc eltéréssel követő személy mégcsak nem is dudál. De valóban: *mi szükség lehet arra, hogy egy gyorsnak nevezett vonat mindhárom Tatabányán, Bicskén, sőt Ferencvárosban is ilyen körülmények mellett időt veszítsen?* No, félre az oktalan kritikával, hátha éppen ennek a vonatnak lesz tekintélye.

KÁR A SIETSÉG

Időben indulunk Győrből és haladunk — egészen Győrszentiványig. A szolgálattevő rendelkezést hoz: *„A Győrszentiván állomástól 1000 méterre levő útátjáró sorompó nyitott állapotban használhatatlan, fedezve nincs. Fokozott figyelj jelzést köteles adni!"* A sorompó azonban zárva. Közben megjavulhatott...

Rugalmasan kezelem az utasítást. (VBO-sok ugorják át e sorokat!) A szóbanforgó útátjáróra tehervonat húz. *Gyerünk...!*

Felesleges a sietség. Nagyszentjános bejárati jelzője „Megállj" állásban. Kétszer hosszan megnyomom a kürtöt: *„Vonat állt meg a bejárati jelző előtt".* Semmi reagálás. *„Vagy alusznak, vagy nem hallják, vagy talán nem is akarják"* — jut eszembe az ismert verssor. Végre kitérőt mutatva megemelkednek a jelzőkarok. Az állomáson újabb rendelkezést kapunk: *„A kijárati jelző nem használható...!*

Furcsa, hogy minden egyszerre romlik el. Majd amikor két, egymást követő térközben meg kell állnunk, *és Ács bejárata sem szabad, kigyullad a „fény". Hát versze, tehervonat andalog előttünk.* A használhatatlannak minősített sorompó, majd a jelző csak időnyerésre volt jó. Arra, hogy az állomásokat ne terhelje „vonatelverés". *Komáromig csak-csak összeszedtünk vagy negyed órát.* Sebai, mentsük, ami menthető. Százzal ki az állomásból. Füzitő tétovázik egy csöppet, mielőtt kegyesen két sárgával beenged. Talán már csak alig több, mint tíz perc a késés.

VANNAK MÉG CSODÁK

Állítólag vannak még csodák. *Ez azonban semmiképp sem érvényes Tatabánya-Alsóra,* mivel bejáratánál ugyanúgy megállunk, mintha a fontossági sorrend utolsó vonataként közlekednénk. Miért ne? Vagy miért is...? Tatabánya-Felsőn — jó, hogy ilyen bő a menetidő — már csak hét percünk van, ami Bicskére érve háromra apad. Herceghalomban rendesen haladunk. *Biatorbágyon — akárcsak reggel — most sem fogadják a vonatot.* És innen a köd is éppen olyan sűrű, mint reggel...

Kelenföld előjelzője még sárga, amikor magunk mögött hagyjuk, ám a vonatbefolyásoló berendezésnek a vezetőfülkében világító fénye néhány pillanat múltán zöldre vált. Szabad a bejárat. A külső jelzőt csak akkor észleljük, amikor mellette elhaladunk.

Ferencváros, csak úgy a „rend" kedvéért, tartóztat fel egy percre az állomás előtt. E megszokást a Keleti sem dobja el. De minden hiába! *A FORGALOM — így nagybetűvel — összes igyekezete ellenére menetrend szerinti pontossággal — vagy talán még kissé korábban is — megállunk a csarnok harmadik vágányán.*

Befejezésképpen, ha rövid időre is, de térjünk vissza a címadó kérdéshez: *„Van-e tekintélye a gyorsvonatnak?"* A leírtak, azt hiszem, önmagukért szólnak.

Tóth Zoltán

PORTRÉVÁZLAT

A tolatásvezető

Vámosgyörk csatlakozó állomás, megáll a gyorsvonat is. Sok vasutas jár innen a budapesti pályaudvarokra dolgozni. A Ferencváros állomás létszámába tartozó *Marcsó Károly* tolatásvezető is közéjük tartozik. November 7-e alkalmából a Munka Érdemrend bronz fokozatával tüntették ki.

Faluszéli otthonában látogattam meg a közelmúltban. Szívélyesen tessékel be a szobába. Amikor beszél, néha száraz, asztmás köhögés fojtogatja. Az ablakon túl, a délutáni szürkületben alattomosan lopakodik a köd, egyre közelebb. Marcsóné kihasználja a pillanatnyi csöndet:

— *Nehéz a vasúti szolgálat. Az éjszakai munka után is sokszor csak délután vetődik haza* — zsörtölődik a vékony, villogó szemű asszonyka. — Az egyik nap párttaggyűlés van, másnap a szakszervezet ül össze, harmadnap a szocialista brigádvezetők tanácskoznak, más alkalommal az MHSZ rendez valamit. Ez az ember csak aludni jár haza. Mondja a minap, amikor hazaér a reggeli gyorssal: *„Tizenegykor költs fel, megyek vissza!"* Alig lézengsz, te ember, mondom én. Csak nem megint egy kommunista műszak?!

Nevet ezen Marcsó Károly is, megjön végre a szava.

— *Ilyen asszony nincs még egy! Én mondom. Huszonöt évet töltöttünk el együtt, nemrég tartottuk az ezüstlakodalmat, de még nem veszekedtünk. Ha zsörtölődik is néha, inkább féltésből, az egészségem miatt teszi...*

— Talán nincs igazam? Ezt a bajt is a vasútnál szedted össze, mert akkor is mentél, amikor lázas voltál. Nem lehetett veled beszélni.

— *Emlékszem arra az éjszakára, van már annak öt éve is. Saruelőmunkás voltam, kegyetlenül esett az eső. Hajnalban vizes lett kívül-belül az esőköpenyem, rázott a hideg.* Szégyenszemre félre kellett állnom a bódéba. 1954-ben, amikor kocsirendező lettem Ferencvárosban, ötszáztíz forintot kerestem. Később ugyan több lett a pénz, de a gond is.

— *Így igaz, amikor összekerültünk — akkor lettél vasutas —, semmink se volt.* Odatapasztottunk egyszobányi vityillót anyámék házához. Aztán megvettük a szalagnyi kenderparcellákat, felhúztunk rá egy viskót. Zalalövőről hoztuk a faanyagot, számított az a néhány forintnyi árkülönbözet. Magunk vertük a vályogot. Hát így éltük le az életünket. *A vérünk van benne, ebben a házban. Meg az én egészségem is odalett.*

— *Azért ma már nem panaszkodhatunk* — folytatja a tolatásvezető. — *Felépült 62-ben ez a ház. Két nagy szoba, üvegezett veranda. Itt a konyhában is bent van már a csap, jövőre talán víz is lesz. A fiaink is felnőttek, kirepültek.*

Marcsóné kiigazítja:

— A kisebbik fiú még hazajár. Váltottunk ugyan neki egy szobát Gyöngyösön, ott pincér. Ha későn végez, ne gyötörje magát, különösen ilyenkor, télidőben. A Karcsi meg katona, hivatásos. Őrmester a műszakiaknál. De azért jön ő is, itt, a szomszédunkban lakik a szíve választottja...

Térül-fordul, közben a gazda poharat hoz, kancsót, benne csillogó vörösbor. Kínál. Ő csak nézi. Gyógyszert szed, nem ihat. Rákérdezek: nem gondolt-e még valami könnyebb munkára?

— Nagyon szeretek tolatni, rendezni. Balesetem még sohasem volt. *Egyszer ott akartam hagyni Ferencvárost, kértem magam Rákosrendezőre. Váltókezelőt akartak belőlem csinálni Gubacson, ahol akkor már tizenhárom éve tolattam.* Végül maradtam mégis, csak átkerültem a Keleti rendezőbe. Helyettesítettem én ott a kocsimestert is, amíg volt ilyen.

— Hallottam, hogy nemcsak a Munka Érdemrend bronz fokozatával tüntették ki legutóbb?

— *Kiváló dolgozó is lettem, ötödszörre.*

— Te nem kérted egyiket sem — jegyzi meg az asszony.

Igaz beszéd. Marcsó Károly tolatásvezető, párt- és szakszervezeti aktivista érdemeit soha, senki se vitatta...

Mármarosi Pál

azonban nem nyugodtunk bele, hogy a motort nem lehet kijavítani. Megpróbálkoztunk a lehetetlennel. Éjt nappallá téve dolgoztunk. *Végül sikerült. Ma is működik a berendezés.* Megemlíthetem még az *autógumi-körsütő* berendezés felújítását is. Azt mondták, nem jó az már, csak ócskavasnak, selejtezésre javasolták. Mi sajnáltuk eldobni. Kajavítottuk, használhatóvá tettük. Hát ilyen volt a mi brigádunk...

— Miért mondja ezt múlt időben. Úgy tudom, tiszteletbeli brigádtaggá választották.

— *Valóban. Ha erre gondolok, mindig könnyes lesz a szemem. A búcsú nagyon szép volt, felejthetetlen marad a számomra. Sokan köszöntöttek, nemcsak a kollektíva.* A géptelepen rendezett kis ünnepségen határozták el azt is, hogy teljes jogú tagja maradhatok a brigádnak. Ha szükség lesz a segítségemre, hívnak, és *én megyek...*

Párton kívüli kommunista

Egyénisége, temperamentuma kisugárzott a környezetére. Nem elégedett meg a kötelességszerű szakmai munkával. Ő többet akart, és többet tett. Minden érdekelte. Munkahelyén megválasztották a Vöröskereszt-szervezet gazdasági felelősének.

— *Nem véletlenül vállaltam ezt a tisztséget. Tudja, én a háborúban szanitéc voltam. Kikéneztek az elsősegélynyújtásra.* Ezért vonzódtam a Vöröskereszthez. Ha az üzemben valakinek szikra pattant a szemében, én kiszedtem. 1945-től vagyok szakszervezeti tag. Ötvenhatig a pártnak is tagja voltam. Kérdezhetné, miért csak addig? Erről nem szívesen beszélek, de azért elmondom, tanulságos. Szerencsére ma már nem jellemző az a szemlélet. Az ellenforradalom után behívtak a pártbizottságra tagságom megerősítése ügyében. Beszélgettünk erről-arról, a családi körülményekről is. *A lányomnak akkor egy kántor udvarolt. A faluban tudtak róla. Nem volt az komoly ügy, de engem megfeddtek érte.* Mintha én tehettem volna róla. Nem szaporítom tovább a szót. A végeredmény: *nem vettek vissza a pártba.* Elkedvetlenített a dolog, de azzal vigasztaltam magam, hogy nemcsak az lehet kommunista, akinek tagkönyve van. Még nagyobb ambícióval dolgoztam, mindenből többet vállaltam, mint az átlag, s úgy hiszem (életem rá a példa) sikerült bizonyítanom. A lányom magyar—német szakos tanár (velünk lakik), a vejem fogorvos. A fiam technikus. Nemrég épített házat, a mi telkünkre. Igazán nem panaszkodhatom.

Hidasi István négyszeres kiváló dolgozó és *kiváló vasutas.* Nem lenne azonban teljes a portréja, ha hallgatnánk a lakóhelyén kifejtett közéleti tevékenységéről. *Huszonöt éve tagja a községi tanács végrehajtó bizottságának,* és negyven éve a ceglédberceli vasutasénekkarnak. Jelenleg *az énekkar elnöki tisztét is betölti.* Sokrétű tevékenységét a Községfejlesztési érdemérem bronz és a *Kiváló társadalmi munkás* kitüntetés arany fokozatával ismerték el.

A géptelepen, a nyolcórás munka után neki nem ért véget a nap. *Amikor délután hazautazott, volt energiája és kedve ahhoz, hogy a lakók ügyes-bajos dolgaival foglalkozzon.* Neki is része van például abban, hogy tizenhatmillió forintért a községben *vízművet és hat tantermes iskolát építettek.* Öt évvel ezelőtt, amikor Szolnokon lebontották a régi állomást, téglát, faanyagot vásároltak és hazaszállították. Társadalmi munkával *tornatermet építettek* belőle a gyerekeknek.

A szívéhez legközelebb mégiscsak az énekkar áll. Amikor hetenként egyszer összejönnek a községi tanács Dózsa György Művelődési Házában énekkari próbára, elszáll a fáradtság, feledésbe merülnek az élet gondjai. Nehezen meghatározható és leírható érzelmi töltésű közösség az övék. *Harmincnégy férfi és huszonnyolc nő alkotja a nagy családot,* amelyet a hagyományok tisztelete és a lelkesedés kovácsolt egygyé.

Az énekkarban...

— *Este héttől tizig tart a próba.* A nők gyakran elhozzák a gyerekeket is, akik egy másik teremben játszanak. Az énekkar hatvan százaléka vasutas, ám van közöttünk orvos, pedagógus, téesztag és óvónő is. *Juhász Frigyes* zeneszerző a karnagyunk. Sikereink részben neki köszönhetők. A férfikart nemrég *Aranykoszorús diplomával,* a vegyeskart pedig *Aranykoszorúval* minősítette a zsüri. Tavaly Berlinben szerepeltünk és volt már rádiófelvételünk is. *Az énnekkar 1979-ben ünnepelte megalakulásának 60. jubileumát.* Ebből az alkalomból a *Szocialista kultúráért* címmel tüntettek ki. Tavaly meglátogatott bennünket a nyolcvanéves *Bárdos Lajos* zeneszerző. Meghallgatta produkciónkat és elismeréssel nyilatkozott róla. Megígérte, hogy komponál nekünk egy számot. *Az énekkar nélkül, azt hiszem, szegényebb lenne az életem...*

Az órájára néz, mennie kell. Kettőkor vb-ülés kezdődik, este pedig próba.

Kaszala Sándor

SZOMBATHELY:

Egy év alatt 440 ügy a jogsegélyszolgálatnál

A szombathelyi területi bizottság januári ülésén vitatta meg és fogadta el a jogsegélyszolgálat elmúlt évi tevékenységéről szóló beszámolót.

A szombathelyi vasút-igazgatóság területén 1979-ben *440-en fordultak támogatásért a jogsegélyszolgálathoz.* Ez ötvenöttel több az előző évinél.

Az eseteket vizsgálva megállapítható — ha kismértékben is —, *de csökkent a munkajogi problémák száma.* Ez azt jelenti, hogy az illetékes munkaügyi szervek megalapozottabban, körültekintőbben járnak el. Tizennégyről huszonháromra nőtt a társadalombiztosítási ügyek száma. Főleg a nyugdíjazásoknál kell figyelmesebb munkát végezni. *Emelkedett a családi jogi, a polgári és az államigazgatási ügyek száma.* 1978-ban 15, tavaly már harmincnégy vasutas a jogsegélyszolgálattól kért és kapott jogi segítséget gondjai orvoslásához.

Egyre több nő fordul segítségért a szolgálathoz. Tavaly előtt még csak hatvannyolc, 1979-ben már százan kértek jogorvoslást. A 440 eset közül kétszázhetven alkalommal fizikai munkások érdekében jártak el.

Van tennivaló is. Annak ellenére, hogy a jogsegélyszolgálat 1979-ben negyven alkalommal tartott különböző munkahelyeken fogadónapot, tovább kell növelni a propagandát. *A szakszervezeti bizottságok hívják fel a rászorulók figyelmét a jogi támogatás lehetőségére.* A felvilágosító munkába a szakszervezeti bizalmiakat is be kell vonni.

Sz. Jakab István

A gazdasági vezetők igénylik a bizalmiak segítségét

Ha jó a munkahelyi légkör, az eredmény nem marad el

Alig több mint két éve, hogy önálló szolgálati főnökségként létrejött a Balparti Épületfenntartó Főnökség. Dolgozóinak feladata — ismerve a MÁV Budapesti Igazgatóság épületállományának leromlott állapotát — nem könnyű, s ha mindehhez hozzátesszük, hogy a főnökség alig több mint félezer dolgozójának munkája a területi széttagoltság miatt nehezen szervezhető, akkor érthető csak igazán, *mennyi gond nehezíti a gazdasági és a szakszervezeti vezetők munkáját.* Nem véletlen, hogy a feladatok megoldásához a gazdasági vezetők az eddiginél is tudatosabban kérik és veszik igénybe a szakszervezeti bizalmiak segítségét.

Felelősségérzettel

A közelmúltban, amikor az épületfenntartó főnökségen jártunk, *Szolnoktól—Balassagyarmatig* valamennyi építésvezetőség gazdasági vezetői, szakszervezeti bizalmijai, főbizalmijai a múlt évi eredményeket értékelték, s megvitatták az idei terv teljesítésével összefüggő feladatokat is. Jó volt hallani a közvetlen, a dolgok jobbítását célzó felszólalásokat, melyek az építésvezetőségek közös felelősségérzetét is egyértelműen tükröztek.

Régi, de a gyakorlat által naponta igazolt törvényszerűség, hogy egy tárgyilagos beszámoló alapvetően meghatározza az értekezlet eredményességét. Ezért is kísérte nagy érdeklődés *Gálosi Jánosnak*, a főnökség nemrég kinevezett vezetőjének beszámolóját.

— *A tudatos bérpolitika, a dolgozókról való szociális gondoskodás is jelentős szerepet játszott abban, hogy a főnökség megalakulása óta munkaerőhelyzetünk kedvező* —, hangsúlyozta a főnökség vezetője. — Építésvezetőségeink brigádjai olyan jelentős feladatokon dolgoztak a múlt évben, mint a Nyugati pályaudvar, a balassagyarmati fűtőház, a hatvani vasutas lakóházak, az újszászi és zebegényi állomások teljes rekonstrukciója, hogy csak a legjelentősebbeket említsem. A rendelkezésre álló munkaidő jobb kihasználásának, a munkaerő átcsoportosításának, a brigádok megvalósult kongresszusi felajánlásainak fontos szerepe volt céljaink sikeres valóraváltásában.

— A szakszervezeti bizottsággal összehangolt ellenőrzések révén, bár csökkent a betegállományban töltött idő, de így is igen sok: *meghaladja a 63 ezer munkaórát* — folytatta. — A munkakezdések, a munkaközi szünetek előírás szerinti betartásában, az értekezletek egy részének munkaidőn túli megrendezésében és általában a fegyelem javításában sikerült előbbre lépnünk. *Még azonban korántsem mondhatjuk el, hogy az oly sokat emlegetett belső tartalékok kihasználása optimális lenne.* Az viszont mindenképpen kedvező, hogy a főnökség dolgozói által felhasznált túlórák száma sem növekedett.

Ami a fegyelmi helyzetet illeti, érdemes megemlíteni, hogy a főnökségen *a fegyelmi eljárások száma tavaly a bázisévhez viszonyítva a duplájára növekedett. No, nem azért, mintha példát akartak volna statuálni, hanem mert tudatosabban, következetesebben számonkérték a fegyelmezett munkát.* Hogy a szakszervezeti és gazdasági vezetők azonos véleményen vannak a fegyelem javítását illetően, arra bizonyíték annak a 33, főként építőipari szakterületen dolgozó munkásnak az esete, akiknek nyereségrészesedését csökkentették. A fegyelmezési lehetőségek megalapozott jogszerű alkalmazását bizonyítja, hogy a döntőbizottsághoz benyújtott panaszok száma a harmadára csökkent.

Javult a fegyelem

A munkafegyelem javításának másik módjával, a teljesítménybérezés kiterjesztésével is próbálkozik a főnökség, ami nem megy könnyen. Igaz, ma a brigádtagok 40 százaléka teljesítmény szerint kapja a bérét, de sok munkaterületen, különösen a fenntartó szolgálatnál *megalapozatlanok a technológiai normák, illetve az időelemzés és normautalványozás hiánya gátolja a munka szerinti bérezést.* Figyelemre méltó tapasztalat, hogy ahol valamilyen formában az anyagi ösztönzést jól alkalmazták, a munkafegyelem és a munka minősége is javult. Követésre méltó kezdeményezésük, hogy az egy dolgozónak átlagosan kifizetett jutalmat a bázishoz viszonyítva 327 forintról 183-ra csökkentették, és kifizetését a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben teljesítményhez kötötték. Ezt a tendenciát az idén is folytatják.

Visszavárják a nyugdíjasokat

— *Nyugdíjasainkat anyagilag is ösztönözzük a továbbdolgozásra.* Nem feledkeztünk meg a gyesen levő, vagy a tényleges katonai szolgálatot teljesítő munkatársainkról sem. Ők ugyanúgy megkapták a béremelést, mint azok, akik naponta bejárnak dolgozni. *Ezzel is éreztetni szeretnénk, hogy ezután is számítunk rájuk.* Bizonyára ez is eredményezi, hogy a szocialista- és munkabrigádjainkban tevékenykedők csaknem fele a KISZ-korosztályhoz tartozik — mondotta *Győry József* szbtitkár.

A kitüntetettek között most több a fizikai dolgozó mint korábban volt. Joggal tették azonban szóvá a fórumon részt vevő szakszervezeti bizalmiak, hogy a kitüntetések, a béremelések, a jutalmak elosztása ügyében gyakran órák alatt kell dönteniük. Hátráltatja az üzemi demokrácia érvényesülését, s egyben a bizalmiak nevelő munkáját is nehezíti, hogy legtöbbször csak aláírni hívják őket a gazdasági vezetők. A bizalmi csoportok véleményének kikérésére idő hiányában nincs lehetőség.

De nemcsak ezt kifogásolták a tisztségviselők. *Pozsár István* salgótarjáni, *Fekete Aladár* budapesti főbizalmi a szerszám- és alkatrészellátásban, a járművek üzemkészségében fennálló több éve ismétlődő hiányosságokat tették szóvá. Többen annak a véleményüknek adtak hangot, *hogy a MÁV jelenlegi anyagés alkatrészellátási rendszerének felülvizsgálata, módosítása nélkül csak szószaporítás a szervezettebb, ésszerűbb munkáról beszélni.*

Az elhangzott vélemények is azt bizonyítják, hogy a brigádkollektívák, bizalmi csoportok jó szándéka megvan a hiányosságok megszüntetéséhez. A főnökség gazdasági és társadalmi vezetése a lehetőségekhez képest igyekszik is a feltárt akadályokat megszüntetni.

Orosz Károly

A nőket köszöntötték

Szegeden, a vasútigazgatóság központjában március 7-én emlékeztek meg a nemzetközi nőnapról. Az igazgatóság szakszervezeti bizottsága és KISZ-szervezete délelőtt virággal köszöntötték a dolgozó nőket. A délutáni ünnepség szónoka *Sajtos Péter* igazgatóhelyettes volt. Beszéde után a művelődési ház úttörő táncegyüttese és az egyetemi kamarakórus adott műsort.

Sajtószemle

Mit írnak rólunk?

Vasutasok munkájáról, helytállásáról, példaadó szolgálatáról, önkéntes társadalmi munkaakcióiról szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei újságokból válogattunk.

BÉKÉS MEGYEI NÉPÚJSÁG

A mezőhegyesi vasutasok a társadalmi kötelezettségekből is részt vállaltak. A községi kultúrcentrum építéséhez egynapi bérükkel járultak hozzá, a KRESZ-park építésénél 50-en dolgoztak. Részt vettek az állomás környékének rendezésében, parkosításában. Most az utazási körülményeken akarnak javítani. Az utasok biztonságos le- és felszállása érdekében a vágányok közé magasított peront építenek. Termelési tanácskozásukon valamennyi szocialista brigád csatlakozott az MSZMP XII. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére országszerte kibontakozott munkaversenymozgalomhoz. A brigádok többletfelajánlásokat tettek.

DÉLI HÍRLAP

A miskolci napilap *„Vasúti kocsik orvosai"* címmel riportot közölt a járműjavító munkájáról. Ebből idézünk:

„A kongresszusi munkaversenyben vállalt 2,5 százalékos termelékenység-növekedés eléréséhez hozzásegítették az üzemet az ötlet-emberek, az újítók is. Legutóbb harmadik helyezést értek el az újítási versenyben. Büszke az igazgató azokra a dolgozókra és szocialista brigádokra is, akik a társadalmi munkában remekelnek. Egy ifjúsági szocialista brigádnak például a városi kórházzal van szoros kapcsolata. Itt készítenek valamilyen különlegesen megmunkált szöget, amire lábtörést szenvedett betegek gyógyításánál van szükség. És itt készült a lillafüredi úttörővasút két panorámakocsija, s a Martin-telepi gyermekeknek egy játszótér. *Üzemen kívül és üzemen belül 22 ezer óra társadalmi munkával toldották meg a rendes munkaidőt."*

DUNÁNTÚLI NAPLÓ

Komlósi Sándor mozdonyvezető még csak harmincéves, de már 1970 óta a vasútnál dolgozik, s nyolc éve önálló mozdonyvezető.

— *Azt hiszem* — mondja töprengve Komlósi Sándor —, *hogy mozdonyvezetőnek lenni nemcsak foglalkozás, de életforma is.* A feleség, a gyerek elég ritkán látja a férjet, az apukát. Ha nem kiegyensúlyozott a családi élet, akkor ezt nehéz elviselni. Kilenc éve nősültem, a feleségem már megszokta ezt a helyzetet, az éjszakai szolgálatot. Annál is inkább megbékél vele, mert jó a keresetünk.

— Mi vonzó ebben a foglalkozásban? — Természetesen az utazás, hiszen nincs két egyforma út, mindig történik valami apróság. Aztán vonzó és izgalmas — legalábbis számomra — az állandó felelősség, *hiszen több száz ember, sok-sok millió forint érték van rám bízva,* nem beszélve a gépről, amelyhez hozzászokik az ember, megszereti, gondozza. Úgy ismeri a tulajdonságait, s úgy a szívéhez nő az acélparipa, mint egy igazi élőlény. Ha szabadságon vagyok, a második héten már úgy hiányzik, mint a dohányzástól eltiltott embernek a cigaretta.

NÉPÚJSÁG

Az egri állomásfőnökség *Kandó Kálmán* KISZ-alapszervezete a város iskoláiban pályaválasztási előadássorozatot szervezett. A vasutasfiatalok azért vállalkoztak a feladatra, mert a közeljövőben a munkaerőhiány egyre fenyegetőbben jelentkezik az állomásfőnökségen. Nemsokára új rendezőpályaudvart létesítenek Egerben s az is köztudott, hogy a jelenlegi dolgozók nagy részének életkora megközelíti a nyugdíjkorhatárt. Fiatalokra van tehát szükség: *a körülmények a vasútnál egyre kedvezőbbek, s a fizetések sem rosszabbak, mint az iparban.*

A vasutasfiatalok pályaismertető előadásokkal, s filmekkel mutatták be szakmájuk szépségeit és nehézségeit. Toborzótervükben szerepel, hogy az érdeklődő tanulókkal üzemlátogatás keretében, a gyakorlatban is megismertetik a vasutaséletet.

ZALAI HÍRLAP

Katonák dolgoznak, iparvágányt építenek az olai állomásnál.

— Enyhíteni kell a zalaegerszegi vasútállomás kereskedelmi forgalmát, hiszen a teherkiszolgálás már alig megoldható —, mondja *Jáhni Imre* pályafenntartási főmérnök.

— Újabb iparvágány építése segíthet, ehhez kértünk és kaptunk segítséget a honvédségtől.

A kivitelező a Nagyar Néphadsereg vasútépítő alegysége. Gyorsan is épül az iparvágány, hiszen alig két hete láttak hozzá a katonák, most pedig dolguk végéhez közelednek.

— A katonák közreműködésével régi tervünk kerül megvalósításra — mondja *Kustos Lajos*, a városi tanács elnöke. — Az új iparvágány a város gépjárműforgalmát, zsúfoltságát mérsékli.

Összeállította:
Hegedüs Ferenc

Véradók tapasztalatcseréje

Lengyel vöröskeresztes vezetők látogatása a budapesti vasútigazgatóságon

Nemzetközi vöröskeresztes találkozót tartottak március 6-án a budapesti vasútigazgatóságon. A központi szolgálat Vöröskereszt helyi szervezetének meghívására a lengyel Közlekedési Minisztérium Vöröskereszt-szervezete koordinációs bizottságának két tagja, *dr. Andrzej Fersten és dr. Jerzy Makarevicz* tapasztalatcsere céljából látogatott el Budapestre.

A vendégek elsőként a *Heim Pál Gyermekkórházban* véradással kezdték a programjukat. Ezt követően az igazgatóságon *Rékasi István* vasútigazgató-helyettes, *dr. Erdődy Zoltán*, a MÁV Budapesti Területi Egészségügyi Központ igazgató főorvosa, *Básta Rezsőné* az igazgatóság Vöröskereszt-szervezetének titkára, valamint a társadalmi szervek több vezetője fogadta a vendégeket.

Rékasi István üdvözlő beszédében juttatta kifejezésre az iránt érzett örömét, hogy a két baráti állam vasutasai között ez a kapcsolat létrejöhetett. *Básta Rezsőné* úgyszintén örömmel szólt a magyar—lengyel vasutas Vöröskereszt egymáshoz való közeledéséről, majd javasolta, hogy a jövőben a legjobb véradók számára teremtsenek kölcsönös jutalomüdülési lehetőséget.

A vendéglátók üdvözlő szavaira *dr. Andrzej Fersten* válaszolt. Mindenekelőtt elragadtatással szólt a magyar kollégák odaadó vendégszeretetéről. A csereüdültetési javaslattal messzemenően egyetértett és indítványozta, hogy az idén már jelöljék is ki az első két csoportot, amelyek a jövő esztendőben megkezdhetnék ezt a kölcsönös akciót. Beszéde végén egy olyan vázát adott át a vendéglátóknak, amelyet náluk csak a sokszoros véradók kapnak.

Ezután kötetlen beszélgetés következett, amelyen megtudtuk, hogy Lengyelországban a honvédség után a vasutasok adnak legtöbb vért. *Százezer olyan vasutas véradót tartanak nyilván, akik évenként közel 50 ezer liter vérrel segítik a kórházakat.* Barátinknál másülönben a Vöröskereszt minisztériumonként is központi irányítással működik. Hogy a közlekedési tárcán belül menynyire szívügyüknek tartják a véradás fontosságát, példa erre, hogy még a miniszter, *Mieczslaw Zajfryd* is többszörös véradó. Egyébként a delegáció vezetője *Andrzej Fersten* eddig 70 liter vért adott. Ezzel nemcsak Lengyelországban számít rekordernek, hanem világviszonylatban is a legjobbak közé sorolható.

A baráti beszélgetés után a vendégek még ellátogattak a Magyar Vöröskereszt budapesti központjába.

(séra)

A lengyel delegáció vezetője átadja az ajándékot Rékasi Istvánnak

Útközben

Szerencs állomáson néhány percig áll a Nyíregyháza felől érkező távolsági személyvonat. A fülkében négyen vagyunk: egy idősebb házaspár, egy hosszú, langaléta fiatalember, meg én.

A mellettünk levő vágányon is személyvonat áll. A szemközti, nyitott ablakból fiatal lány tekintget jobbra-balra, s csak úgy futólag a mi ablakunkra is. A fiatalembernek ez éppen elég bátorítás ahhoz, hogy ő is kinyissa az ablakot, s szabadabban gyönyörködjön a karnyújtásnyira lévő szőke hajú kislányban. És már pendül is ajkáról az udvarlás hangja:

— Szép vagy.

— No, ne mondd! — vissza a lány.

— De mondom.

— Mást nem tudsz?

— De tudok — hajlik kijjebb a fiú, s nyújtogatja a kezét — gyere velem!

— Hová mész?

— Pestre.

— Én meg onnan jövök.

— És hová mész?

— S. Intódra, a szüleimhez.

— Gondold meg.

— Bolond vagy? Egy hónapja nem láttam őket.

— Engem meg soha nem látsz...

A kislány hangosan elneveti magát, majd huncutkásan azt mondja:

— No, akkor most jól megnézlek magamnak!

Vonatunk elindul. A fiú kétségbeesetten nyújtogatja hosszú karjait, s már távolodunk, amikor a lány felé kiáltja:

— Mondj egy telefonszámot legalább!

— 318—473 — kiabálja a kislány, de már ő is olyan kétségbeesetten, mintha ez lenne az utolsó kapaszkodó. Aztán még hozzáteszi: — Mariann, így kérd! Mariannt a bérszámfejtésből.

A fiú még sokáig lengeti a karját, felhúzza az ablakot, bocsánatot kér tőlünk (?!), aztán előveszi a noteszát, és boldogan beírja a kapott telefonszámot...

★

Idősebb néni tülekedik hatalmas kézikosarával a vonatra, s ahogy helyet talál, igyekszik a kézi alkalmatosságot az ülés alá dugni. Igazít a kosarat takaró zsákszöveten, majd a fejkendőjén is, és hangosan kifújja magát.

A vonat indul, s egyszercsak a kosarat takaró zsákszövet mozgolódni kezd.

— Jaj, mi az?! — kérdezi riadtan a néni mellett ülő asszonyság.

De felelet sem kell, mert a kosárban megnyikkan a kismalac.

— Úristen! Mit hozott ide?

— Semmi, no! Maradjék mán nyugodtan, lelkecském — mondja a mama, majd a kosár fölé hajolva szól a malacnak: — Aztán te is ám. Csitt! Egy hangot se hazáig!

A többi utas mosolyog, majd az egyik megjegyzi:

— Drága lesz ez a malac nénikém, ha észreveszi a kalauz!

— Ugyan — ámuldozik a néni —, hiszen csak akkora ez a kismalac, mint az öklöm. A zsebemben is elférne, ha nem lenne teli ezzel-azzal.

— Én csak figyelmeztetni akartam — legyint a közbeszóló —, amúgy felőlem egy kondát is elvihet ezen a vonaton.

— Hát, mit csináljak, lelkecském! Az egyik fiamtól kaptam, hát nem fogadhatok neki taxit. Aztán gyalogosan se vihetem, mert Virányostól messze van ám Mezőzombor.

Egy hat év körüli kislány mindenáron meg akarja nézni a potyautast. A néni készséggel ki is takargatná, de jön a kalauz.

— Jaj, most mi lesz?! — sápitozik a néni, miközben újra meg újra nyikkan a kismalac.

A jegyvizsgáló a kosár felé fordul, az utasok meg kalauz arcát lesik.

Aki az előbb figyelmeztette a nénit — hogy elterelje a malacról a figyelmet — nagy hangon érdeklődik a vonat különböző csatlakozásai iránt. De a kalauzt nem lehet megtéveszteni. Szinte alig figyel a kezelendő jegyekre, tekintete hol a kosarat, hol a nénit pásztázza. Szó nélkül kezeli a mama reszkető kezével nyújtott jegyét, és fejcsóválva távozik a kocsiból.

Az utasok fellélegeznek. Most már a kislány is megnézheti a malackát. A mama arcáról lassan eltűnik az ijedtség pírja. Megvakargatja a becses ajándék fülecskéjét, majd a figyelmeztető ember felé hunyorogva, kijelenti:

— No, úgye lelkecském! A kalauz is ember. Őt is olyan édesanya szülte, mint amilyen én vagyok...

Dávid József

A VEZETŐK IS OTT TANULTAK

Hetven éve képeznek szakmunkásokat a szolnoki járműjavító üzemben

Szolnok megyében talán nincs még egy olyan üzem vagy intézmény, amely annyi szakmunkást képezett volna ki, *mint a szolnoki járműjavító*. Érthető, hiszen a több mint egy évszázada működő MÁV-műhelyben (így nevezik a helybeliek) az idén hetven esztendeje, hogy megkezdték a tanoncok képzését. A felszabadulás előtt társadalmi rangot jelentett, ha valaki MÁV-tanoncnak vallhatta magát. (1949 volt az utolsó év, amikor négyszeres túljelentkezésből válogatták ki az előírt, még akkor is tanoncnak nevezett létszámot.)

Makett a múzeumnak

— Hetven esztendő! Mozgalmas századunkban megannyi változás. Maradt-e azért valamilyen sajátosság, amely a szolnoki járműjavító szakmunkás növendékeire még ma is jellemző — kérdeztem *Maglódi Gyulát*, a tanműhely vezetőjét.

— Minden bizonnyal — felelte. — A műhely az elmúlt hét évtizedben a maga képezte tanulókra alapozta a termelést. Ez nemcsak a szakmunkásgárdára érvényes, hanem az irányítókra is. Jómagam is itt szabadultam. De a mi tanműhelyünkben tanult szakmát az üzem igazgatója, *Ambrus János* és a jelenlégi párttitkára, *Timár Gyula*. Ha jól összeszámolnám, a járműjavító vezetőgárdájának több mint a 90 százaléka, a művezetőket is beleértve, tanulóként nálunk kezdte a pályát. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a „kintről" jött szakmunkások nem kerülhetnek érdemüknek megfelelő beosztásba.

Sajátosságunk az is, hogy tanulóifjúságunkat mindig a sokoldalú, mozgalmas élet jellemezte. Ez érzékelhető a politikai, a kulturális és a sportmunkában is. Sok kiváló képességű fiatal került ki tőlünk: a mi tanműhelyünkben szerzett szakmunkásbizonyítványt *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára, nálunk tanult *Sándor László*, a szolnoki városi pártbizottság első titkára. De neves sportolókkal, olyanokkal mint *B. Nagy Pál*, aki vívásban olimpiai aranyérmet is szerzett, is büszkélkedhetünk. Ő egyébként jelenleg a tanműhelyben dolgozik. Ami pedig a kollektív szakmai munkánkat illeti: készítettünk néhány olyan műremeket, amelyek sokáig tanúskodhatnak a szolnoki járműjavító tanulóinak képességéről. Ezek közül arra az 1:10 arányban elkészített 424-es mozdonymakettra vagyunk a legbüszkébbek, amelyet a Közlekedési Múzeumban helyeztek el.

A tanműhely folyosóján egymás mellett sorakoznak a szakmai versenyeken nyert oklevelek. A műhelyekben már-már ragyognak a korszerű esztergák, a maró- és furógépek. A hegesztőrészlegben az apparátokat szakszerűen elkülönítették egymástól. A gépek és a szerszámok szomszédságában minden helyiségben ott találhatók az elméleti oktatást könnyítő diavetítők; a holnap villanyszerelői a katedráról irányítható, bonyolult mérőműszer-asztalokon ismerkedhetnek meg az elektromosság rejtelmeivel.

— *Tavaly újítottuk fel a gépparkunkat* — mondja a tanműhely vezetője. — *Három millió forintért vásároltunk öt esztergagépet. Az a célunk, hogy a gyerekek a legmodernebb szerszámokat, gépeket ismerve kerüljenek ki az életbe.*

Korszerű taneszközök

— A járműjavító tanműhelyének van-e még vonzása?

— *Az utóbbi évtizedek változásai, a mezőgazdaság gépesítése, az új üzemek jelentkezése nálunk is megnehezítették a szakmunkás-utánpótlást.* A járműjavító évente 160 szakmunkást igényel a tanműhelytől, legutóbb ennél negyvennel kevesebben szabadultak. A teljességhez tartozik, hogy rendszeresen felkeressük a helybeli és a környező falvak iskoláit, részt vettünk szülői értekezleteken, kiállításokat, üzemlátogatásokat szerveztünk; évente csaknem másfél ezer iskolás tekintette meg a járműjavítót. Vagyis hívjuk a fiatalokat.

— Mit tesznek azért, hogy a tanulók meg is maradjanak az üzemben?

— *Túl azon, hogy igyekszünk a szakmai fejlődésüket segítő legkorszerűbb eszközöket rendelkezésükre bocsátani, lehetőséget adunk a nagyobb komplex-munkák elvégzésére. Így nemcsak szépérzéküket fejleszthetik, de lelkesíti őket az a tudat is, hogy alkotásuk maradandó lesz. A többi között ilyen volt az az M—46-os dízelmozdony makettje is. Most ugyancsak hasonló munkán dolgozunk, de hogy min, az maradjon még titok, ugyanis egy országos iparitanuló-kiállításra szeretnénk benevezni vele.*

Segély a rászorulóknak

Bekapcsolódik a beszélgetésbe *Agócs András* szerszámlakatos, a tanműhely szakszervezeti bizottságának gazdasági vezetője.

— Gondosan ügyelünk arra is, hogy a gyerekek ugyanolyan szociális ellátásban részesüljenek, mint bárki más az üzemben. Most tizenhárom olyan tanulóval foglalkozunk, akik nehéz családi körülmények között élnek. Erről személyesen is meggyőződtünk, s a bizottság ennek alapján döntött úgy, hogy segélyben részesíti őket. Egyébként e téren is jubilálunk: *most 15 éve, hogy megalakult a tanműhely szakszervezeti bizottsága.*

— Mit ígér az utánpótlás?

— *Az üzem vezetősége* — veszi vissza a szót Maglódi Gyula — *azt szeretné, ha a nyugdíjazások és egyéb okok miatt csökkenő szakmunkáslétszámot a tanműhelyünkből egészíthetnék ki.* Ezzel egyetértve, felméréseket végeztünk a vonzási területünkön, és úgy ítéljük meg, hogy a további rendszeres propagandamunkával 1981-től képesek leszünk a kívánt létszámnak megfelelő fiatalt beiskolázni.

— Terveznek-e valamilyen összejövetelt, találkozót a hetvenedik évforduló alkalmára?

— *Feltétlenül. Valamikor az év végén tartjuk, és az 1945 után szabadultakat hívjuk meg.*

Séra Sándor

EGY ÉV ALATT

Négy munkabizottságban négy témát dolgoztak fel

Ötvenkét tagja van Szombathelyen a Fiatal Műszakiak és Közgazdászok Tanácsának

Márciusban lesz egy éve, hogy a szombathelyi igazgatóság apparátusában dolgozó fiatalok megalakították a *Fiatal Műszakiak és Közgazdászok Tanácsát*. Az ötvenkéttagú szervezetben valamennyi szakágazat képviselteti magát. A negyven éven aluli technikusok, közgazdászok és műszaki értelmiségiek között 14 KISZ-tag és tíz nő található.

— Mi a tanács feladata? — tettük fel a kérdést *Tóth Györgyné* elnöknek és *Szabó Dénesné* titkárnak, a tanács vezetőinek.

— *Segítségadás az igazgatóság vezetőinek, gazdasági, műszaki és üzemviteli döntéseikhez készítünk javaslatot* — válaszolják.

Az elmúlt évben négy munkabizottságban, négy témakört dolgoztak fel. Elkészítették a padló alatti kerékeszterga telepítésének terveit a celldömölki vontatási főnökség számára. Lényege, hogy nem igényel beruházást, a meglevő épületben kivitelezhető. Kívülállóként csak a MÁVTI statikai mérőmunkáját vették igénybe.

— *Három vonalon — Porpác—Hegyeshalom, Győr—Celldömölk, Győrszabadhegy—Veszprém — a kocsitartózkodási idő alakulására ható tényezőkről készítettünk tanulmányt* — folytatja Tóth Györgyné. — *Megállapítottuk: a kocsitartózkodásokban jelentős tényező a külső vállalatok rakodási készsége mellett a vasút fegyelme és szervező munkája.*

Harmadik munkabizottságuk a pályafenntartást, a vágányzárás időket és az ehhez kapcsolódó vasúti lassújeleket tűzte napirendre. Mivel a pft-ék a vágányzár idejét — túlbiztosítás miatt — általában nyújtanák, a forgalmi szolgálat ezzel ellentétes érdeket képvisel. A fiatalok kidolgozták, hogy az energiafelhasználás, a mozdonyleállás, a munka hatékonysága, a szervezettség emberi erőben és anyagban olyan összefüggést tár fel, amely miatt a vágányzár optimális idejét 6 órában javasolják meghatározni.

— Elvégeztük a távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálat létszámnormájának a meghatározását — vette át a szót Szabó Dénesné. — *Műszaki paraméterek figyelembevételével, matematikai alapon számítottuk ki a régi és az új berendezések készítésének, fenntartásának létszámszükségletét.*

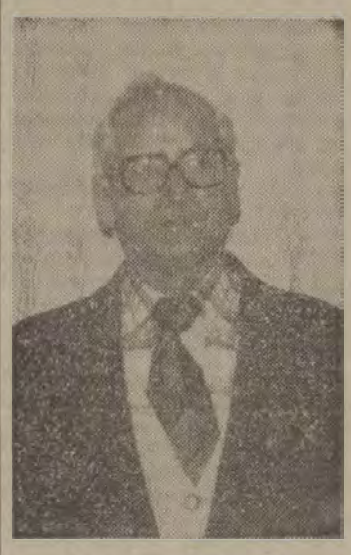
Megtörtént az értékelés, az igazgatóság elfogadta elmúlt évi munkájukat, többüket megjutalmazták. Felvetődik a kérdés: hogyan tovább?

Mint mondották, ez évi tervüket már elkészítették. Bizottságaik az új témaköröknek megfelelően átalakulnak, 1980-ban is négy fontos kérdés feldolgozását tűzték ki maguk elé. *Foglalkoznak az üzemvitel kérdéseivel, a vasúti beruházások gazdasági hatékonyságával, az energiagazdálkodással, valamint a gazdasági vezetők hatásköri és döntési jogának* vizsgálatával. Elhatározták, hogy kéthavonta rendeznek klubnapot. A résztvevők ezen megismerkedhetnek a technika és a vasút újdonságaival. Ez egyben emberileg is közelebb hozza egymáshoz a szombathelyi igazgatóság Fiatal Műszakiak és Közgazdászok Tanácsának tagjait.

Sz. Jakab István

NYUGDÍJASAN IS

a kultúra szolgálatában



Hunyadvári László

Hunyadvári László nyugállományú főfelügyelő. Pápa állomás volt munkaügyi vezetője, az ősz óta gondnok a vasutasok klubjában.

— *Pedagógus szerettem volna lenni* — mondja. — *Az 1937-ben megkezdett tanítóképzőt családi okok miatt kényszerültem a vasúttal felcserélni.*

Miközben sorba letette szakvizsgáit és haladt előre a ranglétrán, a kultúra és a pedagógia mindig kísérte. Erre különösen a felszabadulás után volt lehetősége, 1950-től tagja volt egy öttagú vasutas vonószenekarnak, színjátszó csoportban szerepelt és volt kultúros és könyvtáros is. Ezzel párhuzamosan volt hat esztendeig atlétikai edző és immár tizennégy esztendeje egyfolytában elnöke a Pápai MÁV SE-nek. Napi munkája, elfoglaltsága mellett, irányításával épült fel az a klub, amelynek jelenleg a gondnoka.

— Már korábban felvetődött a 320 vasutas kulturális igényeinek a kielégítésére alkalmas helyiség létrehozásának a gondolata. *Végül is több mint 260 ezer forint költséggel elkészítettük a 14×6 méter alapterületű klubot az állomás területén.* Nem lett volna kivitelezhető az építkezés az állomás öt szocialista brigádjának és többi dolgozójának az önzetlen segítsége nélkül.

Az épületben van egy kis előtér, tanácsterem és egy kis klubkönyvtár. Hetente három alkalommal tartanak nyitva. Van lemezjátszójuk huszonhat lemezzel, asztali rugósfoci, társas- és logikai játék és ezek mellett lehet sakkozni és kártyázni. A 400 kötetes könyvállományukat félévente frissítik a Textilgyárból. A nyitvatartási időn kívül a klubban tartják foglalkozásaikat a vasutas fiatalok és más egyéb összejöveteleket is rendeznek.

Sz. Jakab

HUSZONKÉT ÉV REKORDJA:

Négyszázmillió leütés az adatrögzítő gépen

A MÁV Számítástechnikai Üzem adatrögzítő üzemegységének dolgozói elérzékenyülve hallgatták *Sztanó József* osztályvezető köszöntő szavait az *Erdélyszky Virgilné* nyugállományba vonulása alkalmából rendezett házi ünnepségen.

Az adatrögzítés nehéz, fárasztó női munka. A számítástechnikai szolgálat 53 éves vasúti alkalmazása során csak néhány dolgozó fejezte be vasúti szolgálatát ebben a munkakörben. Ezek az elődök azonban kevesebb szolgálati idővel rendelkeztek. Erdélyszkyné — az üzem Mártikája — *rekordot döntött meg:* szolgálatba lépésétől folyamatosan *22 évig — nyugdíjazásáig — dolgozott adatrögzítőként, kiválóan.*

Fiatalon özvegyen maradt, két gyermeket kellett felnevelnie. 1958-ban került fel a MÁV-hoz, s az adatrögzítőknek már akkor is *a teljesítmény alapján fizettek.* Mártinak minden fillérre szüksége volt, ezért nem kímélte erejét, nagy szorgalommal végezte rendkívül nehéz munkáját. Áldozatvállalását, helytállását jellemzi, hogy özvegy létére gyermekeit törekvéseinek megfelelő iskolai végzettséghez juttatta. Leánya például orvosnő lett.

Erdélyszkynét többször kitüntették kiváló dolgozó jelvénnyel, sőt 1975-ben a *Kiváló Vasutas* kitüntetést is kiérdemelte. 1962-ben *megnyerte az adatrögzítők első országos versenyét* a 90 oszlopos lyukkártya-ellenőrző kategóriában. Az 1963-ban rendezett *Vasutas Adatrögzítő Versenyen* 45 perc alatt 16 324 billentyűleütéssel *ismét első helyezést ért el.* Figyelembe véve a gépkategóriát, *ez az eredmény nemzetközi szinten is kimagasló volt.*

A 70-es évek versenyein már nem indult, átadta helyét fiatalabb kolléganőinek, de teljesítményével változatlanul az élen maradt.

Pályafutása alatt kb. 8 millió különféle vasúti bizonylatot (például fuvarlevél), illetve adatsorban szereplő adatot dolgozott fel, *400 millió billentyűleütést végzett.*

Az utóbbi években a *Kaffka Margit szocialista brigád* tagja volt. Ez az adatrögzítő nőkből álló brigád 1962-ben alakult, és később *egyesült a Bolyai brigáddal*, melynek vezetője Márti volt. A brigád 5 alkalommal arany brigádérem, 1977-ben MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést ért el.

Erdélyszky Virgilné nyugdíjba vonulásával szegényebb lett az üzem. Munkáján túl hiányzik személyisége is. Kedves, humoros, fiatalos maradt — évei ellenére — fiatal munkatársnői között.

Az üdvözlő beszéd elhangzása után átadták a kollektíva virágait és ajándékait. Márti könnyezve mondta:

— *Soha nem felejtelek el titeket, gyakran bejövök látogatóba. Egyénileg nem búcsúzom, mert az nagyon rossz érzés. Így csak mindannyiotoknak egyszerre mondom: „szervusztok bogárkáim".*

Márti már nagymama. Gyakran látogatja Budapesten és vidéken élő gyermekeit, unokáit a megérdemelt pihenés közben.

A századik születésnap

Gyula bácsi reszkető kézzel emeli fel a pezsgőspoharat. Nem is a kortól, hanem inkább az örömtől remeg a keze. Hiszen ez a sok vendég, rokon, barát mind miatta jött el. Neki roskadoznak ajándéktól, virágtól, csemegétől az asztalok.

— *Kívánom azt a rengeteg sok jót a kedves vendégeknek, amit én kaptam* — szólt a megilletődöttség hangján. — *Köszönök mindent, nagyon boldog vagyok, hogy ezt megérhettem.*

A népes vendégsereg — köztük a kerületi társadalmi, állami szervek képviselői — ez egyszer hivatalból ittak egy korty pezsgőt. Hiszen ilyen alkalom csak most van: *Pöndör Gyula bácsi a századik születésnapját ünnepli.*

Jó egészségnek örvend. Bár látása az utóbbi időben megromlott, szellemileg most is friss, ugyanolyan kíváncsi a világ dolgaira, mint régebben. Hosszú, dolgos életutat tett meg. *Nyolcvanéves koráig nyugdíjasként is dolgozott.*

— Gyula bácsi, tudja-e, hogy ki a legidősebb a XVI. kerületben? — kérdezik. — Él Cinkotán egy 103 esztendős néni, ő.

Gyula bácsi fölnéz. Szinte hihetetlenül hallgatja. Hogy nála is öregebb? Ezt nehéz elképzelni.

Épp hogy átfordult a naptár a múlt század nyolcvanas éveire, mikor a Pöndör családban megszületett egy kisfiú. Ki gondolta volna akkor, hogy ilyen nagy utat tesz majd meg! Mikor elérkezett az inasévekhez, ő a vas- és fűszerkereskedést választotta. Kitanulta e szakmát, évekig segédként dolgozott, aztán mégis másfelé vitte a sorsa. Fiumébe. Akkoriban *az Osztrák—Magyar Monarchia nagy adriai kikötővárosa sokaknak adott reményt boldogulásra.* A fiatal Pöndör Gyuszi is elindult, hogy rokonához hasonlóan ott helyezkedjen el a vasútnál. A századfordulón igen nehéz volt bekerülni. Őt is elutasították. Azt tanácsolták neki, várjon, *egy év múlva talán fölveszik.*

Igenám, de hogyan teljen el ez az év? A huszonéves, életerős fiatalember nem akart szégyenszemre hazamenni, a család terhére lenni. Munkát keresett. Összebeszélt több ifjú sorstársával, s hajópincérnek jelentkeztek. 1902-t írtak akkoriban. *A nagy kivándorlási hullámmal ezrek, tízezrek indultak megélhetést keresni a tengerentúlra.* Egy ilyen hajóra, a *Szlavónia* gőzösre került, amelyet az akkori idők legnagyobb hajós vállalata, a *Cunard-line* üzemeltetett. Két évig hajózott Fiume és New York között, mikor *gőzöst cserélt.* Végre fölvették a vasúthoz, és gőzhajóról gőzmozdonyra szállt. *Vonatkísérő lett.*

Hosszú dolgos évek teltek el. Úgy látszott, megköt Fiumében. Megnősült, családot alapított. De az első világháború után mégis fölkerekedett, Budapestre költözött. *Továbbra is vasutas maradt. Vonatvezetőként ment nyugdíjba 32 évi szolgálat után.*

A Keleti pályaudvar volt az utolsó munkahelye, illetőleg az utolsó előtti. Nyugdíjasként 1953-ban ismét munkára jelentkezett és 1961-ig éjjeliőrként dolgozott. Ám azután is szorgos esztendők következtek. *A XVI. kerületi lakóbizottsági munkából vette ki a részét,* tizennégy éven keresztül pedig *társadalmi megbízatásból a kereskedelmi ellenőrzésekben segítkezett.*

Szeretett feleségét három éve búcsúztatta el — *hetven évig éltek együtt.* Gyula bácsi ma két lányával lakik Rákosszentmihályon, a Mária utcai takaros házban. Három unokával és hét dédunokával büszkélkedhet. Hogy mi a hosszú élet titka? Nem árulta el. Egy biztos: *soha egy szál cigarettát el nem szívott.*

Amikor elköszöntünk a 100. születésnapját ünneplő bácsitól és családjától, a 101-ikre is meghívást kaptunk...

Dézsy Zoltán

„A szökőévekben mindig megszalad...“

Beszélgetés dr. Nedeczky Lászlóval, a BVSC vívószakosztályának vezetőjével

Kettős jubileumot ünnepeltek a múlt évben a BVSC pengeforgatói. Harminc éve alakult meg a szakosztály, és decemberben tizedik alkalommal bonyolították le az egyesület világnagyságokat fölvonultató viadalát, a *Tokaj Expressz* párbajtőrversenyt. Sajnos, a kettős évforduló nem úgy sikerült, ahogyan azt a szakosztály, illetőleg az egyesület elképzelte. A felnőtt bajnokságban egyetlen egy aranyérmet sem szereztek a budapesti vasutasversenyzők, holott korábban (nem egy alkalommal) négy győzelmet is elértek már a lehetséges nyolcból. BVSC-vívó nélkül került sor a Tokaj Express döntőjére is...

Nem sokkal az idénykezdet után, négy és fél hónappal az olimpia előtt a szakosztály terveiről, gondjairól, reményeiről beszélgettünk *dr. Nedeczky Lászlóval*, a vasutasvívók vezetőjével.

— Sok bírálatot kapott mostanában a szakosztály.

— *Leggyakrabban azt vágják a fejünkhöz, hogy a sikerek fényében egyszerűen megfeledkeztünk az utánpótlás neveléséről, elbizakodottá tett bennünket a sok jó eredmény, a bajnoki sikersorozat...*

— Igazuk volt a bírálóknak?

— *Részben igen, részben nem. Annyiban föltétlenül igazuk volt, hogy a fiatalok nevelése korántsem történik akkora gonddal, elhivatottsággal, mint évekkel korábban.* Ennek azonban megvan a maga magyarázata, s ez ne tűnjék véletlenül sem magyarázkodásnak... Arról van szó, hogy az utánpótlás nevelésével, beiskolázásával egészen 1975-ig olyan kiváló szakember foglalkozott, mint *Nagy Árpád*, akinek nemcsak a BVSC, hanem az egyetemes magyar vívósport is sokat köszönhet. Halála után egyszerűen nem találtunk olyan szakembert, aki hasonló hozzáértéssel, lelkesedéssel szervezte volna az utánpótlást.

— Említette a másik oldalt is, azt, hogy a kritikának sok tekintetben nincs igaza...

— Itt tulajdonképpen arról szólnék, hogy nem szabad külön vizsgálni az eredményeket és az azok elérését szolgáló felkészülési lehetőségeket. Aki ismeri a helyzetünket, gondjainkat, azt egyáltalán nem lepik meg a halványabb eredmények, *Hosszú időn keresztül egyszerűen nem volt otthona a szakosztálynak, csak tavaly szeptemberben kaptuk meg a Szőnyi úti sporttelepen az új vívótermet.*

— Hány versenyzővel foglalkoznak?

— *Kétszázhatvan vívónk van, ebből százhúsz a minősített sportolók száma, a többiek a sportiskolát alkotják.*

— Szakember-ellátottság tekintetében, úgy hírlik, nem panaszkodhatnak: kevés vívószakosztály rendelkezik ennyi edzővel...

— Valóban jól állunk. Hét főfoglalkozású szakember irányítja a felkészülést: *Bognár Gábor, Diera Ferenc, Gerevich György, dr. Mendelényiné Ágoston Judit, Nedeczky György, Németh Árpád* (vezető edző), valamint *Polgár Pál*. Rajtuk kívül a nyugdíjas *dr. Bay Béla és Gerevich Aladár*, illetve a mellékfoglalkozású *dr. Pap Csaba és Rostás Tibor* oktatja a versenyzőket.

— Visszaesés ide, gyengélkedés oda, a szakosztálynak azért ma is akad számos nagynevű versenyzője. Nehéz lenne összeszámolni, hány aranyérmet, helyezést szerzett az utóbbi évek világversenyein *Bóbis Ildikó, Erdős Sándor, dr. Fenyvesi Csaba, Gerevich Pál, Maros Magda, Pap Jenő*... Ebből adódik a következő kérdés: milyen eredményeket vár a moszkvai olimpiától?

— Ebben a sportágban nagyon nehéz jósolni. Annyit mindenesetre megkockáztatnék: *legkevesebb 3—4 vasutasvívó kijutásában reménykedem, azt hiszem, nem minden alap nélkül.* A jelenlegi válogatott keretben egyébként a fölsorolt hat BVSC-vívó dolgozik. Azt, sajnos, biztosra veszem, hogy Moszkvában nem fogjuk megjavítani a müncheni csúcsunkat. 1972-ben 23,4 olimpiai pontot szereztünk, 3—3 arany- és ezüst-, valamint 1 bronzéremmel jöttünk haza. *Az volt aztán a boldogság!*

— A nagyközönség és a sportszerető vasutasok hozzászoktak már a BVSC-vívók sikeréhez. Érmeket várnak Moszkvától is, éppen azért, mert „elkényeztették” őket. Bízik abban, hogy ez sikerülni fog?

— Régi megfigyelésem, hogy a szökőévekben mindig megszalad nekünk...

Pilhál György

Színes program – mindenkinek

A miskolci Vörösmarty Mihály Művelődési Ház vezetősége március elején sok érdekes programot szervezett a vasutasoknak. Több mint nyolcvan résztvevője volt például a március 1-én rendezett *vidám batyusbálnak*. A vendégeket a művelődési ház *Etüd irodalmi színpada* műsorral szórakoztatta.

A legkisebbek, a gyerekek is szívesen járnak a művelődési ház rendezvényeire, a hét végi bábműsorokra, filmvetítésekre. Március 11-én, a budapesti *Meseszínház* vendégjátékán a *Hamupipőke* című meseműsort 250-en tekintették meg.

A művelődési ház vezetői több alkalommal szerveztek már Diósgyőr állomáson ismeretterjesztő, művészeti és politikai előadásokat. Március 11-én például *M. Szabó Imrét*, a Népszava munkatársát fogadták az állomás vezetői. A Népszava történetéről, valamint az aktuális bel- és külpolitikai eseményekről szóló tájékoztatójának hetven hallgatója volt.

HÍREK

— **A nőket köszöntötték.** Március 6-án a békéscsabai körzeti üzemfőnökség gazdasági és társadalmi vezetői ünnepséget rendeztek a nemzetközi nőnap alkalmából, amelyen köszöntötték a vasutas lányokat, asszonyokat, édesanyákat. Utána népdalénekesek szórakoztatták a vendégeket.

— **Nyugdíjasok találkozója.** A közelmúltban, a hatvan—salgótarjáni pft-főnökség szakszervezeti bizottsága találkozót rendezett Pásztón, a két évvel ezelőtt nyugdíjba vonult dolgozók részére. Az ünnepséget Kotán Pál szb-titkár nyitotta meg, majd Kerepesi Pál pft-főnök ismertette az eddig elért eredményeket és a terveket, majd vendégül látták az egykori munkatársakat.

— **Hangverseny.** A kongresszusi és felszabadulási versenyben élenjáró vasutas és építőipari szocialista brigádok tagjai részére március 31-én hangversenyt rendez a debreceni területi bizottság és a Hajdú megyei Állami Építőipari Vállalat, Debrecen, Kölcsey Ferenc Művelődési Központjában.

— **Véradók ünnepsége.** A debreceni járműjavító Vöröskereszt-szervezete ünnepséget rendezett a véradók és a vöröskeresztes aktivisták tiszteletére. Dr. Kiss Éva üzemorvos tartott ünnepi beszédet, majd dr. Medgyessy Ildikó, a vérellátó állomás vezető főorvosa átadta a Kiváló véradó jelvény arany, ezüst és bronz fokozatait, összesen 77 véradónak.

— **Új brigád.** Pásztón, az 5-ös számú hídfenntartó építésvezetőség tizenegy szakmunkása elhatározta, hogy brigádot alakít. Megtartották első gyűlésüket. Ott döntöttek el többek között azt is, hogy névadónak Nógrádi Sándort választják. A brigád vezetője Lőrik András lett.

— **Nyugdíjasok köszöntése.** A debreceni járműjavító művelődési házában a közelmúltban ünnepséget rendeztek a tavaly nyugdíjba vonult 62 dolgozó tiszteletére. Korponai Lajos szb-titkár köszöntötte a megjelenteket, majd méltatta munkásságukat, több évtizedes helytállásukat. Utána átadták a szakszervezet ajándékát és vacsorán látták vendégül az egykori munkatársakat.

— **Taggyűlés.** A tapolcai körzeti üzemfőnökség nyugdíjascsoportja a közelmúltban tartotta évi taggyűlését. A megjelent több mint kétszáz nyugdíjast Hegyi József szb-titkár köszöntötte, majd Bödör József, a csoport elnöke beszámolt az elmúlt évi eredményekről és a további feladatokról. Utána kultúrműsorral szórakoztatták a megjelenteket.

— **Tavaszi nagytakarítás.** Pásztó állomáson március 15-én társadalmi munkában tavaszi nagytakarítást végeztek a szabadnapos vasutasok. Lemosták a várótermek ablakait, ajtóit, az állomás területén, a vágányok között összegyűjtötték a hulladékot.

ÉRTESÍTÉS

A MÁV Tisztképző Intézet 1949/50-ben végzett hallgatói május 17-én és 18-án tartják 30 éves találkozójukat Sopronban. Részletes felvilágosítást ad Sopronban a GySEV igazgatóságán a 07—72—05-ös telefonszámon Bónis Lajos.

Lakáscsere

Elcserélném Budapest XIII., Szabolcs u. 13. I/73. szám alatti szobakonyhás gázfűtéses, villanybojleres tanácsi lakásomat budapesti 1,5—2 szobás komfortos tanácsi vagy MÁV-lakásra. Somogyi András, Landler Járműjavító Üzem mozdonyosztály, 81-61.

Elcserélném Biharkeresztes állomáson tanács kezelésében levő lakásomat 2 szoba komfortos, Budapest vagy környéki hasonlóra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Biharkeresztes, MÁV-lakótelep 2. sz. Lovász András.

Elcserélném két szoba, étkezős, rákospalotai, kertészetre néző, II. emeleti MÁV-lakásomat két kisebbre. Érdeklődni lehet: 10-18 telefonon, Nagy Márta.

Elcserélném Budapest XI., Kelenföldi úton levő két szoba összkomfortos, loggiás, telefonos, gázfűtéses, IV. emeleti, lift nélküli MÁV-bérlakásomat 1,5 szobás, liftes vagy I. emeleti tanácsi lakással, XI. kerületi előnyben. Érdeklődni lehet telefonon az esti órákban: 663-842.

Elcserélném budapesti, 90 négyzetméteres 3 és fél szobás nagy méretű, komfortos lakásomat két kisebbre vasutas dolgozóval, lehet nyugdíjas is. Érdeklődni telefonon: 420-544, 222-372 munkaidőben vagy este: 291-756. Reményi Csabáné.

Elcserélném budapesti, VII. kerületben levő szoba, konyha, W. C. és éléskamra tanácsi főbérleti lakásomat hasonlóra Celldömölkön vagy Nagykanizsán. Sürgős. Érdeklődni levélben: Budapest, Peterdi u. 30. 1071. Hutka Józsefné.

Eladnám Budapest XVIII., Lakatos u. 20. sz. alatti kertes családi házam. Két szoba komfortos beköltözhető, plusz szoba-konyha lakott. Érdeklődni telefonon este 6 után. 274-412.

A JÖVŐ BIZTATÓ

Tehetségekből nincs hiány a DMVSC atlétikai szakosztályában

A debreceni sportegyesületek tavalyi fúziója azt eredményezte, hogy az erők koncentrálásával megerősödött néhány szakosztály. A DVSC és a DMTE is jó atlétikai szakosztályt mondhatott magáénak és, ha ehhez hozzászámítjuk a sportiskolát, bizakodással nézhetnek a jövőbe.

Van-e reális esély arra, hogy már Moszkvában is ott legyenek a DMVSC atlétái? A sportolók készülődéséről és a jövő terveiről *Vojta László*, a szakosztály vezető edzője adott tájékoztatást:

— *Atlétáink zömmel fiatalok, még sokat kell tanulniuk ahhoz, hogy a világversenyeken is helyt tudjanak állni, de az eredmények máris biztatóak* — mondotta. — A legesélyesebb az olimpiai szereplésre *Bodó Béla*, akinek 110 gáton a tavalyi legjobb eredménye 13,97 másodperc volt, ez országos csúcs. *Ha ott akar lenni Moszkvában, teljesíteni kell a 13,84-es szintet.* Erre minden lehetősége megvan. Jelenleg ugyan katonai szolgálatot teljesít, de az atlétikai keret edzőtáborozásain azért részt tud venni. Június 10-én leszerel és ezt követően — hazai környezetben — *Kövesdi István* edző irányításával még egy hónapig dolgozhatnak. Edzője és az egyesület vezetői rendszeresen látogatják és megadják a segítséget ahhoz, hogy addig is eredményesen készüljön, amíg a honvédség kötelékébe tartozik.

Nagyon tehetséges versenyzőnk *Mester János* is. A 3000 méteres akadályfutásban a legjobb ideje 8:34. Neki 8:25-öt kellene teljesíteni ahhoz, hogy ott lehessen az olimpián.

A nők közül *Lázár Magdolna* már volt olimpikon. Montrealban képviselte a magyar színeket. Ha 4—5 másodpercet sikerülne javítania a jelenlegi eredményén, akkor Moszkvában ismételhetne...

— Milyen az utánpótlás?

— Nagyon tehetséges fiataljaink vannak. 5000 méteren a 18 éves *K. Szabó Gábor*, a felnőtt ranglistán ötödik. Tavaly Prágában 1500 és 3000 méteren első lett az IBV-n. A jövő másik nagy ígérete 400 gáton, az ugyancsak 18 esztendős *Csapó Lajos*. Többszörös ifjúsági válogatott. Tagja az 1981-es EB-re készülő keretnek.

Szakosztályunknak jelenleg 85 tagja van. Ehhez hozzászámíthatjuk a városi sportiskolát is, ahonnan a legtehetségesebbek hozzánk kerülnek. Itt 200 gyerek bontogatja szárnyait.

— Milyen a létesítményhelyzet?

— Télen is jó feltételek között tudunk készülni. Van egy 118 méteres futófolyosónk. Az erőnléti és kondicionáló edzéseket a város hat tornatermében tarthatjuk. Örömmel töltöl el bennünket, hogy az *Oláh Gábor* utcai, volt DMTE pályán 1981-ben elkészül a műanyag borítás. Erről az OTSH és a megyei tanács illetékesei folytattak tárgyalásokat. Ha ez megvalósul, kifogástalan tárgyi feltételek mellett készülhetnek versenyzőink és nemzetközi adlétikai viadalok rendezésére is lehetőség nyílik.

A szakosztály, mint azt a vezető edző mondotta, szeretné jó eredményekkel meghálálni az anyagi áldozatokat. Közvetlen céljuk az „A” kategóriás szint elérése!

Kőhidi László

Az MHSZ rendezésében

Brigádvetélkedő a Törekvésben

A Törekvés Művelődési Ház brigádklubjában március 4-én 16 óra körül tetőfokra emelkedett az izgalom. A vetélkedő döntőjére érkező csapatok tagjai azt találgatták, milyen kérdések lesznek, mennyi pontot gyűjtsenek, hogy megnyerjék a már kiállított értékes díjakat. A verseny rendezői még egyszer utoljára ellenőrizték, hogy minden a helyén van-e, a mikrofonok, a hangszórók működnek-e.

Beszélgető partnerem *Németh Tibor*, az Északi Járműjavító Üzem MHSZ-szervezetének titkára.

— *A vetélkedőt az MHSZ felsőbb szervei indították el* — mondta. — *Üzemünk szocialista brigádjai csatlakoztak a felhíváshoz, és szinte elkapkodták azt az öt forintért kínált újságot, amely a kérdéseket tartalmazta. Egy brigád négy fős csapattal nevezhetett be. Az üzem 39 brigádja küldte el megfejtését. Közülük került — az elért pontszámok alapján — 10 csapat a döntőbe.*

Németh Tibor az MHSZ vezetését nemrég vette át. Új vezetőség élére került.

— *Németh Tibort csaknem húsz éve ismerem* — mondja *Nyulász János*, az üzem párttitkára. — *A motorosztályon mint főművezető dolgozik, az MHSZ-ben pedig már évek óta oktatóként tevékenykedett. Üzemünk nagy erőfeszítéseket tesz, hogy szakmailag jól képzett munkások dolgozzanak nálunk. Közülük sokan igénylik mindazt, amit a Tartalékos- és Lövészklub nyújt. Ezt a munkát érett, tapasztalt emberekre kellett bíznunk.*

— *Pincelőteret alakítanak ki egy már-már elfeledett helyiségből* — kapcsolódik beszélgetésünkbe *Csáki Sándor* szb-titkár. — Németh Tibor rövid idő alatt megszervezte az építéshez szükséges társadalmi munkát, mi ezt némi készpénzzel segítjük.

— Legalább lesz, ahol a brigádok lövészversenyt rendezhetnek — mondja *Szabó József*, az üzem versenyfelelőse.

A játékvezető, *Szabó Gyula* már előkészítette a kérdéseket. S az MHSZ titkárának rövid megnyitója után kezdetét vette a vetélkedő, melynek győztese a *Kandó Kálmán* MHSZ szocialista brigád lett. Második a *Fazekas József* KISZ-, harmadik a *Pattantyús Ábrahám* brigád.

N. József Tibor

Az első helyezést elért Kandó Kálmán brigád

FELVESZÜNK!

KIKÉPEZÜNK!

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG szolgálati főnökségeire:

NŐKET – FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT – FIÚKAT

Iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint:
forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, kocsifelíró, személy- és árupénztáros, távgépíró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörbe.

Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel: mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásipari műszerész, fűtés- és vízvezetékszerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés fenntartó munkakörökbe.

FELVESZÜNK TOVÁBBÁ:
festőket, mázolókat, ácsokat,
asztalosokat, kőműveseket, burkolókat,
pályamunkásokat betanított- és segédmunkásokat,
állomási és kocsitakarítókat.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ, minden beosztásba havi 191 óra!

Nagyobb budapesti főnökségeinken, egyes beosztásokban munkásszállást biztosítunk.

Továbbtanulási, művelődési, sportolási, üdülési lehetőség.
VÁLTOZATOS, ÉRDEKES MUNKAKÖRÖK!

JELENTKEZÉS, bővebb felvilágosítás:
a MÁV Budapesti Igazgatóság állomásain, vontatási, pályafenntartási főnökségein, valamint a
KÖZPONTI MUNKAERŐ FELVÉTELI IRODÁN
Budapest, Keleti pu. (Cinkotai kapu)
Telefon: 145–010.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229-872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1064 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 359
79—1155. Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. ÁPRILIS 5.

ORSZÁGOS MÉRETŰ MEGMOZDULÁS

Tettekben megnyilvánuló egyetértés a párt következetes politikája mellett

Vasutasok tízezrei tartottak kommunista műszakot a XII. kongresszus és a felszabadulás 35. évfordulója tiszteletére

A vasutasok országszerte kommunista műszakkal köszöntötték az MSZMP XII. kongresszusát és hazánk felszabadulásának 35. évfordulóját. A megmozdulás méreteit — a résztvevők számát és a teljesített munkaórák értékét — nehéz pontosan összegezni, hiszen még nem áll minden adat a rendelkezésünkre. Másrészt pedig azért sem teljes a kép, mert jó néhány helyen még nem zárult le a munkaakció, mert a konkrét tennivalók jellegétől függően határozták meg a dolgozók a kommunista műszak időpontját. Azt azonban így is leszögezhetjük, hogy a március 22-i megmozdulás szinte egyedülálló a maga nemében. Túlzás nélkül nevezhetjük olyan népszavazásnak, amelyben a résztvevők — a párttagok és a pártonkívüliek tíz- és tízezrei — cselekvő támogatásukról biztosították a Magyar Szocialista Munkáspártot, ezáltal is helyeselve annak politikáját. A szerkesztőségünkbe érkezett soksok levél közvetlenül, azaz szóban is kifejezi ezt.

CSATLAKOZÁS TELJES LÉTSZÁMMAL

A *budapesti vasútigazgatóságtól* kapott tájékoztatás szerint az irányítása alá tartozó szolgálati helyeken 8000 dolgozó 55 000 munkaórát teljesített a március 22-i kommunista műszakban, csatlakozva a Magyar Vagon és Gépgyár budapesti Vörös Csillag gyárában dolgozó *Sziklai Sándor* szocialista brigád felhívásához. A debreceni és a szombathelyi vasútigazgatóság területén ugyanakkor 4—4 ezren, a szegedi és a miskolci igazgatóságnál nem sokkal kevesebben, a pécsi területen hatezren, a MÁV ipari üzemeiben 13 és félezren végeztek társadalmi munkát, gyermekintézmények terven felüli fejlesztésére ajánlva az így kiérdemelt bért.

A lelkesedés jellemzéséül említjük meg, hogy *a székesfehérvári járműjavítóban a dolgozók 90 százaléka, az Északiban 88, a szombathelyiben 80 százalékuk áldozta fel a szabad szombatot.* A kisebb létszámú helyeken 100 százalékos részvétel is előfordult, de ezek felsorolásától tekintsünk el, hiszen nehezebb magas megjelenési százalékot ott elérni, ahol nagy a létszám. Ehelyett tallózzunk a tudósítóink által beküldött levelek között, mivel érdekes adatokat tartalmaznak ezek is.

Budapesti levelek nyomán írjuk: a Sziklai Sándor brigád felhívásához való csatlakozások hírére megkezdődött a társadalmi munkák konkrét szervezése az igazgatóságnál. Az volt a cél, hogy a jelentkezők a lehető leghasznosabb munkát végezhessék. A rugalmasságra és a körültekintésre jellemző a péntek délutáni (március 21-i) intézkedés. A közbejött havazás miatt ugyanis a tervezett kitérőcseréket, síncsavar-utánhúzásokat, épületbontást a dolgozók nem tudták volna eredményesen elvégezni, így egy részüket *átcsoportosították április 19-re,* az akkor esedékes kommunista műszakra. (Ilyen értelmű tudósítást egyébként a szegedi tb-től, illetve a szentesi építési főnökségtől is kaptunk.)

Rákosrendezőn kilencven társadalmi munkás vonult március 22-én a vágányok közé, hogy megtisztítsa a terepet és rendbe tegyék a szociális épületeket. Akik aznap éjszakások voltak, azoknak a társadalmi munka végeztével pihenési lehetőséget biztosítottak az úgynevezett zöldbarakkban. A munkához nagy segítséget nyújtott a TÜZÉP 12-es telepe, amellyel a csomópont korábban *szocialista*

(Folytatás a 4. oldalon)

AZ ELNÖKSÉG NAPIRENDJÉN

A szocialista munkaverseny élenjáróinak kitüntetése

A szegedi igazgatóság nyerte a Vörös Vándorzászlót, a pécsiek oklevél-elismerésben részesülnek

A vasutas-szakszervezet elnöksége március 20-án ülést tartott. Elsőnek a szocialista munkaversenyben — az 1979. évi eredmények alapján — kiemelkedő eredményt elért vasútigazgatóságok, szolgálati helyek és szocialista brigádok kitüntetésére előterjesztett javaslatot vitatta meg a testület.

Az 1979. évi eredményeink alapján a kitüntetésre valamennyi vasútigazgatóság benyújtotta pályázatát. A szabályzat szerint azonban *kitüntetésben csak azok a vasútigazgatóságok részesíthetők, amelyek az évi áruszállítási tervet túlteljesítették, illetve az évi verseny keretében értékelt mutatók összesített eredménye 102 százalék fölött van.* Ennek az alapvető követelménynek a szegedi és a pécsi vasútigazgatóság felelt meg.

A szegedi vasútigazgatóság áruszállítási tervét 101,2, a pécsi vasútigazgatóság szintén 101,2 százalékra teljesítette. A munkaverseny keretében értékelt mutatóknál a célkitűzéseket döntő mértékben túlteljesítették és ugyancsak teljesítették a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny keretében tett vállalásaikat is.

A forgalmi és üzemi baleseti helyzetet illetően olyan hiányosságok, amely bármelyik igazgatóságnál forgalombiztonsági és munkavédelmi szempontból a kitüntetés adományozását kizárná, nem történt. Fegyelmezetten végrehajtották a központi forgalom szervezési és irányítási feladatokat. A helyi érdekek mellett, munkájukban érvényesült a hálózati feladatok végrehajtására irányuló törekvés.

Figyelembe véve a vasútigazgatóságok 1979-ben elért gazdasági eredményeit, a hálózati érdekek szem előtt tartását, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége *Vörös Vándorzászló* kitüntetését a szegedi vasútigazgatóságnak, a MÁV Vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége *Oklevél elismerését* a pécsi vasútigazgatóságnak ítélte oda.

A szocialista munkaversenymozgalom keretében a vasút területén az üzemfőnökségek, csomópontok, üzemek, intézetek és a száz főnél nagyobb létszámú főnökségek versenyeznek a *Kiváló* cím elnyeréséért, szám szerint 150 szolgálati hely. Az 1979. évi eredményeik alapján a területi szervektől 60 szolgálati hely pályázata érkezett kitüntetésre, illetőleg különböző szintű elismerésre.

Az 1979. évi eredmények alapján 12 nagyobb szolgálati hely részesíthető *Kiváló* kitüntetésben és két szolgálati hely kaphat miniszteri oklevél elismerést. Vezérigazgatói elismerésre 27 szolgálati helyet terjesztettek elő.

A testület az előterjesztést a szocialista brigádok kitüntetésére tett javaslattal együtt elfogadta. (A kiváló kitüntetésben, Vezérigazgatói elismerésben részesült szolgálati helyek, valamint a MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja és a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetésben részesülő kollektívák névsorát lapunk következő számában közöljük.)

Ezután megvitatta és elfogadta az elnökség a vontatás és pályafenntartás korszerűsítésével, valamint a vonal villamosítással kapcsolatos munkavédelmi feltételek biztosításáról és a munkabiztonsági helyzet alakulásáról készült előterjesztést. Ugyancsak elfogadta a testület a Vasutasok Szakszervezete IX. kongresszusa óta végzett munkájáról szóló írásos beszámoló vázlatát.

Felszabadulásunk ünnepén

Írta: Koszorús Ferenc főtitkár

A magyar nép 35 esztendővel ezelőtt legnagyobb sorsfordulójához érkezett: — a Szovjetunió győzelmesen előrenyomuló Vörös Hadserege 1945. április 4-én a Vas megyei Nemesmedves határából is előzte a nácikat és magyar szolgáikat. Ennek a napnak a délutánján adták nyomdába a *Magyar Kommunista Párt* központi napilapja, a *Szabad Nép* ama számának kéziratait, amely lapszámot az egész első oldalon átmenő nagybetűs szalagcím különböztette meg a többitől: *„Egész Magyarország felszabadult."* A vezércikk első mondataiban így mondja el a történelmi sorsfordulat lényegét: *„Magyarország földjét nem tapossa többé egyetlen terrorlegény csizmája sem. Bukarest, Szófia, Belgrád, Varsó és Budapest diadalmas megvívása után a Vörös Hadsereg Bécs és Berlin kapuit döngeti... Magyarország teljes felszabadulásának napja, történelmünk legjelentősebb dátuma lett..."*

Történelmünk folyamán parasztfelkelések, forradalmak, függetlenségi és szabadságharcok estek áldozatul a hazai és a nemzetközi reakció túlerejének. Népünkből azonban sohasem tudták kiölni a szabadság reményét. Ez adott évszázadokon át erőt a küzdőknek, kitartást a csüggedőknek,

A nagy világégésben a közlekedési ágazatok közül — *a vasutat érte a legnagyobb kár.* A helyreállítás, az újjáépítés a felszabadított országrészeken már 1944 őszén megkezdődött. Amikor a szovjet csapatok felszabadították az első magyar községet, Battonyát, megjelentek a házak falain a Vörös Hadsereg plakátjai, felhívásai. A hirdetmények a munka folytatását kérték, és ez bizonyság volt annak, hogy a nácikat előző hadsereg nem hódítóként, hanem felszabadítóként érkezett.

Erről az időszakról írja a párttörténet: „Elsőként a Kommunista Párt kezdi meg működését, 25 évi illegalitás után először szabadon. Újjáélednek a szakszervezetek, majd megkezdi tevékenységét a Szociáldemokrata Párt. Később létrejönnek — nem egy helyen a kommunisták ösztönzésével és segítségével — a Nemzeti Parasztpárt és a Független Kisgazdapárt helyi csoportjai is... *A nemzeti újjáépítés nagy ügye és a nácik elleni háborúba való bekapcsolódás új központi hatalom, új magyar állam megteremtését követeli. Világos programot kell előterjeszteni a nemzeti erők összefogására, az ország újjáépítésére.*"

A jövendőt, a követendő utat a kommunisták mutatták. Szegeden adták ki a Magyar Kommunista Párt programjavaslatát 1944 novemberében: *„Magyarország demokratikus újjáépítésének és felemelkedésének programja"* címen.

A dolgozó százezrekben felébredt a hatalom közvetlen gyakorlásának igénye, a munkások és parasztok a felszabadult falvakban és városokban maguk vették kezükbe sorsuk irányítását. Decemberben — a kommunisták kezdeményezésére — választásokat előkészítő bizottságokat küldött a már felszabadult országrészek helységeibe az Ideiglenes Nemzetgyűlés Előkészítő Bizottsága, *majd december 21-én Debrecenben összeült az Ideiglenes Nemzetgyűlés.*

A felszabadult területeken a kommunisták és a parasztpártiak tevékeny közreműködésével végre eldőlt a történelmi per a földért. 1945. március 17-én a Minisztertanács rendkívüli ülése elfogadta a földreformról szóló rendeletet. Ennek végrehajtása során kereken 5,6 millió katasztrális holdat sajátítottak ki és gazdasági cselédek, mezőgazdasági munkások jutottak végre földhöz. Először érvényesült az elv: *a föld azé, aki megműveli.*

A Magyar Kommunista Párt már 1945. május 20-án — az első országos pártértekezleten — kiadta a jelszót: *„Arccal a vasút felé!"* Ettől kezdve még nagyobb lendülettel haladt a vasút újjáépítése és mire a termést be kellett takarítani, a vasutasok a fontosabb fővonalakon „zöld utat" biztosítottak az élelmiszerszállító tehervonatoknak.

A vasúti szállítások volumene már 1948-ban meghaladta a háború előtti utolsó békeév szintjét, hogy aztán — gyorsütemű fejlődésével — partnere lehessen a népgazdaság ugyancsak rohamosan fejlődő ágazatainak.

Az idén a felszabadulás utáni 35. esztendőben *a MÁV 137 millió tonna áru elszállítására vállalkozott. Az évi tervfeladat teljesítése odaadó, lelkes munkát, fegyelmezettséget, pontosságot kíván minden vasutastól.* Tenniakarásban pedig a vasutasság körében nincs hiány! Ezt bizonyítja az a munkaverseny, amely éppen a felszabadulási évforduló és az MSZMP néhány nappal ezelőtt befejeződött XII. kongresszusa tiszteletére bontakozott ki.

A Magyar Szocialista Munkáspárt XII. kongresszusa megállapította, hogy hazánk belpolitikai élete kiegyensúlyozott, a munkáshatalom szilárd, a párt betölti vezető szerepét, egyre szorosabbá válik a nemzeti egység. Nemzeti programmá vált a fejlett szocialista társadalom építése. Fejlődött a népgazdaság, javultak népünk életkörülményei, erősödött szocialista tudata, gyarapodott műveltsége. *A kongresszus megerősítette a párt eddigi fő politikai irányvonalát és ezzel összhangban, valamint az elmúlt időszak tapasztalatait is figyelembe véve jelölte ki a fejlett szocialista társadalom építésének további feladatait, amelyen munkálkodni mindannyiunk kötelessége.* Ezen belül — különösen a távolsági áru- és személyszállításban — növekszik a vasút szerepe. Tehát a vasútra és a vasutasokra az eddigieknél is fokozottabb felelősség hárul.

Legnagyobb nemzeti ünnepünkön *hálával adózunk a szabadságot hozó szovjet nép hős fiainak.* De hálával gondolunk legjobbjainkra, a magyar ellenállókra, a partizáncsoportokra, a Budai Önkéntes Ezred harcosaira, és mindazokra a hazafiakra, akik életüket áldozták a szabad, független Magyarországért. *Tisztelet mindazoknak, akik részt vállaltak az újrakezdésből, s akik az elmúlt három és fél évtizedben becsületes helytállással szolgálták a hazát.* Önfeláldozásukból, az elmúlt 35 év eredményeiből gyűjtsünk erőt közvetlen és jövő feladataink sikeres megoldásához.

A GAZDASÁGI FELÉPÍTÉSHEZ IGAZODVA

Szegeden bevált a bizalmi rendszer

A körzeti üzemfőnökség 1979. augusztus 1-én alakult meg Szegeden, és még ugyanabban a hónapban szakszervezeti választásokat is tartottak, hogy a gazdasági átszervezéshez igazodjanak. Az üzemfőnökség területén korábban öt szakszervezeti bizottság működött, ezeket egy váltotta fel.

Fél év elteltével ismét szakszervezeti választásokra készülnek. Az elmúlt hónapok tapasztalatairól és a választásokkal kapcsolatos feladatokról beszélgetünk *Bodor Ferenccel*, a szakszervezeti bizottság titkárával.

Öt év tapasztalatai

— Már sok szó esett arról, hogy lényeges változások várhatók a szakszervezeti munkában a soronkövetkező választásoktól. Mindenekelőtt tovább növekszik a bizalmiak szerepe, megszűnnek a műhelybizottságok, egyszerűbbé válik a szakszervezeti munka. Miként vették ezt figyelembe tavaly a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának megválasztásánál?

— *Szeged állomáson már 1975-ben is bizalmiakat és főbizalmiakat választottunk. Nálunk bevált ez a forma.* Az augusztusi választásokkor Szeged-Rókus állomáson is hasonlóan jártunk el. Mivel akkor kevés idő volt az előkészítésre, ezért a szegedi vontatási főnökségen, Makón és Hódmezővásárhelyen megmaradtak és csak most szűnnek meg a műhelybizottságok. Helyettük mindenütt bizalmiakat, főbizalmiakat választunk.

— Milyen tapasztalatokat szerzett a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága az elmúlt hónapokban?

— Korábban az üzemfőnökség területén — öt szakszervezeti bizottságban ötvenegyen viseltek tisztséget. A jelenlegi szakszervezeti bizottság 15 tagú, jóllehet nagyobb a terület és a taglétszám. *Az elmúlt hónapokban meggyőződhettünk róla, hogy a szakszervezeti bizottság csak akkor képes hatékonyan ellátni a feladatát, ha az szb mellett működő munkabizottságok jól dolgoznak.* Szükség van tehát mindazokra, akik korábban az öt szakszervezeti bizottságban, azok munkabizottságaiban, vagy a műhelybizottságokban tevékenykedtek.

Senkiről sem mondhatunk le és nem is akarunk! Aki munkavédelmi felelős volt, az a lehetőségek szerint az szb mellett működő munkavédelmi bizottságban tevékenykedjen, az újítási felelősök az újítási munkabizottságban, és lehetne tovább folytatni a felsorolást. Mivel a taglétszám nem csökkent, *ezért szükség van valamennyi aktivistánkra.* Úgy tervezzük, hogy a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága mellett 9 munkabizottság működik majd.

Ki, kinek a partnere?

— Miként tervezik a bizalmi testületek működtetését?

— *Viszonylag könnyű helyzetben vagyunk, mert jelenleg szakszervezeti bizottságunk működési területén 142 bizalmi van.* Tekintettel arra, hogy a partnerkapcsolatok a gazdasági összevonások miatt másként alakultak, bizalmi csoportokat is összevonunk. Így kevesebb bizalmi lesz. A rakodógép-karbantartó műhelyben például egyetlen gazdasági vezető van, ott tehát a szakszervezeti csoport egy bizalmit választ. A kocsitakarítók negyvenhárman vannak, munkájukat egy művezető irányítja, így ott is elég egy szakszervezeti bizalmi.

— A bizalmi testületek is átlakulnak, a gazdasági felépítéshez igazodnak. Az üzemfőnökség létrehozásával a forgalmi és a vontatási utazószemélyzetet egységesen vezénylik. Természetes, hogy a bizalmiak mindkét szolgálati ágtól egy nagyobb csoportba tömörülnek, hiszen a dolgozók gondjai, problémái is hasonlóak. Ezek a bizalmiak választanak majd főbizalmit, akinek a gazdasági partnere a közös vezénylést ellátó vezényleti csoportvezető lesz.

A menetrend

— Milyen ütemezés szerint kerül sor a választásokra?

— Április közepén a szakszervezeti csoportok értekezletein megválasztják a bizalmiakat. Azt követően a bizalmiak értekezletén megválasztják a főbizalmit és a helyettesét, valamint a bizalmi küldötteket a bizalmiak testületébe. *A bizalmiak testülete lesz a körzeti üzemfőnökség legfelső szakszervezeti szerve.* Ez a megalakuló testület május második felében választja meg végrehajtó szervét, a szakszervezeti bizottságot, valamint a titkárt és az elnököt, és a munkabizottságokat. Ezzel véglegesen kialakul az a szakszervezeti felépítés, amely jól kapcsolódik a tavaly augusztusban kalakított körzeti üzemfőnökség gazdasági irányító renszeréhez.

Kőhidi László

Záhonyi pályafenntartási főnökség:

Együttes ülésen értékelték a választások előkészületeit

A záhonyi pályafenntartási főnökségen március 25-én az szb és a bizalmiak együttes ülésén értékelték a szakszervezeti választások előkészületeit. Mint *Kohány Györgyné* társadalmi szb-titkár tájékoztatójából megtudtuk, a főnökségen különösen az érdekképviseleti munkában sikerült előrelépni, amiért az üzemfőnökség pártbizottságának elismerését is kivívták. Pedig nem volt könnyű feladata az szb-nek, hiszen a fluktuáció és a területi szétdaraboltságon túl a bérfeszültség is nagy gondot okozott a vezetőknek. *A gazdasági és szakszervezeti vezetők jó partnerkapcsolatát jelzi, hogy kezdettől éltek a differenciálás lehetőségeivel,* sőt az órabéremelések egy részét teljesítményarányos ösztönzésre fordították, amit ha nem kevés vita eredményeként is, de elfogadott a tagság.

A hozzászólók közül *László Károly* bizalmi, a gépesített pályamesteri szakasz küldötte elmondta, hogy a tagsággal történt elbeszélgetések alapján a jelenlegi két munkabrigádhoz a tervezett három helyett csak két bizalmi megválasztását javasolja, mert az új bizalmi csoportokon keresztül a kollektívákat a jelenleginél jobban szétszórnák s ez nehezítené a mozgalmi munkát is. Javaslatát az szb is támogatja.

Orgován Ignác, a záhonyi főpályamesteri szakasz bizalmija kiemelten foglalkozott a segélyek odaítélésével és igénylésével kapcsolatos tapasztalatokkal.

— *Van néhány dolgozónk, aki szinte menetrendszerűen fordul hozzám segélykérelemmel, holott más jobban rászorulna.* Természetesen közöltem velük, hogy ezt nem lehet általános gyakorlattá tenni. Nem mondom, volt belőle sok vitánk, de a többség „beállt a sorba" s munkájával is igyekszik bizonyítani. Ugyanez a helyzet a jutalmaknál is. *Sokszor elhangzik, hogy annak adjunk, aki még nem kapott. Ilyenkor aztán nem maradok adós véleményemmel, amit figyelembe is vesz a gazdasági partnerem.* Az a véleményem, hogy a bérek végzett munka szerinti differenciálásánál még jobban meg kell fontolni a jutalmak odaítélését, hiszen ezen keresztül érvényesülhet jobban a munkahelyi nevelőmunkánk is.

Említést érdemel a kisvárdai főpályamesteri szakasz bizalmi csoportjának öntevékenysége, melyet *Stoller Sándorné* bizalmi ismertetett az ülésen. A korábbi termelési tanácskozáson elhangzottak szerint a demecseri készenléti helyiségbe igényelt televízió árát társadalmi munkában végzett áruátrakással akarják előteremteni. A tagság a bizalmiakon keresztül ennek az igényének a választási előkészületek során is hangot adott, s ehhez kérik az szb segítségét.

Az időszerű feladatok és a választási előkészületek megbeszélésre hivatott testületi ülés eredményes volt. Nemcsak az szb, hanem a bizalmiak is olyan ésszerű javaslatokat kaptak, amelyek elősegítik a választásokra való eredményes felkészülést, s annak sikeres lebonyolítását.

— Orosz —

A közlekedési tisztképző intézetek felszabadulási emlékünnepsége

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium felügyelete alá tartozó Magyar Államvasutak, a Magyar Posta és a Volán Tröszt, a Budapesti Közlekedési Vállalat, a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság tisztképző és továbbképző intézeteinek műsorral egybekötött felszabadulási emlékünnepségét március 25-én rendezték a Postások Szakszervezete Székházában. Az ünnepségen *Ónozó György* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes méltatta a felszabadulás óta elért eredményeket, majd a közlekedési tárcán belül ágazatonként foglalkozott a jelen és a jövő gazdaságpolitikai célkitűzéseivel.

Az ünnepi beszéd után kultúrműsor következett, melynek keretében felléptek: *Bánffy György* érdemes művész, a Postás Szimfónikus Zenekar, *dr. Vasady Balogh Lajos* érdemes művész vezényletével és *Karizs Béla* Liszt Ferenc-díjas operaénekes. Végezetül az I. István gimnázium énekkara mozgalmi és népdalokat adott elő *Puskásné Ispán Franciska* vezényletével és *Nagy Anna* zongorakíséretével.

KITÜNTETÉSEK

a Forradalmi Ifjúsági Napok alkalmából

A Forradalmi Ifjúsági Napok alkalmából — kiemelkedő szakvonali és társadalmi munkájuk elismeréseként — a közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Daku Sándor kőművest, Debrecen Épület és Hídfennt. Főn.; Kaszás László dízel-mozd. szerelőt, Kaposvár Üzemfőn.; Orosz Tamás műszerészt, Miskolc-Tiszai pu. BBFF; Nagy Imre térfelvigy., Bp. Keleti áll.; Vásárhelyi György raktárvez., Dunakeszi Jj. Ü.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Győrffy Tamás ügyint., Bp. Vasútig.; Kovács András kocsilakatos, Miskolc Vont. Főn.; Kovács István előmunkás, Dombóvár Pft. Főn.; Polgár József műszerész csop. Főn.; Kaló Mihály pályamestert, Hatvan—Füzesabonyi Pft. Főn.; Karácsonyi Péter lakatost, Bp. Jobbparti Épületfennt. Főn.; Kiss László művez., Miskolc Jj. Ü.; Knoska Attila energetikust, Kecskemét Vont. Főn.; Kövecses György műszerészt, Bp. TBÉF; Madarász Gábor motorvez., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Márkus Imre kiöntő, Szombathely Jj. Ü.; Mechler István faip. gépmunkást, Tokod Fatelítő Főn.; Mogyorósi Zoltán felsővez. szerelőt, Szajol Vill. Vonalfőn.; Nagy Ferenc gyakornokot, Nyíregyháza Pft. Főn.; Nagy Katalin gondozónőt, Rákospalotai MÁV Óvoda és Bölcsőde; Németh Éva ügyint., Bp. Magasép. Főn.; Ördögh Balázs rend. forg. szolg. tevőt, Berente áll.; Páti László motorvez., Zalaegerszeg, Vont. Főn.; Pintér József ügyint., Debrecen Vasútig.; Sárosi Mónika naplózót, Dombóvár Üzemfőn.; Simon Lajos műszerészt, Bp. BBFF; Sopronyi...

Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója kitüntetést ad át

vez., Szombathely BBFF; Soós András vezénylő mozd. felvigy., Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn. Vontatás; Szabó Erzsébet lyukszalaglyukasztó, Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Szanyi Istvánné ügyvit. alk., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Tóth Sándor művezető, Debrecen Jj. Ü.; Vágó Katalin gondnok adminisztrátor, Bp. Vasútig. Napköziotthonos Óvoda; Vígh Imre főépítésvez., Szentes Építési Főn.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Bukovics Zoltánné belső ellenőrt, Pécs BBFF; Csábi Béla min. ellenőrt, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Dajka Zoltán rend. forg. szolgálattevőt, Debrecen áll.; Egervári Sándor ügyint. Szombathely Vasútig.; Gál László forg. szolg. tevőt, Nagykőrös áll.; Gyarmati Lajos anyaggazd., Püspökladány Körzeti Üzemfőn.; Hadzsala József lakatost, Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Hurtony János kocsivizsg., Bátaszék Vont. mogyvári József villanyszerelő csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Szabó Erzsébet rendelőint. asszisztenst, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Tóth Ilona ügyint., MÁV ÜGH; Tóthné Lőrincz Mária rend. forg. szolgálattevőt, Nyékládháza áll.; Vizsi Ferenc üzemmérnököt, Szolnok áll.

★

A Szakszervezetek Országos Tanácsa a Forradalmi Ifjúsági Napok alkalmából a **Szakszervezeti Munkáért** ezüst fokozatát adományozta **Zsoltész Sándornak,** a hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség oktatótisztjének, a vasutas-szakszervezet elnöksége tagjának, a KV ifjúsági bizottsága elnökének.

Szakszervezeti Munkáért Oklevél kitüntetésben részesítette **Serbán Júliannát,** a miskolci járműjavító üzem műszaki rajzolóját, a vasutas-szakszervezet központi vezetősége és a KV mellett működő ifjúsági bizottság tagját.

A kitüntetéseket március 21-én, a SZOT székházában adták át.

A munkaverseny élenjárói

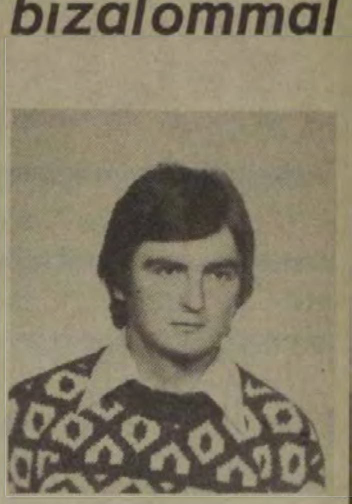
Húsz vasutasdolgozó részesült kitüntetésben

A Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa és a Magyar Szakszervezetek Országos Tanácsának Elnöksége hazánk felszabadulásának 35. évfordulója alkalmából a *„Szocialista Munkaverseny Győztese 1979-ben"* kitüntetést adományozta a szocialista munkaversenyben élenjáró olyan magyar dolgozóknak, akik a Szovjetunióba irányuló export termelésében, illetve értékesítésében, továbbításában részt vettek. *E kitüntetést húsz vasutas is megkapta.* Az ünnepélyes átadásra április 2-án, a SZOT székházában került sor.

A „Szocialista Munkaverseny Győztese 1979-ben" kitüntetésben részesült:

Barnai Sándor, a Záhony Üzemfőn. rend. forg. szolg. tevője; Bánhegyi L. Béláné, Eperjeske r. pu. munkaügyi ügyintézője; Bodor Miklós, a Záhony Üzemfőn. üzemgazd. csop. vezetője; Eszenyi Béla, a záhonyi GRF esztergályosa; Eszenyi István, a záhonyi GRF átrakómunkása; Kovács János, a záhonyi vont. főn. reszortvezetője; Lévai András, a debreceni ig. munkaverseny-ügyintézője; Mohán József, a záhonyi vont. főn. szb-titkára; Szőgyéni József, a záhonyi üzemfőn. áruátvevője; Marót László, a Vezérig. ügyintézője; Gellért Ferencné, a BVKH ügyintézője; Medgyesi János, a Szállítmányozási Iroda diszponense; Molnár Sándor, a békéscsabai üzemfőn. üzemgazdásza; Gőcze Dezső, Rákosrendező áll. vonatvezetője; Fekete János, a székesfehérvári üzemfőn. váltókezelője; Forrai Antal, Kelenföldi áll. forg. szolg. tevője; Ábri Ferenc, a vasutas-szakszervezet pol. munkatársa; Nagy Béla, a pécsi igazgatóság kocsiintézője; Boda Ferenc (posztumusz), a veszprémi üzemfőn. vonalbiztosa; Urbán Béla, Miskolc-Tiszai pu. raktárnoka.

Bizalomra, bizalommal



Szél Imre, a Szentes Körzeti Üzemfőnökség fiatal térfelvigyázója 1967-ben családja kívánságára hagyta ott korábbi munkahelyét, az Erőtakarmánygyárat, és jött a vasúthoz. Előbb kocsirendező, majd váltókezelő volt, másfél éve pedig az állomás II-es őrhelyén térfelvigyázóként szolgál.

Munkahelyének felcserélését nem bánta meg. Szereti ezt a nehéz és változatos munkát. Munkatársával, *Tóth Jánossal* együtt gondoskodnak a ki- és behaladó vonatok zavartalan közlekedéséről, a tolatási mozgásokról. Ez utóbbi nem csekély, hiszen az állomás tolatási munkájának 70 százaléka e térségben bonyolódik le. A felügyeletük alatt levő területről ágaznak ki az állomás rakodó- és iparvágányai, innen közelíthető meg a vontatási telep —, *s a 18 váltó állításán túl még egy forgalmas gyalogos sorompóra is ügyelniök kell.* Munkájuk különösen éjjel nehéz, amikor tolatási műveletek között még 60 vonat közlekedését is biztosítaniok kell.

Szél Imre nemcsak munkáját, hanem az embereket is szereti. Ezért is választották meg korábban szakszervezeti bizalminak, majd később a forgalmi dolgozók bizalmi küldöttjének. Véleményére munkatársai és szolgálati főnökei egyaránt adnak, a dolgozókat érintő kérdésekben szívesen kérnek tőle véleményt. Megbízható, pontos embernek tartják. *Nem véletlen az sem, hogy amikor 1978-ban párttag lett, egyik ajánlója a szakszervezet volt.* A legutóbbi pártvezetőségi választáskor pedig a forgalom I-es alapszervezetének vezetőségébe is beválasztották.

Olyan vasutas dolgozó *Szél Imre,* akire mindig lehet számítani. Ha kell, szabadnapját is feláldozza azért, hogy a vonatok személyzethiány miatt ne ácsorogjanak. *Esetenként vonatkísérőként, vonatvezetőként szerelvényeket továbbít.* De volt már példa arra is, hogy az állomáson más munkakörben hiányzó is helyettesített. Nős, két gyermeke van. Felesége is a vasúton dolgozik, személypénztáros. Legközelebbi tervei között a hiányzó szakvizsgák mielőbbi megszerzése szerepel.

G. J.

NAPIRENDEN

a szakszervezeti választások

Március 26-án a vasutas-szakszervezet székházában *Molnár György* titkár tájékoztatta a vasút, a GYSEV és az Utasellátó vezetőit a szakszervezet választási előkészületeiről, tartalmi és szervezeti feladatairól.

A tanácskozáson megjelent *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes, *Kiss Károly,* a budapesti, *Lovász Lázár,* a szegedi, *Mészáros András,* a pécsi és *Horváth Lajos,* a szombathelyi igazgatóság vezetője, valamint *Miskolci Sándor,* a miskolci igazgatóság helyettes vezetője, *Kark István,* a debreceni igazgatóság üzemviteli osztályának vezetője, továbbá *Széles Péter,* az Utasellátó gazdasági igazgatója és *dr. Szigeti József,* a GYSEV vezérigazgató-helyettese.

A tájékoztató után a tanácskozás résztvevői elmondták az átszervezésekkel kapcsolatos tapasztalataikat és azt, hogy miképpen járulnak hozzá a választások sikeréhez.

Vállvetve a szovjet műszaki alakulatokkal

Vasutasok az ország felszabadításáért

Tisztelet és hála mindazoknak, akik bátran szembefordultak a fasiszta rémuralommal

1941. június 22-én a fasiszta Németország megtámadta a Szovjetuniót. Öt nappal később a horthysta uralkodó körök is csatlakoztak a rablóháborúhoz. „A munkásság hangulatát igen nagy mértékben a fasisztaellenesség jellemzi és hosszú időtartamú háború esetén közöttük feltétlen termőtalajra fog találni az akciót követően bolsevista propaganda is" — jelentette a budapesti helyettes rendőrfőkapitány augusztusban a belügyminiszternek.

Baloldali szervezkedés

Az öntudatos vasutas dolgozók — mindenekelőtt a vasúti műhelymunkások — a szovjet hadsereg győzelmétől felszabadulásukat várták. A tilalom és megtorlás ellenére erőteljesebbé vált a baloldali szervezkedés az ország legtöbb vasúti műhelyében és csomópontján. *Gárdos Mariska,* a magyar forradalmi munkásmozgalom veterán harcosa — akinek szemináriumain egy generáció nevelkedett — *„Kukoricán térdepelve"* című visszaemlékezésében így írt a MÁV Istvántelki Főműhely (a mai Landler Jenő Járműjavító) munkásainak szervezkedéséről:

„Az új világháború nem akasztotta meg tevékenységünket, ellenkezően, még fokozta azt. Tanítványaim válogatott csoportjából — mintegy harmincan-negyvenen voltunk — afféle tervbizottság alakult. Rendszeresen találkoztunk, legalább havonta egyszer. Megállapítottuk, akad-e közöttünk esedékes születés- vagy névnap, s az ilyen időpontra tettük összejöveteleinket. Így került sor az Istvántelki Főműhely munkásainak megszervezésére is. Tanítványaim közül ketten dolgoztak ott, *Medgyes Tibor* és *Pánti Béla.* Ők kezdeményezték, hogy a tilalmi rendelet ellenére vonjuk össze egy csoportba az öntudatos vasúti munkásokat. Lépésről lépésre, mégsem túl sokára elérték az elvtársak, hogy mintegy ötszáz vasúti munkás összefogásával számolhattunk. Ez szép siker volt akkoriban, de nem kis felelősséget jelentett, hiszen a rendőrkopók mindenfelé szaglásztak. Megtárgyaltuk tehát, miként „legalizálhatnánk" e szervezkedést úgy, hogy ez a munkáscsoport bajba ne sodródjék. Nevezett tanítványaimat elküldtem *Peyer Károlyhoz,* mint a Szaktanács főtitkárához; javasolják neki, hogy ezeket a vasutasokat vegyék fel a Vasmunkások Szövetségébe, s egyben kérjék fel, menjen ki hozzájuk és tartson ott előadást. Peyer kedvezően fogadta az imígyen megfésült tisztes javaslatot, maga helyett *Szakasits Antalt* küldte ki az előadás megtartására, a Vasasoknál pedig intézkedett a tagfelvétel tekintetében. Sikerült tehát! Mindez, persze, másként zajlik le, ha Peyernek tudomása lett volna arról, hogy az én kezem van a „dologban."

Amikor a front Magyarország területére ért, a vasutasok többsége nem engedelmeskedett a kiürítési rendeletnek, és a helyén maradt. *Fehérvári József* szolnoki mozdonyvezető így ír erről visszaemlékezésében: „1944. október 24-én reggel 7 órakor, 24 órás szolgálat után megyek haza a szolnoki fűtőházból. A mozdonyfelvigyázó megértően tekint rám, amikor búcsúzás közben megkérdem tőle, hogy másnap hol jelentkezzem szolgálatra. A fűtőházat menekítő szerelvény ugyanis már napok óta Tápiógyörgye állomáson vesztegelt. Az ottani főnök állandóan telefonált a szolnoki fűtőházhoz, hogy a mozdonyfelvigyázók mindenkit utasítsanak: *azonnal jelentkezzenek Tápiógyörgyén.* A fűtőházfőnök kétségbe volt esve, hogy a több mint ezer főt számláló személyzetből alig 30-an vannak a menekítő vonaton. Mit fog szólni a felsőbbség, hogy nem tudott eleget tenni a kiürítési parancsnak? Előbb fenyegetőzött, majd megígérte, hogy három hónapi bért előre kifizet annak, aki a menekítő vonattal elmegy. A mozdonyfelvigyázók a fenyegetést is, a fizetési ígéretet is mindenki tudomására hozták. Az emberek meghallgatták, de az arcukra volt írva: *jó, jó, csak egyszer hazaérjek, nem megyek én se Tápiógyörgyére, se máshová, míg a fronton át nem esünk. A tápiógyörgyei kis létszámú részlegtől eltekintve, általános volt az elhatározás, hogy egy tapodtat se innen, majd csak lesz valahogy."*

SZABAD NÉP

A MAGYAR KOMMUNISTA PÁRT KÖZPONTI LAPJA

ÉLJEN MAGYARORSZÁG FELSZABADULT

Megtorlással fenyegetőzött a MÁV megbízott nyilas elnöke

Általános jelenség volt ez. Erről tanúskodik a MÁV elnöki teendőkkel megbízott nyilas igazgatóhelyettesének ingerült hangvételű bizalmas rendelete is, amely utasította a főosztályokat, az üzletvezetőségeket és a szolgálati főnökségeket, hogy hallgassák ki a nagyobb szolgálati helyekről menekült alkalmazottakat, s állapítsák meg, kik maradtak otthon, sőt azt is, hogy név szerint kik fejtettek ki propagandát az áttelepülés ellen, mert tudomása van arról, hogy ahol elég idő állt rendelkezésre a meneküléshez, ott is sokan várták meg a szovjet csapatokat. *Elvakultságára jellemző, hogy a megtorlást 1945. január 28-án Kőszegről (!) helyezte kilátásba.*

A vasutasok egy része nemcsak megtagadta a menekülésre felszólító rendelet végrehajtását, hanem akadályozta is az ország értékeinek Nyugatra hurcolását és esetenként szembeszállt a rombolva, gyújtogatva visszavonuló német csapatokkal, védte a vasúti berendezéseket.

A közép-tiszai katonai közigazgatási és gazdasági parancsnokság 1944. december 9-i jelentése a gazdasági kiürítés nehézségeiről panaszkodik, mert *„... alig volt vasúti kocsi a rendkívül értékes gazdasági javak elszállítására. Így maradt az egész ország rizskészletének több mint a fele vagonhiány miatt Békésen ..."*

Kaposvárról 1944-ben a szállítási program szerint 150—200 vasúti kocsi rozslisztet kellett volna Németországba szállítani. A végrehajtást naponta sürgették a német katonai hatóságok, de az olyan vontatottan történt, hogy csak 16 vagont indítottak útnak.

A pécsi hadtest területén működő hadműveleti kormánybiztos 1944. december 10-i jelentése szerint az anyagi javak nyugatra hurcolását vasúti kocsik hiánya és a vasutasok szabotázsa miatt nem tudta végrehajtani. *„Általában szomorúan állapítom meg* — írta —, *hogy a vasutasok, kevés kivétellel, szabotáltak ..."* Pécs kiürítésekor például 40 fűtőházi munkás nem jelentkezett munkahelyén, a mozdonyvezetők egy része is megszökött, a mozdonyok kezelés nélkül álltak, a pályaudvar tele volt üres vagonokkal, azokat senki sem rendezte. Ennek tulajdonította a jelentés írója, hogy számtalan munkaképes, sőt katonai szolgálatra alkalmas lakos, *6000 vagon búza, nagy menynyiségű cukorrépa, 70 vagon bőráru, cipő s csizma maradt Pécsett.*

A felszabadított országrészeken a vasutasok a szovjet műszaki alakulatokkal vállvetve hozzáfogtak a romok eltakarításához, a vasút helyreállításához, az előrenyomuló szovjet hadsereg utánpótlásának vasúti szállításával pedig segítették az ország teljes felszabadítását, a német fasizmus legyőzését. Sokszor csak a szovjet tisztek visszaemlékezése nyomán ismerhetjük meg az egykori harcostársakat.

Segítség a szovjet hadseregnek

Fedorov Szergej Mihájlovics, a 3. Ukrán Front 324-es hadosztályának volt tisztje például a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsához írt levelében megemlékezett *Bana Gábor* kisújszállási pályamesterről, akinek a német csapatok elhelyezkedéséről, s kivonulási útvonaláról adott tájékoztatója és a vasútvonal gyors üzembe helyezéséhez adott segítsége lehetővé tette, hogy a szovjet katonák minimális veszteséggel foglalják el Fegyvernek községet és a szolnoki vasútállomást.

Nikolaj Sevelev, a dunántúli felszabadító harcokban részt vett szovjet tartalékos tiszt a sárbogárdi, a pusztaszabolcsi és szombathelyi vasutasok helytállására emlékezett. A sárbogárdi vasutasok 1944 decemberében — egy német ellentámadás idején — *több száz sebesült szovjet katonát szállítottak biztonságos helyre, mentettek meg a fogságba eséstől, vagy a biztos haláltól.* Amikor az ellenséges légierő bombatámadást intézett Pusztaszabolcs állomás ellen, eltalált egy szovjet lőszervonatot. A bombázás idején a még fel nem robbant lőszeres vagonokat az egyik mozdonyvezető megkísérelte kivontatni az állomásról. Bombatalálat érte, s hősi halált halt. Az ő nevét sajnos még ma sem ismerjük.

A Keleti pályaudvar érkezési csarnokában emléktábla hirdeti, hogy 1944 decemberében a német fasizmus elleni harcra jelentkezett *önkéntesekből megalakult az 1. magyar vasútépítő hadosztály,* amely 1945 júniusáig a 2. Ukrán Front, majd a demokratikus magyar hadsereg egységeként vette ki részét a vasút újjáépítéséből.

A katonai utánpótlás vasúti szállításán kívül egyéb módon is segítették a vasúti munkások a szovjet hadsereget. *A MÁV Istvántelki Főműhely például a felszabadulást követő első napokban döntően a harcoló szovjet hadsereg közúti járműveinek javítására és az arcvonal részére szükséges eszközök gyártására rendezkedett be.* 1945. január végén már több mint ezer munkás dolgozott a főműhelyben. Egy korabeli kimutatás szerint a fasiszta Németország fegyverletételéig a főműhely munkásai 6000 darab ácsszeget, 10 000 darab ácskapcsot, 4200 darab fejescsavart, 210 000 lópatkót, 4700 darab lózablát, 150 darab főzőüst-belsőrészt, több kalapácsot és emelőorsót gyártott.

Üzemi bizottság az igazgatóságokon

Az 1944. december 23-án felszabadult Székesfehérvárott *Benke Ferencet,* a Tanácsköztársaság alatti tevékenységéért elbocsátott déli vasúti vonatkísérőt választották meg a város kommunista pártszervezetének elnökévé. Miután 1945. január 22-én a német csapatok átmenetileg visszafoglalták a várost, a fasiszták kezébe került. Február első napjaiban meggyilkolták.

Jakab Benő Rákosrendező létszámába tartozó vonatkísérő 1945. január 7-én a lakóhelyén, Perbetén lelkesedéssel fogadta a szovjet csapatokat, majd több társával együtt, kommunista indulókat énekelve vonult a községházára, s átvette a falu vezetését. Egy hét múlva, Perbete ideiglenes visszafoglalásakor elfogták, s január 19-én kivégezték a csendőrnyomozók.

A magyar munkásosztálynak a termelés megindításában vállalt kezdeményező szerepe hívta életre a korszak sajátos munkásszervezeteit, az üzemi bizottságokat. A felszabadulást követő napokban megalakultak a nagyobb vasúti szolgálati főnökségek üzemi bizottságai is. A MÁV Igazgatóságon 1945. január 22-én került sor erre. Az üzemi bizottság elnöke *Czipszer (Csanádi) György,* távollétében helyettese: *Nádas Ödön.* Tagjai: *dr. Galambos Lajos, Gara Aurél, Godó József, Gyomai Géza, Györke János, Kiss Ferenc, dr. Lányi Géza, Lukács Gyula, Mandics Iván és Vértesi István.*

Az üzemi bizottság rendkívül jelentős szerepet játszott a MÁV Igazgatóság tevékenységének megindításában, a vasút helyreállításának és a forgalom felvételének szervezésében, a vasutas dolgozók gazdasági és szociális természetű problémáinak (közellátás, illetmény- és munkabérrendezés stb.) megoldásában. Segítette az egyes MÁV szolgálati helyek üzemi bizottságainak tevékenységét és szoros kapcsolatot tartott a szovjet katonai hatóságokkal, a politikai pártokkal, a szakszervezettel és a Budapesti Nemzeti Bizottsággal. A munkásosztály hatalmi szerveként tevékenykedett az új élet megindításának első hónapjaiban.

1945. június 9-én miniszteri rendelet jelent meg a közforgalmú vasutak üzemi bizottságairól. E szerint az igazgatóságot (ma: *vezérigazgatóság),* az üzletvezetőségeket (ma: *igazgatóságok)* és a forgalmat kivéve minden 50-nél több alkalmazottat foglalkoztató szolgálati főnökségnél üzemi bizottságokat kellett választani.

A felszabadult országrészben a vasutas-szakszervezet első helyi szervezete már 1944. október 15-én Makón megalakult. Ezt követte még októberben a szegedi és a hódmezővásárhelyi; novemberben a békéscsabai, orosházi és szolnoki; decemberben a kiskunhalasi, kecskeméti; 1945 januárjában a debreceni, kiskunfélegyházi és a pilisi helyi szervezet megalakulása.

A szegedi vasútigazgatóság területén kiemelkedő szerepe volt a vasutas-szakszervezet létrehozásában a magyar munkásmozgalom két ismert szegedi harcosának, *Kazi Ferencnek* és *Olejnyik Józsefnek.* Mindketten vasutascsaládból származtak. Az 1886. október 10-én Szegeden született Kazi Ferenc édesapja MÁV fűtő, az 1879. augusztus 7-én Szolnokon született, Olejnyik Józsefé MÁV rézműves volt. Kazi 1908-ban munkásként került a MÁV Szeged-Rendezőpályaudvar fűtőházába, s 1913-ban nevezték ki szivattyúkezelővé. Olejnyik 1900. április 25-én a Szeged Rókusi Műhelyben mint rézműves kezdte a vasúti szolgálatot. *Mindketten az 1910-es évektől vettek részt az illegális szocialista vasutasmozgalomban.* Olejnyik 1918—19-ben a vasutas-szakszervezet szegedi szervezetének titkára és a szociáldemokrata pártszervezet elnöke volt.

A Tanácsköztársaság alatti tevékenységéért *a 35 éves Kazit nyugdíjazták, a 41 éves Olejnyikot pedig törölték a létszámból.* Ezt követően a hatgyermekes Kazi egy szegedi kőfaragó üzemben dolgozott, Olejnyik pedig különböző magáncégeknél kereste a kenyeret hétgyermekes családjának. Az első munkáshatalom leverése után mindketten továbbra is tagjai maradtak a szociáldemokrata pártnak, a vasas-szakszervezetnek és különböző funkciókban tevékenykedtek. Olejnyik Józsefet 1936. január 29-én mint különszerződéses új alkalmazottat visszavették a MÁV szolgálatába. Megalázóan drága árat fizetett ezért: *megtagadta szociáldemokrata múltját.* A felszabadulás után ismét belépett a szociáldemokrata pártba, de jobboldali tevékenysége miatt még a két munkáspárt egyesülése előtt kizárták.

Kazi Ferenc Szeged felszabadulásakor, 1944. októberében a Magyar Kommunista Párt tagja lett és 1979-ben bekövetkezett haláláig a párt hűséges és aktív harcosa maradt. Ő 1944. december 1-én lépett újból a MÁV szolgálatába, s részt vett a szegedi vasútigazgatóság MKP üzemi szervezetének megalakításában.

Megalakult a vasutas szakszervezet

Az ideiglenes intézőbizottság tagjai

1945. február 24—25-én Szegeden tartották a Vasutasok Szabad Szakszervezete délkerületi küldöttértekezletét. Kazi Ferenc elnök megnyitóját Olejnyik József titkár beszámolója követte. A küldöttértekezletet üdvözölte a Szabad Szakszervezetek Szegedi Bizottságának főtitkára, *Komócsin Mihály,* az Ideiglenes Nemzetgyűlés képviselője is.

Figyelmet érdemel, hogy míg a Tiszántúlon és a Duna-Tisza közén önálló vasutas-szakszervezet alakításán munkálkodtak, a felszabadult Budapesten a szervezők valamennyi közlekedési és szállítási dolgozót egy szervezetbe a Magyar Szállítómunkások Szakszervezetébe — kívánták tömöríteni. Február 19-én ennek megfelelően alakult meg a Szakszervezet ideiglenes vezetősége. Elnök: *Szenes Márk* (vasutas), főtitkár: *Tóth Mihály* (villamosvasutas). A tizenkilenc tagú ideiglenes intézőbizottságban a vasutas-szakosztályt nyolc fő képviselte: *Pánti Béla, Tőkés Lajos, Tréfás Ferenc, Balatoni Pál, Rákosi Elemér, Koó István, Nagy Illés, dr. Stingli Kálmán.*

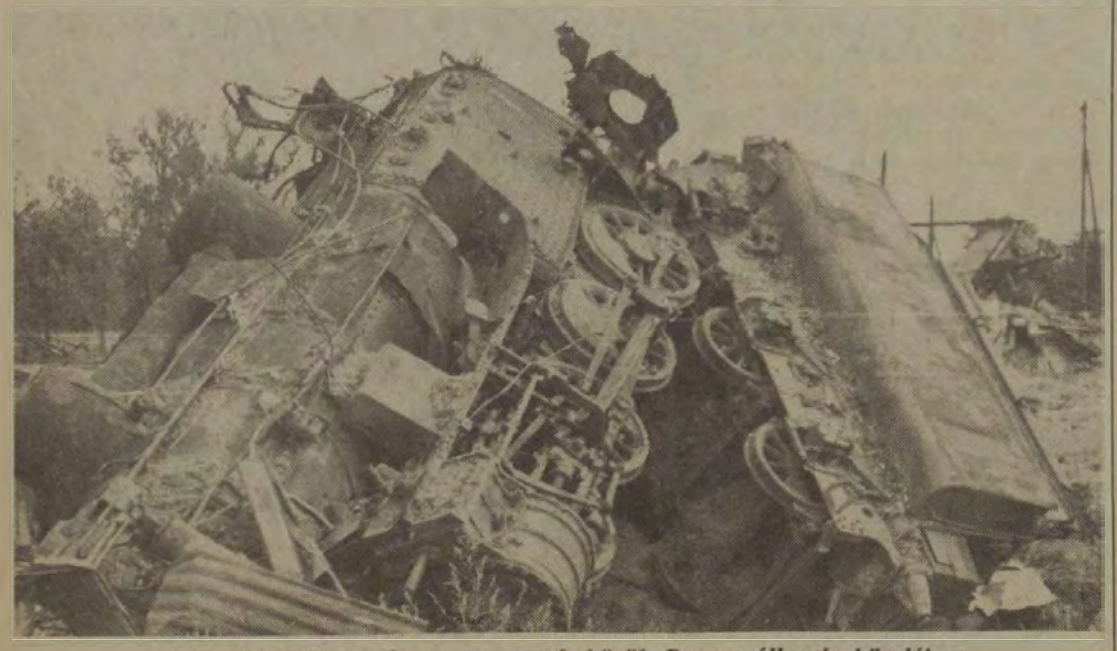
Célkitűzésük azonban irreálisnak bizonyult. A vasutasok szegedi kerületi értekezlete szeretettel fogadta ugyan a Szövetség képviselőit, *Petrás Pált* és *Nagy Istvánt,* meg is hallgatta javaslatukat, de a csatlakozás helyett az önálló szervezkedés mellett foglalt állást. A Szakszervezeti Tanács sem azonosította magát a tervvel és április 19-én úgy döntött, hogy a szállítómunkás szövetségből három önálló — vasutas, közlekedési és szállítómunkás — szakszervezet alakuljon. Április 22-én a budapesti nemzeti sportcsarnokban megtartott vasutas nagygyűlés kimondta a *Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetének* megalakítását. A vasutas-szakszervezet 1945. november 24-én tartotta első kongresszusát és decemberben megjelent a *Szabad Vasutasok és Hajósok Lapjának* első száma.

Írta és összeállította:
Gadanecz Béla

Múlt és jelen képekben

Ilyen volt a Keleti pályaudvar Pest felszabadítása után

Ilyen ma a Keleti pályaudvar a Baross téri felüljáróról nézve



Felrobbantott mozdony, egy a sok közül, Sopron állomás közelében

A dízel vontatta Ciklámen expressz a GYSEV vonalán
(Archív fotók és Laczkó Ildikó felvételei)

Vasutasok kommunista műszakban

(Folytatás az 1. oldalról)

szerződést kötött, és egy rakodógépet bocsátott a vasutasok rendelkezésére. Ilymódon *nyolc vagont raktak meg törmelékkel*, szeméttel, hulladékkal.

A *Keleti pályaudvaron* is mozgalmas volt az élet. Az igazgatóság biztosítóberendezési és automatizálási osztályának dolgozói például megjavították az állomás hangosító berendezéseit. Valamennyi megafont kicserélték, mivel a régiek már 20 éve szolgálták az utasok tájékoztatását. A vontatási főnökség dolgozói *villamos mozdonyokat javítottak és felsővezeték-oszlopokat állítottak*, Ferencvárosban pedig kocsikat javítottak. Az új kocsijavító műhely alapjának betonozását a kedvezőtlen időjárás miatt a következő (március 29—30-i) kommunista műszak feladataihoz csoportosították át.

A *Déli pályaudvaron* végzett társadalmi munkából az igazgatóság forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatának dolgozói is kivették részüket. *Szász Gergely* alapszervezeti párttitkár és *Ádám János* csoportvezető irányításával *a személykocsikat takarították*. Az egyik brigádban nyugdíjassal — *Szabó Józseffel* — is találkoztunk, aki értesült az akcióról, és elhatározta, hogy csatlakozik a régi kollégákhoz.

A HATÁRON TÚLRÓL

A kommunista műszak résztvevőit *Záhonyban* Szabó Lajos, a vontatási pártvezetőség titkára köszöntötte — olvasható egy másik tudósításban. — *A megmozdulásra szovjet és csehszlovák vasutasok is érkeztek, hogy együtt dolgozzanak magyar kollégáikkal.* Aznap a szokásosnál gyorsabban ürültek ki a bútort, kartonos árukat, cementet, tőzeget tartalmazó szovjet vagonok, illetve teltek meg a normál nyomtávú kocsik. Február közepétől a pártkongresszus megkezdéséig 210 brigád mintegy 1700 tagja vette ki részét az átrakó munkából, és 150 000 forint gyűlt össze az akció záhonyi számláján.

A *nyíregyházi* vasutasok közül 288-an 1555 órát teljesítettek, és 15 000 forintot utaltak át a gyermekintézményeknek.

Külön levél méltatja a záhonyi gépesített rakodási főnökség *B. Jánvári Ferenc* vezette *„Asztalos brigád"*-jának tizenkétszer 35 perces kommunista műszakját. *Az asztalosok héttagú közössége három széles nyomtávú kocsit rakott át*, s az ezért járó bért a *berekfürdői* épült, a szakszervezeti bizottság kezelésében levő hétvégi ház bővítésére ajánlották fel. A brigádtagok ezenkívül 30 000 forint értékű társadalmi munkával kifestették a régi iskolát, és a MÁV-óvodában is felújították a játékokat.

A veszprémi csomóponton március 22-én reggel 7 órakor 250 önkéntes látott munkához. Többek között három M43-as, illetve M47-es dízelmozdonyt szervizeltek, miközben mások talpfákat szedtek össze vagy közreműködtek a régi szociális épület átalakításában. A biztosítóberendezési szakszolgálat társadalmi munkásai *Hajmáskéren, Várpalotán* és *Veszprémben* szereltek, a forgalmi és az utazószemélyzet pedig április 4-ig folyamatosan vállalt egy-egy „ellenszolgáltatás nélküli" fordulót.

A *celldömölki építési főnökség* dolgozói Győr-Sopron, Vas és Veszprém megye területén — 14 munkahelyen — 1800 óra társadalmi munkát végeztek.

Sárváron — állomásfőnökükkel az élen — ötven vasutas vett részt a kommunista műszakban, és 2000 négyzetméternyi rakterületet tisztítottak meg a hótól, sártól, hulladéktól.

A KÜLDÖTTEK DÍZELMOZDONYA

A *szombathelyi vontatási főnökségen* március 22-én négy M62-es mozdony revíziós munkáját fejezték be délre a kommunista műszak résztvevői. *E mozdonyok egyike vitte másnap azt a vonatot, amelyen a Vas megyei küldöttek utaztak a párt XII. kongresszusára.* Ugyancsak a vontatási főnökség társadalmi munkásainak érdeme 25 teher- és 8 személykocsi soron kívüli kijavítása, illetve takarítása. Ezenkívül *Püspökmolnáriban, Veszprémben, Csákányoroszlón* és a *MÁV Egészségügyi Területi Központban* is végeztek társadalmi munkát a szombathelyi vontatási főnökség dolgozói.

A *tapolcai* vasutasok kommunista műszakjáról két levél ad hírt. Ezek szerint *a pályafenntartási főnökség 150 dolgozója Keszthelytől, illetve Bobától a Szabadbattyánig terjedő szakaszokon végzett fizikai munkát.* Vágányt szabályoztak és ekkor távolították el a sínek mentén elhelyezett téli hóvédősövényeket. A tapolcai üzemfőnökség 243 dolgozója ugyanakkor 1701 munkaórát teljesített, elvégezte 17 személykocsi külső és belső nagytisztítását, egy kazánkocsi karbantartását, a rakterületek és utasterek rendbehozását stb. Az *épület- és hídfenntartó főnökség* 54 dolgozója bővítési, tatarozási, tető- és födémbontási munkákat, festést és mázolást végzett. Huszonegy *szertári* dolgozó a raktárhelyiséget rendezte, takarította, a TBFF-től pedig harmincan *Alsóörsön és Balatonedericsen* kábelárkot ástak, illetve elvégezték a tapolcai üzemi épület belső szerelési munkálatait.

NEM SZŰNŐ LENDÜLETTEL

A *dunaújvárosi pft* „krónikása" így tudósít: — *a március 22-i kommunista műszak 257 résztvevője segítette a felépítményi karbantartó géplánc munkáját*, ezenkívül különböző helyeken talpfát cseréltek, majd 1700 talpfát raktak be nyolc vagonba. A pályaőrök közreműködésével tették lehetővé, hogy társaik is részt vegyenek a kommunista műszakban.

A *Dombóvárról* érkezett egyik levél a kommunista műszak *folyamatos* lendületét érzékelteti, megemlítve, hogy ott *a kongresszusi felajánlások teljesítése március 1. és április 4. között csúcsosodott ki.* Ennek az időszaknak csupán egy „epizódja" volt március 22., amikor is az államásiak műszaki brigádja 20 várótermi padot újított fel, mások gyöngykavicsot terítettek szét az utasperonon. A vontatásiak és a szertáriak brigádjai 130 méter, targonca közlekedésére alkalmas utat építettek selejtezett betonaljakból. A mozdonyjavító műhely dolgozói soron kívül kilenc mozdony D-vizsgáját végezték el. A szegedi területen is hasonló eredmények születtek.

K. J.

A HÁROM AGITÁTOR

Vasutas veteránok vallomása küzdelmes életútjukról

A három idős férfivel délelőtt tíz órakor találkozom. A vasutas-szakszervezet székházának klubjában ülünk egymással szemben, harmincöt évvel a felszabadulás után. Mindhárman a munkásmozgalom veteránjai, a fejlődés, az előrehaladás, egy eszme elkötelezett harcosai. Életsorsuk a felszabadulás előtt dolgozó munkások sorsa volt. Ismerték a félelmet, a fájdalmat, a kiszolgáltatottságot, az éhséget. A találkozások még mindig múltba veszett emlékeket ébresztenek bennük. Mert akkor a találkozók veszélyesek voltak.

A nyomdászok bizalmija volt

Hallgatom életük történetét, egyszerű szavakkal formált, pátosz nélküli mondataikat, megrendítő élményeiket. Amit tettek, önzetlenül tették — értünk, mindannyiunkért. Megilletődve jegyezgetem a nyomdász *Szepesi László*, a kovács *Demő Péter* és az egykori bognár *Kócsa Mihály* visszaemlékezéseit. Miközben — elbeszélésük nyomán — feltárulnak előttem a történelem izgalmas kulisszatitkai, cselekvéseik indítékait kutatom. *Nevezetesen azt, hogy mi késztette e három kétkezi munkást arra, hogy vállalják a veszélyt, a lázító, az ellenálló, a hatalommal szembeszegülő szakszervezeti bizalmi szerepét.* A bizalmirendszer az akkori munkásmozgalom leghatékonyabb eszköze, politikai iskolája volt. A bizalmiak tekintélyét mindig az alapozta meg, *hogy következetesen, elszántan képviselték megbízóik közvetlen és általános érdekeit.*

Az ősz hajú, tömött bajszú *Szepesi László* 1926-ban tizenöt éves volt. Akkor kezdte munkáséletét egy budapesti kis nyomdában. Már a keserves tanulóévek alatt megismerte a haladó szellemű nyomdászok törekvéseit, céljait. Tizenkilenc éves korában, a legnagyobb munkanélküliség idején szabadult, elsajátítva a szakma minden fortélyát. Két évvel később, az Állami Nyomdában munkástársai bizalminak választották.

— *Nagy megtiszteltetésnek számított ez akkor* — emlékezik. — Sok összetűzésünk volt a tulajdonossal és a szervezetlen munkásokkal. A nyomdászok ugyanis nem szívesen dolgoztak együtt a szakszervezeten kívüliekkel. A bizalmiak ellenőrizték többek között, hogy a tulajdonosok megsértik-e a kollektív szerződésben foglaltakat, és harcoltak a több bérért, a munkakörülmények fejlesztéséért. *Tekintélyünk volt, a főnökök azt tisztelték a bizalmiban, hogy a munkások hallgatnak a szavára.* Ez az erő kényszerítette őket arra, hogy az asztalhoz üljenek vele tárgyalni.

A bizalmiak munkatársaikkal szemben is szigorúak voltak. *Nem tűrték a fegyelmezetlenséget, a lógást. Mélyről fakadó munkásbüszkeség táplálta a példamutatást, a tisztességes életre való törekvést.* Az üzemből egy szeget sem vihetett el a szervezett dolgozó; a bizalmiak éberen őrködtek. Tették mindezt a munkásbecsületért, azért, hogy a tulajdonos egyetlen szakszervezeti tagnak se mondhassa: *tolvaj.*

A felszabadulás előtt a Pallas Nyomdában (most a Kossuth) készültek a kormánylapok: a *Nyolcórai Újság*, a *Mai Nap*, a *Magyarország*, az *Új Nemzedék* stb. A második világháború idején itt dolgozott *Szepesi László* is. Elsőként értesülhettek a lapokból a háborús eseményekről, és kis haladó szellemű csoportjával együtt agitált a *Szálasi-uralom* ellen. De nemcsak agitáltak, hanem cselekedtek is. Akadályozták a visszavonuló németeket abban, hogy a nyomdagépeket elvigyék. Amit az előző napon leszereltek, azt az éjszaka visszaszerelték.

— 1944-ben én is megkaptam a SAS-behívót — folytatja. — A kollégák azonban nem engedtek bevonulni. *Sokáig egy csónakházban bújtattak, majd Laborcz Sándor főbizalmi a lakásán rejtegetett. Munkatársaim a nyomdában készített igazolványokkal láttak el, feleségemet pedig pénzzel segítették. Aztán felszabadultunk...*

Patkoló kovácsból nagyüzemi munkás

Szepesi Lászlót 1949-ben a MÁV Jegynyomda igazgatójának nevezték ki. Huszonkét és

A SZELLEMI VETÉLKEDŐ GYŐZTESE:

A budapesti igazgatóság Béke brigádja

Csaknem harmincezer brigádtag vett részt a múlt évben meghirdetett versenyen

Március 29-én, a Vezérigazgatóság konferencia termében rendezték meg a vasutas szocialista brigádok II. országos szellemi vetélkedőjének döntőjét, amelyet *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, az öttagú zsüri elnöke nyitott meg. Beszédében emlékeztetett arra a szellemi vetélkedőre, amit szintén a vasutas-szakszervezet és a Vezérigazgatóság rendezett sikerrel, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére. A kedvező tapasztalatok alapján — hazánk felszabadulásának 35. évfordulója és a XII. pártkongresszus alkalmából — tavaly ismét vetélkedőt hirdettek.

A szolgálati helyeken több mint 3300 szocialista brigád versengett és 96 kollektíva jutott a területi döntőkbe. *A szellemi tornákon összesen* 29 435 dolgozó vett részt. A legjobb eredményt elért kollektívák majdnem 700 ezer forint jutalomban részesültek. A döntőbe tizenegy brigád jutott.

Gulyás János megnyitó szavai után *Szilágyi János*, a Magyar Rádió műsorvezető riporterének vezetésével megkezdődött az izgalmas verseny. A brigádok egyperces bemutatkozását is pontozta a zsüri. Ezután többek között vasútüzemi, politikai, munkásmozgalmi, munkaügyi és kulturális kérdésekre válaszoltak a jól felkészült versenyzők. Az irodalmi tájékozottságot, tudást próbára tevő feladatok tolmácsolásában közreműködött *Papp Éva*, a Vígszínház és *Bánffy György*, a József Attila Színház művésze is.

Az eredményhirdetésre — a pontszámok összesítése után — délután került sor. A győztes a budapesti igazgatóság üzemviteli osztályának *Béke* brigádja lett. Tagjai: *Anda István, Fejér Lászlóné, Maizl Erikné, Surányi Jenő* és *Szegedi Emőke*.

Második a MÁV Magasépítési Főnökség *Alpári Gyula*, harmadik a szentesi üzemfőnökség *Szamuely Tibor*, negyedik a veszprémi üzemfőnökség *Che Gaevara*, ötödik a debreceni igazgatóság *Kossuth*, hatodik a pécsi távközlő és biztosítóberendezési fenntartási főnökség *November 7.*, hetedik a távközlési és bizt. ber. központi főnökség *Bláthy Ottó*, a nyolcadik a MÁV Gépjavító Üzem *dr. Csanádi György*, kilencedik a miskolci igazgatóság *Lenin, tizedik* a Landler járműjavító *Fábián Béla* és tizenegyedik a GySEV Csorna állomásának *Széchenyi István* brigádja lett.

A győztes Béke brigád tagjai
(Laczkó Ildikó felvételei)

Az első öt brigád 10, 8, 6, 5, illetve 4 ezer forint jutalomban részesült. A győztes kollektívát ezen kívül a MÁV vezérigazgatója különdíjjal jutalmazta; *a Barátság vonat utasaiként az idén a Szovjetunióba utazhatnak.* A második, a harmadik és a negyedik helyezett brigádokat a Vasutasok Szakszervezete 2000 forint értékű vásárlási utalvánnyal jutalmazta. Ugyancsak kétezer forint értékű könyvutalványt kapott a döntő legeredményesebb Szamuely Tibor munkásbrigádja. A döntőben részt vett többi brigád jutalma értékes vásárlási utalvány.

A jutalmakat és az okleveleket *Gulyás János* vezérigazgatóhelyettes és *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára adta át.

Szász Ferenc

Kinevezés

A Gépészeti és a Járműjavító Szakosztály összevonásával alakították ki az új, a Gépészeti és Járműfenntartási Szakosztályt. Az új szakosztály vezetőjévé *Csáradi János* mérnök tanácsost, a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség igazgatóját nevezték ki. Egyidejűleg *Kardos Tibor* igazgatót, a Járműjavító Szakosztály volt vezetőjét és *Tongori Imre* mérnök főtanácsost, a Gépészeti Szakosztály volt vezetőjét szakosztályvezető-helyettessé nevezték ki.

A Gépészeti és Járműfenntartási Szakosztály vezetőjét és helyetteseit április 1-én *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója iktatta be. A beiktatáson jelen volt *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, és *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottság titkára.

— **Kiváló KISZ-szervezet.** A MÁV anyagellátási igazgatóság Radnóti Miklós KISZ-szervezetét az elmúlt évben végzett kimagasló munkájáért — a forradalmi ifjúsági napok alkalmából — a KISZ Központi Bizottsága Kiváló KISZ-szervezet kitüntetésben részesítette. Az ünnepélyes átadásra április 2-án, a Nyugati csomópont pártbizottságának kultúrtermében került sor.

Figyelmes jegyvizsgáló
(Kesztyűs Ferenc rajza)

Béke és építőmunka

Béke és építőmunka, stabilitás és továbbhaladás, egyetértés és közakarat — ha csak néhány jellemző szóval próbálnánk összegezni az MSZMP XII. kongresszusán elhangzottakat, a kikristályosodott célokat, alighanem e fogalompárok kerülnének előtérbe. Olyan időszakban került sor a párt küldötteinek és vezetőinek mostani — feltehetőleg sokáig emlékezetes — tanácskozására, amikor mind a nemzetközi helyzet, mind a honi fejlődést is befolyásoló világgazdaság feszült, hellyel-közzel válságos szakaszba jutott. Nemcsak a kommunisták, hanem mindenki, aki Magyarországon él — és itt akar boldogulni, maga és családja számára nyugodt körülményeket tudni —, várakozással figyelt: *miként jelöli ki a követendő utat a nyolcvanas évek elejére és távolabbra a párt kongresszusa.*

E március végi négy napon voltaképpen a csaknem negyedszázados, jól bevált, tiszteletet érdemlő gyakorlat folytatódott: *a tisztségviselők csakúgy, mint a küldöttek higgadtan, őszintén, az úgymond kényes kérdések megkerülése nélkül fogalmaztak.* Ötvenheten szólaltak föl, s mindenkit, aki az emelvényre lépett, a jobbító szándék vezérelte. Annak tudata, hogy barátainkkal, szövetségeseinkkel együttműködve — de csakis önerőből: akarással, tudással, tehetséggel — lehetünk úrrá a nehézségeken és juthatunk közelebb nemes céljainkhoz.

„A kommunista mindig bízik... A kommunista akarja, ami az élettől jár neki, de azt munkával, osztályos társaival együtt akarja... A kommunista az eszmében hisz, sohasem adja fel a reményt, s mindig kész cselekedni" — mondotta a többi között *Kádár János*, az MSZMP Központi Bizottságának első titkára. Immár nem is egy generáció nőtt fel, vált alkotóvá a felszabadulás óta, formálódott a munka társadalmának emberévé. S az elmúlt hónapok tettei tanúsítják: *állampolgáraink döntő többsége hasonlóan érez és gondolkodik, bízik és cselekedni akar.* Adott tehát a háttér, amely a határozatok végrehajtásának egységét szavatolja.

Sokan a munka kongresszusának is nevezték e tanácskozást. Okkal, hiszen a szólásra emelkedők majd mindegyike azt fejtegette: *miként dolgozhatnánk jobban, hogyan teremthetnénk kedvezőbb feltételeket az elért életszínvonal megőrzéséhez, majd folyamatos javításához.* S mert önismeret nélkül az ige frázis marad csupán, hallhattunk fogyatékosságainkról, ama hibákról, amelyek nem indokolhatók kizárólag a „körülményekkel". Emberi gyarlóságokkal bajlódunk, amelyek levethetők ugyan — de ez is az őszinteséghez, az önismerethez tartozik: *nem egyik napról a másikra lesznek múlt idejűvé.* Göröngyösebb az út, mint reméltük egykor, ám van és lesz erőnk az akadályokat arrébb görgetni.

Hogyan tovább? Az útmutatás kiolvasható a XII. kongresszus határozatából: *„Gazdasági fejlődésünknek alapvető feltétele, hogy bővítsük és elmélyítsük együttműködésünket a Szovjetunióval és a többi KGST-országgal...* Fejlesztjük bevált gazdaságirányítási rendszerünket... Alapvető feladat mind a központi irányításnak, mind a vállalatok, szövetkezetek önállóságának, kezdeményezőkészségének egyidejű erősítése." Ami ránk, szervezett dolgozókra vonatkozik: *„A szakszervezetek fontos feladata, hogy képviseljék tagságukat és a dolgozók egyes rétegeinek érdekeit a vállalatok vezetősége és az állami szervek előtt...* Az üzemi demokrácia fórumainak tartalmas működtetésével biztosítsák, hogy a dolgozók véleményükkel, javaslataikkal érdemi módon hozzájárulhassanak a munka megjavításához, fokozódjék részvételük a vezetésben." Immár szűkebb pátriánkra utalva, mindez jobb feltételeket teremthet ahhoz, hogy: *„A közlekedés különböző ágait összehangoltan kell fejleszteni. A távolsági áru- és személyszállításban növekedjék a vasút szerepe."*

Néhány nap telt el csupán azóta, hogy a kongresszus küldöttei befejezték munkájukat; az elhangzottak és az elfogadott dokumentum elemzése még tart. Ám az első véleményekből is kisugárzik: *a cselekedni akarók milliói magukénak érzik az MSZMP határozatát, egyetértenek vele, és annak szellemében kívánnak élni-dolgozni-alkotni-boldogulni az előttünk álló esztendőkben.*

F. T.

fél évig dolgozott ebben a beosztásban. Nyolc éve nyugdíjas.

Egy fekete fedeles, kissé kopott szakszervezeti tagkönyvet lapozgatok. Tulajdonosa *Demó Péter*. 1940-ben állította ki a nevére a Magyarországi Vas- és Fémmunkások Központi Szövetsége. Olvasom az első lapokon található, magyar és német nyelven nyomtatott szöveget:

„A szakszervezet erkölcsi támogatást nyújt tagjainak, hogy maguk és családjuk részére az emberi megélhetést, a kulturális előrehaladást biztosítsák. Törekszik a mindenkori viszonyoknak megfelelő munkabér, rövidebb munkaidő elérésére. Minden tag évente legalább egy új tagot szerezzen szövetségünknek!"

— Ereklyeként őrzöm ezt a könyvet — jegyzi meg nem kis büszkeséggel. — Medgyesegyházáról indultam. Ott sajátítottam el a kovács szakmát. Tíz évig lópatkoló kovácsként dolgoztam falusi és városi kisiparosoknál. Mindig oda szegődtem, ahol többet fizettek. 1940-ben ismertem meg a nagyüzemek atmoszféráját és kerültem kapcsolatba a munkásmozgalommal. Budapesten, a Magdolna utcai *Úri karosszéria* üzemben kerestem munkát. Ott egy *Csillag* nevű bizalmi tanácsára beléptem a szakszervezetbe.

Útja innen az ózdi Vasműbe vezetett. Csak úgy sikerült elhelyezkednie, hogy eltitkolta szakmáját. Felvették pakernek (rakodónak). Hamarosan kapcsolatot teremtett az ottani szakszervezettel is, és 1943-ban bizalminak választották. *Akkor sokan nem vállalták ezt a tisztséget, mert féltek a megtorlástól, könnyen az utcára lehetett kerülni.*

— Velem is majdnem ez történt — meséli. — A gyár vezetősége adakozásra szólította fel a munkásokat; az Oroszországban harcoló magyar honvédek részére gyűjtöttek. *En agitáltam a dolgozókat, hogy ne teljesítsék ezt a kérést, mert semmi közünk sincs ahhoz a háborúhoz.* Nem az igazság oldalán álltunk. Sajnos, senki sem mert ellentmondani. Egyedül maradtam. Büntetésként segédmunkára osztottak be. Nem hagyhattam el Ózdot, figyeltek.

A felszabadulás után a földhöz jutott parasztok lovait patkolta ismét Medgyesegyházán. 1947-ben költözött Budapestre, a Ganz Vagon- és Gépgyárban helyezkedett el. *Egy évvel később már élmunkás lett, aztán ösztöndíjjal elvégezte a szaktanárképző főiskolát.* MTH-kban tanított, majd 1955-ben az Északi főműhelybe került rugókovácsnak. Hamarosan rábízták az ipari tanulók képzését. Türelme, tehetsége volt hozzá. 1959-ben mégis fizikai munkát vállalt. Ismét kovács lett az üzemben. 1974-ben vonult nyugdíjba.

Két évig vallatták, mégsem tört meg

Izgalmas kalandfilm, érdekfeszítő regény készülhetne *Kócsa Mihály* életéről. Felsorolni is nehéz lenne sorsfordulóit, leírni azt a történetet, hogyan lett a bognár szakmunkásból a vasutas-szakszervezet első főtitkára, a vezérigazgatóságon pénzügyi osztályvezető, majd az Utasellátó igazgatója, 1956 után garázsmester, később pedig a MÁV Fatelítő egyik alkalmazottja. Kitüntetéseinek sora egy harcos múlt emlékeztetői, adminisztratív bizonyítékai.

Az 1911-ben Kunágotán született *Kócsa Mihály* a budapesti faipari üzemekben szerezte munkásmozgalmi tapasztalatait. *1930-ban már szakszervezeti bizalmi, forradalmár, tehetséges szervező.* Íme néhány pillanatkép, eseményfoszlány az életéből.

Színhely: Ganz Vagon- és Gépgyár, Kőbánya. Idő: 1930. szeptember 1. A tüntetést jól előkészítették, a munkások kivonultak az utcára. Több bért és munkalehetőséget követeltek. Békésen haladt a menet. Az egyik utcából lovas csendőrök törtek rájuk. A tömeg köveket dobált, védekezett. *Kócsa Mihályra* is lesújtott egy kard. Csuklójából vastag sugárban ömlött a vér. Eldördültek a fegyverek is. Az utca kövén egy munkás holtteste, az egyetlen áldozat...

Elbocsátás, nélkülözés. Ahol munkát kap, mindig a hangadók között találni. *Sztrájkokat szervez, fekete listára kerül. Kapcsolatai vannak az illegális kommunista mozgalommal.* Találkozókra jár, megbízásokat teljesít. 1934-ben, a Thököly úton találkozik egyik összekötőjével. Az közli vele, hogy felvették a pártba. Az utasításokat ezután még szigorúbban kell teljesíteni. Röpiratokat terjeszt, plakátokat ragaszt és titkos összejöveteleken szemináriumokat vezet. 1934 karácsonya előtt azonban lebukik.

Két civilruhás detektív jött érte, házkutatási paranccsal. Felforgatták a lakást, természetesen semmi árulót nyomot nem találtak. Ennek ellenére előállították. *Két hétig tartott a vallatás. A módszerek kegyetlenek voltak.* Az elektromos „kezelés" után ceruzákat helyeztek az ujjai közé és összenyomták, majd nádpálcával ütötték a talpát. *Kócsa Mihály* erős volt testben, lélekben egyaránt.

— *Nem köptem. Nem árultam el az összekötők nevét, a sajtóterjesztőket, a vörös segély szervezőit. Kibírtam a kínzásokat. 1937-ben ismét lebuktam, de a vallatás szintén eredménytelen volt.*

A nyilasok futni hagyták

1938-ban vasutas lett. A terézvárosi osztálymérnökségre került, majd a MÁVAUT karosszéria üzemébe. 1944-ben megkezdődött a fegyveres ellenállási mozgalom. *Kruzslák Béla* összekötőtől azt a megbízást kapja, hogy ő legyen a MÁVAUT-nál a fegyveres ellenállás szervezője. Sikerült 14 dolgozót maga mellé állítani. A futójavításra oda küldött német kocsikból lopták a fegyvert, és azokat az újpesti partizáncsoportnak juttatták el. *Buzgó Jánosné* volt az átvevő. A fokozódó nyilas őrületben egyre nehezebb volt a kis ellenálló csoportok tevékenysége. Egy reggel két nyilas legény lépett a munkapadjához:

— Parancsunk van, hogy előállítsuk a Gestapónál! — mondta az egyik. — Öltözzön és megyünk.

Kócsa Mihály zsebében azokban a napokban már mindig ott lapult egy tojásgránát.

— Rendben van, mehetünk! — válaszolta. Amikor az utca végére értek, *Kócsa Mihály* a zsebéhez nyúlt.

— Én nem megyek a Gestapóhoz, de ti sem! Egy mozdulat, és felrobbantom valamennyiünket!

A nyilas legények összenéztek.

— *Hagyjuk futni!* — szólt az egyik. — *Majd azt mondjuk, hogy nem találtuk a munkahelyén.*

Így menekült meg *Kócsa Mihály*.

Kaszala Sándor

Urbán Lajos államtitkár látogatása Záhonyban

Urbán Lajos, közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár a közelmúltban a záhonyi átrakókörzetbe látogatott. A vendéget és kíséretét Záhonyba érkezésükkor *Kulcsár József*, a debreceni vasútigazgatóság vezetője, *Rigó Zoltán* üzemigazgató, valamint a helyi párt és társadalmi szervek vezetői fogadták.

Az államtitkár miután meghallgatta a helyi vezetők tájékoztatóját az átrakási munkálatok helyzetéről, még aznap megtekintette a személygépkocsi-átrakót és -tárolót, az ömlesztett árufélék átrakását, az érc- és olajtárolót.

Az üzemlátogatás másnap Fényeslitkén folytatódott. Ott a két rendezőpályaudvar, s a kocsijavító megtekintése szerepelt a programban. Ezenkívül még számos munkahelyet, egyebek között a számítástechnikai központot is meglátogatták a vendégek.

Az államtitkár és kísérete személyesen is meggyőződhetett arról, *hogy az átrakás a körülményekhez képest rendben halad.* Ezt bizonyítja, hogy a múlt év első két hónapjához viszonyítva az idén mintegy 200 ezer tonnával több volt a belépő, s csaknem ugyanennyivel több a kilépő áru. Mivel az export import és a tranzit várhatóan tovább növekszik és a moszkvai olimpia idején a személyforgalom is nagyobb lesz, *a vasút vezetőinek jobban oda kell figyelni Záhonyra.* Annál is inkább, mivel az egyes átrakókban jelenleg is jócskán akad megoldásra váró feladat.

Szeretni a vasutat

Pesten, közel a Dunához, a Belváros közepén lakom. Télen, ha nem ülhetünk hajóra, kisfiammal felszállok egy 7-es buszra: *kimegyünk Kelenföldre, s két jegyet veszek a Déli pályaudvarig.* Miklóska ötéves, nagyon szereti a vonatot. Még vonaton nem mentünk vele nagyobb útra, de az idén már alig hagyhatjuk ki a Balatont. Addig azonban jó a Déli pályaudvar is.

Ahogy felszállunk Kelenföldön a vonatra, az Miklóskának külön szenzáció. Mi tagadás, a vonat páratlan közlekedési eszköz, nem titkolom, hogy számomra semmi sem pótolja. Miklóska egyelőre igen jól érzi magát a vonaton, ahol Kelenföldtől már van hely, az emberek barátságosan beszélgetnek, a fülkében jó meleg van. Egyszóval itt a béke és barátság szelleme honol.

Nagyszerű dolog Kelenföldről — *kettőnknek összesen két forint és néhány fillérért a Déli pályaudvarra utazni,* ahová természetesen úgy érkezünk meg, mintha Abbáziából, de legalábbis Balatonfüredről jöttünk volna. És bár ez az út igen rövid, mégis elég arra, hogy gondolataim el-elkószáljanak, különösen, ha a Déli nem fogad azonnal. Ez is előfordul. Ha a vonat valahol megáll, Miklóska megilletődve szemlélődik, miközben biztatom: nem kell félnie, estére hazaérünk, addig anyuka főzi a vacsorát.

Hát van nagyobb öröm az ilyen utazásnál?

★

Bevallom, én is szeretem a vasutat. Kedves gyerekkori emlékeim fűződnek a sínek világához. Mezőkeresztesi Berecz nagyapám vasúti őr volt. Az öreg sok kilométert gyalogolt a sínek mentén, és mindig kötelességtudóan szalutált a szerelvényeknek — gyorsnak, személynek, tehernek egyaránt. Így telt el az élete. Emellett házkörüli kicsi földjét kapálgatta. Faluszéli házában sok-sok nyáron át elidőztem, vakációztam.

Mennyire szerette volna szegény apám, hogy forgalmista legyek! Néha ma is elgondolom: *milyen szép és nagyszerű dolog lehet vonatokat indítani.*

★

A harmincas évek elejéig Rákospalotán, a MÁV-telepen laktunk. A telepről nemcsak anyám jut eszembe, hanem apám is, aki harminc évig a pályafenntartásnál, irodában, afféle tisztviselőként dolgozott. Emlékszem, otthon éjszakánként tíz pengőért tussal, vonalzóval, olyan tervrajzokat készített, hogy az valami csodálatos volt. Később felnőtt fejjel már azt is csodának találtam, hogy apám el tudta végezni a négy polgárit.

Lajos testvére a lakatos mesterséget tanulta, de strand-jegyszedőként ment át a másvilágra, Angyalföldön, még a felszabadulás előtt. *Imre* testvére a csepeli vasgyár Muki-mozdonyának vezetőjeként utazott el az égi mezőkre, tüdőgyulladással. Lakatosnak tanult ő is. Legtöbbre Lina húga vitte a paraszti életben. Emiatt viszont kitagadtak a családból valakit. Annak a főkalauznak a fiát, aki el merte venni feleségül a szegény vasúti bakter lányát *Berecz Linát.*

Apám olykor el-elmaradt hazulról, azt mondta: *kuglizott a körben, de anyám szerint nem erről volt szó...* Hát miről? Arra senki se gondolt a családban, hogy a Bethlen—Peyer paktum után, amely a Tanácsköztársaság megdöntése után megroppantotta a vasutasok gerincét, *mégis voltak emberek, akik megpróbáltak szabadon lélegezni, gondolkozni.* Ilyen lehetett apám is, mert ha mással nem, csak ezzel tudom magyarázni, hogy a felszabadulás után a MÁV első munkásból lett vezérigazgatója *Németh József* is hívta munkatársnak. Az öreg súlyosodó betegsége miatt azonban már nem tudott menni.

Magam is írtam verset a vasútról, amikor a felszabadulás után vidéki újságíró lettem... *„Nappal és éjjel, télen és nyáron / Harcolt a készültség az állomáson / Pályaőr, fékező, mind katonák ők / Füst és korom, kocsik és jelzők / Áruk és emberek forgatagában"* — valahogy így kezdődött a vers. Meditálni akartam arról is, hogy én aki nem lettem vasutas, mennyire otthon éreztem magam a vasútnál. Egyszer télen Szolnokon elakadt a vonatom, amikor Pestről az öregeméktől, mentem vissza munkahelyemre, a csabai szerkesztőségbe. Szolnokon bementem a vasutasokhoz, és csodálatos távbeszélőjükön, a csabaiak segítségével üzentem a szerkesztőségbe. Megtakarítottam a postai telefonköltséget, meg talán a hóviharok miatt nem is kaptam volna egykönnyen vonalat.

★

A közlekedési koncepció témájában egy évtizede tanulmányt írtam a vasas-szakszervezetnek a járműprogramhoz tartozó üzemek — *Rába, Csepelautó, Ikarusz stb.* — oktatáspolitikájáról, s eközben meg voltam győződve arról, hogy a közlekedési koncepció jó és helyes dolog.

Moldova azonban megingatta ezt a meggyőződésemet, s ma is egyre hallom a rádióból, hogy hiányoznak a megszüntetett kisvasutak. Szerettem volna recenziót írni Moldova könyvéről, abban leírtam volna, *hogy a vasutat szeretni bonyolultabb dolog, mint hiszszük.* A vasutat igazán csak úgy lehet szeretni, ha országos méretekben gondolkodunk, ha az elmaradottságot felszámoljuk, és a haladót mindenhol segítjük, ha a példás vasúti munkásokat nem szakítjuk el más — vasúton kívüli, olykor nem kevésbé hősies — munkásfrontok világától és fordítva.

Még valamit. Sírt egy néni a rádióban, mert megszűnt a kisvasút. Berecz nagyapám oldalbordája, szegény jó, okos Juli nagyanyám jut eszembe róla, aki még 70 évesen is hordta a piacra a kertből az almát, s mindazt ami ott megtermett. Csak gondolt egyet és vonatra ült, mert ő is szerette a vasutat.

... Szeretni a vasutat annyi, mint szeretni a mozgást.

Berecz Miklós

A vasutas-szakszervezet és a Közlekedési Tudományos Egyesület között több éve eredményes az együttműködés, gyakran kerül sor közös rendezvényekre, találkozókra. Legutóbb március 28-án találkoztak a KTE már nyugdíjban levő vasúti szakemberei, egykori vezetői a vasutas-szakszervezet és a vasút vezetővel, szakszervezetünk székházában. A találkozón részt vett Sólyom Ferenc, a SZOT titkára. Koszorús Ferenc főtitkár tájékoztatta a résztvevőket a szakszervezet előtt álló feladatokról, a két szervezet együttműködéséről. Utána Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója ismertette a vasút eddigi eredményeit és terveit. (Képünkön: Koszorús Ferenc főtitkár tájékoztatóját tartja.)

Cikkünk nyomán

Újabb Bz-motorvonatokat kap a zalaegerszegi üzemfőnökség

A *Magyar Vasutas* március 8-án megjelent *„Göcsejben várják a dízelesítést"* című cikkel kapcsolatosan a gépészeti szakosztály vezetőjétől az alábbi levelet kaptuk.

„A szállítási teljesítmények vontatási nemek közötti megoszlása az egyes területeken a korábbi terveknek megfelelően alakult. Ennek következtében a vasútigazgatóságok közül jelenleg a szombathelyinél legnagyobb a gőzüzemű teljesítmények aránya.

A járműtelepítési tervek szerint a következő időszakban, a beszerzési lehetőségek figyelembevételével folytatódik a vontatás korszerűsítése. Így 1980-ban további Bz-motorvonatok kerülnek a zalaegerszegi üzemfőnökségre. Ennek kapcsán a balatonkörnyéki mellékvonali forgalom nyári idényre történő korszerűsítésének biztosítására *az augusztus-szeptember hónapra tervezett 5 Bz-motorvonatot már a menetrendváltozás előtt, április megkapja az üzemfőnökség."*

KÉT HÉT MÁTRAHÁZÁN

Apa és fia a vasutasüdülőben

Autóbuszunk nehezen kapaszkodik fel a hegyre. Már elhagytuk Füredet, amikor a vezető megszólal:

— *A vasutasüdülő következik!*

A leszálláshoz sokan készülődnek, hiszen ma váltás van. A megállótól az üdülőig alig száz méternyi az út.

A megérkezéstől számított néhány nap elteltével *Bodnár Lászlónéval*, a vasutasok kedvenc üdülőjéről beszélgetünk, amelynek ma már tulajdonképpen csak a neve „vasutas".

— Igen, mert a létesítményt 1976. októberében átvette a SZOT — magyarázza a gondnoknő. — A régi nevet azonban nemcsak megszokásból használjuk. A beutaltak többsége most is MÁV-dolgozó, az arányuk körülbelül 66 százalék. Egyébként szerte az országból és szinte minden foglalkozási ágazat képviseletében érkeznek hozzánk a vendégek. S tekintve, hogy családos üdültetés a fő profilunk, *feltehetően még több vasutast fogadhatunk a jövőben, miután 1980-tól megszűnt az a korlátozás, amely szerint MÁV-dolgozók gyermekeit csak az iskolai szünidőben fogadhatjuk...*

— Előnyös, vagy hátrányos-e a vegyes összetétel?

— Mi nem teszünk különbséget vendég és vendég között — hangzik válaszként. — Legalábbis nem aszerint, hogy mi a foglalkozásuk. *Egyedüli célunk, feladatunk, hogy a lehető legnagyobb nyugalmat, kényelmet biztosítsuk a beutaltaknak. Ettől függetlenül könnyen felismerjük a vasutasokat.*

— Miről?

— Jellemző rájuk a szokásosnál erősebb összetartás, valamint az is, hogy nemigen tudnak semmiről úgy beszélgetni, hogy témájukban ne szerepeljen a vasút.

— Tehetünk egy próbát?

— *Természetesen.*

A társalgóban három férfi ül az egyik dohányzóasztalnál: két idősebb és egy fiatal.

— *Biztos, hogy ők is vasutasok* — mutat rájuk a gondnoknő.

Valóban nem tévedett. A legidősebb *Pecza János* nyugdíjas, Hatvan állomás egykori térfelvigyázója. A másik, olyan jó ötvenes kinézetű, *Jámbor Dezső*, a MÁV Budapesti Építési Főnökség 9-es építésvezetőségének művezetője. A legfiatalabb pedig *ifj. Jámbor Dezső*, a ferencvárosi pályafenntartási főnökség vasútépítő szakmunkása.

— Apa és fia együtt üdül? — kérdezem.

— Eredetileg a feleségemmel akartam jönni — mondja az idősebb Jámbor —, de sajnos betegállományba került. Így azt mondta: *„menjen el helyettem a gyerek, hisz' óra is ráfér egy kis pihenés". A* feleségem szintén vasutas: *a ferencvárosi pft-nél takarítónőként dolgozik.*

— Ön mivel foglalkozik az építési főnökségnél?

— *Évek óta a hegyeshalmi fővonal rekonstrukcióján dolgozom. Az is lehet, hogy már onnan megyek nyugdíjba. Az idén harminc esztendeje, hogy pályaépítő vagyok...*

— Úgy tűnik, szokatlan a semmittevés.

— Hát bizony tennék-vennék szívesen valamit. *Életemben most másodszor üdülök, s pályafutásom alatt ritkán fordult elő, hogy egyfolytában ilyen sokáig pihenjek.* Az utóbbi években különösen feszített a munka, s alig volt rá példa, hogy nyolc órából kiteljen a napi teendő. Azelőtt technikumot, majd tisztképzőt végeztem, tehát tanulni kellett a munkaidő után, ezenkívül a ház körül is mindig volt mit csinálni.

— Saját házban laknak?

— Á, dehogyis! Dunaharasztiban, a 13-as őrház az otthonunk, csaknem harminc esztendeje. Nagyon szeretek ott élni: *szép a környezet, és állandóan érzem a vasút mozgását. Csak egyetlen dolgot hiányolok, de azt nagyon. Nincs villanyunk.* Mindössze kétszázötven méterre húzódik a vezeték, mégse kötik be hozzánk, pedig 1964 óta kérvényezem. Ha villanyfénynél tanulhattam volna, talán még most se kellene szemüveget viselnem. Bánná az ördög, ha nem volnának ott a gyerekek...

— Az ifjabb Jámbor mivel foglalkozik a pft-nél?

— *Mielőtt ide jöttem a budapest—kunszentmiklósi vonalrészen szinteztem a pályát. Bizonyosra vehető, hogy az üdülés letelte után is ott folytatom a munkát, tavasztól pedig vegyszeres gyomirtás lesz a feladatom. Az ezzel kapcsolatos tanfolyamot ugyanis a közelmúltban végeztem el.*

Ahogy teltek a napok a mátraházi üdülőben, több ilyen beszélgetésnek voltam a résztvevője. Szót váltottunk és barátságot kötöttünk mozdonyvezetőkkel, forgalmistákkal, raktárnokokkal, vonatkísérőkkel. Az utolsó napokban néha-néha úgy tűnt, mintha egy forgalmas állomáson lennénk...

Séra Sándor

Tapsifüles — puttonnyal

Talán még nem késő, talán még időben szólok: *vigyázzunk a nyuszira!* Pontosabban nem is a húsvéti szolgálatát hivatalból teljesítő, piros tojás és egyéb ügyben rendszeresített nyuszira, hanem ama rókákra, farkasokra, oroszlánokra, akik e kora tavaszi ünnepen nyuszinak álcázzák magukat. E figyelmeztetés nem alaptalan, talán még emlékszünk rá: *karácsony tájt, az egyik északi országban, Télapó toppant be a forgalmas bulvár nagy forgalmú bankjába, hogy ott különös módon kívánjon kellemes ünnepeket.* Ahelyett, hogy puttonyából szaloncukrot, virgácsot, krampuszt vagy egyéb szívmelengető ajándékot vett volna elő, fegyvert rántott, majd a nemesebb célokra szánt puttonyba besöpörte a jó hírű pénzintézmény aznapi bevételét és komótos léptekkel távozott.

Egyetlen percig sem kétlem: a bank lelkiismeretes személyzete pontos személyleírást adott a rablóról, s a rendőrség menten nyomozni kezdett egy fehér szakállas, fehér szemöldökű férfiú után, aki piros csizmát, piros köpönyeget és a változatosság kedvéért piros kucsmát visel. *Úgy hírlik, a kriminalisztikai tudorok igyekezete mindmáig nem vezetett sikerhez, s a remény is mind kevesebb.* Télapó ilyenkor már az igazak álmát aluszsza; öreg szegény, tán enyhén szenilis is, és nem emlékszik pontosan, hogy ama decemberi napokban merre járt, hová mit vitt — s honnan mit hozott el.

Most, április elején, nyuszi járta-járja az országokat, ám legyünk éberek! Fölöttébb gyanús kell hogy legyen, ha a húsvéti nyuszinak hosszú, lompos, barna farka van, s miközben pingálni való tojást kunyerál tyúkanyótól, felfalja a kiscsibéket. Az sem megnyugtató, ha a nyuszinak hatalmas sörénye van, és akkorákat ordít, hogy Bátaszéktől Battonyáig beleremegnek a szemaforok. Hogy ez képtelenség? Ne feledjük: *Magyarország köztudottan a művészetek hazája, utánzó és átváltozó művészeink is több hétig tartó ki-mit-tudot rendezhetnének.* Tízezerszámra ugrálnak közutainkon és közhivatalainkban álnyuszik, akik még nem is oly rég áloroszlánok voltak — pedig valójában egész másfajta négylábúak.

Nézzük csak a házassági apróhirdetéseket. *Megannyi „családott, önhibáján kívül elvált, finom lelkű" nyuszi keresi „hasonló adottságokkal rendelkező, magányos" nyúltárs ismeretségét.* Persze az sem baj, ha a leendő társnak a hasonló adottságokon felül öröklakása, ez évre érvényes gépkocsikiutalása és világkörüli utazásra való hajlama is van. Utóvégre egyetlen családott nyuszitól sem várható el, hogy élete végéig a komfort nélküli lapulevél alatt lakjon, maga húzza a hímes tojással teli kézikocsit, és folyton csak a saját erdejében barangoljon. A bökkenő csak az, hogy a korábban medvének, lajhárnak vagy hiénának titulált előző élettárs is hirdet, önmagát „családott, önhibáján kívül elvált, finom lelkű" nyuszinak nevezve. S így utólag bölcs bagoly legyen a javából, aki képes eldönteni: *melyikük volt a nyuszi és melyikük a hiéna?*

Nemrég történt: szépreményű ifjú szakember jelentkezett felvételre az egyik járműjavító üzemben. Az egyetemet jeles eredménnyel fejezte be, aztán egy nagyvállalatnál helyezkedett el, ám ott — mivel ő, ugye, csak egy nyúl — a bölények nem hagyták érvényesülni. Átigazolt hát egy kevésbé nagy vállalathoz, ám amott meg tucatnyi hiú páva volt, akik tetszetős tollaikkal eltakarták a szürke nyuszit... a diplomájával szembeni bűntény lett volna fél évnél tovább maradni! Dolgozott egy még kisebb vállalatnál is, de ott — elnézést — tulok volt a főmérnök, miközben túl okosnak hitte magát...

A járműjavító előrelátó osztályvezetője nyúlfarknyi türelmet kért, mielőtt alkut kötöttek volna, s kapcsolatba lépett a nagy-, a kevésbé nagy és a még kisebb vállalat e tárgyban illetékes szakembereivel. *Kiderült, hogy Nyúl kartárs a nagyvállalatnál bizony-bizony ökörnek találtatott,* már az első feladatának ellátásakor olyan műhibát vétett, amelyhez hasonlóért a középiskolában osztályismétlés dukál. A kevésbé nagy vállalatnál más volt a baj: *bikának képzelte magát, s elsősorban férjes aszszonyokra specializálódott.* De nem volnánk hűek az igazsághoz, ha elhallgatnánk: *nyúlságáról is tanúságot tett, amikor az egyik felszarvazott férj magyarázatot követelt.* A még kisebb vállalatnál szajkónak bizonyult: egyebet sem hangoztatott napestig, mint hogy mire lenne képes, ha érvényesülni hagynák. *E fárasztó szajkózástól a munkára már nem maradt energiája...*

Vigyázzunk hát, emberek — mondom még egyszer, nyomatékkal — a húsvéti nyuszikra, mert ki tudja, hogy mimikri módon mi mindenné változhatnak. *(Akit érvelésem mégsem győzött meg, forduljon bizalommal Aesopus kollégámhoz!)*

— földes —

Szakmunkástanulók versenye az Utasellátó Vállalatnál

Az Utasellátó Vállalat minden év márciusában alkalmat nyújt II. és III. éves szakmunkástanulóknak, hogy egymással vetélkedve bemutassák a szakiskolában és az üzemekben eddig elsajátított tudásukat. *Az idén 112 szakács, cukrász, felszolgáló és vendéglátóipari eladó vett részt* a Keleti étteremkombinátban és a pályaudvar kultúrtermében rendezett vetélkedőn.

Március 26-án, ünnepélyes külsőségek között került sor a verseny értékelésére. *Dr. Juhász Józsefné* személyzeti igazgató üdvözölte a meghívott vendégeket és a versenyzőket, köztük *Molnár Györgyöt*, a vasutas-szakszervezet titkárát. Az értékelés után a győzteseknek és a helyezetteknek *Tóth László*, a vállalat főigazgatója adta át az okleveleket és jutalmakat.

ÚJ SZAKASZ AZ EGYÜTTMŰKÖDÉSBEN

Mit tartalmaz a KGST-tagországok hosszú távú szállítási célprogramja

A szállítás a szocialista országok gazdasági integrációjának fontos tényezője. A KGST Szállítási Állandó Bizottságának megalakítása is hozzájárult a nemzeti szállítási rendszerek tökéletesítéséhez, egymással összefüggő fejlesztéséhez, a nemzetközi közlekedési útvonalak bővítéséhez. Az együttműködés résztvevői az összes szállítási ágak együttes útvonal hosszúságát 3,5 millió kilométerre növelték. *A teherforgalom az eltelt két évtized alatt nyolcszorosára növekedett, az utasforgalom pedig megnégyszereződött.* A KGST-tagállamok közötti kölcsönös teherszállítások 1960—1978. között a négyszeresére növekedtek, a személyszállítás pedig megtízszereződött.

Dinamikus fejlődés

A testvéri államok sokoldalú együttműködésében mutatkozó dinamikus fejlődés egyre nagyobb feladatokat állít a szállítás elé. Ezeknek a feladatoknak a megoldása nem mindig illeszkedik bele az ötéves tervciklusokba. 1990-re a kölcsönös szállítások a személyforgalomban feltehetőleg megkétszereződnek, a teherforgalomban pedig 60—80 százalékkal emelkednek. *Nos, ez tette szükségessé a KGST XXXIII. ülésszakán a hosszú távú együttműködési célprogram elfogadását a szállítás területén.*

A hosszú távú együttműködési célprogram a testvéri államok közötti együttműködés új szakaszát jelenti. *Célja a KGST-tagállamok gazdaságilag megalapozott szükségleteinek mennyiségi és minőségi kiegészítése a személy- és teherszállításokban.* E cél elérésének útja: a nemzeti szállítási rendszerek egymáshoz kapcsolódó fejlesztése a műszaki-tudományos haladás alapján, továbbá e szállítási rendszerek egyre szorosabb együttműködése.

A hosszútávú együttműködési célprogram nagy figyelmet szentel a szállításban a munkatermelékenység növelésének, a nemzetközi vonalak és csomópontok átbocsátó-, fuvar- és elegyfeldolgozó képessége növelésének. Ennek érdekében egy sor feladat megoldását vették tervbe. Közéjük tartozik a forgalom és a technológiai folyamatok, a nagy raksúlyú és gyorsaságú szállítástechnika, a rakodómunkálatok komplex gépesítésére szolgáló eszközök automatizált irányítási rendszereinek bevezetése. Ugyanezt a célt szolgálják a tervező, a gazdasági és a műszaki-tudományos tevékenységben az együttműködés tökéletesítésére a programban előirányzott intézkedések. A hosszú távú együttműködési célprogram a szállítás minden fő ágazatát felöleli.

A fejlesztés irányai

A vasúti szállítás területén a közös erőfeszítéseket 18 fővonal fejlesztésére fogják összpontosítani. Közülük négy szeli át Magyarországot. Ezek olyan fontos vonalak, mint a *Krivoj Rog—Lvov—Budapest*, a *Gdynia—Budapest—Bukarest—Rusowce*, a *Rostok—Berlin—Prága—Budapest—Kelebia* és a *Szczecin—Varsó—Sturovó—Budapest—Szófia* vonal. Itt előirányozták a második vágánypár megépítését, a villamosvontatás széles körű bevezetését, az automata térközbiztosítást és a diszpécserrendszer bevezetését, s a pálya megerősítését. A szállítási kapcsolatok tökéletesítése szempontjából nagy jelentőségű lesz a határátkelőhelyek létesítése és rekonstrukciója. Tovább fejlesztik például a Batyevo (Szovjetunió)—Eperjeske (Magyarország) átkelőhelyet.

A víziszállítás fejlesztésében a program a fő figyelmet a hatékonyság növelésére fordítja. Ebből a célból tervbe vették a tengeri és folyami kikötők átbocsátó képességének növelését, a flották kiegészítését a legmodernebb konstrukciójú hajókkal, a szállítások szervezésének és irányításának tökéletesítését.

A közúti szállítás fejlesztésében a nagyforgalmú nemzetközi utak korszerűsítésére helyezik a hangsúlyt. *Alapjában véve négy főútvonalról van szó, amelyeknek együttes hossza 8,8 ezer kilométer.* Közülük három vezet keresztül Magyarországon. Ezeknek az utaknak a rekonstrukciója során létesítményeket építenek az utasok kiszolgálására és a szállítóeszközök ellátására. Ezenkívül a *magyar és a lengyel kormány kezdeményezésére tervbe vették az Európa északi részéből dél felé vezető autópálya megépítését.* Ugyanekkor előirányozták egyes útvonalak és gépkocsiszállító vállalatok közös üzemeltetésének bővítését, a diszpécser- és technikai szolgálatok együttműködését.

Ami a légiszállítást illeti, a hosszú távú együttműködési célprogram az együttműködés öt fő irányára terjed ki. Ezek: *a nemzetközi légikikötők korszerűsítése és felújítás, a légiközlekedés automatizált irányítási rendszereinek fejlesztése és bevezetése, a repülőgépekre a helyfoglalás és a jegyeladás automatizált irányítási rendszerének létrehozása és bevezetése.* Ide tartozik továbbá az aviatikai eszközök javításának biztosításával és a nemzetközi repülőútvonalak közös üzemeltetésével kapcsolatos kérdések.

Megállapodások

A hosszú távú együttműködési célprogram a KGST-tagállamok közti szállítási kapcsolatok fejlesztésének területén kétoldalú és többoldalú megállapodásokon keresztül valósul meg. Néhány megállapodást még a hosszú távú együttműködési célprogram elfogadása előtt megkötöttek. Ezek az 1978. évi megállapodások a következők: *az Iljicsevszk—Várna kompátkelés üzemeltetéséről és a magyar, bolgár, szovjet és csehszlovák részről aláírt Interlichter nemzetközi vállalat létesítéséről szóló megállapodás.* Két másik okmányt a múlt év márciusában kelteztek. Ezek a Szovjetunió és Magyarország között a vasúti határátkelés fejlesztéséről és az Intermorputy szovjet—bolgár társaság megszervezéséről szólnak.

A KGST XXXIII. ülésszaka idején a szállításra vonatkozó hosszú távú együttműködési célprogram keretében további tíz megállapodást írtak alá. *Közülük kettő vasútvonalak fejlesztésére vonatkozik.* Az első a nemzetközi jelentőségű vasútvonalak rekonstrukciójáról és technikai felújításáról szóló (ez a legnagyobb megállapodás a szállítás területén a KGST-tagállamok együttműködésének egész története folyamán). A második az új vasúti határátkelőhely építéséről szól a Szovjetunió és Csehszlovákia között.

Nehéz lenne felmérni, hogy a hosszú távú együttműködési célprogramnak milyen jelentősége lesz a testvéri országok szállításának a nyolcvanas években bekövetkező fejlődésére. A célprogram fő tételei azonban már bekerülnek a KGST-tagállamok 1981—1985. évi sokoldalú integrációs intézkedésének tervébe.

J. Grecsanyin (APN)

Március 24—27-ig

Budapesten ülésezett a KGST vasúti szekciója

S. Houska csehszlovák közlekedési miniszterhelyettes megnyitja a tanácskozást

A KGST Közlekedési Állandó Bizottságának vasúti szekciója március 24. és 27. között tartotta 39. ülését a MÁV Vezérigazgatóságon. A tárgyalásokon *Bulgária, Csehszlovákia, Kuba, Lengyelország, Magyarország, az NDK, Románia* és a *Szovjetunió* vasúti szakértői, továbbá a KGST-titkárság és *Jugoszlávia* képviselői vettek részt. A tanácskozást *Onozó György* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes nyitotta meg.

Az ülésen egyebek között értékelték az export, import és tranzit szállítások múlt évi helyzetét. Megállapították, hogy a közös célok megvalósításának elősegítése érdekében *több ország vasútja folytatta vonalainak villamosítását, a pályafelújítást, a biztosítóberendezések automatizálását, a rakodásgépesítés fokozását, a technológiai folyamatok tökéletesítését.* Célszerűségi okokból az elfuvarozásra váró áruk egy részét más közlekedési eszközökre, például hajókra irányították és ebben az esetben a forgalmat a Dunán bonyolították le. A szállítási követelmények igényes kielégítésében nagy segítséget jelentett a határállomások dolgozóinak jó együttműködése, szoros munkakapcsolata.

Az eredmények mellett nehézségek is felmerültek. Nemcsak a tavalyi első negyedév rendkívül kedvezőtlen időjárása, hanem az ipar egyenlőtlen árufeladása és az üres kocsik késői visszaérkezése is nehezítette a vasutak folyamatos munkáját. A hiányosságok mielőbbi felszámolása céljából *a delegációk szükségesnek tartják az előszállítások fokozását, a fuvarozások egyenletességét, a rakodólapok, konténerek kihasználásának növelését, különösen a határforgalomban, és a vonatok menetrendszerű közlekedtetését.*

A jövőre vonatkozó elképzelések megoldása körültekintő előrelátást igényel. Ennek tudatában tárgyaltak a mostani megbeszélésen a KGST-országok harmadik határforgalmi konferenciájának előkészítéséről. *Az októberben, Moszkvában rendezendő ülés legfontosabb témája a határállomási tartózkodási idők csökkentése.* Ennek eléréséhez természetesen kevés csak a vasutak igyekezete. Szükséges az országhatárokon szolgálatot ellátó valamennyi hatóság segítőkészsége, gyors munkája.

A villamosenergia, a tüzelő- és kenőanyagok gazdaságos felhasználása időszerű kérdéseinek megvitatására újabb ülés összehívását határozták el. Ennek helye májusban a szovjet főváros lesz. Említésre érdemes, hogy a KGST két szekciója — a vasúti és a járműgyártási — ugyancsak májusban tanácskozik Magdeburgban. Tárgyalnak az építés követelményeiről, az alkatrészek és a szerkezeti egységek szabványosításáról és szó esik a zajártalom problémáiról, valamint a járművek tűzállékonyságáról.

A budapesti ülés témái összhangban állnak a közlekedéspolitikai koncepció célkitűzéseivel, miszerint: *„A nemzetközi közlekedési fővonalakat, a határállomások kapacitását a forgalomnak megfelelően, az érintett országokkal egyeztetve úgy kell fejleszteni, hogy megbízhatóan töltsék be szerepüket az európai közlekedési rendszerben".*

Mester Alajos vezérigazgató-helyettes aláírja az együttműködési megállapodást

Szegeden eredményesen ápolják a magyar—szovjet barátságot

A szegedi csomópont MSZBT-tagcsoportjának elnöksége a közelmúltban értékelte a tagcsoport 1979. évi munkáját. Az eredmények összegezéséből kitűnt, *hogy a 3500 vasutast magába foglaló tagcsoport magáénak érzi a magyar—szovjet kapcsolatok ápolását, annak továbbfejlesztését.* A szegedi vasutasok ez irányú munkája sokrétű és színes volt. Védnökséget vállaltak a Szovjetunióból érkező, illetve oda induló barátságvonatok felett. Az elmúlt év tavaszán Szegeden megrendezték a szovjet műszaki napokat, amelynek egyik előadója a moszkvai közlekedési egyetem tanára volt. A Szovjet Tudomány és Technika Házától rendszeresen filmeket kölcsönöztek. Beneveztek az orosz nyelvi versenybe, ahol két kategóriában húszan versenyeztek. Közülük *Pintér Erika* az országos döntőben második lett.

A barátsági munkában igen fontos helyet kapott a szegedi és az odesszai vasutasok testvérvárosi kapcsolata. Korábban a két vasútigazgatóság együttműködési szerződést kötött, amit tavaly közös munkaversennyel is kiegészítettek. Kölcsönös tapasztalatcsere-látogatások mellett az elmúlt év őszén 30 szegedi vasutas társasutazáson is ellátogatott a Szovjetunióba.

A tanácskozáson *Lovász Lázár* vasútigazgató, a tagcsoport ügyvezető elnöke bejelentette, hogy a szegedi vasutasok MSZBT-tagcsoportja csatlakozik a kecskeméti Fémmunkás Gyár MSZBT-tagcsoportjának a XII. pártkongresszus tiszteletére tett felhíváshoz. E felhívás javasolja: *alakítsák meg a moszkvai rádió magyar nyelvű adása hallgatóinak baráti klubját.* Vállalták, hogy a moszkvai rádió magyar nyelvű adását rendszeresen hallgatják, és az ott hallott bel- és külpolitikai, kulturális és gazdasági ismereteket továbbadják, negyedévente a baráti klubtalálkozó keretében a műsorokat megbeszélik, értékelik.

Az ülésen részt vett *Jurij Mihajlovics Rogov*, a moszkvai rádió budapesti állandó tudósítója, és *dr. Eke Károly*, a Magyar Rádió külpolitikai osztályának vezetője is, akik felszólalásaikban hangsúlyozták a szegedi vasutasok csatlakozásának jelentőségét, a megalakult rádiósklub fontosságát és a propagandamunka szükségességét.

(Gellért)

Amikor ránkvirradt...

Édesanyám meséli: — Este még behúzódtunk a pincébe, de még el se aludtunk, amikor nagyapád jött és azt mondta, hogy nagy csend van a falu körül. Tanakodtunk, fölmenjünk-e a megszokott ágyunkba, mert az előző napokon, éjszakákon csak úgy süvöltöttek felettünk az ágyúgolyók. Egy lehuppant a Takácsék kertjébe is, és akkora gödröt csinált, hogy az alján felfakadt a víz. De emberben nem tett kárt.

A németek is eliszkoltak. Szóval ahogy a katonák mondják, olyan senki földje lettünk. Nagyapád azt mondta: meglátjátok, mire megvirrad, itt lesznek az oroszok.

És csakugyan még alig pirkadt, két lovaskatona állt meg a házunk előtt. Nemszkij, nyemszkij... Mondogatták, s benéztek a házba, az ólakba, pincébe, de még a kemencébe is. Aztán csak mentek. Házról, házra.

Nem sokkal ezek után három tank dübörgött végig az utcánkon, aztán szekeres, lovaskatonák jöttek, de annyian, hogy minden házba jutott vagy tíz.

Nálunk is körülülték hatan az asztalt. Nicsak, ni! — mondogattuk, hiszen ezek nem is olyan emberevők, ahogy rémisztgettek velük minket. Nehezen értettünk ugyan velük szót, de kézzel-lábbal mutogatva valahogy ismerkedtünk. Egy nagy lábasban rántottát csináltam nekik, és úgy nekiestek szegények, mint akik napok óta nem láttak ételt. Pedig tele volt a tarisznyájuk mindenféle konzervekkel. Nagyapádnak két marék dohányt is adtak, amikor egy kancsó bort tett az asztalra.

Hálálkodtak, nevetgéltek. Egyszercsak felállt közülük az egyik, és mint a vizsla, feltűnően szaglászni kezdett. És egyenesen a kamraajtó felé lépegetett.

Úristen! Kapkodtam a fejemhez, mert ugye, néhány dolgot odarejtettünk. Még idejekorán kiásott nagyapád egy jókora vermet. Szalonnát, lisztet, zsírt meg miegymást dugdostunk el. Beterítettük jó vastagon szalmával, aztán deszkával, s úgy rá a földet, aminek a tetejét szépen el is mázoltam. De azokkal a nagy csizmákkal, ami a katonák lábán volt, csak dobbant volna a föld, ha bemegy ez a szaglászó katona, hát csak elébe álltam. Magyarázom neki, hogy csinálok még valami ennivalót, ha éhesek, csak üljön már le. De nem. Ő is mutagat, magyaráz, a többiek meg már a hasukat fogják a nevetéstől.

Nagy baj nem lehet, ha nem komiszkodnak — gondoltam, s hát elálltam a katona útjából. Lesz ami lesz! Talán csak nem fog ott táncra perdülni, s nem veszi észre a titkos vermet.

Ó, hát a lelkem! Mit gondolsz, hová lépett egyenest? A káposztáshordóhoz. És látom, hogy szinte csurog a nyála, úgy bűvöli azt a hordót.

No, hát, ha csak ez a bajod, segítek én azon, s már mondtam is nagyapádnak, hogy emelje le a káposztáról a nagy követ.

Vittem a teli tálat, és oda raktam eléjük az asztalra. Nyomban nekiestek. Én még olyan lakmározást azóta se láttam, fiam, mint, amit ezek az orosz katonák ott műveltek a savanyúkáposztával.

Hálából öleltek, köszönték a csemegét, és nagyapádnak újra telerakták a markát dohánnyal. Ezután a szaglászó katona kiszaladt a szekerükhöz, és egy papírzsákban vagy öt-hat kilóra való kockacukrot adott ajándékba. Majd elájultam a boldogságtól, hiszen ennyi cukor életemben sem volt egyszerre a háznál. Nagy kincs volt az akkor, fiam!

Főztem is nekik olyan lekvárosderelyét, hogy a püspök is nyalogatta volna a száját, de ők szegények csak bekapkodták, mert jött a parancs, hogy menni kell tovább.

Tanakodtam, hogy miben adhatnék még nekik az útra a hordóskáposztából, aztán végül is feláldoztam egy fatálat.

Hát ez történt itt, a mi falunkban, fiam azon az emlékezetes reggelen, amikor ránk köszöntött ez az új világ!

Dávid József

NAPONTA KÉTSZER GYAKOROL

Tíz éve a legjobbak között

Bemutatjuk Maros Magdát, a BVSC válogatott vívóját

A pástok környékén rendszerint előre köszönnek neki, s ebben tulajdonképpen semmi meglepő nincs, *Maros Magda*, a BVSC válogatott tőrvívója maholnap egy évtizede a sportág legjobbjai közé tartozik. Ez idő alatt nyert egy világbajnoki csapataranyat (1973, Göppingen), volt ötödik a VB egyéni versenyében, kétszer szerzett országos bajnoki címet, diadalmaskodott számtalan rangos viadalon, és most Moszkvára készül...

— *Soha nem tartottam magam valamiféle kiugró tehetségnek* — mondja elgondolkodva —, *nem is voltam az.* Átlagosak az adottságaim: a technikám, az erőnlétem, a tempóérzékem. Talán a szorgalom az, amivel be tudtam ékelődni a legjobbak közé...

Ez, mármint az első válogatottság 1973-ra esett, s mindjárt világbajnoki aranyat jelentett. Azóta egyetlen alkalommal sem szerepelt nélküle a magyar együttes világversenyen. Ritka sorozat ez, s valahol a kiegyensúlyozottság, a megbízhatóság fokmérője.

— Soha nem ideges?

— *Dehogyis nem! Néha alig bírok az indulataimmal, nagyon be tudok pörögni egy elpuskázott lehetőségen, egy tevesen megítélt találaton.* Igyekszem azonban indulataimat doppingként fölhasználni, úgy értem, bosszúságomat, mondjuk, egy támadás gyorsabb lebonyolításával levezetni. Olyan ez, mint a kávé...

A BVSC saját nevelésű versenyzője éppen másfél évtizeddel ezelőtt kóstolt bele a vívásba. A vasutasklub legendás utánpótlás-nevelő edzője, a néhány esztendeje elhunyt *Nagy Árpád* állította először vívóállásba, majd éveken keresztül a tőrvilágbajnok *Gyuricza József* tanítványaként forgatta a pengét, s érte el a már említett eredményeket. Ősz óta a válogatott keret női tőr szakágának vezető edzője, *Szőcs Bertalan* irányítja az edzéseit.

— Biztosnak érzi helyét az olimpiai csapatban?

— *Szó sincs erről, eddig is minden évben keményen meg kellett küzdenem a kiutazásért, s azt hiszem, most még nehezebb lesz a dolgom, egyre jobban följöttek a fiatalok: Stefanek, Szőcs, Nyúl...*

— De hiszen önt is a fiatalok között emlegetik...

— *Egy-két éve talán még így volt, de most már a rutinos nagyok közé sorolnak.*

Edzésadagja még a férfiaknak is becsületére válna. Naponta kétszer gyakorol, általában 5—6 óra hosszan, s ebben éppúgy benne van a versenyszerű asszózás, mint a kondicionáló jellegű futás, torna, lábmunka iskolázás, szúrópárnázás. Hiszen a babérokon nem lehet pihenni, aki lazít, ünnepli magát, az előbb-utóbb eltűnik a süllyesztőben.

— Az országos bajnokság egyéni versenyében, akárcsak az elmúlt években, esélyes a győzelemre. Hogyan ítéli meg a csapatarany sorsát?

— *Háromesélyes a bajnokság: az Újpesti Dózsa és az MTK-VM vívóival kell elsősorban számolnunk, ha nyerni akarunk. És persze akarunk...*

— És az olimpiai esélyek?

— Előrebocsátom, hogy ebben a sportágban még a szokásosnál is nehezebb jósolni, a pengék útjai kifürkészhetetlenek. A papírforma mindenesetre a házigazdák győzelmét ígéri a csapatversenyben. Az egyéniben szinte minden megtörténhet...

Maros Magda szabad idejében — elvétve ilyen is akad — a könyveket búvja. A Testnevelési Főiskola sportszervezői szakának tankönyveit, valamint a szakácskönyveket.

Azt mondja, hamarosan mindkét tudományra szüksége lesz...

Pilhál György

Kitüntették a BVSC KISZ-szervezetét

A BVSC KISZ-szervezetét hazánk felszabadulásának 35. évfordulója alkalmából a KISZ Központi Bizottsága a *Kiváló KISZ-szervezet* kitüntetésben részesítette. A BVSC KISZ-fiataljai, többek között a tömegsport népszerűsítése terén kifejtett tevékenységükért, az *Ezdett ifjúságért* mozgalomban való munkájukért érdemelték ki a magas kitüntetést.

Vasúti fényjelző szakközépiskolásoknak

Szinte még meg sem száradt a tinta azon a megállapodáson, amelyet a TBÉF szegedi 22. üzemének *Che Guevara* szocialista brigádja kötött a *Bebrits Lajos Vasúti Szakközépiskola* 2/b osztályának diákjaival —, máris nagyszerű eredményről adhatunk hírt. A tíztagú brigád egy kiselejtezett vasúti fényjelzőt mintegy 60 munkaórában felújított és a forradalmi ifjúsági napok keretében a diákoknak ajándékozott. Ezzel lehetővé vált, hogy a tanulók ne csak modelleken gyakorolják a jelzési képeket, hanem a tanári asztalról vezérelve igazi fényjelzőn.

Az átadott fényjelző szoros kapocs lett a vasútasok és a diákok most kezdődő barátságában, együttműködésében.

Sportközgyűlés

A hatvani vasutas atlétikai klub sportegyesülete a közelmúltban közgyűlést tartott, amelyen százötvenen vettek részt. Az egyesület elmúlt évi tevékenységéről és az idei feladatokról *Kerepesi Pál*, a sportkör elnöke, gazdálkodásuk eredményeiről pedig *Karácsonyi János*, a számvizsgáló bizottság vezetője számolt be.

Fedettpályás sikerek

A moszkvai olimpiára készülnek a szolnoki MÁV-MTE legjobb atlétái

A Szolnoki MÁV-MTE atlétikai szakosztálya fennállása óta 1979-ben zárta a legsikeresebb évet. Az összetett országos pontversenyben az Újpesti Dózsa, a Budapesti Honvéd és a Diósgyőri VTK mögött a negyedik, *az országos utánpótlás pontversenyben pedig az első helyet szerezték meg.* Több „A" kategóriás szakosztályt, köztük a Ferencvárost, a Csepel SC-t, Nyíregyházát és a Budapesti Spartacust is megelőzték.

A különböző szakosztályokban versenyzőik tizenöt bajnoki címet, 883,5 bajnoki és 129,5 olimpiai pontot szereztek. A szakosztály versenyzői két országos csúcsot és egy csúcsbeállítást értek el. *Paróczai András* 400 méteren országos csúcsot futott. *Szalai József* a 400-as gátfutásban 50,65 másodpercre javította az országos csúcsot és ezzel a teljesítményével kiérdemelte a legjobb magyar felnőtt 400-as gátfutó részére alapított *Somfay Elemér örökös vándordíjat.* Paróczai András és Szalai József tagja az olimpiai keretnek is. Rajtuk kívül *Ecsekiné Juhász Erzsébet* kapott még lehetőséget, hogy a 4×400 méteres női váltó tagjaként kiharcolja az olimpiai kiküldetést.

A szolnoki atléták számára az 1980-as esztendő is jól kezdődött. A bécsi nemzetközi meghívásos fedettpályás versenyen például Szalai 200 méteren 21,96 másodperces eredményével országos ifjúsági fedettpályás csúcsot ért el. Paróczai 400 méteren lett első. Ugyanezen a távon Szalai második lett, Ecsekiné pedig ötödik.

Január 27-én, a BEAC fedettpályás versenyén is szép sikereket értek el a szolnoki atléták. Február 5-én és 6-án, a Budapesti Spartacus és a Csepel SC nemzetközi versenyén férfi súlylökésben a szolnoki *Ladányi Zsigmond* 15,54 méterre javította az országos fedettpályás ifjúsági csúcsot, amellyel a felnőttek között bronzérmes lett.

Február 9-én és 10-én, a budapesti felnőtt fedettpályás bajnokságon is eredményesen szerepelt Szalai, Törőcsik és Ecsekiné. Az országos fedettpályás bajnokságon Paróczai 800 méteren szerezte meg az aranyérmet. Törőcsik a 60 méteres gátfutásban második, a 400 méteres síkfutásban pedig Szalai bronzérmes lett. Nőknél Ecsekiné szerzett két dobogós helyet.

Az olimpiai csapat végleges kijelölésére júniusban kerül sor. Paróczainak, Szalainak és Ecsekinének — eddigi eredményei alapján — reményük van arra, hogy ott legyenek Moszkvában.

Vincze János

Modellezők minősítő versenye

A Budapesti Modellező Szövetség február 24-én és március 9-én, a dunakeszi repülőtéren rendezte a Budapest területi szabadonrepülő ifjúsági és felnőtt évadnyitó minősítő versenyét. Ebben a kétfordulós küzdelemben a *Budapesti MÁV Modellező Klub tagjai egy ifjúsági aranyfokozatot, egy felnőtt első osztályú és hat másodosztályú minősítést szereztek gumimotoros és vitorlázó kategóriában.*

HÍREK

— **Olvasó brigádok.** A miskolci vontatási főnökség szocialista brigádjai az elmúlt esztendőben 70 ezer forint értékű könyvet vásároltak az üzemi könyvterjesztőtől. Ebben a Béke műszaki brigád járt az élen. 26 500 forint értékű könyvet vásároltak. A könyvek iránti érdeklődés felkeltését a főnökség KISZ-szervezete is segítette. Tavaly öt alkalommal rendeztek író—olvasó találkozót.

— **Találkozó.** Sajószentpéter állomás szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja március 14-én, találkozót rendezett tagjai részére. Tájékoztatták a megjelenteket többek között a szociális segélyek igényléséről, a biztosító egyesületek által nyújtott kedvezményekről és az üdülési lehetőségekről.

Diák—munkás találkozó. A Miskolc-Tiszai pályaudvar és a vontatási főnökség KISZ-szervezete március 17-én diák—munkás találkozót rendezett. A találkozón az 1-es számú ipari szakközépiskola vasútforgalmi és vasútgépész tanulói vettek részt. A vasutas KISZ-fiatalok elkalauzolták a diákokat a főnökség műhelyeibe és a pályaudvar integradomínó berendezéseinek vezérlő termébe.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** Salgótarján állomáson ünnepséget rendeztek a közelmúltban nyugdíjba vonult 18 dolgozó részére. Nádasdi János állomásfőnök megköszönte több évtizedes áldozatkész munkájukat, majd Lukács István szb-titkár átadta a szakszervezet ajándékait.

— **Véradás.** A miskolci vontatási főnökségnél a közelmúltban véradónapokat rendeztek, amelyen 800 dolgozó összesen 260 liter vért adott térítésmentesen. A főnökség vezetői egy nap pótszabadsággal jutalmazták a véradókat.

— **Kiállítás.** A nagykanizsai üzemfőnökségen március 28-án, „Alkotó ifjúság" címmel kiállítást rendeztek a fiatalok műszaki pályamunkáiból. A pályaműveket bíráló bizottság értékelte. Első helyezett lett: Nagy III. István, második Novotny Károly, harmadik pedig Bencs Irma és Böröcz Zoltán.

— **Brigádok készítették.** A szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Házának klubhelyiségében március 20-án kiállítást rendeztek a Nyugat-Dunántúlon dolgozó vasutas szocialista brigádok szabad időben készített alkotásaiból, lakásdíszítő tárgyaiból, kézimunkáiból. A brigádok munkáját, életét, szórakozását fotókon mutatják be az érdeklődőknek. A több hétig nyitva tartó kiállítást Biri Sándor, a szombathelyi igazgatóság helyettes vezetője nyitotta meg.

— **A vasút diákszemmel.** Első benyomásom a nyári munkáról címmel hirdetett pályázatot a szegedi Bebrits Lajos vasúti szakközépiskola második osztályos diákjai részére. A felhívásra 24 pályamunka érkezett be, melyből a legjobb ötöt díjazták. A diákok által készített írásos anyagok hű képet adtak a vasúton töltött nyári gyakorlat tapasztalatairól, a diákszemmel figyelt vasutas munkáról.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest VIII. kerület Kiss József utcai egy szoba (5x5 m), konyha, fürdőszoba, W. C. helyiségekből álló tanácsi főbérleti lakásomat két- vagy háromszobás MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet szombat és vasárnap kivételével reggel 7.30—10 között a 174-948 telefonszámon. Sándor Tibornál.

Elcserélném két szoba komfortos, 48 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat, valamint 1.5 szobás távfűtéses, Pest közeli tanácsi lakást három-, három és fél szobás lakásra. Érdeklődni csak 14 óra után a 135-666 telefonon.

Elcserélném Budapest XIII., Szabolcs u. 13. I/73. szám alatti szobakonyhás gázfűtéses, villanybojleres tanácsi lakásomat budapesti 1.5—2 szobás komfortos tanácsi vagy MÁV-lakásra. Somogyi András, Landler Járműjavító Üzem mozdonyosztály, 81-61.

Elcserélném Biharkeresztes állomáson tanács kezelésében levő lakásomat 2 szoba komfortos, Budapest vagy környéki hasonlóra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Biharkeresztes, MÁV-lakótelep 2. sz. Lovász András.

Elcserélném két szoba, étkezős, rákospalotai, kertészetre néző, II. emeleti MÁV-lakásomat két kisebbre. Érdeklődni lehet: 10-18 telefonon, Nagy Márta.

Eladnám Budapest XVIII., Lakatos u. 20. sz. alatti kertes családi házam. Két szoba komfortos beköltözhető, plusz szoba-konyha lakottan. Érdeklődni telefonon este 6 után, 274-412.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. **A takarékosság jegyében állandó feladat. (Folytatása a 31. függőlegesben).** 13. Férfi ruhadarab. 14. Lábasfejű vízi állat. 15. Dunántúli folyó. 16. Vissza: balatoni fürdőhely. 18. Két oldal a könyvben. 19. Török étel. 20. Rendfokozat. 22. Elaléló. 23. Arzén kémiai jele. 25. Férfi név. 26. Orosz történeti festő (1844—1919). 27. Íz. 29. Régi udvarház. 30. Ponty szélei. 31. Jugoszláv város. 32. Afrikai állam. 33. Latin út. 34. Valamikor tinó volt. 35. A 31. vízszintes vége. 36. Csontokat köt össze. 37. Dunántúli város. 38. Erődítmény. 39. ...álás, pangás, megrekedés. 41. Európai kis főváros. 42. Kimondott betű. 43. A Fekete tenger része. 44. Lelt, 45. Erdei állat. 46. Kettesben. 47. Egymást követő betűk. 48. Egy Vas megyei település lakója. 51. Régi idő. 53. Nem hiába fut utána. 54. Római 150 és 1000. 56. Orosz férfinév. 58. Púpos tulok. 59. Elődeim. 61. Becézett női név.

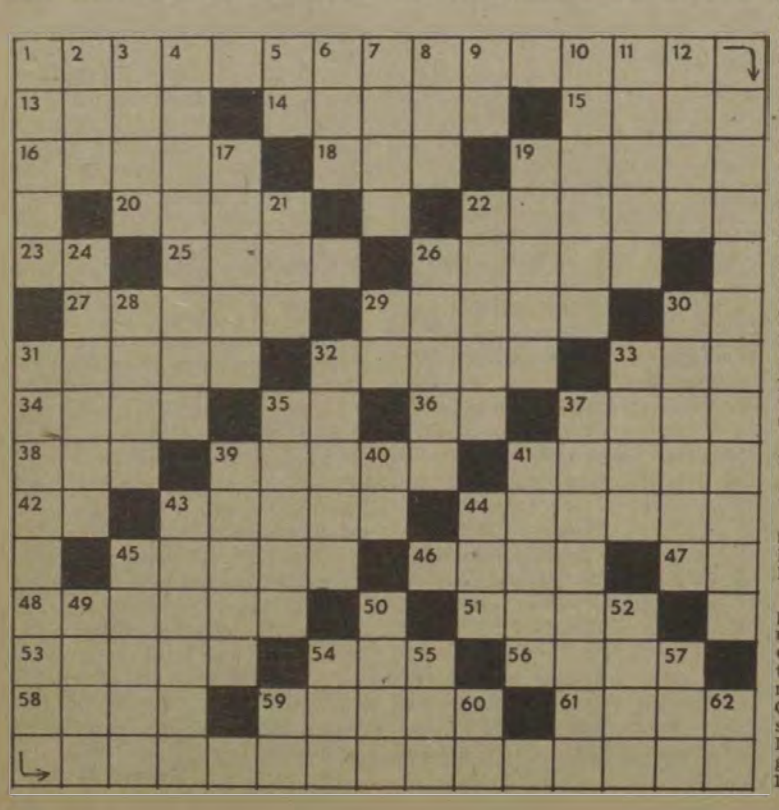
Függőleges: 1. A fohász. 2. A szobát határolja. 3. Tettrekész. 4. Híres regényírónk. 5. Amerikai hírügynökség. 6. Labda a hálóban. 7. Energiaforrás. 8. Hangszer. 9. Eper fele. 10. Olasz tartomány. 11. Lemeztekercs. 12. Szláv összetételekben erőd, város. 17. Szadat előneve. 19. ...Denis (1647—1712) francia fizikus. 21. Folyópart. 22. Labdájáról híres fizikus, matematikus. 24. Beidegződött gyakorlat. 26. Értékes drágakő. 28. Gyilok, névelővel. 29. Kicsinyítő képző. 30. Régi osztrák pénz. 32. Zenei műszó: igen lassan, ünnepélyesen. 33. Betűpótlással szanszkrit vallásos könyvek. 35. Tokió betűi keverve. 37. Az őskőkorszakból származó. 39. Becézett női név. 40. G. I. 41. Pest megyei község. 43. A nulla. 44. ...lógia, hittudomány. 45. A kezei közé hull. 49. Vissza: színültig. 50. Vagyok. 52. Jelfogó, áramközvetítő. 54. Üres rúd. 55. Kérdőnévmás. 57. Augusztusban van. 59. Elöd. 60. Menet kezdete. 62. Tagadószó.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásként a 31. függőleges.

Beküldési határidő: 1980. április 25.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A vonali állomások kiszolgálása. A garantált kocsikiállítás.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 5. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Nagy Ágnes, Budapest, Jutas u. 176; Kalmár Miklósné, Vámosgyörk, Vöröshadsereg u. 46; Gombos Pál, Nyíregyháza, Kossuth u. 70; Juhász Józsefné, Nagykálló, Széchenyi út 95; Varga Tamás, Ajka, Kisfaludy u. 13., I/3.



MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség:
1063 Bpest VI., Bencúr utca 41.
Telefon városi: 229-873,
üzemi: 19-77

Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1064 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224-818

Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója

Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859

80—1334. Szikra Lapnyomda
Budapest

Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A Vasutasok Szakszervezete, az elmúlt évekhez hasonlóan, a vasutasnap alkalmából megrendezi *a harmincadik országos képzőművészeti kiállítást* Budapesten.

A kiállításon a vasutas képzőművészeti körök tagjai, tényleges és nyugdíjas vasutasok és családtagjai vehetnek részt, maguk készítette festményekkel, grafikákkal, szobrokkal, domborművekkel, nép- és iparművészeti tárgyakkal.

Hazánk felszabadulásának 35. évfordulója alkalmából szeretnénk ha minél több olyan alkotás készülne, mely felszabadult népünk, hazánk, megváltozott életét, s elért eredményeit tükrözi.

Az elkészített műveket 1980. június 2-ig kell beküldeni a kiállítást rendező bizottsághoz: *1081 Budapest, Népszínház u. 29.* A festményeket, grafikákat, kiállításra alkalmas, megfelelő kerettel ellátva kell beküldeni. Minden alkotást névvel, a készítő neve, foglalkozása és pontos lakáscímének, munkahelyének megjelölésével kérjük ellátni. A határidőn túl érkező műveket nem áll módunkban zsüriztetni. A beérkezett alkotásokat hivatásos művészekből álló szakbizottság vizsgálja felül és tesz javaslatot a díjazásukra.

A vasutas-szakszervezet elnöksége a következő díjakat adja ki:

Festészet — grafika

1. Legjobb emberábrázolás	4000 Ft
2. Legjobb munkásmozgalmi ábrázolás	4000 Ft
3. Legjobb munkaábrázolás	3000 Ft

Szobrászat:

1. Legjobb emberábrázolás	4000 Ft
2. Legjobb munkásmozgalmi ábrázolás	4000 Ft
3. Legjobb munkaábrázolás	3000 Ft

Ipar- és népművészet:

1. A legjobb ipar- vagy népművészeti alkotás 2000 Ft

A vasutas-szakszervezet elnöksege különdíjat tűz ki olyan műalkotásokra, melyek a vasút fejlődését, a vasutas dolgozók megváltozott élet- és munkakörülményeit ábrázolja.

Festészet	3000 Ft
Szobrászat	4000 Ft
Grafika	2000 Ft

Vasutasok Szakszervezete

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. ÁPRILIS 21.

Az 1979. évi eredmények alapján

Kitüntetésben részesült szolgálati helyek

Az 1979. évi eredményeik alapján 150, szolgálati hely pályázott a *kiváló* címre. A pályázatok elbírálása után a MÁV Vezérigazgatóságon — a lehetőségek figyelembevételével — készítették el a kitüntetésre javasolt szolgálati helyek névsorát. Eszerint a legkiemelkedőbb eredményt elért 6 üzemfőnökség, 2 csomópont, 2 főnökség, 2 üzem, összesen 12 szolgálati hely részesült kiváló kitüntetésben. Két szolgálati hely oklevél, 27 pedig vezérigazgatói elismerést kapott.

A közlekedés- és postaügyi miniszter, a Vasutasok Szakszervezete elnökségével egyetértésben kiváló üzemfőnökség, csomópont, főnökség és üzem címet adományozott:

a nagykanizsai, a székesfehérvári, a békéscsabai, a mátészalkai, a tapolcai és a ceglédi üzemfőnökségnek, a miskolci és a dunaújvárosi csomópontnak, a debreceni építési főnökségnek, a budapesti távközlő és biztosítóberendezési építési főnökségnek, a gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzemnek és a szombathelyi járműjavítónak.

A közlekedés- és postaügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége oklevél elismerésben részesítette:

a szentesi körzeti üzemfőnökséget és a Landler Jenő Járműjavító Üzemet.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége a Kiváló cím kitüntetésben részesült szolgálati helyek közül a két legkiemelkedőbb eredményt elért üzemfőnökséget — a nagykanizsait és a békéscsabait — valamint a kiváló főnökség kitüntetésben részesült debreceni építési főnökséget

vörös vándorzászlóval tüntette ki.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége a Kiváló cím feltételeit teljesítő szolgálati helyek közül az alábbiakat vezérigazgatói elismerésben részesítette:

Budapesti vasútigazgatóság:

a szobi vasúti csomópont, a győri pft. főnökség, a MÁV Magasépítési Főnökség, Rákosrendező állomás, a balparti biztosítóberendezési fenntartási főnökség, a MÁV Építési Géptelep.

Miskolci vasútigazgatóság:

Vámosgyörk vasúti csomópont, miskolci pft. főnökség.

Debreceni vasútigazgatóság:

Debrecen vasúti csomópont, Nyíregyháza pft. főnökség, debreceni épület- és hídfenntartási főnökség.

Szegedi vasútigazgatóság:

Kecskemét vasúti csomópont, szegedi biztosítóberendezési fenntartási főnökség.

Pécsi vasútigazgatóság:

Dombóvár üzemfőnökség és pályafenntartási főnökség, dombóvári építési főnökség, pécsi biztosítóberendezési és fenntartási főnökség.

Szombathelyi vasútigazgatóság:

Celldömölk vasúti csomópont, pápai pályafenntartási főnökség, szombathelyi építési és hídfenntartási főnökség, szombathelyi távközlő- és biztosítóberendezési építési főnökség, szombathelyi biztosítóberendezési fenntartási főnökség.

A Vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá rendelt szolgálati helyek:

szolnoki járműjavító üzem, jászkiséri építőgépjavító üzem, villamos felsővezeték építési főnökség, távközlő és biztosítóberendezési központi főnökség, MÁV Tervező Intézet, MÁV B. V. K. H.

Tizennégy év után

Szegedre került a Vörös Vándorzászló

A szegedi vasútigazgatóság 1979-ben, a párt XII. kongresszusának és hazánk felszabadulásának 25. évfordulója tiszteletére tett munkavállalások teljesítése során, az igazgatóságok közötti munkaversenyben elnyerte a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége *Vörös Vándorzászlóját.*

A zászlóátadási ünnepséget április 12-én tartották Szegeden, a Technika Házában. *Acsai Mihály* a területi bizottság titkára köszöntötte az igazgatóság dolgozóit, s az ünnepség elnökségében helyet foglaló *Gulyás Jánost*, a MÁV vezérigazgató-helyettesét, *Szadóczki Istvánt*, a Vasutasok Szakszervezetének osztályvezetőjét, *Gyárfás Mihályt*, a Csongrád megyei pártbizottság titkárát, *Csatári Bélát*, a Békés megyei pártbizottság titkárát, *dr. Perjési Lászlót*, a Csongrád megyei tanács elnökét, *Berta Istvánt*, a szegedi városi pártbizottság titkárát, *Papp Gyulát*, a városi Tanács elnökét, *Nagy Károlyt*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkárát, *Kovács Sándort* az SZMT titkárát.

Az igazgatóság elmúlt évi munkáját *Lovász Lázár* vasútigazgató értékelte. Elmondotta, hogy az igazgatóság közel 14 ezer dolgozója 1979-ben a korábbiaknál nagyobb szállítási feladatokat, kevesebb létszámmal, minőségileg maga-

(Folytatás a 4. oldalon.)

Gulyás János átadja a vándorzászlót Lovász Lázár vasútigazgatónak

A vasút első negyedévi szállítási teljesítménye

69 millió 757 ezer utas és 31 millió 257 ezer tonna áru

Márciusban a MÁV utasfőben és utaskilométerben 97,6, illetve 98,2 százalékra teljesítette tervét. 1979 azonos időszakához viszonyítva a teljesítés mértéke 95,5 és 98,9 százalékos. A személyszállítás minősége a menetrendszerűséget alapul véve, az egy évvel korábbihoz viszonyítva, csak minimális mértékben (0,4 százalék) romlott.

Az első negyedév utolsó hónapjában, a szállítási igénynek megfelelően, az elszállított

áruvolumen 11 millió 490 ezer tonna volt, 0,5, illetve 1,8 százalékkal kevesebb a bázisnál és a tervben előírtnál.

A kocsiigényes áruforgalomban a lemaradás mértéke 1,3 és 2 százalékot tett ki. Cementből 23,9, műtrágyából 7,9 és tüzifából 9,8 százalékkal többet, míg szénből 1,7, kőből 12,5, kavicsból 1,6, téglából 15, mészből 11,4, és cementgyártmányokból 1,7 százalékkal kevesebbet szállított a vasút mint egy évvel korábban.

A tervezetthez viszonyítva **az import- és tranzitforgalom 3,2 és 4,1 százalékkal nőtt, míg a belföldi és exportforgalom 3,1, illetve 12,2 százalékkal csökkent.**

Az import- és tranzitszállítások kedvező alakulásának hatására emelkedett az áruszállítás átlagos távolsága, s ennek eredményeként a díjszabási árutonna-kilométert illetően a bázishoz képest 5,6, a tervhez viszonyítva pedig 3 százalékos többletteljesítést ért el a vasút. A fuvardíj-bevétel teljesítése az összehasonlítási alapokhoz viszonyítva 112,3, illetve 103,7 százalékos.

Márciusban az áruszállítás minőségét és gazdaságosságát jellemző mutatók nagy része az üzemi munka fejlődéséről tanúskodik. A tehervonatok menetrendszerűsége 0,7 százalékkal javult,

a géprevárások és vonatácsorgások száma pedig 22,5, illetve 12,7 százalékkal csökkent a bázishoz viszonyítva.

Lényegesen jobb volt a teherkocsi-ellátás, amit jól szemléltet, hogy az időre ki nem állított kocsik száma a bázisnak csupán 2 százalékát tette ki.

Számottevően javult a nemzetközi teherkocsi-gazdálkodás, melynek egyenlege a bázis 38 ezer teherkocsinap bérének megfelelő tartozásról 77 ezer kocsinap bérének megfelelő követelésre változott. Fejlődött az állomások kiszolgálási munkája és a szállíttatók rakodási készsége is. A kirakatlan teherkocsimaradvány napi átlaga több mint 8 százalékkal csökkent. A teherkocsik statikus kihasználása a tervezettnél 0,6 százalékkal, a bázisnál pedig 4,5 százalékkal volt kedvezőbb. A villamosmozdonyok napi kihasználása a bázist alapul véve 3 százalékkal, a tervhez képest pedig 1,3 százalékkal nőtt.

Az év első negyedében **a vasút 69 millió 757 ezer utast szállított,**

s ezzel a bázishoz viszonyítva 96,7, a tervet alapul véve pedig 98,7 százalékra teljesítette a tervét. Ezek az adatok arra utalnak, hogy az utasszám csökkenésének üteme az előző években tapasztaltakhoz viszonyítva mérséklődött. Az előzetes adatok szerint viszont emelkedett az utazások átlagos távolsága, s így az első negyedévi utaskilométer-teljesítmény a tavalyinál 2 százalékkal több és megfelel a tervben előírt értéknek. A személyszállítás menetdíjbevétele a bázisnál 4,1, a tervezettnél pedig 0,6 százalékkal kedvezőbben alakult.

Az év eddig eltelt három hónapjában

a vasúton elszállított árumennyiség 31 millió 257 ezer tonnát tett ki,

amely 1979 azonos időszakához viszonyítva 98,1, a tervhez képest pedig 94,7 százalékos teljesítésnek felel meg. A lemaradás abszolút értéke 614 ezer, illetve egymillió 743 ezer tonna. A tervezetthez képest a legnagyobb lemaradás a belföldi és exportszállításokat jellemezte, amelyeknél a teljesítés mértéke csupán 91,7, illetve 84,7 százalékot tett ki.

Szeged, Szombathely, Budapest

Kommunista műszakok a gyermekintézmények javára

A XII. pártkongresszust és hazánk felszabadulásának 35. évfordulóját — mint arról lapunk 7. számában is beszámoltunk — a vasutasok tízezrei kommunista műszakokkal köszöntötték. Március 22-én, illetve 29-én sok vasutas, munkáskollektíva áldozta fel szabad idejét. Ezeken a napokon bementek munkahelyükre, az üzemekbe és a szolgálati főnökségekre és szerszámot, lapátot fogtak, hogy munkájukkal segítsék a tervek teljesítését, az érte járó bérrel pedig a gyermekintézmények fejlesztését. Erről vallanak tudósítóink újabb beszámolói.

Március 22-én, szombaton reggel közel 1500 szegedi vasutas állt munkába, hogy kommunista műszakkal segítse a gyermekintézmények fejlesztését. Legserényebb munka az üzemfőnökség területén folyt.

A vontatási telepen *Kiri István* részlegvezető arról tájékoztatott, hogy ezen a napon 35-en jöttek be dolgozni. A szokásos javítások mellett két M62-es revíziós felülvizsgálására is sor került. Különösen jelentős volt az M62—093-as gép D3-as vizsgálata, hiszen a rendkívüli műszakkal további egy nappal csökkentették a gép műhelyi tartózkodását. E mozdonyon az *Ábrahám Imre* vezette dízeljavító csoportot találtam. A 14 tagú brigádból kilencnek szabadnapja lett volna, de valamennyien bejöttek.

— Hogy miért? — Ábrahám Imre így válaszolt:

— *Brigádunk az elsők között csatlakozott a felhíváshoz. Célunk kettős, egyik, hogy a gépet hamarabb visszaadjuk a forgalomnak, a másik az, hogy ezzel is támogassuk a vasutas gyermekintézmények fejlesztését.*

— *Csengeléhez közel, tanyán lakom* — vette át a szót *Jéga Sz. Mihály.* — *Nálunk a faluban is kevés a hely az óvodában. Két kisgyermekem van, ezért áldoztam fel a szabad időmet.*

Fent, a személypályaudvaron több százan dolgoztak. A kultúrált utazás színvonalának emelése érdekében három személyvonat kocsijainak belső és két szerelvény külső tisztítását végezték. E napon a kocsitakarítók a kétkezi munkásokon kívül irodai alkalmazottak és műszakiak voltak. Az egyik személykocsiban az üzemfőmérnökség számviteli csoportjának tagjai dolgoztak.

— Valamennyien pártonkívüliek vagyunk, de az elsők között jelentkeztünk munkára — mondja *Presits Erzsébet*, aki Makóról utazott be a műszakra.

Kiss Péterné négy gyermekét hagyta otthon, hogy a többiekkel együtt dolgozzon:

— Én nagyon tudom értékelni a gyermekintézmények szükségességét, hiszen a legnagyobb gyermekem is csak tízéves. Ezért is jöttem ma be.

Rajtuk kívül többen az állomás területét takarították. A személyzeti osztály dolgozói a botlásveszélyes helyeket festették, a munkaügyisek és a Ktg-sek a töltés oldalában elburjánzott bozótot irtották. De nemcsak itt, más szegedi szolgálati helyen is szorgoskodtak a vasutasok. A BFF-esek mintegy 120-an kábelárkot takartak be, valamint a megszüntetett vonali légvezetékeket, csigaoszlopokat szedték össze. Az ÉHF dolgozói parkosítottak és szakiparos munkákat végeztek. Az igazgatóság központjában pedig takarították, lomtalanították az épület padlását.

Március 29-én a honvédség két vasútépítő százada kommunista szombattal segítette a MÁV Celldömölki Építési Főnökség pályafelújító munkáját.

A katonák többsége *Ötteveny* és *Kimle* között földmunkákkal és vasúti sínek kirakásával készítették elő a terepet, hogy két nappal ké-

(Folytatás az 5. oldalon.)

A Metró kőbánya-kispesti végállomása. Képriport az 5. oldalon (Laczkó Ildikó felv.)

KITÜNTETÉSEK

Hazánk felszabadulásának 35. évfordulója alkalmából

A *Népköztársaság Elnöki Tanácsa* hazánk felszabadulásának 35. évfordulója alkalmából eredményes munkájuk elismeréséül az állami, a gazdasági munka és a társadalmi élet különböző területein kiemelkedően dolgozóknak kitüntetéseket adományozott.

A kormánykitüntetéseket a Parlamentben, illetve a minisztériumokban adták át. A vasút területén kiemelkedő munkát végző dolgozóknak a miniszteri, illetve a vezérigazgatói elismeréseket pedig április 3-án a Vasúti Főosztályon rendezett ünnepségen nyújtották át.

Onozó György közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes átnyújtja a Kiváló Munkáért kitüntetést Oláh Károlynénak, a székesfehérvári járműjavító csoportvezetőjének
(Laczkó Ildikó felv.)

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa hazánk felszabadulásának 35. évfordulója alkalmából eredményes munkájuk elismeréseként a

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATÁT

adományozta Bite Vince nyugdíjas MÁV osztályvezető-helyettesnek, Badacsonyi Imrének, a MÁV nagykanizsai üzemi pártbizottság titkárának, Dr. Kneiszl Lászlónak, a MÁV Kórház és Központi Rendelő Intézet főigazgató főorvos-helyettesének, Kurucz Károlynak, a MÁV Vezérigazgatóság szakosztályvezető-helyettesének, Locskai Ferencnek, a MÁV Budapesti Igazgatóság műszaki-gazdasági tanácsadójának, Szabó Dezsőnek, a MÁV Szombathelyi Igazgatósága osztályvezetőjének, Szabó Lászlónak, a MÁV Miskolci Járműjavító Üzem termelésvezetőjének, Szücs Zoltánnak, a MÁV vezérigazgatójának.

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntető címet adományozta: Ácsbók Ferenc lakatosnak, Veszprém Pft. Főn.; Dudok Gyula szakoszt. vez. helyettesnek, KPM Vasúti Főoszt.; Hantó József munkavez., Győr Pft. Főn.; Janesika Károly vill. mozd. vezetőnek, Bp. Keleti Vont. Főn.; Juhász Lajos motorszerelő csop. vezetőnek, Debrecen Vont. Főn.; Kovács Miklós géplánctvezetőnek, Jászkisér Építőgépjav. Ü.; Merényi László fényező-betűfrónak, Északi Jj. Ü.; O. Nagy Bálint mozdonyátvevőnek. Szolnok Vont. Főn.; Páskuj Béla motorvezetőnek, Záhony Vont. Főn.; Sarlay Bertalan építésvezetőnek, Miskolc Ép. Főn.; Szabó István Ernő állomásfőn. helyettesnek, Kiskunfélegyháza áll.; Varga István oszt. vezetőnek, Pécs Vasútig.; Balassa István igazgatóhelyettesnek, Bp. Vasútig.; Kálmán Sándor műsz.-gazd. tanácsadónak, Debrecen Vasútig.; Molnár Miklósné személyzeti vezetőnek, Debrecen áll.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntető címet adományozta: Balogh Ferenc lakatosnak, Dombóvár Üzemfőn.; Baltai János külsős mozd. felvigyázónak, Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Bauer József esztergályos csop. vezetőnek, Székesfehérvár Jj. Ü.; Botos József váltókezelőnek, Kecskemét áll.; Gödöny László művezetőnek, Bp. TBÉF; Horváth Béla gépkocsivezetőnek, Dombóvár Ép. Főn.; Lászlófalvi Adolfné vonatvezetőnek, Miskolc-Tiszai pu.; Lővei Sándor mozd. lakatosnak, Püspökladány Vont. Főn.; Mágori István irodavezetőnek, Bp. MÁV Közönségszolgálati Iroda; Palencsár István vill. mozdonyvezetőnek, Miskolc Vont. Főn.; Pozsgai Károly művezetőnek, Bp. Jobbparti BBFF; Siska András vontatási technológusnak, Nyíregyháza Vont. Főn.; Siska János vonatmenesztő térfelvigyázónak, Bp. Ferencváros áll.; Solymosi József munkásellátás-vezetőnek, Szombathely Jj. Ü.; Székely Lajos lakatosnak, Békéscsaba Pft. Főn.; Szládik Géza műsz.-gazd. tanácsadónak, KPM Vasúti Főoszt.; Vasas László raktárnoknak, Bp. Keleti áll.; Zöld Ferenc előmunkásnak, Debrecen Pft. Főn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter a

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címet adományozta: Bajnok László üzemvez., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Büki Imre vasútforg. átmenesztőnek, Záhony áll.; Fodor István ügyint., Szeged Vasútig.; Gosztola Sándor vonatvez., Veszprém Körzeti Üzemfőn.; Horváth József mozdonylakatosnak, Szombathely Vont. Főn.; Kapás László ügyint. csop. vezetőnek, KPM Vasúti Főoszt.; Kassai József vonatvez., Szeged Körzeti Üzemfőn.; Király Márton munkavez., Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; Kiss Sándor oszt. vez., Szolnok Jj. Ü.; Kocsis József kocsimesternek, Nyíregyháza áll.; Kövári József oszt. vez., Bp. Vasútig.; Kulima János hidász lakatos brigádvez., MÁV Hídép. Főn.; Major András raktárnoknak, Bp. Ferencváros áll.; Nagy Antal oktatási csop. vez., Debrecen Vasútig.; Nagy László mozd. vez., Dunaújváros Vont. Főn.; Sasvári Béla állomásfőn.-helyettesnek, Hatvan áll.; Sági Lajos művezetőnek, Szombathelyi Jj. Ü.; Simon István járőrvezetőnek, Bp. Landler Jenő MÁV Vill. Vonalfőn.; Török János igazgatónak, Bp. MÁV Magasép. Főn.; Vági Rudolf csap. vez. előmunkásnak, Dunaújváros Pft. Főn.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Bede Béla műsz. ellenőrt, Bp. Vasútig. Beruh. Kirendeltség; Benkó János lakatos csop. vezetőt, Landler Jenő Jj. Ü.; Bogár Sándor vonalkezelőt, Hódmezővásárhely Pft. Főt.; Both József rakt. vezetőt, Nagykanizsa Szertárfőn.; Csonka Miklós művezetőt, Bp. Balparti BBFF; Dávid Imre ügyintézőt, Miskolc Vasútig.; Esztergályos József vonalgondozót, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Goda Irén teljesítménykiértékelőt, Szerencs Körz. Üzemfőn.; Horváth János művezetőt, Celldömölk Ép. Főn.; Kupai Lajos ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Makra József motorvezetőt, Szeged Körzeti Üzemfőn.; Németi József segédmunkás csop. vezetőt, Debrecen Jj. Ü.; Oláh Károlyné utókalk. csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Rácz József mozd. jav. csop. vezetőt, Mátészalka Körzeti Üzemfőn.; Regős Ferenc oszt. vez. h., Bp. Vasútig.; Révész Gyula asztalost, Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Stofán Barnabás főmérnököt, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Süveges Imre géplakatos csop. vez., Bp. MÁV Gépjav. Ü.; Tarján Károly csop. vez., Pécs Vasútig.; B. Tóth Antal ügyint. Debrecen Vasútig.; Zsidó József revizor, Vasutasok Szakszervezete.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Bodócs István szertári munkás, Rákos Orsz. Osztószertárfőn.; Csukás Tibor ügyint., Debreceni Vasútig.; Faragó Géza lakatos, Dunakeszi Jj. Ü.; Fekete László műsz. ell., Debrecen Jj. Ü.; Fekete Sándor szerszám- és anyagkiadó, Székesfehérvár Körzeti Üzemfőn.; Gyergyák Jánosné rakt. munkás, Nagykanizsa Szertárfőn.; Kenéz Béla csop. vez. Cegléd Körzeti Üzemfőn.; Kovács József ügyint., Bp. Vasútig.; Kozák Ferenc tagozatvezető, Debrecen Okt. Főn.; Kozári Mária jegyvizsg., Nagykanizsa Üzemfőn.; Magó Ferencné ügyvitelellátó, Vasutasok Szakszerv. Debrecen Ter. Biz.; Németh József vonatvez., Celldömölk áll.; Pálffy József pénzügyi csop. vez., Záhony Üzemfőn.; Pálfalvi Vilmos művezető, Hatvan Vill. Vonalfőn.; Pintér Lajos műszerész, Pécs BBFF; Sarkadi István szertárfőn. h., Bp. Déli Szertárfőn.; Sándor István lakatos, Székesfehérvár Jj. Ü.; Sipos József függ. szb-titkár, Bp. Nyugati áll. szakszerv. biz.; Szalay István művez., Bp. Építési Főn.; Szalai József állomási tartalékos, Törökszentmiklós áll.; Szelik Mihály vonatvez., Cegléd Körzeti Üzemfőn.; Szopkó József raktárkez., Nyíregyháza Szertárfőn.; Szőke István főművez., Északi Jj. Ü.; Tarján Ferenc ügyint., Szombathely Vasútig.; Cs. Tóth József műsz. gazd. vezető, VATUKI; Tóth László lakatos, Landler Jenő Jj. Ü.; Török Antalné csop. vez., Miskolc Vasútig.; Udvardi Károly vizsg. főkalauz, Kiskunhalas áll.; Urai Jánosné óvónő, Benczúr u. MÁV Óvoda; Váradi László dízelmozd. szerelő csop. vez., Szentes Körzeti Üzemfőn.; Vizi László esztergályos, Füzesabony Vont. Főn.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Bacsik Ferencné raktárnokot, Székesfehérvár Körzeti Üzemfőn.; Badics Ferenc felsővezetéki csop. vez., Tatabánya-alsó Vill. Vonalfőn.; Baka János főenergetikust, Bp. Vasútig.; Baki Miklós ügyint. Bp. MÁV Egészségügyi Ell. Főn.; Balázs József irányító művezetőt, Szolnok Jj. Ü.; Baranyi Ferenc munkavez., Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Bicskei Jenő oszt. vez., Bp. Anyagell. Igazg.; Bíróné Tereki Rózsa ügyint., Pécs Vasútig.; Bodnár Sándor villanyszerelő csop. vez., Miskolc Vont. Főn.; Csatári Mihály csop. vez. előmunkást, Békéscsaba Pft. Főn.; Csergő Endre rakod. irányítót, Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn.; Cserhát Miklós fizikai meóst, Székesfehérvár Jj. Ü.; Csire János rakt., Debrecen áll.; Csizy Barnabás keresk. tartalékost, Sajószentpéter áll.; Danka Dénes raktárnok-árupénztárost, Budafok-Háros áll.; Erős Zoltán műszerészt, Bp. Kelenföld Jobb parti BBFF; Fabsich Frigyes áll. tartalékost, Hegyeshalom áll.; Fajkusz Imre művezetőt, Miskolc Vill. Vonalfelügy.; Frank János kocsimestert, Miskolc-Tiszai pu.; Farkas János tolatásvez., Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Gazsi János mérnök csop. vez., Bp. Távközl.- és Biztosítóber. Közp. Főn.; Gábris Lajos lakatost, Kaposvár Épület- és Hídfennt. Főn.; Gáti András tart. váltókez., Mátészalka Körzeti Üzemfőn.; Gergely Jánosné raktárnokot, Salgótarján-külső áll.; Hargitai Ferenc menetirányítót, Szentes Körzeti Üzemfőn.; Hegedüs Bertalan tolatásvez., Miskolc-Tiszai pu.; Jámbrik Mihály munkavéd. felügy., Vasutasok Szakszerv. Szegedi Ter. Biz.; Kamarás Károly ügyint., Bp. Vasútig.; Kiss Lajos ügyint., Bp. Vasútig.; Koczor József csop. vez., Szombathely Vasútig.; Kovács József közp. fűtésszerelőt, Miskolc Tiszai pu. Épület- és Hídfennt. Főn.; Kozó Jenő vonatvez., Szombathely áll.; Ladányi János munkást, Bp. Balparti BBFF; Langer István külsős forg. szolg. tevőt, Rákosrendező Körzeti áll. főn.; Lénárd János fényező szakmunkást, Dunakeszi Jj. Ü.; Molnár Miklósné nyilvántartót, Pécs Vont. Főn.; Nagy Antal művez., Szombathely Jj. Ü.; Nagy István munkavez., Bp. Hídfennt. Főn.; Nagy László vonalgondozót, Kisújszállás Pft. Főn.; Olajos Miklós főmenetirányítót, Szeged Vasútig.; Pásztói Miklós asztalost, Bp. MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Pásztor Sándor előmunkást, Záhony Pft. Főn.; Páthy Ferenc műszerészt, Szombathely TBÉF; Petri István kerékesztergályos csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Pongrácz József kőműves csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Porkoláb László betan. munkást, Celldömölk Osztószertárfőn.; Pulay László raktárvez., Balassagyarmat Szertárfőn.; Ravadits Endre irodavez., Bp. Járműjav, ipari, Üzemszerv. Munkaszerv. és Tech. Iroda; Rédei Ferenc előmunkást, Bp. Angyalföld Pft. Főn.; Sipos Mihály fűtő szakmunkást, Debrecen MÁV Gondnokság; Svajcsik László anyagcsop. vez., Vác Pft. Főn.; Szabó Gábor csap. vez. előmunkást, Tapolca Pft. Főn.; Szabó Sándor rakt. vez., Szeged-Rendező Osztószertárfőn.; Szalka István tolatásvez., Rajka áll.; Szamosi Jakabné takarítónőt, Vasutasok Szakszervezete; Szálteleki Jánosné rakt. kez., Pécs Szertárfőn.; Szobonya János műszerészt, Debrecen BBFF; Szöllősi Endre festőt, Celldömölk Vont. Főn.; Takács István vont. felelőst, Bp. Keleti Vont. Főn.; Tóth Gyula csop. vez., Szeged Vasútig.; Tóth Józsefné segédrakt., Eperjeske Átrakó pu.; Varga László szervezőt, Bp. Vasútig.; Varsányi József tolatásvez., Tatabánya-alsó áll.; Ványi Lajos ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Vass Károly rakt., Kaposvár Üzemfőn.; Váradi Jánosné forg. szolg. tevőt, Komló áll.; Vékony Sándor lakatost, Landler Jenő Jj. Ü.; Wilhelm Józsefné munkaügyi vez., Pécs BBFF; Zvada Mihály műszerészt, Szeged-Rókus BBFF; Zsák József művezetőt, Tapolca Körzeti Üzemfőn.

Hogyan tükröződjön a beszámolóban az alapszervezetek pénzügyi munkája?

A közeljövőben sorra kerülő alapszervezeti választások fontos eseményei a szakszervezeti mozgalomnak, mert a tisztségviselők megválasztásán kívül alkalmat nyújtanak arra is, hogy a vezetőség átfogó értékelést adjon a végzett munkáról, a gazdálkodási feltételek alakulásáról. A számvizsgáló bizottság pedig tájékoztatja a tagságot a pénzügyi források felhasználására irányuló ellenőrzések tapasztalatairól.

A vezetőség beszámolójában az érdekvédelmi, a szervező, a kulturális és nevelő munka méltatásán kívül jelentőségének megfelelően foglalkozni kell a szakszervezeti gazdálkodás fontosabb részfeladataival. A gazdasági tevékenységet nem reszortmunkaként, hanem a szakszervezeti politikai munka szerves részeként kell értékelni.

Átfogó értékelést

Alapvető szempont tehát, hogy a beszámoló átfogó helyzetképet adjon a pénzügyi munkáról; érdekesen, színesen ismertesse az alapszervezet gazdasági helyzetét és annak a mozgalmi tevékenységgel való kapcsolatát. Az értékelésnél alapelvnek kell tekinteni: *a szakszervezeti munka és a gazdálkodás összhangjára irányuló törekvést, esetleges hiányosságait; a testületek és az egyes funkcionáriusok gazdálkodási hatáskörének, a gazdálkodás demokratizmusának érvényesülését; az anyagi források felhasználását, az e téren esetleg létező feszültségeket; a tervszerűség, az ésszerű takarékosság és a pénzügyi fegyelem jobb megvalósítását.*

A tájékoztatást szemléletessebbé, konkrétabbá teszik a számszerű összehasonlítások. A gazdálkodás jellemzőit, a fejlődés mértékét célszerű megfelelő helyen elhelyezett grafikonokon, táblázatokon bemutatni.

A vezetőségi beszámoló gazdasági része, amely csak az aktivistákkal történt megvitatás és testületi értékelés után kerülhet a taggyűlés elé, a főbb kérdéscsoportokkal feltétlenül foglalkozzon. A költségvetési gazdálkodásban ilyenek:

— *a tervszerűségre, a költségvetés jóváhagyására, évközi módosítására vonatkozó előírások betartása;*

— *a különböző anyagi források összegszerű változása az előző időszakhoz képest;*

— *helyesen mérték-e fel a szükségleteket, figyelemmel voltak-e az előző évi tényszámokra és a várható új szükségletekre, a dolgozók javaslataira;*

— *a különböző rendezvények mozgalmi célkitűzései, valamint az anyagi ráfordítás reális szempontjai között megvolt-e az egyensúly;*

— *érvényesítették-e és milyen eredménnyel az ésszerű gazdálkodásra és célszerű takarékosságra vonatkozó előírásokat;*

— *elmaradtak-e tervezett mozgalmi feladatok a bevételi kiesések miatt;*

— *a szakszervezeti bizottság milyen összegű központi támogatásban részesül, s az arányban áll-e a reális szükségletekkel?*

A költségvetés alapja

A tagdíjterv teljesítésével kapcsolatban feltétlenül szólni kell a költségvetési terv alapját képező tagdíjbesorolásról. Mennyiben sikerült az előírásoknak megfelelően végrehajtani? Hogyan alakult a tagdíjbevétel a tervezett összeghez képest? A fizetési készség hány százalékos, van-e fejlődés az előző évhez képest?

Beszélni kell az időszakos tagkönyvfelülvizsgálatok tapasztalatairól, az esetleges hiányosságok megszüntetésére tett intézkedésekről. A szervezettség színvonalát osztályonként, műhelybizottságonként is lehet elemezni.

Nem maradhat ki az értékelésből a segélyezés és az üdültetés sem. Azonkívül,

hogy célszerű összehasonlítani a kifizetett segélyek összegét a segélyezettek számával, az egy főre eső átlagsegély összegével arra is választ kell adni: hogyan érvényesítették a segélyezéspolitikai elveket? A kifizetett segélyek összhangban vannak-e a rászorultsági indokokkal? A bizalmiak gyakorolják-e a segélyezéssel kapcsolatos hatáskörüket?

A SZOT és a vállalati felnőtt, családos és gyermeküdültetés tapasztalatainak összegezése mellett nem hagyható figyelmen kívül az üdülőjegyek elosztása, az odaítélés módja stb.

A kulturális és sporttevékenység költségalakulása is fontos következtetések levonására alkalmas e mozgalmi területeken végzett munka elbírálásánál

A sportra vonatkozó előirányzatok ismertetése tájékoztatást nyújthat a munkahelyi tömegsport helyzetéről, a személyi és tárgyi feltételekről, a létesítményi adottságok anyagi megalapozottságáról, valamint a munkahelyi olimpia tervezett versenyeinek várható költségeiről

Érvényesül-e a tervszerűség?

A vezetőségi beszámolót követően a számvizsgáló bizottság ad számot az általa végzett munkáról, amelynek során *nem az alapszervezet részletes gazdálkodásáról kell beszámolni*, mert ezt a titkári beszámoló tartalmazza. A számvizsgáló bizottság tehát ne az előirányzatok alakulását ismertesse, hanem saját munkájáról, annak tervszerűségéről, ellenőrzéseik tapasztalatairól, az esetleges hiányosságok rendezettségéről és az alapszervi éves gazdálkodást értékelő véleményükről adjanak tájékoztatást.

A számvizsgáló bizottsági munka tartalmát illetően *arról kell beszélni, hogy munkájukban megfelelően érvényesült-e a tervszerűség.* Készült-e munkaterv és az abban foglaltakat teljesítették-e. A tervezett munkaértekezleteiket rendszeresen megtartották-e, s ezeken milyen témákat tárgyaltak. Megvitatták-e az ellenőrzések tapasztalatait, a testületi üléseken milyen állásfoglalások születtek?

Az ellenőrzések tapasztalatainak ismertetésénél konkrétságra kell törekedni. A pénzügyi szaknyelv kifejezéseit mellőzve, a laikusok számára is érthető módon, érdeklődést keltően kell elmondani, illetve szemléltetni, *hogy a gazdálkodás egyes területein milyen pozitív és negatív jelenségekkel találkoztak.*

Minősíteni kell a gazdálkodást

Továbbiakban ismertetni kell, hogy a pénzügyi adminisztráció, nyilvántartás megfelelt-e az előírásoknak? Milyen javaslatokat tettek a gazdálkodás javítására, a hibák kiküszöbölésére? Javaslataikat megvalósították-e, ha nem, miért?

A számvizsgáló bizottságnak végezetül *minősítenie kell az egész gazdálkodást.* A vezetőség munkája megfelelt-e a tagság bizalmának, érvényesült-e mindenkor a demokratikus centralizmus, a jó gazda gondosságával sáfárkodtak-e a közösség vagyonával, a jogok és hatáskörük megfelelően érvényesültek-e?

Semsei Károly

KISZ-szervezetek jutalmazása

A jó gazdasági eredmények elérésében nagy szerepe van a KISZ-szervezetek termelést segítő tevékenységének. Mozgósító és szervező munkájukkal, sajátos akcióikkal, többletmunka-vállalással segítették a szállítási és fenntartási feladatok teljesítését. A beérkezett pályázatokkal, valamint az elismerésre vonatkozó javaslatok figyelembevételével — a szolgálati helyek kitüntetéseivel egyidejűleg — *értékelték a KISZ-szervezetek termelést segítő tevékenységét is.* Ennek alapján pénzjutalomban részesítették a budapesti vasútigazgatóság 3 KISZ-bizottságát, és 5 KISZ-szervezetét; a miskolci vasútigazgatóság 1 KISZ-bizottságát, és 1 KISZ-szervezetét; a debreceni vasútigazgatóság 2 KISZ-bizottságát, és 3 KISZ-szervezetét; a szegedi vasútigazgatóság 3 KISZ-bizottságát, és 1 KISZ-szervezetét; a pécsi vasútigazgatóság 3 KISZ-bizottságát, és 2 KISZ-szervezetét; a szombathelyi vasútigazgatóság 2 KISZ-bizottságát, 2 KISZ-szervezetét; a Vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyek 5 KISZ-bizottságát, és 2 KISZ-szervezetét.

Összesen 19 KISZ-bizottság, és 16 KISZ-szervezet részesült pénzjutalomban.

Megkezdődtek a szakszervezeti választások

A bizalminak volt miről beszámolnia

A bizalmiak és főbizalmiak választásával április 1-től a szakszervezeti mozgalomban is megkezdődött a tisztújítás. Ezt az eseményt talán még sohasem előzte meg ilyen érdeklődés, hiszen a mozgalom új szervezeti felépítésének az alapja a bizalmirendszer lett. A bizalmiak tevékenysége a szakszervezeti élet olyan átfogó módszerét alkotja, amely a legközvetlenebb formában nyújt lehetőséget a különféle érdekek közvetítésére és képviseletére. A bizalmiak tekintélyét mindig az alapozta meg, hogy következetesen képviselték megbízóik érdekeit. Éppen ezért a bizalmirendszer működésének kulcskérdése a bizalmiak rátermettsége, felkészültsége, képzettsége — hiszen tekintélye is ezektől függ. A bizalmi jó kiválasztása megkönnyíti a többi mozgalmi szerv, a gazdasági vezetők munkáját is. Ezért nem szabad a véletlenre bízni, hogy kik lesznek a bizalmiak.

Tudósítóink három szolgálati hely — Budapest-Angyalföld állomás, Kiskundorozsma állomás, valamint a szombathelyi járműjavító dolgozóinak, bizalmi csoportjainak választó értekezletén vettek részt. Tapasztalataikról, az ott elhangzott beszámolókról szólnak alábbi írásaink.

Ismerősöm mesélte: szakszervezeti bizalmi választáson volt, ahol az évek óta lelkiismeretesen dolgozó bizalmi az eltelt öt esztendő munkáját négy mondatban sűrítette:

— *A bélyegeket mindig időben megkaptátok. A segélykérelmeket továbbítottam, ha indokolt volt, a segélyezést javasoltam. Üdülőjegyet annyit kaptatok, amennyi a rendelkezésünkre állt. A többi mondjátok el ti.*

A fiatalok nem kertelnek

Nem lehet önteltséggel vádolni ezt a bizalmit, de túlzott szerénységgel sem. Inkább tájékozatlansággal a mozgalmi élet jelentős eseményének megítélésében. Erről azonban nemcsak ő tehet. Felkészítése a szakszervezeti bizottság részéről nem volt körültekintő s ez a csoportértekezleten rányomta bélyegét a bizalmimunka alaposabb elemzésének hiányára is. Szerencsére ismerősöm nem a vasútnál dolgozik. Így a sikertelen esemény tapasztalatai csak okulásul szolgálhatnak.

Ellenpéldaként személyes élménnyel is szolgálhatok. *Márkus Imrével*, a szombathelyi járműjavító hőkezelőrészlegének fiatal dolgozójával februárban együtt utaztam a vonaton. Mindketten a balatonkenesei oktatóközpontból igyekeztünk hazafelé. A délelőtti előadáson elhangzott felnőttoktatás gondjait boncolgattuk tovább, amelybe — érthetően — saját tanulásunk tapasztalatait is beleszőttük.

— *Utolsó éves vagyok a marxista egyetem hároméves tagozatán* — mondta Márkus Imre —, *és szeretném elvégezni a szakosítót is.* Nálunk a brigádban sok a fiatal, akik olykor „meredek" kérdéseket tesznek fel. Nem fordulhat elő, hogy akár egyet is válaszolatlanul hagyjak, mert rögtön megjegyzik: *kit kérdezzünk először, ha nem a bizalmit?* Igazuk van. De az is igaz, hogy a bizalminak mindig tudnia kell a megfelelő magyarázatot, különben hogyan bízhatnak benne az emberek?

Így tudtam meg, hogy Márkus Imre bizalmiteendőket lát el. A szombathelyi járműjavítóban 1977 óta intézi a *Sallai Imre*, valamint a *József Attila* szocialista brigád 17 tagjának ügyes-bajos dolgait. A jobbára fiatalokból álló bizalmicsoport, a gyártás-esztergályos részleg és a hőkezelőműhely kollektíváját képezi. Csoportja tagjairól oly sok szeretettel, megértéssel beszélt, hogy elhatároztam: *megismerkedem a két brigáddal.*

Műszakváltás után

Április 11-én — műszakváltáskor — valamennyien összegyűltek, hogy közösen értékeljék a bizalmi munkáját. Figyelmesen hallgatták a beszámolót, *és nem tették szóvá, hogy Márkus Imre utolsónak beszélt a bélyegeladásról, az üdülésről, segélyezésről.* Nem mintha bármelyik is kevésbé fontos téma lett volna, csak éppen a közösségi és egyéni érdek rangsorolása kívánta így. A bizalmi részletesebben értékelte a gazdasági munkát. Megemlítette, hogy az eltelt öt esztendőben a csoport tagjai több kitüntetésben, tekintélyes összegű jutalomban részesültek, amely eredményes közreműködésüket bizonyította az üzem terveinek teljesítésében. A bérezés tükrözi a végzett munka szerinti elosztást, amelynél figyelembe vették a bizalmi, a kollektíva véleményét is.

— *Ebből is látható* — magyarázta Márkus Imre —, *hogy a kollektív szerződésben foglalt kötelezettségeket betartják, rendjén mennek a dolgok. Akkor lehet kérni a jogok teljesítését is.* Elérték például, hogy javultak a munkakörülmények. A hőkezelőműhelyben korszerű hőkemencék, elszívóberendezés, hideg-meleg vizes kézmosó biztosítja a kedvezőbb feltételeket.

Természetesen voltak olyan esetek, amikor a bizalmi megállapításai nem egyeztek a gazdasági vezetőével. A döntés azonban ilyenkor is a gondos mérlegelés, a meggyőző érvelés alapján történt. Előfordult, hogy a dolgozók bérkérdésben a gazdasági vezetőnél reklamáltak. *Asbóth Zoltánt* például ilyen jellegű panasszal heten keresték fel az idei bérrendezésnél. A főművezető első kérdése az volt: *megbeszélték-e gondjaikat a bizalmival?* A jó partnerkapcsolat nemcsak a bérezésnél mutatkozott meg. *Nagy Ernő* művezető, a munkaszervezési, munkaátcsoportosítási intézkedések előtt is mindig kérte a bizalmi véleményét. S ahogy a beszámolóból kitűnt: *sokszor előfordult, hogy a bizalmi a dolgozók tudta nélkül látta el érdekvédelmi feladatát.* Márkus Imre hangsúlyozta: egyszer sem kellett utánajárni a rendezetlen ügyeknek.

Rendhagyó módon

Szó esett az egyéni gondok megoldásáról is. Ennél a témánál azonban szintén rendhagyó formát alkalmaztak. A bizalmi nem igazolta saját jó munkáját azzal, hogy felsorolta a kérelmek teljesítését. *Mi szükség a bizonygatásra akkor, ha a jó szándékú segítséget a tagság közvetlenül tapasztalja?*

Az üdülőjegyekkel kapcsolatos gondok a szombathelyi járműjavítóban is közismertek. A főszezonban sok a jelentkező, és kevesebb a lehetőség. Eppen ezért — mondta a bizalmi — a tavaszi, őszi, téli pihenés, üdülés tervezésének gondolatával kell megbarátkozniok.

A hozzászólásokban egyértelműen kifejezésre jutott, hogy elavult nézet a bizalmi munkáját a bélyegeladásra, üdülési és segélyezési kérelmek intézésére korlátozni. De helytelen módszer az is, ha a csoport tagjainak tájékoztatása nem rendszeres. Igaz, hogy a bizalmi — tájékoztatás hiányában — maga sem adhat tovább információkat. A kapcsolatkeresésnek tehát kölcsönösnek kell lenni. *A bizalmi használjon fel minden lehetőséget arra, hogy rendszeresen tudjon tájékozódni és tájékoztatni.*

A csoport tagjainak jól hasznosítható véleményei azonban, már az újonnan választott *Csontos Ernő* bizalminak és *Horváth Ferencné* bizalmihelyettesnek szóltak. A 26 éves Márkus Imrét ugyanis — eddigi eredményes bizalmimunkája alapján — magasabb szakszervezeti tisztség betöltésére javasolják.

Pálinkás Károlyné

KISKUNDOROZSMA

Mencz Nándor raktárnokot újból bizalminak választották

A szegedi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának területén 122 bizalmicsoportban választják újjá a tisztségviselőket. Közülük a *Kiskundorozsma* állomáson dolgozó, *Mencz Nándor* ratárnok vezette csoport választásán vettünk részt.

Mencz Nándor a legutóbbi választás óta végzett munkát összességében jónak értékelte. A forgalmi szolgálattevő, kocsirendező, raktárnok és málházó munkakörben dolgozó 17 tagú kollektíva legfontosabb feladatának tartotta a gazdasági munkát segítő tevékenységet. Ennek érdekében szakvonali munkájukat maradéktalanul elvégezték. Pártunk XII. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére pedig többletfelajánlásokat is tettek. Munkájukkal — mint a József Attila szocialista brigád tagjai —, hozzájárultak az állomás terveinek teljesítéséhez. *Az elért eredmény tükrözi a gazdasági vezetők és a bizalmi csoport jó kapcsolatát is.* A fontosabb kérdésekben mindenkor kikérték a bizalmi véleményét, aki élni tudott és élt is hatásköri jogaival.

Az elmúlt időszakban lényegesen javultak a csoport tagjainak élet- és munkakörülményei. Bizonyítja ezt a korszerű öltöző, és fürdő, az üzemi étkeztetés feltételeinek megteremtése, valamint a kereskedelmi dolgozók részére kialakított új szolgálati helyiség.

A kocsirendezőknek a múlt évtől szódavizet is tudtak biztosítani. A lakásgondok enyhítése érdekében egy dolgozó szolgálati lakást, három pedig vállalati kölcsönt kapott. Öt év alatt 4 házaspári és egy gyermekes üdülő beutalót osztottak szét. Tizenketten 5600 forint segélyben részesültek. *A bérek elosztásánál az érdemi munkát helyezték előtérbe. Mégis gondot okozott az új bérkategória bevezetése, a csoportba tartozó forgalmi szolgálattevőknél.* Az iskolai végzettségből adódó 500 forintos besorolási eltéréseket sem pótolta a hosszabb szolgálati idő. E gondolatokat az 1980. évi bérrendezéseknél már próbálták rendezni.

A bizalmi elmondotta azt is, hogy a munka mellett többen is tanultak: *marxista esti egyetemen, MÁV Tisztképzőn, forgalmi és kereskedelmi tanfolyamokon* gyarapították szakmai és politikai tudásukat.

Az ötévi munka értékeléséhez öten szóltak hozzá, majd a bizalmi csoport *Mencz Nándort* ismét megválasztotta bizalminak, helyettese pedig *Zsóri Iván* lett.

(Gellért)

Főbizalmi-választás Angyalföldön

Rákosrendező körzet szakszervezeti bizottsága — igazodva a gazdasági felálláshoz — már 1978-ban kialakította a főbizalmi rendszert. Így most, választások alkalmával könnyebb a dolguk, hiszen kétéves tapasztalat van a hátuk mögött. A bizalmi- és a főbizalmi-választásokat minden szolgálati helyen megtartották.

A körzethez tartozó *Budapest—Angyalföld* állomáson a főbizalmi-választást április 10-én tartották. A főbizalmi — *Rákóczy Judit* — beszámolt a végzett munkáról. Ezen a szolgálati helyen — mint mondotta — *bevált a főbizalmirendszer.* Az öt szakszervezeti csoportban eredményes munkát végeztek a bizalmiak.

Szólt a gazdasági eredményekről is. *A vasutaskollektíva az elmúlt öt év alatt három alkalommal részesült elismerésben.* A jó gazdasági eredmények annak is köszönhetők, hogy az állomás öt szocialista brigádja teljesítette azokat a vállalásokat, amelyeket a XII. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére tettek. Erőfeszítéseik nélkül nehezen képzelhető el a tervfeladatok teljesítése, ugyanis az engedélyezett létszámból 30 dolgozó hiányzik.

A szakszervezeti bizottság értékelését a főbizalmicsoport munkájáról *Szalai László*, Rákosrendező körzet szakszervezeti bizottságának titkára mondta el. Mindenekelőtt arról szólt, hogy *Rákóczy Juditot* a közelmúltban megválasztották a pártalapszervezet titkárának, ezért új főbizalmit kell választani. A titkár örömmel nyugtázza, hogy a szakszervezetben végzett kiemelkedő munkája alapján a párttagság őt tartotta a legalkalmasabbnak a titkári funkció betöltésére.

A szakszervezeti bizottság titkára ezt követően a termelést segítő tevékenységet elemezte. *Megállapította, hogy Angyalföld állomás vasutasai jobb eredményeket értek el, mint a körzethez tartozó, hasonló körülmények között dolgozó többi állomás.* Az eredmények összefüggésben vannak azzal, hogy a gazdasági vezetők, a pártszervezet és a szakszervezet rendszeresen egyeztette a tennivalókat. A szakszervezeti bizottság negyedévenként beszámoltatta a gazdasági vezetőket — így Angyalföld állomás főnökét is — a termelési feladatok teljesítéséről.

A szakszervezeti bizottság egyébként félévenként egy-egy szolgálati helyen kihelyezett ülést tart, hogy a helyszínen szerezzenek tapasztalatokat és értékeljék a főbizalmi csoport munkáját.

Megállapította a titkár azt is, hogy az állomáson a munkakörülmények jók, a munka feltételei biztosítottak. Ebben a tekintetben *Angyalföld a MÁV egyik élenjáró állomása.*

Miután a bizalmiak és helyetteseik meghallgatták a főbizalmicsoport munkájáról szóló értékelést, megválasztották az új főbizalmit és a helyettesét. A főbizalmi *Kukor Ferenc*, helyettese pedig *dr. Krémer Ferencné* lett. Az új főbizalmi régi szakszervezeti aktivista. Hat évig volt bizalmi, majd három évig Vizafogón szb-titkár. Azt követően pedig öt évig szb-elnök. Az elmúlt öt esztendőben pedig az szb munkavédelmi felügyelőjeként tevékenykedett.

Kőhidi László

Lenin öröksége

110 évvel ezelőtt, 1870. április 22-én született az emberiség egyik legnagyobb lángelméje, az oroszországi bolsevik párt és a szovjet állam megalapítója, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom vezetője: *Vlagyimir Iljics Lenin.*

Munkásságának világtörténelmi jelentősége ma már a leninizmus legelszántabb ellenségei előtt is elismert. Lenin az októberi forradalom negyedik évfordulóján tömören és tudományos alapossággal fogalmazta meg a forradalom nemzetközi hatásának lényegét, s annak két oldalát. Hangoztatta: *„megkezdjük a szovjet állam felépítését és ezzel megkezdjük a világtörténelem új korszakát. Azon új osztály uralmának korszakát, amelyet minden tőkés országban elnyomnak, de amely mindenütt törekszik az új életre, a burzsoázia legyőzésére, a proletárdiktatúrának a megteremtésére és az emberiségnek a tőke igájától, az imperialista háborúktól való megszabadítására."*

Az emberiség két legfontosabb kérdésére jelentett korszakalkotó választ az októberi forradalom: a társadalom és nemzeti felszabadulás győztes programját és az emberiség világháborútól való megmentésének reménységét jelentette. Ez az utóbbi alkotta a korszaknyitás másik oldalát. Lenin így fogalmazott: *„Az imperialista háborúk kérdése... élet-halál kérdése az emberek tízmillói számára... A mi októberi forradalmunk ebben a kérdésben is a világtörténelem új korszakát nyitotta meg."*

Lenin munkásságának, elméleti és gyakorlati örökségének értékelése és folytatása több mint fél évszázada éles ideológiai-politikai harc középpontjában áll. A tudományos szocializmus ellenfelei dühödten támadják Lenint és a leninizmust. *A burzsoázia ideológusai ma is benne látják a legveszélyesebb ideológiai ellenfelüket*, aki nemcsak következetes forradalmi harcot vívott a burzsoázia gazdasági, politikai és ideológiai rendje ellen, hanem akinek tevékenysége elindította a szocialista forradalmi folyamatot, és akinek gazdag elméleti és gyakorlati öröksége hatékony fegyver a szocializmusért folyó harcban szerte a világon.

Ezért minden eszközt felhasználnak, hogy kiverjék ezt a fegyvert a szocializmusért harcoló munkásosztály és szövetségesei kezéből. Meghamisították és eltorzították Lenint, utópiaként gúnyolták, aki megvalósíthatatlan álmokat kergetett. Halála után megpróbálják kijátszani életműve élő folytatása ellen, szembeállítani eszmei, gyakorlati megvalósulásával, a megvalósított és létező szocializmussal.

Lenin egy olyan történelmi korszakban, amikor az egész munkásmozgalom döntő forduló- és választóponthoz érkezett, éles vitákban alakította ki a maga politikai irányvonalát, *következetesen fellépett mindazokkal az áramlatokkal szemben, amelyek ilyen vagy olyan irányban megpróbálták letéríteni a forradalmi munkásmozgalmat a helyes útról.* Ez a példa ma is kötelezi azokat, akik Lenin útján haladnak.

Napjainkban a marxizmus helyzete egészen más, mint Lenin fellépésének idején volt. A marxizmus jóval szélesebb körben elterjedt, a marxista munkásmozgalmon keresztül nagyobb mértékben vált anyagi erővé, a világ egy részében az épülő szocialista társadalom elméleti alapja, a társadalmi gyakorlat új tapasztalatainak és a tudományos megismerés új eredményeinek általánosításával minden területen sokat gazdagodott és fejlődött. Azok a problémák és irányzatok azonban, amelyek Lenin életében léteztek, megváltozott formában ma is előfordulnak. Ma is vannak, akik hajlamosak a dogmatikus értelmezésre, vagy megelégszenek a sematikus magyarázattal.

A történelmi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy vannak, akik nem értik, vagy nem akarják megérteni a leninizmus lényegét. Akik a megváltozott körülményekre hivatkozva készek hátat fordítani a leninizmus örökségnek, *azok előbb-utóbb szükségszerűen a marxizmussal kerülnek szembe, letérnek a marxizmus útjáról.*

Minden ország forradalmi mozgalmát és pártját legjobban, legmeggyőzőbben saját tapasztalatai tanítják meg a marxizmus helyességére és alkotó alkalmazására. A magyar munkásmozgalom és a kommunista párt története is ezt példázza. Gondoljunk csak a bukásában is dicsőséges Tanácsköztársaságra és a felszabadulás utáni időkre. *Saját bőrünkön kellett megtanulnunk, hogy csak a leninizmus által megjelölt úton, a marxista elmélet alapján és annak alkalmazásával haladhatunk előre.*

Számunkra a leninizmus nem történelmi emlék, amely előtt az évforduló alkalmából elég leróni tiszteletünket, sokkal több annál. Ezért tanulmányozzuk Lenin munkásságát, gazdag örökségét, hogy segítségével, módszere és példája alapján marxista módon oldjuk meg napjaink bonyolult és sok tekintetben új forradalmi feladatait.

Kitüntetett szocialista brigádok

A vasútigazgatóságok és a közvetlen felügyeletet ellátó szakosztályok által felterjesztett javaslatok alapján a MÁV Kiváló brigádja kitüntetésben részesülő kollektívák névsorát az alábbiakban igazgatósági, üzemi és a vezérigazgatóság közvetlen irányítása alá tartozó szolgálati helyek bontásában közöljük.

Budapesti Vasútigazgatóság:

MÁV Budapesti Építési Főn. *József Attila;* Székesfehérvár Pályafenntartási Főn. *Barátság;* Budapest—Ferencváros állomás *Lenin;* Budapest—Keleti pu. *Béke;* Budapest—Ferencváros Vontatási Főn. *Ságvári Endre;* Szolnok Vontatási Főn. *Damjanich;* MÁV Balparti Bizt. ber. Fenntart. Főn. *Baross Gábor;* MÁV Jobbparti Bizt. ber. Fenntart. Főn. *József Attila;* Cegléd Körzeti Üzemfőnökség *Május 1;* Székesfehérvár Körzeti Üzemfőnökség *Lenin;* MÁV Magasépítési Főn. *Április 4.* szocialista brigádja.

Miskolci Vasútigazgatóság:

MÁV Hatvan—Füzesabony Pft. Főn. *Petőfi Sándor;* Miskolc—Tiszai állomás *Ho Si-Minh;* Gyöngyös állomás *Baross Gábor;* Miskolc Vontatási Főn. *Kandó Kálmán;* Miskolc Bizt. ber. Fenntartási Főn. *Gagarin;* Miskolc Vasútigazgatóság Tervg. és Műsz. fejl. oszt. *Ybl Miklós* szocialista brigádja.

Debreceni Vasútigazgatóság:

Záhony GRF *Motorszerelő;* Záhony Pályafenntartási Főn. *II. Rákóczi Ferenc;* Debrecen Pályafenntart. Főn. *Kun Béla;* Debrecen Építési Főn. *Kossuth:* Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn. *Gagarin;* Püspökladány Körzeti Üzemfőn. *Bebrits Lajos* szocialista brigádja.

Szegedi Vasútigazgatóság:

Szentes Építési Főn. (Gépállomás) *Zalka Máté;* Békéscsaba Pályafenntartási Főn. *Dózsa György;* Békéscsaba Körzeti Üzemfőn. (forgalom) *Sallai Imre;* Békéscsaba Körzeti Üzemfőn. (Orosháza) *Gagarin;* Szentes Körzeti Üzemfőn. (vontatás) *Szamuely Tibor* szocialista brigádja.

Pécsi Vasútigazgatóság:

Kaposvár É. H. F. *Petőfi Sándor;* Nagykanizsa Pályafenntartási Főn. *Hollán Ernő;* Pécsbánya rendező állomás *Arany János;* Nagykanizsa Üzemfőn. *József Attila;* Pécs Vontatási Főn. *Kandó Kálmán;* Kaposvár Szertárfőn. *Dózsa* szocialista brigádja.

Szombathelyi Vasútigazgatóság:

Várpalota állomás *Béke;* Celldömölk Vontatási Főn. *Dobó István;* Szombathelyi Bizt. ber. Fenntartási Főn. *Béke;* Szombathely Vontatási Főn. *Lenin;* Zalaegerszeg Körzeti Üzemfőn. (vontatás) *November 7.* szocialista brigádja.

MÁV Járműjavító Üzemek

MÁV Landler Jenő Járműjavító *Ady Endre;* MÁV Landler Jenő Járműjavító *Révai József;* MÁV Szombathelyi Járműjavító *Petőfi Sándor;* MÁV Szolnoki Járműjavító *Hámán Kató;* MÁV Dunakeszi Járműjavító *Váci Mihály;* MÁV Székesfehérvári Járműjavító *Kossuth Lajos;* MÁV Debreceni Járműjavító *Ifjú Gárda;* MÁV Északi Járműjavító *Landler Jenő* szocialista brigádja.

A vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyek:

MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem *Rózsa Ferenc;* MÁV Jászkiséri Építőgépjavító Üzem *Dobó István;* MÁV Gépjavító Üzem *Béke;* MÁV Hídépítési Főnökség *Komarov;* MÁV Szak- és Szerelőipari Főn. *Landler Jenő;* MÁV BVKH VII. osztály *Dobó Katalin;* MÁV T. B. Központi Főnökség *Bláthy Ottó;* MÁV T. B. Építési Főnökség *Petőfi Sándor;* MÁV Tervező Intézet *Széchenyi III.* szocialista brigádja.

MÁV Kiváló ifjúsági brigádja kitüntetésben részesült:

Budapest Ferencváros Pft. Főn. *Széchenyi István;* MÁV Landler Jenő Villamos Vonalfelügy. *Landler Jenő;* MÁV Miskolci Építési Főn. *Jendrassik;* Záhony Üzemfőn. vontatás *Petőfi Sándor;* Szeged BFF. *Morse I.;* Dombóvár Üzemfőn. (vontatás) *Zippernovszky;* Szombathelyi Szertárfőn. *Kandó Kálmán;* MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzem *Dr. Csanádi György;* MÁV Miskolci Járműjavító Üzem *Kandó Kálmán;* MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem *Kandó Kálmán;* MÁV Jászkiséri Építőgépjavító Üzem *Puskás Tivadar;* MÁV T. B. Építési Főn. *Széchenyi István* szocialista brigádja.

Szegedre került a Vörös Vándorzászló

(Folytatás az 1. oldalról.)

sabb színvonalon, a vasút hálózati érdekeinek figyelembevételével valósította meg. A siker hosszú évek következetes munkájának az eredménye, hiszen hosszú idő óta mindig ott voltak az első helyre pályázók között. S, ami eddig nem sikerült, az most valóra vált. *Tizennégy év után ismét Szegeden a Vörös Vándorzászló.*

Tavaly 20,3 millió utast és 10,7 millió tonna árut szállítottak. Az áruszállítási tervet 101,2 százalékra teljesítették. Különösen sikeres volt a kocsigényes terv teljesítése, mivel a célkitűzést 3,5 százalékkal túlteljesítették. Ez annak is köszönhető, hogy előszállításra 16 vállalattal, míg a szállítások átütemezésére a feladásnál 16, a leadásnál 17 fuvaroztatóval kötöttek megállapodást. Évközben, ha esetenként akadtak is gondok, a szállításra felkínált árut elfuvarozták. *Jelentősen csökkentették a ki nem állított kocsik számát.* A jobb kocsikihasználás eredményeként az egy kocsira jutó statikus terhelést a tervezett 18,3 tonna helyett 20,82 tonnára teljesítették. Árufuvarozási munkájukban mindjobban előtérbe kerültek a korszerű szállítási módok. *A konténerekben feladott árusúly 12 százalékkal, a csererakodólapos forgalom 19 százalékkal volt több, mint 1978-ban.* A berakott áruk 27,2 százalékát rakodással képzett irány- és célvonatokkal továbbították.

Állóeszköz-fejlesztési tervüket 432 millió forint felhasználásával 107,1 százalékra teljesítették. Szociális beruházásokra 8,4 millió forintot költöttek. Csupán a legjelentősebbeket említjük: *befejeződött a 900-as vonal villamosítása. Szeged-rendezőn új dízel-javítócsarnok, Békéscsabán kocsiműhely, Kiskunhalason deltavágány épült, Makón új szociális létesítményt, üzemorvosi és fogorvosi rendelőt, 300 adagos üzemi konyhát adtak át, s 327 dolgozó lakásgondját segítette az igazgatóság.*

Jól gazdálkodtak a rendelkezésükre álló költségekkel. Több mint 8 millió forintot takarítottak meg, ebből 4 milliót üzemanyagból.

Az ünnepi beszéd után *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes a közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint a vasút vezetői nevében köszöntötte a dél-alföldi vasutasokat. Hangsúlyozta, hogy különösen mennyiségi és minőségi téren javult az igazgatóság munkája, *így méltán érdemelték ki a magas kitüntetést.* A vándorzászló elnyerésének erkölcsi értékét még növeli, hogy az eredményeket a kongresszusi munkaverseny során érték el.

Szádóczki István felszólalásában az élet- és munkakörülmények javítása terén elért eredményeket, az igazgatóság 616 szocialista brigádjának helytállását emelte ki.

Ezt követően *Gulyás János* és *Szádóczki István* átadta a Vörös Vándorzászlót *Lovász Lázárnak* és *Acsai Mihálynak.*

Gellért József

Átadták a Dicséró Oklevelet a pécsi vasútigazgatóságnak

A pécsi vasútigazgatóság az elmúlt esztendőben végzett kiemelkedő teljesítményéért elnyerte a MÁV vezérigazgatója és a vasutasszakszervezet elnöksége *Dicséró Oklevelét.*

A kitüntetés átadására április 10-én, Pécsett került sor.

Az ünnepséget *Halmai Árpád,* a területi bizottság titkára nyitotta meg és üdvözölte az elnökségben helyet foglaló *Gulyás János* vezérigazgató-helyettest, *Tolnai Ildikót,* a vasutasszakszervezet elnökségének tagját, a szervezési és káderosztály vezetőjét, *Neubauer Józsefet,* a pécsi SZMT vezető titkárát, valamint a megye és a város tömegszervezeteinek, fuvaroztató vállalatainak képviselőit. Utána *Mészáros András,* a pécsi vasútigazgatóság vezetője mondott beszédet.

Ismertette többek között az elmúlt esztendőben elért eredményeket és az idei terveket. Hangsúlyozta, hogy a kiemelkedő teljesítmények részben a XII. pártkongresszus és hazánk felszabadulása 35. évfordulója tiszteletére indított munkaversenynek köszönhetők. *Az igazgatóság 1979. évi áruszállítási terve minden eddiginél nagyobb volt,* ezért teljesítésére jól szervezett előszállításokkal, a járműgazdálkodás színvonalának emelésével készültek. Az erőfeszítések nem voltak hiábavalók. Több mint 18 millió tonna árut szállítottak el, amely 1,2 százalékkal volt több a tervezettnél.

A kisebb létszám ellenére — 1978-hoz viszonyítva — 45 ezerrel csökkent a túlórák száma. Az igazgatóság dolgozói 15 millió forint értékű energiát takarítottak meg.

Sikeres volt a hálózatfejlesztés is. A vágánykilométer-építési tervet tíz, a kitérőcserékre vonatkozó tervet pedig tizenhárom százalékkal teljesítették túl.

Az idei feladatokról szólva az igazgató elmondotta, hogy 18,6 millió tonna árut kell elszállítani és törekedni kell a személyszállítás kulturáltságának fejlesztésére.

Mészáros András beszámolója után *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes a főosztály és a vasutasszakszervezet vezetői nevében köszöntötte az igazgatóság dolgozóit. A további eredményes munka érdekében arra hívta fel a figyelmet, hogy törekedjenek a belső tartalékok feltárására, a munka minőségének javítására.

Ezt követően *Gulyás János* és *Tolnai Ildikó* átnyújtották a Dicséró oklevelet *Mészáros András* igazgatónak, majd köszöntötték a nemrég nyugdíjba vonult *dr. Szabó Tibor* igazgatót is, akinek irányításával születtek az 1979. évi eredmények.

Az ünnepség *Halmai Árpád* zárszavával ért véget.

Urbán Ferenc

AMIKOR SZÜNETELT A SÓDERSZÁLLÍTÁS

Üveggel rakott irányvonatok Dunántúlra

Sajószentpéter állomáson megelőzik a gépre várásokat

Ideiglenes jelleggel fabarakk helyettesíti Sajószentpéter állomás felvételi épületét. A régi épületet már csaknem teljesen lebontották, mert a falak szigetelését az alapoktól kell kezdeni. Az építők 1980. végére ígérik a teljes felújítás befejezését. Így csak a barakk egyik kis szobájában találkozhattunk *Kádár Bertalan* állomásfőnökkel, akitől a szolgálati hely munkájáról, feladatairól érdeklődtünk.

Nehéz feladatok

— *Április elsejétől a kazincbarcikai körzeti üzemfőnökség üzemegységeként dolgozunk* — mondotta. — *Ez azonban nem változtat azon, hogy két hónapja mi szolgáljuk ki a Borsodi Vegyikombinát mindhárom gyárát. Ez nehéz feladatot jelent, bár sokat segít a BVK II-es telepén létesült ötvágányos fogadó-indító pályaudvar, ahol vasúti kirendeltségünk dolgozik 18 emberrel.*

— Hogyan teljesítették a múlt évi tervet? — kérdeztük.

— Az 502 ezer tonnában előirányzott kocsigényes szállítási tervünket 516 ezer tonnára teljesítettük. Ez a túlteljesítés jóval nagyobb arányú is lehetett volna...

— S miért nem lett az?

— *Azért* — felelte Kádár Bertalan —, *mert a gyakori kocsihiány nem tette lehetővé, hogy szállíttató vállalataink minden igényét kielégítsük.* Kocsitartózkodási tervünket 103,44 százalékra teljesítettük. A 191 ezer forintos önköltségi tervünkhöz viszonyítva jelentős eredmény volt az elért 44 ezer forintos megtakarítás.

Biztató eredmények

— Mennyi az állomás idei szállítási feladata?

— Jóval több a tavalyi teljesítésnél: *770 ezer tonna.* Az eddigiek során biztatóan haladunk a feladat teljesítésével. A BVK-ból naponta 22 kocsit adnak fel jugoszláv exportra és az NSZK-ba is rendszeresen küldenek export szállítmányokat. *Hetenként háromszor, ferencvárosi rendeltetéssel indított irányvonatokkal a dunántúli térségbe továbbítjuk a BVK késztermékeit.* A fagyos időszakban, amikor a söderszállítás szünetelt, a rendelkezésre álló négytengelyes nyitott kocsikat a Sajószentpéteri Üveggyár kiszolgálásának javítására használtuk fel. Ezekkel az üveggel megrakott fordaszerelvényekkel hetenként 3—4 irányvonatot indítottunk *Szigetvárra, Nagyatádra, Kecskemétre* és *Debrecenbe* a konzervgyárakhoz, de küldtünk üveg irányvonatokat *Budafok-Hárosra* is, a borpalackozó részére. Ennek köszönhető, hogy most sikerült a minimálisra csökkenteni az üveggyárban felhalmozódott árukészletet.

Elmondta az állomásfőnök azt is, hogy a legtöbb gondot a könnyűbetongyár gázszilikát termékeinek továbbítása jelenti. Erre a célra nem szervezhetnek irányvonatot, mert ezt az építőanyagot a kelet-magyarországi kis tüzéptelepekre kell eljuttatni. Ezek pedig egyszerre csak egy-két kocsit tudnak fogadni. Így ha más lehetőség nincs, akkor a berentei szénosztályozóról kikerülő padlójavításos kocsikat is „bevetik" a könnyűbetongyár kiszolgálására.

— *A múlt évben többször volt 25—30 órás géprevárás kész vonatainknál* — jegyezte meg Kádár Bertalan. — *Most javult a gépellátásunk, de magunk is igyekszünk úgy szervezni a munkát, hogy lehetőleg megelőzzük a hosszabb gépre várásokat.*

Öntevékenyen

— Milyen lehetősége van erre az állomásnak? — kérdeztük.

— Sok nincs, de azt rendszeresen megtesszük, hogy állomási tartalékunkkal viszünk el vonatokat *Sajóecseg* állomásra, villanyvezeték alá. Ott már előbb akad szabad villamosmozdony, amellyel beviszik az elegyet Miskolc-Tiszai rendezőjébe.

Értékelték az állomás szocialista brigádjainak a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny múlt évi szakaszában elért eredményeit. A berentei gócponti értékelés alapján ezüstjelvényt kap a *Kosuth* forgalmi-kereskedelmi szocialista brigád, amelynek *Nemes József* forgalmi szolgálattevő a vezetője. Bronzjelvénnyel jutalmazzák a *Furmann Lászlóné,* raktárnok által vezetett *Haladás* szocialista brigádot.

L. J.

Ki tud többet a Szovjetunióról?

Április elsején délután *Ki tud többet a Szovjetunióról* címmel rendeztek szellemi vetélkedőt Szombathelyen. A vasutasok Haladás Művelődési Házának a nagytermében a járműjavító üzem 63 szocialista brigádja mérte össze tudását. A brigádoknak a testvéri szocialista ország gazdasági, politikai és társadalmi életéről kellett ismereteit elmondani.

Az első helyezett a tervosztály *Sauária* brigádja lett a dízel-lakatosok *Magyar László* és a *Kun Béla* kollektívájának a képviselői előtt. Mind a három helyezett pénzjutalomban részesült. A vetélkedő közben feltett villámkérdésekre adott helyes válaszaikért 50 szovjet reprodukciót és két könyvet nyertek a jól válaszolók.

Sz. J. I.

A fasiszták végezték ki

Benke Ferenc vonatkísérő életútja

Benke Ferenc vasutas mártír 1945-ben életét áldozta Székesfehérvár felszabadulásáért. Emlékét antifasiszta emlékmű és utca őrzi a városban.

Benke Ferenc 1881. augusztus 14-én a Zala megyei Alsó-Hahóton született. Alig cseperedett föl, máris elkerült a szülői házból. Édesanyja, *Benke Juli* napszámos, nem iskoláztathatta. Tizenéves korában mindenesfiú, majd urasági inas egy grófi kastélyban. 1902 tavaszán besorozták. Miután a közös hadsereg 48. gyalogezredében leszolgálta a három évet, szakaszvezetői rangban lépett tartalékba. Ezt követően négy évig csendőr őrsvezető Tolnában. *Huszonkilenc éves korában megvált a csendőrségtől és felvételét kérte a Déli Vasútra.* Ennek egyik feltétele az elemi iskola negyedik osztályának elvégzése volt. A nagykanizsai állami népiskola negyedik osztályában az 1909/10. iskolaévben tanított tárgyakból 1910. január 14-én tett magánvizsgát jeles eredménnyel.

A vasutasmozgalom ismert személyisége

1911. február 1-én már ideiglenes minőségű vonatfékező a Déli Vasút egykori Budapest állomásán, a mai Déli pályaudvaron. 1913 nyarán véglegesítették, s 800 korona évi fizetéssel kinevezték kalauznak. Ezzel megteremtődött a családalapítás anyagi feltétele. Ősszel házasságot kötött Szántó Piroskával. A Déli Vasút pedig Székesfehérvárra helyezte. Itt élt haláláig. Három gyermeke volt: *1914-ben született Mária-Terézia, 1916-ban Ferenc, s 1917-ben Margit.*

Benke Ferenc azokban az években került a Déli Vasútra, amikor e magánvasút öntudatos dolgozói az illegális vasutas szakszervezet vezetésével kemény osztályküzdelmet folytattak gazdasági helyzetük javításáért és legális szakszervezetük engedélyezéséért. A lendületes küzdelem magával ragadta őt is. *Megismerkedett a munkásmozgalommal, s a harcosa lett.* A fehérvári vasúti csomópont különösen jó iskolának bizonyult, hiszen ennek dolgozói századunk első két évtizedében kiemelkedő szerepet játszottak a szocialista vasutasmozgalomban, s városuk munkásmozgalmában is. *Az 1919-es évek derekától Benke Ferenc — mint a vonatkísérő személyzet bizalmija — ismert személyisége a helyi munkásmozgalomnak, s aktív szervezője a vasutasok háborúellenes megmozdulásainak.* Közben tanult is; 1917 nyarán összevont magánvizsgát tett a polgári iskola első két osztályának anyagából. Emberi magatartását és mozgalmi munkáját értékelve 1918. február 19-én a szociáldemokrata párt székesfehérvári szervezetének vezetőségi tagja lett. Fél évvel később, október 13-án a József utcai Szüts-féle vendéglőben megjelenő déli vasúti tisztviselők s egyéb kinevezett dolgozók *az ő kezdeményezésére csatlakoztak a Nemzeti Tanácshoz,* s határozták el, hogy belépnek a szociáldemokrata pártba.

Fáradhatatlanul a munkáshatalomért

Az őszirózsás forradalom győzelme biztosította a szervezkedési szabadságot, *így*

Kommunista műszak

(Folytatás az 1. oldalról.)

sőbb a nagy teljesítményű osztrák gyorsvágányépítő zavartalanul megkezdhesse a sínek lerakását.

Nyolcvanan a *Porpác* és *Vép* közötti szakaszon vagonokból építési anyagokat raktak ki és padkavágással gyorsították a második vágány elkészítését.

Sárvár állomáson 50 katona a kongresszusi vállalásának eleget téve társadalmi munkában az első vágány átépítésén munkálkodott.

A Landler Járműjavító kollektívája is csatlakozott a *„Sziklai Sándor"* szocialista brigád felhívásához. A március 22-ére meghirdetett kommunista műszakra 1376 dolgozó ment be az üzembe.

A kommunista műszakon az üzem aktív dolgozói együtt munkálkodtak a nyugdíjasokkal, a MÁV Vezérigazgatóság Járműjavító Szakosztályának, valamint a JÚMTI dolgozóival.

A közös munkán alapuló, szovjet—magyar barátság szép példája volt, *hogy a kerületben állomásozó szovjet alakulat katonái szintén részt vettek a kommunista műszakon.*

A kommunista műszakon részt vevők bérüket (amely az előzetes számítás szerint 210 ezer forintot tesz ki), a vasutas gyermekintézmények fejlesztésére ajánlották fel.

Gőzmozdony a jubileumi parkban

A vasútmodellezők és vasútbarátok nagykanizsai köre és a KTE vasúti szakcsoportja *Nagykanizsán*, a jubileumi parkban mozdonyavató ünnepséget tartott április 3-án a vasúti közlekedés megindulásának 120 éves évfordulója alkalmából.

Mészáros András, a pécsi vasútigazgatóság vezetője mondott beszédet. A jubileumi parkban egy 375896-os sorozatú gőzmozdonyt helyeztek el. A mozdonyt *Zsoldos Ferenc*, a városi tanács elnökhelyettese és *Flinger József* üzemfőnök vette át.

A muzeális értékű gőzöst a nagykanizsai vontatási főnökség szocialista brigádjai több mint 1000 óra társadalmi munkában újították fel.

REFLEKTORFÉNYBEN

Akik kiérdemelték az Állami Ifjúsági Díjat

A Keleti vontatási főnökség *Steimetz Miklós* szocialista brigádja helytállásával már sokszor kivívta környezetének elismerését (háromszor „csak" a MÁV Kiváló Brigádja megtisztelő címet nyerte el), most mégis meglepő volt a hír: a tizenegy tagú kollektíva hazánk felszabadulásának 35. évfordulójára *Állami Ifjúsági Díjat kapott*. A meglepetést tulajdonképpen az okozta, hogy az „ifjúsági" jelzőt viselő elismerésben olyan brigád részesült, amelyben a tagok átlagos életkora a 34 évet is meghaladja.

A magyarázatot kutatva érdeklődtem *Eöry József* vezénylőtisztnél, a Steimetz brigád vezetője, *Harsányi Lajos* felől. Közölte, hogy 15 óra 55 perckor kell jelentkeznie, de hozzátette, hogy mehetek hozzájuk korábban is, mert *„Lajos mindig előbb szokott megérkezni."* S ez most is így történt.

MINDIG A FIATALOKÉRT

A szolgálat közeli kezdete miatt rögvest a lényegre tértünk:

— Hogyhogy a klasszikus értelemben vett ifjúsági tevékenységgel kapcsolatos kitüntetésben részesült a brigádjuk? — kérdeztem.

— *Az évek során úgy alakult, hogy többnyire mindig a fiatalokkal foglalkoztunk, társadalmi munkánkkal az ő céljaikat segítettük.* Bár vállalásunk egyik részének előzménye nem éppen kellemes élményhez kötődik, de talán ez volt a kiváltó ok, amiért feladatul választottuk. Történt ugyanis, hogy az egyik kollégánk kislánya betegsége folytán a *Gyermekek Országos Módszertani Intézetébe* került. Többször szóba hozta, hogy ez az intézmény milyen nehézségekkel küzd: *nem kapnak munkaerőt a kert, az udvar gondozására. Fűtőberendezésük elavult, nem felel meg a követelményeknek stb. Így határoztuk el, hogy patronáljuk az intézetet. Immár hat éve, hogy felkerestük a vezetőket, akik természetesen nagyon szívesen fogadták ajánlatainkat. Azóta termővé tettük a kertjüket, átalakítottuk olajtüzelésűre a kazánt, épületet bontottunk és építettünk. Mindig olyan munkát kértünk, amelyre nem kaptak vállalkozót. Így évente mintegy ötszáz társadalmi munkaórát teljesítettünk az intézetben.*

— Ez valóban nagyszerű cselekedet...

— Igen, de ez még nem minden. A másik vállalásunk szorosan a szakmánkhoz, helyesebben munkahelyünkhöz kötődik. *Célul tűztük ki, hogy messzemenően segítjük a pályakezdő mozdonyvezetők beilleszkedését.* Ez abból áll, hogy a hozzánk beosztott gyakornokokkal —, ha a szükség úgy kívánja — szolgálat után is foglalkozunk. Netán utazás közben adódik valamilyen rendkívüli helyzet, azt a szolgálat után megbeszéljük, elemezzük. Egyszóval *a hozzánk vezényelt fiatalok feletti védnökséget vállaltuk. Más szóval: garanciát szakmai előmenetelükért.* Eddig mintegy huszonöt gyakornok dolgozott mellettünk, akik azóta szinte kivétel nélkül jól megállják a helyüket, mozdonyvezetőként. Mi több: egyikük, *Kristóf Mihály* három és fél évvel ezelőtt végképp a brigádunk tagja lett, és minden tekintetben kiválóan látja el feladatát. Egyébként ő a legfiatalabb köztünk, most 25 esztendős.

A HÁRMAS JELSZÓ SZERINT

— Mozdonyvezetők, utazó emberek. Adott esetben hogyan tudják összehangolni a kollektív társadalmi munkát?

— *Ezt a kérdést már sokan feltették. A titok nyitja talán az, hogy sok olyan „brigádtagunk" van, akik hivatalosan nem tartoznak közénk, csupán érzelmileg kötődnek hozzánk. Erre mi nagyon büszkék vagyunk. Eöry József vezénylőtiszt is közéjük sorolható, aki adott esetben úgy készít szolgálati beosztást, hogy egy-egy nagyobb akcióban a brigád 80—90 százaléka együtt vehessen részt. Így fordulhatott elő, hogy például az intézeti nagyobb munkákat szinte teljes létszámmal végezhettük.*

— Van-e olyan sajátosságuk, ami csak a Steimetz brigádra jellemző?

— *Egyáltalán nincs. De nem is akarunk mi különcök lenni olyan értelemben, hogy valamiféle túlfűtöttséggel „lógjunk ki a sorból". A hármas jelszó szerint igyekszünk élni és dolgozni*, ami minden brigád célja. Nem mondom, az adott szóra, a vállalásokra nagyon nagy gondot fordítunk. Mindemellett nem mondanék igazat, ha azt állítanám, hogy a megalakulástól eltelt 15 esztendő alatt soha nem vétettünk hibát. Ezeket azonban mi soha se próbáltuk magyarázkodásokkal kivédeni, hanem megbeszéltük, *levontuk a tanulságokat*, és arra törekedtünk, hogy ugyanaz az eset többet ne forduljon elő.

A brigádtagok közéleti embereknek tartják magukat. Majdnem mindannyian betöltenek valamilyen társadalmi tisztséget. A brigádvezető például *szakszervezeti bizalmi*, akit nemrégen küldöttnek választottak meg a vasutas bizalmiak országos értekezletére.

AZ ELISMERÉS KÖTELEZ

— A Steimetz brigád további céljáról e pillanatban mit mondhatna el? — kérdeztem.

— *Mi az évek során meglehetősen reflektorfénybe kerültünk, ami azt jelenti, hogy teljesítményeinket nem adhatjuk lejjebb. Nem hiúságból, egyszerűen csak tevékenységünkből eredően* — amelyre az elismerés is kötelez — *előbb vagy utóbb szeretnénk kiérdemelni a Népköztársaság Kiváló Brigádja címet. Ez a lehetőség egyébként minden jól dolgozó közösség számára nyitva áll...*

Séra Sándor

Kőbánya–Kispest metróvégállomás

Kőbánya—Kispest állomáson csatlakozik a vasúthoz a metró észak—déli vonalának végállomása. Az új vasút-metró csatlakozás megkönnyíti a munkába járást azok számára, akik a Kőbánya—Kispest állomásra érkező vonatokkal jönnek Cegléd, Lajosmizse felől a fővárosba. Képriportunk a vasúthoz csatlakozó új metróállomást mutatja be.

Ilyen Kőbánya—Kispest vasútállomás látképe a metróvégállomás zárt felüljárójának ablakából nézve

A fedett átjárókban kaptak helyet a vasúti jegypénztárak. Innen lehet eljutni a számozott vágányokhoz is.

Az utasok örömmel vették birtokukba az új létesítményeket

Fedett lejáró a vasúti sinekhez

(Laczkó Ildikó képriportja)

1918. november 24-én legálisan is megalakulhatott a vasutasszakszervezet, a Magyarországi Vasutasok Szövetsége. Azonnal megkezdődött a helyi szervezetek kiépítése is. A székesfehérvári szervezet 1918. december 15-én tartotta alakuló gyűlését, amelyen a fehérvári vasutasok minden rétege képviseltette magát. *Benke Ferencet pénztárossá választották. Küldöttként vett részt a Szövetség 1919. január 6—7-i első kongresszusán.* A fizetésrendezés tárgyalásakor a vonatfékezők besorolásáról fejtette ki véleményét.

Vasúti tevékenysége mellett — mint a Nemzeti Tanács Fejér megyei bizottságának tagja — fáradhatatlanul járta a megye községeit, szervezte a falvak nincstelenjeit.

A Tanácsköztársaság kikiáltásáról értesülve, *1919. március 22-én a székesfehérvári Munkás- és Katonatanács Benke Ferencet közlekedési népbiztos-helyettesként a város vezetésére hivatott Forradalmi Tanácsba delegálta.* Az április 7-i tanácsválasztáson a 80 tagú Székesfehérvári Munkás, Katona és Földműves Szegények Tanácsába választották. A városi tanács első ülésén az intéző bizottság és a megyei tanács tagja lett. Az első munkáshatalom idején dolgozott a tanács gazdasági osztályán, a városi művelődési bizottságban, szervezte a proletárállam védelmére felfegyverzett munkások frontra szállítását, szót emelt a város nyugalmának s forradalmi rendjének fenntartása érdekében, s a tanácskormány lemondásának napján is még azon fáradozott, hogy kocsit biztosítson a nincstelenek fájának behordásához.

Az ellenforradalom győzelme után a székesfehérvári királyi törvényszék mint büntető bíróság a gyorsított bűnvádi eljárás alapján megtartott főtárgyaláson *két évi fegyházra, mint főbüntetésre, további 5 évi hivatalvesztésre és politikai jogai gyakorlásának ugyanolyan tartamú felfüggesztésére ítélte.* Indoklás: Benke Ferenc a kommün alatt mint közlekedési megbízott a szegényeknek díjtalanul biztosított fuvarozáshoz bérkocsikat, s a vasutasok május 20-i gyűlésén a társadalmi osztályok ellen izgatott azzal a kijelentésével: *„menjünk magunkat lajstromoztatni"*. 1920. november 5-én a székesfehérvári törvényszék — miután büntetéséből már egy évet és hat hónapot letöltött a székesfehérvári fogházban, kegyelemre ajánlotta.

Hűség a mozgalomhoz

Benke Ferenc szabadulása után a vasúthoz nem Rerülhetett vissza, mert az ítélet alapján *a Déli Vasút törölte a létszámból.* 1931-ben gabonaügynök, egy budapesti terménykereskedő alkalmazottja. 1932-ben iparigazolványt kapott: *Székesfehérvár területén mezőgazdasági termékekkel és takarmányfélékkel kereskedhetett.* A munkásmozgalommal azonban nem szakadtak meg kapcsolatai, dolgozott a szociáldemokrata pártban és volt kapcsolata a vasúton maradt elvtársaival. Az ellenforradalmi rendszer alatti mozgalmi tevékenysége még feltárásra vár, de minden bizonnyal szerepe volt abban, hogy 1944 decemberében a város lakói nem engedelmeskedtek a kiürítési rendeletnek, hogy a vasutasok megakadályozták a vasútállomás Széchenyi utcai aluljárójának felrobbantását.

Az MKP fehérvári vezetőségének élén

1944. december 23-án a szovjet 7. gépesített hadtest és a 31. gárdahadtest gépesített erői áttörték a német 23. páncéloshadosztály állásait és felszabadították Székesfehérvárt *Benke Ferenc* és elvtársai: *Görhely István, Kling János, dr. Koch László, Kovács Sándor, Mayer János, Móder József, Pelcz Jenő, Promper Ferenc, dr. Szirbik Ferenc, Turner Miklós, Virágh János* és mások azonnal hozzákezdtek az új élet megindításához. Megalakították a Magyar Kommunista Párt székesfehérvári szervezetét. A pártszervezet elnöke az őszhajú, de még mindig fiatalos mozgású veterán, Benke Ferenc lett, titkára pedig az oroszul is beszélő, a nyilasok elől októberben Kecskemétről Székesfehérvárra menekülő angol szakos középiskolai tanár, *dr. Szirbik Ferenc*. A front még a város határában állt, német messzehordó ütegek lőtték a várost, mialatt a kommunista pártszervezet a szovjet katonai parancsnoksággal karöltve hozzálátott az élet normalizálásához.

1945. január 3-ára a pártszervezet nagygyűlést hívott egybe az Alba moziba. Benke Ferenc hatásos elnöki megnyitója után *Vas Zoltán*, az Ideiglenes Nemzetgyűlés kommunista képviselője ismertette a debreceni Ideiglenes Kormány programját, s hívott harcba a szabad, független, demokratikus Magyarország megteremtéséért.

A pártszervezet munkájának eredményeként január 6-án megjelent a felszabadult város újságja, a *Fehérvári Hírek*. A lap tudósított a város javuló közegészségügyéről, közellátásáról és beszámolt az újjáépítés első eredményeiről, *így a vasútállomás éledéséről, a vasúti forgalom megindításáról, a gázgyár helyreállítási munkálatairól stb.*

Január 19-én röplap adta hírül Pest felszabadulását, a szovjet parancsnokság viszont arról értesítette a fehérvári pártvezetőséget, hogy a Budán bekerített német egységek kiszabadítása érdekében indított erős német ellentámadás következtében kénytelenek kivonulni a városból. A vezetőség egyes tagjai a városban maradtak, mások elhagyták azt. Miután január 22-én a német csapatok átmenetileg visszafoglalták a várost, többen illegálisan visszatértek, hogy segítsék annak végleges felszabadulását. Közöttük volt Benke Ferenc is. A harcoló német katonai alakulatokkal a városba érkezett a Szálasi-rezsim több exponense és megkezdte véres tevékenységét a nyilas Számonkérő Szék. A pártvezetőségi tagok többsége a fasiszták kezébe került, s Benke Ferenccel életüket adták szeretett városuk felszabadításáért.

Gadanecz Béla

Hangversenykörúton

A Budapesti MÁV Szimfonikusok tavaszi turnéja Franciaországban

A magyar—francia kultúrkapcsolatok keretében rendszeresen tartanak magyar napokat Franciaországban. Ennek során nemcsak Párizs, de a francia vidék is megismerkedhet a magyar irodalom, képző- és zeneművészet legjavával. *Az idei magyar napok kiemelkedő eseménye volt a Budapesti MÁV Szimfonikus Zenekar fellépése St. Etienneben, Brestben és Lorient-ban.*

A hetekkel korábban meghirdetett hangversenyek mindegyikére valamennyi jegy elkelt, jóllehet mind a három számottevő francia városban 2000 személyes hangversenyteremben került sor szimfonikusaink fellépésére. A legnagyobb érdeklődés Lorient-ben volt, ahol sok pótszékkel igyekeztek a nagy számú érdeklődők igényét kielégíteni. A legmegkapóbb élményben St. Etienne-ben volt része a zenekarnak, ahol az esti hangversenyen kívül, délután 2 órakor ifjúsági koncert is volt, s kétezer fegyelmezett, feszülten figyelő fiú és lány ismerkedett egy kis ország zeneművészetével.

A Budapesti MÁV Szimfonikusok a magyar zeneirodalom legnagyobbjainak remekműveit vitte magával. Erkel híres *Hunyadi-nyitánya* (a Hunyadi László c. operához utólag írt közismert és közkedvelt nyitány) éppúgy nem tévesztett hatást, mint Liszt nagyhatású szimfonikus költeménye a *Tassó*. S azután századunk büszkeségei Kodály Zoltán, akinek *Galántai táncok* című kompozíciójából az egyetemes magyar kultúra ősimodern hangja csendül ki, s Bartók műve a *Kékszakállú herceg vára* a XX. század operairodalmának — általánosan elfogadott — egyik legnagyobb remeke.

A zenekart a nyolcnapos turné idején *Oberfrank Géza vezényelte*, a Bartók-operában *Szőnyi Olga* és *Kováts Kolos* léptek fel. S hogy milyen sikerrel? Ennek szavakba nehezen foglalható illusztrálására szolgáljon: *valamennyi hangverseny után szűnni nem akaró taps közepette ráadást követelt a közönség.* S bár zenekari koncerten nem szokás ráadást adni, a Budapesti MÁV Szimfonikusok mégis eljátszották az egyetlen nem magyar művet, Berlioz *Rákóczi-indulóját*. A magyar—francia kultúrbarátság örök időkre szóló közös zenei kincsét.

A Budapesti MÁV Szimfonikusok meghívást kaptak, hogy két év múlva ismét látogassanak el Franciaországba. Eredményes vendégszereplésük nemcsak a zenekar, hanem a fejlett magyar zenekultúra tekintélyét is emelte.

Dr. Csillag Ferenc

A szegedi fiatalok elnyerték a KISZ KB Vörös Vándorzászlaját

A szegedi vasúti csomópont KISZ-bizottságát immár másodszor tüntették ki a *KISZ KB Vörös Vándorzászlajával.* A kitüntetés mögött tartalmas munka húzódik. Erre utal, hogy az elmúlt öt év alatt öt alapszervezetük kapta meg a *KISZ KB Dicsérő Oklevelét*, KISZ-bizottságuk pedig 1977-ben és 78-ban elnyerte a *KISZ KB Kiváló KISZ-szervezet zászló elismerést, majd tavaly és most a KISZ KB Vörös Vándorzászlaját.*

A KISZ-bizottsághoz két KISZ-vezetőség és 15 alapszervezet tartozik, *közel 650 fiatallal.* Taglétszámuk és szervezettségük alapján a város legnagyobb és egyik legjobban szervezett üzemi bizottsága. Ez azért is jelentős, mert területi széttagoltságuk igen nagy, s a fiatalok 65 százaléka változó, többen utazó munkakörben dolgoznak. Fegyelmezett, szervezett munkájukkal hozzájárultak a csomópont, illetve az igazgatóság személy- és áruszállítási feladatainak teljesítéséhez.

A csomóponton 21 ifjúsági szocialista brigád is működik. Jó eredményeket értek el a kiváló ifjúsági, valamint az egyéni versenymozgalmakban, a különböző feladatok teljesítésében. Beneveztek az energiatakarékossági mozgalomba. A társadalmi munkában is élenjártak. *Tavaly 57 alkalommal mozgósították a fiatalokat, több mint tízezer munkaórát dolgoztak.* Többek között 238 tonna vas- és fémhulladékot, közel 4 ezer kg papírhulladékot gyűjtöttek össze.

Rendezvényeik városszerte ismertek; így a szolidaritási estek, ahol a Szegeden tanuló arab, színiai fiatalokkal találkoztak. A csomóponton felvett 42 párttag közül 28-nak a KISZ volt az ajánlója. Gondoskodtak a szabadidő hasznos eltöltéséről is. Szoros kapcsolatot alakítottak ki a vasutas művelődési házzal és az SZVSE-vel.

A kitüntetés átadására március 18-án került sor a MÁV Nevelőotthonban. A zászlóátadáson részt vett *Mester Alajos* MÁV-vezérigazgató-helyettes, *Lovász Lázár* vasútigazgató, *Papdi József*, a megyei és *Rigó Szilveszter*, a városi pártbizottság osztályvezetője, *Kulcsár Péter*, a megyei KISZ-bizottság megbízott első titkára, *Batki József*, a városi KISZ-bizottság első titkára.

Juhász András, a KISZ KB titkára ünnepi beszédében méltatta a szegedi fiatalok helytállását, majd átadta *Koós Lászlónak*, a KISZ-bizottság titkárának a KISZ KB Vörös Vándorzászlaját. Ezt követően az ifjúsági mozgalomban legjobban dolgozó fiatalok közül többen kaptak kitüntetést.

(Gellért)

Váci Mihályra emlékezünk

Tíz évvel ezelőtt, 1970. április 16-án *46. életévében halt meg Váci Mihály.* Csak emlékei és könyvei maradtak velünk. Kérdeznek, vallatnak bennünket szüntelen. Versei, prózai írásai beleszólnak az életünkbe. A vasutasok életébe is. Mint tudjuk, *Váci Mihály vasutas családból származott.* Nagyon sok művében megtaláljuk a vasutas élet egy-egy képét, ami az édesapja életén keresztül rólunk is szól. Csak néhányat ezek közül: *Beszélgetés közbe, Apám, Pályaőrök, Falvak között, Sinek, Távolodón, Vonatablakok.* Nem feledkezhetünk meg prózai munkáiról sem. Csak nézzük meg *A zsezse-madár* című tanulmánykötetét, amelyben a lírai általánosítás érvényével vall önmagáról és osztályáról: *kimondja erkölcsi kötelességeinket, feladatainkat.*

Minden munkájában ott él a tanító szándék. Vállalta a legnehezebbet, a nép fölemelkedéséért vívott harcot. *Úgy, ahogyan József Attila.* Váci Mihály költészetének ez az archimedesi pontja. Az Embert állítja a középpontba — szembesítve a társadalommal. Ezért oly kíméletlen számtalan művében. Csak gondoljunk az *Utazás Bürokroneziában* című kötetére, amely a közelmúltban jelent meg. Ebben — a közösség érdekeit megcsorbító szemlélet és magatartás ellen emel vádat.

Másfél évtized alatt olyan életművet teremtett, ami a felszabadulás utáni magyar irodalom legjobbjai közé emelte.

Most, az emlékezés évében óhatatlanul is eszünkbe jut: *korai halálával vajon hány remekművet vitt a föld alá?* Hány remekmű maradt örökre megíratlan? Mert tudjuk, tele volt írói és közéleti tervekkel egyaránt.

Madár János

Az építőkkel közösen

Munkáshangversenyek Debrecenben

Köszöntő szavakkal kezdődött Debrecenben az első vasutas-építő munkáshangverseny, amelyet a rendezők — a Vasutasok Szakszervezete területi bizottsága, a Hajdú megyei Állami Építőipari Vállalat szakszervezeti bizottsága, a debreceni vasútigazgatóság, a Kölcsey Ferenc megyei Művelődési Központ, és a MÁV Filharmonikusok zenekara március 31-én tartottak a Kölcsei Ferenc Művelődési Központ színháztermében, *a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben élenjáró vasutas és építőipari szocialista brigádok tagjainak.*

Halmos Sándor, a Hajdú megyei Állami Építőipari Vállalat szakszervezeti bizottságának munkatársa felidézte az első — 1974-es — vasutas munkáshangversenyen elhangzottakat, majd arról szólt, hogy azóta rendszeressé váltak mind a vasutas, mind az építőmunkás-hangversenyek. *Az idén a két szakszervezet elhatározta, hogy évente kétszer közösen rendeznek munkáshangversenyeket szocialista brigádok tagjainak.*

A megnyitó szavak után felcsendült Rossini, Beethoven, Mozart, Csajkovszkij, Bizet népszerű zenéje. A MÁV Filharmonikusok Zenekarát *Kopeczky Lajos* vezényelte. Május 26-án szerzői estre kerül sor, amelynek vendége *Csenki Imre Kossuth-díjas* karnagy, zeneszerző lesz.

VÁCI MIHÁLY

Falvak között

A vonat-füst bolyhos pamutja
utánunk hosszan legomolyítva száll.
Sarlóiveit megsuhintja
az éj: — hulló csillag fénye kaszál.

A sín, akár a cimbalom-húr,
zümmög zsibongó lágy moll-dallamot;
mennyei fényű halmokon túl
jászolba pólyált hajnal mosolyog.

Az állomások homlokáról
dereng tántorgó kis faluk neve.
Emlékszel rájuk, míg a tájról
utánad int tornyok sebzett hegye?

Egyforma mind, ahogy hasonlít
minden ököl, ha szerszámot szorít,
— de más, ha tenyere kibomlik,
asszonyt ölel, barátot bátorít,

Egyforma falvak, de közelről
minden sorsot külön sövény kerít,
s más-más irányba látnak bentről,
kik nézik létünk árnyát-fényeit.

Hiába őrlünk egy malomban,
minden szájban más ízű a falat.
Hányféle apró tülekedő gond van
a közös végzetű égbolt alatt!

MADÁR JÁNOS

Szárszói töredék

Nem engedték
a vonatkerekek,
hogy tovább sírjon
a dal.

A vas kemény
ütéseitől
lehulltak
a költő szavai
a csend hideg
köveire.

„A proletár utókoré..."

József Attila születésének 75. évfordulójára

Proletárköltő volt? Költő-proletár? A proletariátus sorsát senyvedte s e sorsot önkéntes — szárszói, vasúti síneken lelt — haláláig vállalta, ám mégis: nem proletárköltő volt csupán. Költő volt, korának legnagyobb magyar lírikusa. Még a korai halál is költősorsra utal: *harminchárom évet sem élt meg.*

Költő volt, akinek távozása csak az irodalmi élet gyásza? Nem. Elkötelezett költő volt, az Ügy igazát hitte-vallotta; *tanult, hogy „egész népét" taníthassa (valóban nem középiskolás fokon!).* Aligha csupán a sorsa, hanem ismeretanyaga, meggyőződése avatta kommunistává.

Humanista volt. *Ösztönösen vonzódott a kisemberekhez, az elesettekhez, a város — a társadalom — peremén élőkhöz.* Nekik írt — róluk írt. Kéretlenül a szószólójukká szegődött. Nekik? Róluk? Indokolatlan a többes szám harmadik személy — sosem feledte el honnan indult, hová tartozik, egyetlen percre sem tagadta meg osztályát.

Emlékeiből is töltekezett. Életformáló élménye volt a gyermekkor — és a mama. Egy a sziklakeménységű, ritkán panaszkodó proletáranyák közül, akik családjukért, gyermekeikért görbültek a teknő fölé, jártak el takarítani, keltek hajnalban és pihentek le késő éjszaka. *A mamáról — a mamához* — írott versek nemcsak most, az anyák napja küszöbén aktuálisak.

József Attila emlékét idézi évről évre a születésnapján megrendezendő Költészet Napja.

Most lenne hetvenöt esztendős.

JÓZSEF ATTILA

Mama

Már egy hete csak a mamára
gondolok mindig, meg-megállva.
Nyikorgó kosárral ölében,
ment a padlásra, ment serényen.

Én még őszinte ember voltam,
ordítottam, toporzékoltam.
Hagyja a dagadt ruhát másra.
Engem vigyen föl a padlásra.

Csak ment és teregetett némán,
nem szidott, nem is nézett énrám
s a ruhák fényesen, suhogva,
keringtek, szálltak a magosba.

Nem nyafogtak, de most már késő,
most látom, milyen óriás ő,
szürke haja lebben az égen,
kékítőt old az ég vizében.

Bútorok búcsúja

A szék halkan felsóhajtott, amint odébb rakta. A hamutál elvigyorodott, amikor tisztára törölte a képét. A padló ragyogott örömében, hiszen fényes lett ismét. A kilincs csendesen csikordult, amikor utoljára becsukódott mögötte az ajtó.

Egyedül a szemétkosár nem tudott méltóképpen elköszönni. Érezte, hogy most utoljára is rá haragudott legjobban Annuska, a takarítónő. Pedig ha tudná. Ő volt a bútorok között mindig a leghálásabb, hiszen neki volt a legnagyobb terhe itt az irodában. Néha ki sem látszott az összegyűrt papírokból, cigarettavégekből és az egyéb hulladékokból. Alig várta, hogy esténként Annuska megszabadítsa. És mégis! Őt szívlelte legkevésbé. El is panaszolta bánatát a többieknek.

Az irodában csak addig tartott a csend, amíg elhangzott az éjjeli portás szokásos kérdése: *„Ugye holnap is jössz, Annus?"* Ezután az irodában halk zsongás kezdődött. Beszélt a szőnyeg, az asztal és a szék. De szót kapott itt minden bútordarab. Megvitatták az eseményeket és dicsérték szerencséjüket, amely Annuskával hozta össze őket. Mert hallottak olyan irodákról is, ahol hetente sem törölték le a port a polcokról, s az íróasztalról. Mindenről ebben az irodában csak hallomásból tudtak. Néha — amikor egy-egy értekezlet miatt a másik irodából átkerült hozzájuk néhány szék — se vége, se hossza nem volt a panaszáradatnak.

Különösen az öreg fotelt szapulták sokan. Azt beszélték, hogy múltjára való tekintettel emelték ki. Bár most csak az osztályvezető úl benne. Mesélték azt is, hogy a fotel, képzettsége alapján nem is felelhetne meg annak, aminek kineveztette magát, de mindenki szemet hunyt felette, hiszen már abban a korban van, amikor helyének és helyzetének megfelelően kell vele bánni.

A panaszáradat hallatán a szemétkosár csak sóhajtozott. Hűsége nagyobb volt a bánatánál, ezért most utólag örült, hogy nem beszélt feleslegesen a többieknek. *Hiszen ki is érthetné meg őt? Ki tudná igazán átérezni fájdalmát? Talán a tükör, aki mindenkire csak mosolyog? Vagy az írógép?* Annál nagyobb rabszolga nincs több a szobában. Az íróasztal is kényelmesen elterül, ahelyett, hogy inkább azzal törődne, mit döntenek fölötte. A szemétkosár csak hallgat és figyel.

Ma, amikor Annuskát búcsúztatták, rendkívüli nap volt. Az íróasztalra abrosz és virág került. Nem tudták mire vélni a dolgot. Később megtudták, hogy ma dolgozik itt utoljára.

Szegény szemétkosár majdnem elsírta magát, csak a büszkesége tartotta vissza. De azt azért látta, hogy a padló egyre sötétebbre vált, s a csillár sem olyan fényesen ragyogott, mint eddig. Még a szekrény is elkeseredett, pedig neki volt a legkevesebb oka a panaszra. Az iroda dolgozói őt gyakran látogatták, hiszen az iratok mögött mindig lapult egy-két üveg ital.

A nagy napra átjöttek a szomszéd iroda székei is. Sőt, a nagyfőnök kérésére a régi fotel is átkerült. Ki is húzta a hátát, amennyire csak lehetett. A bútorok nem tudták, hogy mitévők legyenek. Annuskát figyeljék-e, aki ünneplőben olyan furcsa volt számukra, vagy pedig a nagy hatalmú fotelt, amelynek kiméletlenségéről már annyit hallottak.

Az ünnepi beszéd a szokásos volt. Olyannyira, hogy még a szemétkosár is csodálkozott az ismerős szavak hallatán. A vendégszékek gúnyosan nyikorogtak. Azt suttogták, hogy hiába vágtak ők fel annyira Annuskájukkal, *most kiderült, hogy neki sem jár más, mint Rózsikának, aki köztudottan nagyon hanyag teremtés volt.* Mégis náluk ugyanígy búcsúztatták Rózsikát, sőt, még a jutalom is ugyanaz volt. A szemétkosárban megroppant valami e csúfondáros szavak hallatán. Ő még fiatal volt, lelkes és naiv, ezért semmiképpen nem akarta elhinni ezeket az ostoba rágalmakat.

Csak a fotel volt neki is gyanús. Ahogy odafonódott a vezetője derekára, melegítette, dédelgette, *valóban elhitte róla, hogy van hatalma a többiek fölött.* És ezt a hatalmat (már számára sem volt kétséges), hogy kinek köszönheti.

A búcsúszavak után, mint ahogy ez már lenni szokott, előkerültek a szekrényekből az italok is. Most mindenki ihatott, igaz Annuska csak úgy illendőségből kortyolt egy cseppnyit, s azután csendben üldögélt. A nagyfőnök is egyre jobban felengedett. Többször emelte poharát az ünnepeltre, és gyakran megfogta a fotel karját. Egyszer, amint rápillantott, felkacagott és megrázta a fotelt. Még szerencse — mondta —, hogy ilyen hallgatag és titoktartó vagy. Így nem kell semmitől tartanom! És a többiek, a szobában lehajtott fejjel, nevetve helyeselték. Csak a szemétkosár, amely már néhány feljelentő és panaszos levél másolatát is elrejtette, dühödött meg. Őt csak az Annuska iránti tisztelet tartotta vissza.

Az ünneplés befejeződött. Mindenki sietett haza. S végül, (a bútorok legnagyobb megdöbbenésére) Annuska megvárta amíg mindenki elmegy, és kezébe vette a porrongyot. Takarítani kezdett. A szék felsóhajtott, a hamutál elmosolyodott, a padló ismét ragyogott, csak egy valaki, a szemétkosár nem tudott méltóképpen elköszönni. Kiborult.

Szalai Mária

HÁROM ÉVTIZED EREDMÉNYE

Százezer bevezetett újítás révén 1,4 milliárd forint megtakarítás

Kiváló újítókat tüntettek ki a felszabadulás 35. évfordulóján

Hazánk felszabadulásának 35. évfordulóján osztották ki a vasutas kiváló újítók kitüntetéseit. Ebből az alkalomból a MÁV Vezérigazgatóságon bensőséges ünnepség keretében emlékeztek meg a vasutas újítómozgalom eredményeiről. Az ünnepségen 72 újító munkásságát ismerték el a *Kiváló újító* kitüntetés arany, ezüst és bronz fokozatával.

Patai András szakosztályvezető-helyettes üdvözlő szavai után *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes mondott ünnepi beszédet, vázolva az újítómozgalomra váró jelenlegi feladatokat is. Az alábbiakban Mester Alajos beszédének legfontosabb megállapításait ismertetjük.

Mester Alajos vezérigazgató-helyettes kiváló újító-kitüntetést ad át Bánhidai Károlynak, a dorogi vontatási főnökség dolgozójának. (Laczkó Ildikó felvétele)

Göröngyös úton

A XII. pártkongresszus részletes elemzést adott társadalmunk fejlődéséről, s határozatában fontos feladatként szabta meg a népgazdaság belső tartalékainak jobb kihasználását, a munka termelékenységének növelését, a termékek minőségének javítását, az önköltség csökkentését. A belső tartalékok feltárásában — a műszaki fejlesztésben, a munka- és üzemszervezésben stb. — minden dolgozónak részt kell vennie, bár ennek feltételeit elsősorban a gazdasági vezetésnek kell megteremtenie. A dolgozók aktivitásának, alkotókészségük kibontakoztatásának egyik nélkülözhetetlen eszköze az újítómozgalom.

A vasútüzemnek ma már nincs olyan területe, ahol egy-egy újítás, új eljárás ne fémjelezné a vasutas dolgozók legjobbjainak szakmai hozzáértését, tenniakarását, felelősségérzetét. *A termelés technológiája, a szolgáltatás fejlettsége a legtöbb helyen újítások, ésszerűsítések révén jutott el a mai színvonalra.* Az elmúlt 30 év során a vasutasok által benyújtott újítások és találmányok száma több mint 288 000. A bevezetett újítások száma százezerre tehető, s az ezek révén elért megtakarítás összege meghaladta az 1,4 milliárd forintot. A kifizetett újítási díj mintegy 86 millió forint, közben két és fél ezer vasutas részesült *Kiváló újító* vagy *Kiváló feltaláló* kitüntetésben.

Az említett eredmények elenére: *az újítók útja sokszor még ma is göröngyös.* A közöny, az értetlenség, az esetleges akadályok azonban csak hátráltatják, de nem állíthatják meg a mozgalom diadalát. A kormány felhívta az állami és társadalmi szervek figyelmét, hogy gondoskodjanak olyan társadalmi légkör kialakításáról, amelyben *még nagyobb elismerés és megbecsülés illeti az újítókat,* ugyanakkor lépjenek fel az újítómozgalom fékezőivel szemben, minden visszaélés és erkölcstelenség ellen.

Az V. ötéves terv negyedik évében — az előző ötéves terv hasonló időszakához képest — a vasúton nőtt a benyújtott, az elfogadott és a hasznosított újítások száma. A megtakarításban kimutatott növekedés értéke 36 millió forint, ugyanez az újítóknak és feltalálóknak fizetett anyagi elismerésben 1,3 millió forintot tesz ki. A hasznosított szolgálati találmányok száma megkétszereződött, s a találmányok értékesítéséből származó bevétel tavaly a 9,6 millió forintot is meghaladta.

Módosítják a VUSZ-t

A jó eredmények eléréséhez hozzájárult a szakvonali irányítás és a szakszervezeti aktivisták hatékony propagandája, nem utolsósorban az 1975—80-as évekre kiadott *Vasúti Újítási Szabályzat,* amely több új rendelkezést tartalmazott. Ezt a szabályzatot *az idén tovább korszerűsítik,* amitől ismét remélhető majd, hogy kedvezően befolyásolja a mozgalom további fejlesztését. Fokozni, tökéletesíteni kell a mozgalom propagandáját is. A miskolci, a vésztői vontatási főnökségen, illetve a szegedi, a békéscsabai, a kiskunhalasi csomóponton, a Miskolc Tiszai pályaudvaron rendezett kiállítások tapasztalatai arra utalnak, *hogy célszerű a jelentősebb újításokról és találmányokról modellt készíteni, és bemutatni azokat is a dolgozóknak.*

Az újítási feladattervi témák megoldásában élenjárnak az üzemek, valamint a budapesti, a miskolci és a pécsi vasútigazgatóság újítói. Az V. ötéves terv időszakára az igazgatóságok között meghirdetett újítási verseny élénk érdeklődés közben zajlott és sikeresen zárult. Jellemző, hogy a múlt év első felében a miskolci, a szombathelyi és a budapesti igazgatóság vezetett, majd a verseny második szakaszában Pécs került az első helyre, míg Miskolc a második, Szombathely a harmadik lett.

A járműjavító üzemek újítási versenyében is változott a sorrend. Az első szakaszban a szombathelyi, a Landler Jenő és a székesfehérvári üzem vezetett, majd a Landler Jenő járműjavító került az első helyre Szombathely és Miskolc előtt. A 6. szakosztály közvetlen irányítása alá tartozó üzemek és főnökségek 1979. évi újítási versenyét az A-csoportban a Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzem, a B-csoportban a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség nyerte meg. A verseny időszakában 1311 munkavédelmi jellegű újítást fogadtak el. A kulturáltabb utazás megvalósítását 50 újítás szolgálta.

Tovább tart a verseny

A vezérigazgató-helyettes követésre méltó példaként említette a különböző üzemekben, szolgálati főnökségeken rendszeresen megrendezésre kerülő újítási hónapokat, illetve ötletnapokat, és név szerint méltatta az újítómozgalomban élenjáró szocialista brigádok tevékenységét, több kiemelkedő újítás jelentőségét. Bejelentette, hogy az újítómozgalom további fejlesztése érdekében a VI. ötéves terv időszakára újabb versenyt hirdetnek meg a vasút egész területén. Végül köszönetet mondott a vasút gazdasági vezetői nevében a Vasutasok Szakszervezete elnökségének és az újításokkal foglalkozó aktivistáknak azért a segítségért, amelyet az újítási mozgalom támogatásához nyújtottak, kifejezve azt a reményét, hogy a jövőben is megadják ezt a segítséget.

Elismerésre méltóan

Együtt a határőrizeti szervekkel

Tizenöt évvel ezelőtt kötöttek szocialista szerződést a Keleti csomóponton szolgálatot teljesítő határőrök, vámőrök és vasutasok. A komplexbrigádhoz azóta csatlakozott az Utasellátó mozgószolgáliata, a rendőrség és az IBUSZ.

A komplexbrigád április 11-én értekezletet tartott a Keleti kultúrtermében, melyen részt vett *dr. Fehér István* vasútigazgató-helyettes, *Czukor József* ezredes, a Határőrség Országos Parancsnokságának osztályvezetője, *dr. Szente Gyula* alezredes, a Fővárosi Vámhivatal parancsnoka, *Fehér László,* a Vasúti Főosztály üzemviteli szakosztályának osztályvezetője, *Vajna Ferenc,* a Keleti csomópont pártbizottságának titkára.

Az értekezletet *Molnár Gábor* állomásfőnök nyitotta meg. Bevezetőjében a komplexbrigád történetéről adott némi áttekintést, majd példákat említve igazolta e mozgalom hasznosságát. Többször megtörtént, hogy egyik-másik külföldi utas nem akarta megfizetni az egyébként jogos pótdíjat, mire a jegyvizsgáló a határőrökhöz fordult segítségért. A vasutasok szintén tettek jó szolgálatot néhány veszélyes, rovott múltú határsértő vagy csempész leleplezésében. *A komplexbrigád tagjai között a szó valódi értelmében baráti kapcsolatok alakultak ki.* Ebben nagy szerepe van a csomóponti pártbizottságnak, amely védnökséget vállalt az együttműködés felett.

Az ünnepi értekezlet záróaktusaként a határőrség Országos Parancsnoksága tíz vasutast, a vasútigazgatóság, illetve a Vámőrség pedig több határőrt és vámőrt részesített pénz-, valamint tárgyi jutalomban.

S. R.

Eötvös Loránd-díj

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban *Pullai Árpád* miniszter adta át az ágazati *Eötvös Loránd-díjat.* Hosszú időn át kifejtett komplex műszaki, gazdasági és tudományos tevékenységéért, a közlekedés fejlesztésében kiemelkedő eredményeiért hatan kaptak Eötvös Loránd-díjat, köztük *Erdőhegyi György,* a debreceni vasútigazgatóság osztályvezetője.

MÁJUS

Szolidaritási bélyegakció

A dolgozó emberek érdekei világszerte azonosak, mert bárhol éljenek — szocialista, kapitalista vagy fejlődő országban —, egyformán érdekük, hogy béke legyen. Létbiztonságot akarnak, jogot a munkához, az egészségvédelemhez, és a tanuláshoz, s igazságos bérezést. Azt akarják, hogy gyermekeik társadalmi igazságosságban, boldog világban éljenek, részt akarnak venni e világ fejlődési útjainak meghatározásában, építeni és irányítani akarják ezt a világot.

Ezen az alapon a különböző társadalmi rendszerű országok szakszervezetei előtt bár sajátos, de hasonló, sőt azonos problémák vetődnek fel. Most például, amikor az imperialista reakció erői saját országukban újabb összehangolt támadást indítottak a dolgozók jogai ellen, *a szakszervezetek nem nélkülözhetik egymás tapasztalatait és támogatását,* az álláspontok egyeztetését és az akciók összehangolását a dolgozók érdekeinek jobb képviselete és védelme céljából.

A IX. Szakszervezeti Világkongresszuson elfogadott orientációs dokumentum aláhúzza: *„A szolidaritás oszthatatlan, egységes egész. E szolidaritásban minden szakszervezet egyformán érdekelt, bármilyen legyen is az a politikai, társadalmi rendszer, amelyben működését kifejti... Ez mindenki szolidaritása mindenkivel."*

A dolgozók és a szakszervezetek minden országban sajátos feladatokkal kerülnek szembe. Ezek megoldása elsősorban az adott ország dolgozóinak és szakszervezeteinek a dolga. Azonban még sajátos feladataik megoldásában sem nélkülözhetik a nemzetközi szolidaritást.

A nemzetközi szakszervezeti mozgalomnak évszázadokon keresztül éltető eleme volt és ma is egyik erőssége a dolgozók nemzetközi egysége és szolidaritása, amely valamennyi haladó erőt összeköt. A szakszervezetek szolidaritási erejének növekedése visszahat a nemzetközi helyzetre is, mert ha igaz, hogy a történelem változásainak mozgatói a tömegek, akkor a legnagyobb tömegeket képviselő szakszervezetek hatnak a nemzetközi élet alakulására, az enyhülésre és a békés egymás mellett élés gyakorlati megvalósulására, amelyet sorozatosan tesznek próbára az imperializmus mesterkedései.

A világnak szinte minden tájáról: *Ázsiából, Afrikából, Latin-Amerikából naponta érkeznek hozzánk hírek éhezésről, megrendítő elmaradottságról, nyomorról.* Másfél milliárd ember gyakorlatilag nem jut egészségügyi ellátáshoz, 800 millió felnőtt nem tud írni-olvasni, 250 millió iskoláskorú gyermek nem jár iskolába. Ezeknek az elmaradott országoknak a békés életéért, felemelkedéséért is síkraszáll a nemzetközi szakszervezeti mozgalom.

A magyar szakszervezetek szolidaritási munkája az elmúlt években jól szolgálta az internacionalista elkötelezettségből adódó feladatokat. Ez a tevékenység a szakszervezeti tagság körében megértő támogatást váltott ki és jól mozgósított a különböző szakszervezeti akciók, rendezvények szervezésében.

A szolidaritási akció célját és tartalmát meghatározza, hogy a magyar szakszervezetek széles körű nemzetközi kapcsolatokkal rendelkeznek, szolidaritási tevékenységük fokozódik, állandóan gazdagodik. Ez egyben politikai elveinkből, SZVSZ-tagságunkból és az ott viselt tisztségekből fakadó kötelezettség is.

Szolidaritásunk legsokoldalúbban a fasiszta ellenforradalom sújtotta chilei, a vietnami és a kambodzsai nép támogatásában nyilvánult meg. A vietnami nép győzelmét a magunk győzelmének is tekinthetjük, hiszen a magyar dolgozók kezdettől fogva mélységesen rokonszenveztek a hős vietnami nép harcával. *S nemcsak rokonszenveztek, hanem minden támogatást is megadtak a győzelmes harchoz.*

A szolidaritás elsősorban politikai kérdés: *erkölcsi, politikai tartalma és jelentősége van.* Ugyanakkor — mivel anyagi támogatásként is kifejezésre jut — meg kell teremteni hozzá a szükséges anyagi alapokat.

A magyar szakszervezetek szolidaritási tevékenységüket — erkölcsi, politikai és anyagi vonatkozásban egyaránt — a következő fő területekre összpontosítják: *anyagi támogatást nyújtanak a természeti katasztrófa sújtotta országok szakszervezeteinek és dolgozóinak; a szabadságukért és nemzeti függetlenségükért harcoló országok szakszervezeteinek; az emigrációban, illegalitásban dolgozó, haladó irányzatú szakszervezeteknek; a gyarmati elnyomásból felszabadult országok szakszervezeteinek függetlenségük megőrzéséhez, szervezeti életük anyagi és technikai bázisának megteremtéséhez.*

A felsorolt támogatási formákon belül a szakszervezetek önállóan tevékenykednek és ehhez biztosítják a szükséges anyagi fedezetet. Ezeken kívül a szakszervezeti mozgalom jelentős valutaösszeget fizet be a Szakszervezeti Világszövetség szolidaritási alapjára, amelyet az 1957. évi IV. Szakszervezeti Világkongresszus létesített. A SZOT kezelésében levő *Szolidaritási Alap* két forrásból tevődik össze: a szakszervezeti tagdíjbevétel 0,5 százalékát kitevő összegből és a szolidaritási akció keretében befizetett összegből.

Hazánkban a szakszervezeti mozgalom hagyományossá váló nagy tavaszi akciója a nemzetközi szolidaritás eszméjének gyakorlati demonstrálása. Szakszervezetünk tagsága, aktivistái, de mindenekelőtt a bizalmiak számtalanszor tanújelét adták annak, hogy mélyen átérzik a nemzetközi szolidaritás jelentőségét. *Ezért, mint minden évben, most is elsősorban a bizalmiakhoz fordulunk, hogy okos érveléssel, meggyőző szóval álljanak élére a májusban kezdődő szolidaritási bélyegakciónak.* Munkájuk során — az önkéntesség elvének szigorú betartása mellett — éljenek a nevelés, a tudati ráhatás eszközeivel a tagság körében. A gazdasági vezetők pedig példamutató közreműködésükkel segítsék elő a szolidaritási bélyegakció sikerét.

Baranyai Zoltán

Nyugdíjban a rugókovács

Derkovits Gyula képeinek markáns munkásportréit látom *Kiss Jánosban,* a szombathelyi járműjavító nyugdíjba vonult rugókovácsában. Kereken 31 évet „húzott le" a tüzes, nehéz munkahelyen. Méghozzá ingázva, a Szombathelytől 25 kilométerre lévő Sárvárról járt be három, illetve két műszakban.

Elégedetten, jövőjét biztonságban látva tette le a kalapácsot. Jó munkáért, hűségért megbecsülték, szép nyugdíjat kap. Nincs még 60 éves. Nehéz munkahelyén korkedvezmény illette meg, öt évenként egy esztendő. Így lett a jó erőben levő, de már elfáradt rugókovácsból, *nem egészen 55 évesen nyugdíjas.*

Az egykori rábasömjéni fiatalember a helyi községkovácstól tanulta a mesterséget a felszabadulás után. Két év alatt felszabadult. *Munkát keresett, s így jutott el a szombathelyi járműjavítóba,* a környék akkor legismertebb üzemébe, ahol olyan szerencse érte, hogy nyomban felvették. Másnap már az akkor még igen elmaradott, nehéz körülmények között dolgozó kovácsműhelyben állhatott munkába. Boldog volt. Egy életre eljegyezte magát e nehéz, de szép munkával. Pedig a meleg, izzó vasakkal, különböző szennyező anyagokkal teli rugókovácsműhely, ahol 60—200 kilós alkatrészekkel dolgoznak, nem tartozik a könnyű munkahelyek közé.

Kiss János az új rugók készítésében, továbbá a szétszerelt és „megkezelt" rugóacéllemezek (lapok) összeszedésében és grafitozásában lett mester. Szerszámai, a kalapács és a fogó valósággal összenőttek vele. De ugyanígy összeforrt, munkatársból jó baráttá nemesedett a hétköznapok során az a hat ember, aki Kiss Jánossal együtt egy csoportot alkotott a munka ésszerű elvégzésében. De az egész részleg kollektívája jó munkatársi viszonyban volt egymással.

Régen együtt voltak a tűzkovácsok és a rugókovácsok. Nehéz időszak volt az. Nem voltak gépek, mindent kézzel kellett csinálni. Most daruk, feszítő- és bontógépek segítik a munkájukat. *Még nyolcan dolgoznak a gépek mellett ezekből a nehéz időkből. A fiatalabbak lassan átveszik a stafétabotot az idősebbektől.* Többen éppen azok, akik Kiss Jánostól tanulták a mesterséget. A 31 év alatt 25—30 fiatal tanult a keze alatt.

Nagy része volt a vasúthoz, a munkahelyhez való hűségben a *Petőfi Sándor* szocialista brigádnak, amelynek *Kiss János* kezdettől, 1961-től tagja volt. A 17 tagú kollektíva a *Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja* kitüntetést is kiérdemelte. Számára mindig a munka volt az első. Szeret dolgozni, ha valamit rábíztak, azt maradéktalanul teljesítette. Több éven át volt csoportvezető. Azt tartja: *ha az ember kedvvel csinál valamit, fele akkora energia kell hozzá, mintha unottan, vonakodva áll neki.* A munkaszeretet, a társakhoz való hűség mondatott vele nemet, amikor többször is hívták lakóhelyén más üzembe.

Megbecsülték jó munkájáért a járműjavítóban. A brigádkitüntetéseken kívül számos egyéni kitüntetése is van. Anyagilag is megtalálta a számítását: *a rugókovács szakma jó kenyeret biztosított a négytagú család számára.* A sárvári, kertes családi házból két lánya már kirepült, mindketten önálló családot alapítottak.

Kiss János néhány hete hiányzik már a rugókovács „csapatból". Biztosan sokat emlegetik társai. De ő is gyakran gondol rájuk, miközben a vasútra néző házának kertjében szorgoskodik. Mert ezentúl erre is jut bőven ideje.

Szelczi Teréz

Kiváló KISZ-szervezet

A hatvani csomóponton 200 fiatal dolgozik az ifjúsági mozgalomban

A hatvani csomópont dolgozói szovjet vendégek jelenlétében ünnepelték hazánk felszabadulásának 35. évfordulóját. *Basa Zoltánné,* az állomás pártvezetőségének titkára méltatta az évforduló jelentőségét, s emlékezett a város felszabadításáért elesett szovjet hősökre.

A csomóponton több mint kétszázan dolgoznak az ifjúsági mozgalomban. Tavalyi munkájukért, kiváló eredményeikért *Zelenka Ferencné,* a városi KISZ-bizottság munkatársa adta át a KISZ Központi Bizottsága *Kiváló KISZ-szervezet Zászlaja* címet és a vele járó pénzjutalmat. *Zöld Gábor* KISZ-titkár aranykoszorús KISZ-jelvényt kapott.

Szellemi vetélkedő Ferencvárosban

Felszabadulásunk 35. évfordulója tiszteletére, április 9-én szellemi vetélkedőre került sor a ferencvárosi művelődési házban. A csomóponti pártbizottság és a vasutas művelődési ház szervezésében lebonyolított erőpróbán *a szolgálati főnökségek 16 szocialista brigádja vett részt.*

A vetélkedő témája a felszabadító harcokat, a korabeli magyar ellenállási mozgalmat és a felszabadulástól a népi demokratikus konszolidációig terjedő, történelmi időszak eseményeit ölelte fel. A vetélkedő első részében a selejtezést ejtették meg a játék rendezői, így a döntőbe már csak tíz csapat jutott. Villámkérdések következtek ismét, aztán diavetített képekhez kapcsolódó kérdéseket kaptak a versenyző csapatok, majd barkochba következett, végül 5—5 kérdésre kellett ismét válaszolni.

A szellemi vetélkedő győztese a pályafenntartási főnökség *Széchenyi* szocialista brigádja lett. A második és harmadik helyre a vontatásiak *Villanyszerelő KISZ* és a Steinmetz kapitány nevét viselő brigádjai „futottak" be. Az állomás Keleti-rendezőjében dolgozó *Béke* brigád a negyedik helyen végzett. Az első helyezett brigád 2000, a második 1500, a harmadik 1000, míg a negyedik 500 forint pénzjutalomban részesült, a többi pedig értékes könyveket kapott.

(Mármarosi)

A három testőr

Hosszú esztendők óta a magyar vívósport egyik legerősebb pillérét alkotja a BVSC. A vasutasvívók olimpiai és világbajnoki érmei, helyezései, s számos országos bajnoki cím, figyelemre méltó nemzetközi eredmény igazolja ezt a megállapítást.

A négy fegyvernem közül különösen párbajtőrben erős a szakosztály. A jelenlegi kisebb hullámvölgy sem homályosítja el azokat az emlékezetes sikereket, *amikor éveken át megszakítás nélkül a vasutascsapat vehette át az országos párbajtőrbajnokság aranyérmét.* És akkor még nem is beszéltünk a Bajnokcsapatok Európa Kupáján aratott sikersorozatról, pedig hát a heidenheimi pástokon nemritkán nemzeti válogatottakkal egyenértékű ellenfelekkel szemben érték el győzelmüket.

Erdős Sándor, dr. Fenyvesi Csaba és *Pap Jenő* még ebből a nagyszerű gárdából is kiemelkedik — ők hárman évek óta biztos tagjai a világversenyekre készülő magyar vívóválogatott keretnek.

Hogy hármójuk közül ki szerzi meg a moszkvai repülőjegyet, esetleg kijutnak-e mindhárman az olimpiai játékokra — most, hetekkel a csapathirdetés előtt lehetetlen megmondani. A küzdelem idehaza is rettentően kiéleződött, nagyon sok fiatal követel magának helyet a legjobbak között.

A hármas legidősebb tagja *dr. Fenyvesi Csaba* mellett elsősorban hallatlan rutinja, küzdőképessége szól, az a kivételes adottság, amellyel csörtéket, sőt, mérkőzéseket is meg lehet fordítani... Érdemes visszaemlékezni az 1978-ban lebonyolított hamburgi világbajnokságra, ahol dr. Fenyvesi vezéregyénisége volt az aranyérmes magyar együttesnek, jóllehet csapatba kerülését sokan ellenezték, mondván:

Örömteli pillanatot örökített meg a fotóriporter. Képünkön a müncheni olimpián aranyérmet nyert párbajtőrcsapat két vasutas tagja, dr. Fenyvesi Csaba és Erdős Sándor látható dr. Bay Béla szakfelügyelő és dr. Csanádi Árpád társaságában

(MTI Külföldi Képszolgálat)

nincs jó formában, nincs igazán kiemelkedő eredménye. Teljesítményével aztán alaposan meggyőzte az aggályoskodókat...

Erdős Sándor nem tartozik a virtuóz, pengeművész vívók közé, találatait különösebb trükkök, látványosságok nélkül viszi be ellenfeleinek, de — igen nagy számban. Márpedig a találatokat mennyiségre mérik... *Nagyszerű „csapatemberként" jegyzik*, de azért egyéni teljesítményeiért sem kell szégyenkeznie: 1973-ban például az ő neve került föl a legjelentősebb hazai párbajtőrverseny, a BVSC rendezésében sorra került Tokaj Express vándordíjra.

Pap Jenő, a maga huszonkilenc esztendejével a hármas legfiatalabb tagja, s ha mélyebben belegondolunk, ebben a fegyvernemben ez még nem is jelent kort. Mindennek ellenére nevét már jóideje ismerik a párbajtőr-világban. A BVSC BEK-győztes csapatának három alkalommal volt tagja, s közben, *1975-ben megnyerte a Világ Kupa-pontokat adó Spreafico-emlékversenyt.* No és, persze, ő is tagja, sőt, egyik húzóembere volt a Hamburgban világbajnoki aranyat szerzett magyar válogatottnak. Vívóstílusa meghökkentő, közbeszúrásaiban szép számmal találni Róna Viktor-i balettelemeket. Régebben megmosolyogták érte, újabban előre köszönnek neki. Nem véletlenül...

Olimpiáról lévén szó dr. Fenyvesi Csaba és Pap Jenő a többiekkel szemben némi előnnyel indulhat harcba a kiutazásért. Hogy miért? Egyszerű. Az évekkel ezelőtt meghozott határozat értelmében az ötkarikás játékokra egy-egy ország legfeljebb 18 vívót nevezhet (a világbajnokságon engedélyezett húsz helyett). Ez az elgondolkodtató szabály — amely egyébként éppen a „négyfegyvernemes" országokat sújtja — a magyar vívósport esetében úgy jelentkezik a gyakorlatban, hogy a négy fegyvernem közül háromban teljes csapatot nevezünk majd, leggyöngébb számunkban, a férfi tőrben pedig csak három vívónk szerepel. *A hiányzó két helyre olyan párbajtőrözőket állít majd be a szövetségi kapitány, akik a tőrt is jól kezelik.*

A magyar pástok környékén hosszú évek óta két ilyen versenyző akad: *dr. Fenyvesi Csaba és Pap Jenő.*

Félreértés ne essék, mindez még nem jelent, nem jelenthet garanciát a kiutazásra, legfeljebb némi pluszt...

A többit a pengéknek kell kiharcolniuk.

Pilhál György

NEMZETKÖZI TEKEVERSENY

Ötödik helyen végzett Szófiában a magyar férfi vasutas válogatott

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) 33. kongresszusán a bolgár vasutasok vállalták, hogy otthont adnak a soronkövetkező VII. Nemzetközi Vasutas férfi tekebajnokságnak. A versenyre 1980. március 30., április 3. között került sor Szófiában, ahol nyolc ország — *NSZK, Lengyelország, Csehszlovákia, Románia, Jugoszlávia, Ausztria, Magyarország* és a házigazda *Bulgária* — legjobb vasutas versenyzői álltak rajthoz.

A Szolnoki MÁV-MTE, a Szegedi VSE, a Szentesi VSE és a Kecskeméti VSC legeredményesebb versenyzőiből összeállított magyar válogatott a korábbi versenyeken megszokott tisztes helytállás reményében vette fel a küzdelmet ellenfeleivel.

Az első két napon a csapatversenyek küzdelmeire került sor, amely eredményekben nem, de izgalmakban bővelkedett. A magyar csapat nagyszerű rajt után az élőkelő második helyről várta a másnapi folytatást, amely azonban nem várt sikertelenséget hozott. A befejező emberek indiszponált formája ellenére végül is *az országok közötti sorrendben az ötödik helyet sikerült megszerezni.* Feltűnő volt, hogy a mezőny egyetlen tagjának sem sikerült a férfiaknál egyáltalán nem ritka 900 pontos eredményt elérni. A szakvezetők állítása és a versenyzők egybehangzó véleménye szerint ezeket az alacsony teljesítményeket a szokatlan műanyag borítású pálya okozta.

A csapatküzdelmek után a harmadik napon a tizenkét legjobb versenyző egyéni küzdelmére került sor, amelyben két magyar, *Dedrák György* és *Kántor Sándor* is szerepelt. A többiekhez hasonlóan sajnos ők sem tudták megismételni a csapatversenyek során nyújtott teljesítményüket és így meg kellett elégedniök az 5., illetve 7. hellyel.

Eredmények: Csapatban: 1. Ausztria 5021 pont, 2. Jugoszlávia 4944 pont, 3. NSZK 4893 pont, 4. Románia 4880 pont, 5. Magyarország 4829 pont, 6. Csehszlovákia 4821 pont, 7. Bulgária 4754 pont, 8. Lengyelország 4353 pont.

Egyéniben: 1. *Gerhard Pracher* (Ausztria) 1761 pont, 2. *Günter Baumer* (NSZK) 1723 pont, 3. *Osvald Frind*, (Ausztria) 1720 pont, 5. *Dedrák György* (Magyarország) 1700 pont, 7. *Kántor Sándor* (Magyarország) 1689 pont.

Sz. Gy.

Együttműködési szerződés a közművelődés érdekében

Pápa állomás és a város Jókai művelődési központja ebben az évben is együttműködési szerződést kötött. Célja: **a közművelődés fejlesztése, a kölcsönös segítségnyújtás.**

Tavaly novemberben adták át az állomáson a vasutas dolgozók klubját. A művelődési központ vezetői segítik a programok szervezését, a fotószakkörükbe pedig vasutas fiatalokat is befogadtak. Januárban már sikeres fotókiállítást rendeztek alkotásaikból. Az év végén képzőművészeti és fazekaskiállítás rendezését tervezik. Utána vetélkedőt szervezenek az állomás és a város üzemeinek brigádvezetői részére, **„Mit tudunk városunkról és a Bakonyról?"** címmel.

A vasutas klubban kézimunkatanfolyam is indult. Oktatóról a művelődési központ gondoskodott. Áprilisban a tanfolyamhallgatók munkáiból kiállítást rendeznek.

A vasutas szocialista brigádok — a szerződéshez híven — társadalmi munkát végeznek a városi művelődési központban.

Szófiában ülésezett az USIC technikai bizottsága

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) Technikai Bizottsága a versenyek szabályszerű és szakmai lebonyolításáért felelős szervezet április 6—12 között Szófiában tartotta évi rendes ülését. A tanácskozás fő témája az 1979. évi bajnokság eredményeinek értékelése, a versenyrendezések elbírálása, valamint a bajnokságok tervének 1980—83. évi kiegészítése volt. A bizottság ülésén a magyar vasutas sportot *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára képviselte.

Az ülés résztvevői a zárónapon kifejezésre juttatták féltő aggodalmukat a moszkvai olimpiát érintő több ország részéről bejelentett bojkott következményeiért, melyet jegyzőkönyvbe foglaltak: *„Sajnálatos lenne, ha olyan vasutas sportolók, akik négy éven keresztül lelkiismeretesen, sok lemondással készültek az olimpiai játékokra, a béke és barátság megnyilvánulását jelentő nagy találkozóra, most külső befolyásra le kellene, hogy mondjanak a részvételről..."* — hangzott a vasutas sportvezetők jegyzőkönyvi állásfoglalása.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon városi: 229-872,
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1064 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
80—1585. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

HÍREK

— **Képzőművészeti kiállítás.** A miskolci vontatási főnökség művelődési bizottsága a XIV. és a XV. század festőművészetének remekeiből rendezett reprodukciós kiállítást a főnökség étkezdéjében. A kiállítást április 2-án Majorossy Rezső vontatási főnök, a művelődési bizottság társelnöke nyitotta meg. A kiállítás anyagát a miskolci József Attila klubkönyvtár bocsátotta a főnökség rendelkezésére.

— **Marosán György látogatása.** A ferencvárosi vasutas művelődési ház vezetőinek meghívására április 14-én Ferencvárosba látogatott Marosán György, és ott találkozott a csomópont szocialista brigádjaival, munkásaival. A munkásmozgalom érdekes történelmi eseményeiről és aktuális politikai kérdésekről tartott tájékoztatót.

— **KISZ-fiatalok vetélkedője.** Hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére a hatvani vontatási főnökség pinceklubjában képkiállítással egybekötött politikai vetélkedőt tartottak, amelyen hatvan KISZ-tag vett részt. A vetélkedő első három helyezettjét értékes könyvekkel jutalmazták.

— **Jegyautomaták.** Debrecen állomáson az utasok megkedvelték a januárban üzembe helyezett olasz gyártmányú hat SASIB típusú jegyautomatát. Az „okos" gépek 15—50 kilométeres távolságra adnak ki teljes áru, másodosztályra szóló menetjegyeket.

— **Titkok tükörben.** József Attila születésének 75. évfordulója alkalmából érdekes irodalmi előadást tartott a tapolcai Batsányi János Művelődési Ház nyugdíjasklubjának tagjai részére Bácskai János színművész. A „Titkok tükörben" című irodalmi összeállítás nagy sikert aratott a klubtagok körében.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** Pécs állomás szakszervezeti bizottsága március 25-én ünnepséget rendezett 35 nyugdíjba vonult dolgozójuk tiszteletére. A több évtizedes szolgálat után nyugdíjba vonult vasutasokat Hornyák István állomásfőnök és Paku Lajos szb-titkár köszöntötte, majd valamennyiüket megvendégelték.

— **Közművelődési vetélkedő.** Békés megye tizenegy vasutas szocialista brigádja nevezett be az idén a megyei közművelődési vetélkedőre, amelynek munkahelyi döntője március 28-án volt Békéscsabán. A döntőn a békéscsabai körzeti üzemfőnökség, Tótkomlós, Mezőhegyes állomások, valamint a vésztői vontatási főnökség brigádjai vettek részt. Az első és a második helyet a körzeti üzemfőnökség Zipernovszky, illetve Sallai Imre brigádja szerezte meg. A harmadik a vésztői vontatási főnökség Lenin brigádja lett.

— **Bizalmiválasztások.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség nyolc szolgálati helyén április 12-én befejeződtek a bizalmiválasztások. A tagok három főbizalmit és húsz bizalmit, illetve helyettest választottak.

— **Ünnepi nagygyűlés.** A ferencvárosi csomóponton április 2-án ünnepi nagygyűlésen emlékeztek meg hazánk felszabadulásának 35. évfordulójáról. Az ünnepség szónoka Kovács József, a ferencvárosi vontatási szertár vezetője volt. Utána Ivan Antonovics Morozov kapitány, a budapesti igazgatóság katonai szállítási osztálya mellett működő szovjet képviselet tagja Lenint ábrázoló mellszobrot adott át Gál Györgynek, a csomópont pártbizottsága titkárának. Ezt követően kitüntetések átadására került sor.

Lakáscsere

Elcserélném Budapest VIII. kerület Kiss József utcai egy szoba (5×5 m), konyha, fürdőszoba, W. C. helyiségekből álló tanácsi főbérleti lakásomat két- vagy háromszobás MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet szombat és vasárnap kivételével reggel 7.30—10 között a 174—948 telefonszámon, Sándor Tibornénál.

Elcserélném két szoba komfortos, 48 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat, valamint 1,5 szobás távfűtéses, Pest közeli tanácsi lakást három-, három és fél szobás lakásra. Érdeklődni csak 14 óra után a 134—802 telefonon.

Elcserélném Budapest XIII., Szabolcs u. 13. I/73. szám alatti szoba-konyhás, gázfűtéses, villanybojleres tanácsi lakásomat budapesti 1,5—2 szobás komfortos tanácsi vagy MÁV-lakásra. Somogyi András, Landler Járműjavító Üzem mozdonyosztály, 81—61.

Eladnám Budapest XVIII., Lakatos u. 20. alatti kertes családi házam. Két szoba komfortos beköltözhető, plusz szoba-konyha lakottan. Érdeklődni telefonon este 6 után, 274—412.

FELVESZÜNK!

KIKÉPEZÜNK!

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG szolgálati főnökségeire:

NŐKET — FÉRFIAKAT,

LÁNYOKAT — FIÚKAT

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint:
forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, kocsifelíró, személy- és árupénztáros, távgépíró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörbe.

Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel: mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásipari műszerész, fűtés- és vízvezetékszerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés fenntartó munkakörökbe.

FELVESZÜNK TOVÁBBÁ:
festőket, mázolókat, ácsokat,
asztalosokat, kőműveseket, burkolókat,
pályamunkásokat betanított-
és segédmunkásokat,
állomási és kocsitakarítókat.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ, minden beosztásban havi 191 óra!

Nagyobb budapesti főnökségeinken, egyes beosztásokban munkásszállást biztosítunk.

Továbbtanulási, művelődési, sportolási, üdülési lehetőség.
VÁLTOZATOS, ÉRDEKES MUNKAKÖRÖK!

JELENTKEZÉS, bővebb felvilágosítás:
a MÁV Budapesti Igazgatóság állomásain, vontatási, pályafenntartási főnökségein, valamint a
KÖZPONTI MUNKAERŐ
FELVÉTELI IRODÁN
Budapest, Keleti pu. (Cinkotai kapu)

Telefon: 145—010.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. MÁJUS 5.

Átadták a kiváló kitüntetéseket

Szerte az országban, így a vasútnál is a május elseje előtti napokban adták át az 1979. évi eredmények alapján a legkiemelkedőbb munkát végzett szolgálati helyek kitüntetéseit. Mint arról lapunk 8. számában is beszámoltunk, a vasútnál hat üzemfőnökség, két csomópont, két főnökség, két üzem, összesen 12 szolgálati hely részesült kiváló kitüntetésben. Két szolgálati hely pedig oklevél elismerést kapott. A kitüntetéseket ünnepélyes külsőségek között adták át:

A nagykanizsai üzemfőnökségnek április 26-án *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes és *dr. Bordi István*, a társadalombiztosítási osztály vezetője; a békéscsabai üzemfőnökségnek *Egri István* szakosztályvezető és *Acsai Mihály*, a szegedi területi bizottság titkára; a ceglédi üzemfőnökségnek *Kiss Károly* vasútigazgató és *Kajcsa József*, a központi vezetőség tagja; a szombathelyi járműjavítónak *Szakali József*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, *Szabó Béla*, a MÁV vezérigazgató-helyettese és *dr. Gáspár Imréné*, a szociálpolitikai és munkavédelmi osztály vezetője; a székesfehérvári üzemfőnökségnek április 28-án *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes és *dr. Szabó Miklós*, a budapeti területi bizottság titkára; a miskolci csomópontnak április 29-én *dr. Bajusz Rezső*, a KPM főosztályvezetője, *Hernádi István*, vasútigazgató és *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára; Dunaújváros csomópontnak *Mészáros András* vasútigazgató és *Kedves Ferencné*, a vasutas-szakszervezet elnökségének tagja; Máltészalka üzemfőnökségnek április 30-án *Kulcsár József* vasútigazgató és *Koszorús Ferenc* főtitkár; a tapolcai Körzeti Üzemfőnökségnek *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes és *Gyócsi Jenő*, a vasutas-szakszervezet elnöke; a debreceni építési főnökségnek *dr. Telek János* vezérigazgató-helyettes és *Volosinovszky János*, a debreceni területi bizottság titkára; a budapesti TBÉF-nek *Urbán Sándor* szakosztályvezető, *Sólyom Ferenc*, a SZOT titkára és *Tolnai Ildikó*, a szervezési és káderosztály vezetője; a Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemnek *Kummer István* szakosztályvezető és *Miskolci Sándor*, a vasutas-szakszervezet elnökségének tagja. Az oklevél kitüntetést április 29-én a szentesi üzemfőnökségnek *Juhász Miklós* szakosztályvezető és *Feleky Pál*, a vasutas-szakszervezet alelnöke; a Landler Jenő Járműjavítónak pedig *Tongori Imre* szakosztályvezető és *dr. Bordi István*, a társadalombiztosítási osztály vezetője adta át.

Közlekedési park Nagykanizsán

Százhúsz éve múlt, hogy a Déli Vaspálya Társaság megindította a vasúti forgalmat a Balaton déli oldalán. A Fiuméig közlekedő vonatok egyik fontos csomópontja volt a nagykanizsai pályaudvar. A nagykanizsai vontatási főnökség szocialista brigádjainak kezdeményezésére most vasúttörténeti parkot alakítanak ki a pályaudvar szomszédságában. Az első, csaknem 100 éves, ipartörténeti emléknek is számító mozdonyt már felállították a parkban.

Az elnökség napirendjén:

A MÁV Kollektív Szerződés módosítása, a szociálpolitikai és munkavédelmi terv

A vasutas-szakszervezet elnöksége április 17-én ülést tartott. Elsőnek a *MÁV Kollektív Szerződés* 1979. évi tapasztalatairól és az 1980. évi módosításról szóló beszámolót vitatta meg a testület.

Mint azt a MÁV vezérigazgatójának előterjesztése leszögezi a Kollektív Szerződés, melyet a munkáltatói és a dolgozói érdek összehangolásával rendszeresen tovább fejlesztenek, lényegében betölti szerepét, megfelel a követelményeknek. Betartásával, illetve végrehajtásával történik a munkaerő-utánpótlás, a foglalkoztatás, valamint az erkölcsi és anyagi ösztönzés, valamint a szociális ellátás is.

A kollektív szerződés jelentőségét, valamint eredményes végrehajtását, a beszámolási időszakban elősegítette az is, hogy már a bázisidőszakban, de ebben az évben is, *a végrehajtásról szóló beszámolót az üzemi demokrácia megfelelő fórumain tárgyalták.* Ezeken a tanácskozásokon a részvevők sok hasznos tapasztalatot, észrevételt mondtak el. Ez is azt bizonyítja, hogy a kollektív szerződés betölti szerepét.

Az elnökség, a MÁV vezérigazgatójának előterjesztését, a vitában elhangzott észrevételek, javaslatok figyelembevételével elfogadta.

A második napirendi pont keretében ugyancsak a MÁV vezérigazgatójának előterjesztésében került az elnökség elé a MÁV 1979. évi szociálpolitikai és munkavédelmi tervének teljesítése. *A testület megállapította, hogy az előterjesztés reálisan mutatja be mind az 1979. évi, mind az V. ötéves tervidőszakban eddig elért eredményeket.* Különösen kedvező a munkavédelmi fejlesztések 95,65 százalékos és a munkavédelmi ellátások 105,49 százalékos teljesítése. Ugyanakkor rámutatott: az üzemi konyhai kapacitás mind mennyiségi, mind minőségi színvonalának növekedése mellett *az üzemi étkeztetésben részesülők száma, illetve aránya csökkent.* Kétségtelen ebben az is közrejátszott, hogy a budapesti igazgatóság területén nem megfelelő az üzemi konyhák kihasználtsága.

Az elnökség a beszámolót elfogadta, s felhívta a szakvonali és szakszervezeti munkavédelmi apparátusok figyelmét, hogy fordítsanak nagyobb gondot a munka biztonságának ellenőrzésére és fokozottan lépjenek fel a munkaidő alatti alkoholfogyasztás ellen.

Ezután az elnökség megvitatta és elfogadta a MÁV jóléti és kulturális alap 1979. évi felhasználásáról és az 1980. évi tervről, az üdültetés végrehajtásáról és az idei feladatokról, továbbá a vasutas társadalombiztosítás mérlegbeszámolójának főbb számadatairól szóló tájékoztató jelentést. Ugyancsak elfogadta a középirányító vezető szakszervezeti szervek, számvizsgáló bizottságok és munkabizottságok káderösszetételére készült javaslatot.

Ülést tartott a központi vezetőség

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége április 25-én a MÁV Vezérigazgatóság konferencia termében tartotta ülését. A szakszervezet, a $^1/_2$ százalékos ÖTA és a vasutas társadalombiztosítás 1979. évi mérlegbeszámolója, a IX. kongresszus óta végzett írásos beszámoló vázlata, a X. kongresszus munkabizottságainak megbízása szerepelt az ülés napirendjén.

A központi vezetőség megvitatta, majd elfogadta a mérlegbeszámolókat, ugyancsak elfogadta az írásos beszámoló vázlatát és egyetértett a munkabizottságokra előterjesztett javaslattal.

ÁPRILIS 22–24-IG

Szegeden ülésezett az OPW Tanácsa

Az OPW Tanácsa április 22. és 24. között *Szegeden*, a MÁV Nevelőotthonban tartotta 37. ülését. A tanácskozáson *Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország*, az *NDK, Románia* és a *Szovjetunió* vasúti szakértői, továbbá az OPW Iroda képviselői vettek részt. Az ülésen *Szabó Béla*, a MÁV vezérigazgató-helyettese, a magyar küldöttség vezetője elnökölt.

A közös Teherkocsipark Tanácsának szegedi ülését *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár nyitotta meg. Az államtitkár bevezetőjében emlékeztetett az OPW történetének fontosabb állomásaira, majd a soron következő feladatokról szólt, hangsúlyozva, hogy a tanácskozáson hozott minden egyes döntésnek valamennyi tagország közös érdekeit kell szolgálnia.

Urbán Lajos megnyitóját követően az ülés első napirendi pontja keretében Szabó Béla vezérigazgató-helyettes Lenin születésének 110. évfordulójáról *„Lenin eszméinek megvalósulása a KGST-tagországok közti nemzetközi együttműködésben"* címmel emlékezett meg.

A tanácsülés napirendjén 18 olyan téma megvitatása szerepelt, amelyek felölelték az OPW kocsipark üzemeltetésének szerteágazó műszaki, szervezési és pénzügyi kérdéseit.

(Folytatás a 4. oldalon)

Urbán Lajos államtitkár megnyitja a tanácskozást

(Laczkó Ildikó felvétele)

A munka ünnepén

Ott voltunk a felvonuláson. Budapesten és Debrecenben, Szombathelyen és Nagykanizsán — ott, ahol nagyobb vasúti csomópontok vannak, s azokon a kisebb településeken is, ahol az ott dolgozók, ott lakók közösen ünnepelték a munkát. A munkát, amely szocialista társadalmunk alapja, s amely — mind nyilvánvalóbb — a holnapunk alakulását döntően meghatározza. Most és a következő években azon múlik minden: *miként vagyunk képesek e legnemesebb emberi tevékenységek egyikét ésszerűbben, magasabb színvonalon, az eddigieknél jobban végezni.*

Minderről sok szó — szentencia és igaz megállapítás — hangzik manapság, s május elseje végső fokon ünnep. A követelmények sorolására van alkalmasabb időpont is. E napon azt ünnepelhetjük Magyarországon, hogy — megannyi nyomasztó esztendő után — immár három és fél évtizede nincsenek megélhetési gondjaink. Élhetnénk jobban, elvitathatatlan — de két kezünk erejével, igyekezetünkkel olyan korszakba jutottunk, amikor a munka biztos kenyeret kínál. Társadalmunkat olyan életszínvonal jellemzi, amelyet méltán-okkal védhetünk.

Ott voltunk a felvonuláson. Sokan közülünk a sornyitók között, hiszen az ünneplők élén azok haladhattak, akik munkájukkal kiérdemelték a „Kiváló" címet. *Kiváló vállalatok, szolgálati helyek, főnökségek képviselői között emelték magasba a zászlót a legkiválóbb vasutasok.* Fiai, unokái, dédunokái azoknak, akik a legelső magyarországi május elsején — 1890-ben, egy esztendővel a II. Internacionálé párizsi határozata után —, a világ proletariátusával szolidaritást vállalva, emelt fővel ünnepeltek.

Demonstráció volt e mostani. Eltökélt szándékunk kinyilvánítása. Hogy dolgozni akarunk — és békét akarunk. Mert a munka és a béke elválaszthatatlan ikerfogalmak.

Ámon Ágnes

Május

Az égen, tiszta függönyét
a kikelet teríti széjjel...
Óh, hajts el minden felleget
friss, hajnali, tavaszi széllel:
— Dolgozók Májusa!

A rétek virágszőnyegét
a Természet, hímezi szépre...
Azon lép majd a Szerelem,
szirmokat bontó, napos fénnyel!
— Ifjúság Májusa!

Ti erdők! Mind ébredjetek!
Madárénektől zengjetek!
Dal csendüljön és ének...
Legyen békés az élet:
— Gyermekek Májusa!

Ti utak, emlékezzetek, —
rajtatok lettünk, — öregek,
míg végigjártunk sok rögöt...
De kiharcoltuk a Jövőt!
— A Népek Májusát!

Zöld utat a zöldárunak

A zöldség és gyümölcs vasúti szállításáról tanácskoztak április 24-én a Zöldért Vállalat, a Magyar Hűtőipar, a MÁV budapesti igazgatóság és a HUNGAROFRUCT illetékes vezetői. A tanácskozáson részt vettek az igazgatóság területén működő megyei zöldértek vezetői is.

Somorjai Bertalan, a Zöldért szállítási osztályának helyettes vezetője arról beszélt, hogy az üzemanyag árának emelkedése miatt több zöldség- és gyümölcsfélét szeretnének vasúton szállítani. A MÁV-val jó együttműködés alakult ki az évek során. Bizonyítja ezt az is, *hogy tavaly tíz százalékkal több árut szállítottak vasúton, mint 1978-ban. Gondot többnyire a göngyöleg visszafuvarozások okoztak.* Ezt a jövőben úgy orvosolják, hogy a Zöldért — ahol lehet növeli az úgynevezett zsákos feladásait. Csak a kényesebb árukat fuvarozzák ládákban. Egy üres rekesz szállítási költsége ugyanis néha eléri az öt forintot is.

A Zöldért az idén mintegy *9 ezer vagont igényel a MÁV-tól.* Úgy tervezik, hogy a szükséges kocsimennyiséget egy héttel előre kérik a KTG-szolgálattól.

A kocsiforduló idő csökkentése érdekében a vasutasokkal közösen takarítják a vagonokat.

Ezután *Likó István*, a Budapesti Zöldért rakodási osztályának vezetője számolt be a fővárosba vasuton hozott áruk mennyiségének növekedéséről. Tavalyelőtt 5777 vagon (85 143 tonna) zöldség- és gyümölcsféle érkezett a budapesti nagyvásártelepre. Az elmúlt évben már *több mint hatezer vagonba majdnem százezer tonna zöldségfélét szállítottak ide.*

Az osztályvezető arról is tájékoztatta a résztvevőket, hogy az idén júniusban *üzembe helyeznek egy korszerű vágányhídmérleget.* Ezzel lényegesen gyorsabb lesz a munka, mert nem kell azután egy vagon rakományt 10—15 tételben lemérni.

A Magyar Hűtőipar és a HUNGAROFRUCT képviselői arról számoltak be, hogy ebben az évben *mintegy 2500 hűtővagont kell megrakniuk.* Azt kérték a MÁV képviselőitől, hogy a kocsikat lehetőleg ne a rakodás helyén vizsgálják meg, hanem a kiindulási helyükön. Korábban ugyanis előfordult, hogy Budaörsről vittek vissza jó néhány kocsit műszaki hiba miatt.

A vidéki zöldértek vezetői azt kifogásolták, hogy a Sajószentpéteri Üveggyár nem küld üveget a feldolgozó részlegekhez kocsihiány miatt.

Tóth István, az igazgatóság üzemviteli osztályának helyettes vezetője hangsúlyozta, hogy kapcsolatukat a népgazdasági érdekeknek megfelelően kell szabályozni. A vasúti szállításhoz ugyanis 28 százalékkal kevesebb energia és fele annyi élőmunka szükséges, mint a közúti fuvarozáshoz. Ezért mindkét félnek felül kell vizsgálnia a lehetőségeket.

Tóth István végezetül arra kérte a fuvarozókat, hogy csak akkor igényeljenek kocsikat, amikor erre szükségük van, mert a kocsiálláspénzzel nem pótolhatók a kiesések.

A szállíttatók és az igazgatóság képviselői elhatározták, hogy a jövőben rendszeresebben tájékoztatják egymást a gondokról és az eredményekről.

Kitüntetések május 1. alkalmából

A SZOT elnöksége május 1. alkalmából a szakszervezeti mozgalomban kifejtett eredményes munkája elismeréséül Szakszervezeti Munkáért kitüntetéseket adományozott. A kitüntetés arany fokozatában 16, ezüst fokozatában 40 vasutas tisztségviselő részesült. A kitüntetéseket április 29-én Koszorús Ferenc főtitkár adta át. A

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT ARANY FOKOZATOT

kapták: Baranyai Borbála VSZTO-előadó; Gazsi János TBKF gazdasági tanácsadó, társadalmi szb-titkár; Hegedüs Károly, Vasutasok Szakszervezete szociálpolitikai és munkavédelmi ovh.; Horváth Árpád Miskolc ter.-biz. részfogl. nyugdíjas; Kertészti Lászlóné, Pécs BFF távgépírókez., a ter.-biz. nyugdíjas albiz.-vez.; Kiss János függ. szb-titkár, Székesfehérvár Pft. Főn.; Kovács Imre mozd.-felvigy. társadalmi szb-titkár, Vészt Vont. Főn.; Kurucz Sándor függ. szb-titkár Budapest Ferencváros Vont. Főn.; Machulla Gábor oszt.-vez. társadalmi szb-titkár, Számítástechnikai Üzem; Makó Béláné üzemeltető, társ. szb-titkár Utasellátó V. Szolnok Területi Ig.; Pintér Lajos nyugdíjas, a KV mellett működő nyugdíjas szakbizottság elnöke; Sommer Pálné ügyvitelellátó, Vasutasok Szakszervezete Pénzügyi és Gazd.-o.; Tóth Tibor Győr GySEV-állomás főn.-h., szb. gazd.-fel.; Töllyné Pogács Rózsa, a Vasutasok Szakszervezete Szociálpol. és munkavédelmi o. politikai főmunkatársa; Tüttő Kálmán Tapolca Körzeti Üzemfőn. vont. technológusa, szb-elnök; Utrata Tibor, a miskolci területi bizottság politikai munkatársa.

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesültek: dr. Balázs Ákos Vasutasok Szakszervezete Kult. Agit.-Prop. és Sport oszt.vez.; Pálinkás Károlyné Vasutasok Szakszervezete Kult. Agit.-Prop. és Sport-O. politikai munkatársa; Kökény Józsefné Vasutasok Szakszervezete Pénzügyi és Gazd. O. politikai munkatársa; Csezmaxhy Pandiné VSZTO központi ellenőr; Szathmáry László VSZTO Debrecen területi ellenőr; Kovách Lehelné VSZTO központi ellenőr, szb. tt.-tag; Gyarmati Istvánné Vasutasok Szakszervezete Pénzügyi és Gazd. O. kézbesítő; Csáki Sándor függ. szo-titkár Északi Járműjavító Ü.; Sikula Miklós függ. szb.-titkár Hámán Kató Vont. Főn.; Vágó János beruházási koordinátor, Szolnok Vont. Főn. szakszerv. szervező; Sipók János reszortos Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. szb.-elnök; Jászai Nagy József Kisterenye állomás árupénztárosa, társadalmi szb-titkár; Laczkó János Bpest-Keleti VFF belső ellenőr, szb.-elnök; Dede Lajos Debrecen BFF szb.-elnök; Rajtmár Miklós Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn. szb. politikai munkatárs; Sápi Lajos Debrecen gondnokságvezető, tb. számvizsg.-biz. elnök; Tasnádi Károly Debrecen-állomás-időelemző, tt-tag; Vasas Károly Záhony állomás kocsiintéző, szb gazd.-felelős; Szajlai Péter Füzesabony állomás raktárnok szb-elnök; Kasuba Györgyné Miskolc Pft. Főn. raktárkezelő, szakszerv. bizalmi; Soltész József függ. szb-titkár Miskolc EHF; Timár István Miskolc-Tiszai pályaudvar raktárnok, mb.-titkár; Kassai László Miskolc Vont. Főn. lakatos csop.-vez. mb.-gazd.-felelős; Torma Ignác Nagykanizsa Pft. Főn.-vez., Pécs TB-elnök; dr. Pécsi Lajosné Nagykanizsa Üzemfőnökség szb-adminisztrátora: Gelencsér Endre függ. szb-titkár Kaposvár Pft. Főn.; Sisa Zoltán Szeged Ig. ügyintézője, szb.-gazd.-felelős; Metzing Mária Szeged Körzeti Üzemfőnökség forg. statisztikus szb-tag; Lehelvári Sándorné Szeged Területi Bizottság adminisztrátora; Nákófalvi József Szeged Körzeti Üzemfőn. tart.-vezénylő, szb-elnök; Kiss Ede Szombathely Ig. ügyintéző, társadalmi szb-titkár; Riba Imre Pápa Pft. Főn. előadó, szb-gazd.-fel.; Pölöskei István Zalaegerszeg Körzeti Üzemfőn. oktató tiszt. közgazd, biz.-vez.; Arnold Gyula Szombathely Járműjavító Ü. MEO-vezetője, Szaksz. Tanács tagja; Konrád György Sopron Pft. Főn. munkaügyi csop.-vez.; szb-elnök; Szokob Ferencné MÁV Tüdőgyógyintézet mosodavezető, szb.-elnök; Hajdú János MÁV Vezérigazgatóság oszt.-vez.-h., ob.-titkár; Etzl István GySEV-Igazgatóság munkavédelmi előadó, TT-elnök; Kovács Istvánné Utasellátó V. Budapesti Ter. Ig. büfféeladó, szaksz. bizalmi; dr. Tornai Józsefné Utasellátó V. Mozgószolg. munkaügyi előadó, mb-titkár.

Szakszervezeti oklevél elismerésben 250 tisztségviselő, illetve aktivista részesült. Ezeket az elismeréseket a vasutas-szakszervezet középszerveinek vezetői adták át.

AZ ALAPSZERVEZETEKEN A SOR

A jó beszámoló alapja lehet a nyílt, őszinte vitának

Ha a tagság szól, oda kell figyelni. Mindig és mindenkor, de legjobban most — a szakszervezeti választások idején. Áprilisban lezajlottak a bizalmiak értékelő beszámolói és minden vasúti munkahelyen sor került megválasztásukra. A csoportértekezletek tükrözték az előkészítő munka alaposságát, s a hozzászólásokban — vagy éppen a passzivitásban — kifejezésre jutott a szakszervezeti munkáról alkotott vélemény is. Szűkebb körben tehát már mindenütt levonták a hasznos tanulságokat és a bizalmiak, főbizalmiak megválasztásával rendeződtek a mozgalom legkisebb egységeinek sorai is.

Van mire figyelni

Májusban a szakszervezeti bizottságok adnak számot munkájukról. Hasztalan dolog lenne most arról beszélni, hogy a beszámolók milyen témákkal foglalkozzanak, hiszen azok többsége már elkészült és minden bizonnyal tartalmazza azokat a kérdéseket, amelyek nemcsak bemutatják, értékelik és elemzik az alapszervezetek több évi tevékenységét, hanem választ is adnak a dolgozókat érdeklő kérdésekre. *A szakszervezeti bizottságok választó tanácskozásai azonban csak akkor lesznek élő, feladatmeghatározásban előremutató, demokratikus fórumok, ha a tagság is szól.* Ha a beszámolót néma csend helyett parázs vita követi, s az egész választásnak olyan atmoszférája teremtődik meg, amelyben érzékelhető, hogy jelentős eseményről, mindenki ügyéről beszélnek.

Lehet és érdemes szólni. Ehhez azonban bátorítani kell a tagságot azáltal is, hogy a szakszervezeti bizottság titkára kritikusan és önkritikusan beszél a munkahelyi eredményekről, a hibákról, és reagál

a bizalmiválasztásokon elhangzott véleményekre is. *Van mire odafigyelni.* A bizalmi csoportokban több helyütt említették a gazdasági intézkedések jó és rossz tapasztalatait, a terveljesítéssel kapcsolatos gondokat, a munkaverseny feltételeinek hiányát, a szervezetlenség, a fegyelmezetlenség, ittasság következményeit, a szocialista brigádok munkájával kapcsolatos szemlélettorzulásokat. Mindezeket a bizalmiválasztásokon szóvá tették úgy, ahogy a tagság látja.

Most, az alapszervezeti vezető testületek választása idején, ezekre a kérdésekre vissza kell térni. Beszélni kell róluk azért is, hogy a tagság jobban megértse az összefüggéseket, a felszín alatt meghúzódó lényeget. És azért is, hogy a dolgozók tapasztalják: *érdemes szólni, mert odafigyelnek minden szavukra.* Persze a figyelem még nem elegendő. Következetesnek kell lenni a bonyolult, nehéz problémák megoldásában is, amelyek éppen ebben az időszakban — meggyőző módszerként — a legtöbbet segíthetnek.

Nincs okunk szégyenkezésre

Nem szabad elhallgatni a nehézségeket. Rossz módszer, ha a munkahely tágabb közösségében, az egész kollektíva előtt, nem kerülnek szóba az egyébként is mindenkit foglalkoztató „kényes" kérdések. A szakszervezeti bizottság például, mondjon véleményt arról: *hogyan sikerült a gazdasági partnerkapcsolatot kialakítani, a bizalmiak jog- és hatáskörét érvényesíteni?* Egyik sem véletlenül említett példa. Több bizalmiválasztáson is elhangzott, hogy bérezés, jutalmazás, fegyelmi ügyekben nem mindenütt hallgatták meg a bizalmiak véleményét, s a gazdasági vezető még az szb javaslatait is figyelmen kívül hagyta. Az ilyen okok miatt szükséges, hogy az szb-titkár ne általánosan beszéljen, hanem konkrét példákat mondjon. A bizalmiak úgy is ismerik — ki-ki a maga területén — a valóságot. És tudja a tagság is. *A szakszervezeti bizottság választó tanácskozásán éppen azért kell őszintén beszélni a vezető testület munkájáról, tapasztalatairól, hogy utána nyíltan szóljon mindenki.*

A választó taggyűléseken, bizalmi küldöttértekezleteken annak ellenére, hogy a legjobban feszítő munkahelyi problémákat, azok megoldási lehetőségeit vitatják meg, a jelenlevők azt mérlegeljék: *a szakszervezet mennyiben járult hozzá a munkahelyi eredményekhez, a gondok megszüntetéséhez?*

Ezekben a hetekben, az alapszervezetek ötévi munkáról adnak számot a tagság előtt. Amikor az érdekvédelmi és érdekképviseleti feladatok ellátását értékelik, gondolniuk kell arra is, hogy a dolgozók személyes tapasztalatok alapján ítélik meg a valós helyzetet. *A vezető testületeknek úgy kell tehát állást foglalniuk, hogy tényközléseiket ne lehessen megcáfolni.* A szociális, bérjellegű panaszok ügyében, a tanulás, a művelődés kedvezőbb feltételeinek megteremtésében a szakszervezeti bizottságok sok esetben voltak kezdeményezők. *Szégyenkezésre tehát nincs okuk.* Persze az őszinte szó akkor is szükséges, ha nemcsak jó munkáról kell számot adniuk.

Figyeljünk a tagság szavára

A választáson elhangzó vélemények tükrözzék a szakszervezet szemléletformáló nevelő munkáját is. S ha már a nevelő munkában oly fontos emberi kapcsolatok megítéléséről beszélnek — ahol van, s a szakszervezeti bizottságok felügyelete alatt működik —, értékeljék az eszperantó szakcsoportok munkáját is. Hívják fel a figyelmet arra, hogy a szocialista életmód kiteljesedésében, a gazdasági és kulturális munka végrehajtásában, a különböző társadalmi jelenségek megértésében, a népek békéjének szilárdításában az eszperantó mozgalom csak segítőtárs lehet.

A szakszervezeti választásokon rakjuk le az alappilléreket ahhoz, hogy a mozgalom egésze újabb öt esztendőre szilárd bázisa legyen fejlett szocialista társadalmunk építőmunkájának. Ezért kell jobban igényelni és ismerni a tagság véleményét. Az szb-választások újabb alkalmat teremtenek arra, hogy figyeljünk a tagság szavára, s megnyerjük őket közös ügyünknek.

Pálinkás Katalin

FIATALÍTÁS ÉS ÚJJÁVÁLASZTÁS

Tárgyilagos értékelések, önkritikus felszólalások

Körültekintő szervezés és őszinte véleménynyilvánítás jellemezte a *Balparti Épületfenntartó Főnökség* bizalmi csoportértekezleteit. A főnökség Bulcsú utcai telepén, látogatásunk idején, két bizalmira adta le voksát a szakszervezeti tagság.

Régi tapasztalat, hogy a tárgyilagos és jó beszámoló meghatározója a csoportgyűlés sikereinek. A Bulcsú utcában a *Kossuth* és *Rákóczi* szocialista brigádok esete is ezt bizonyította. *László József* bizalmi rövid értékelése után a tagság is elmondta véleményét. Különösen a szocialista brigádkitüntetések odaítélésével kapcsolatosan hangzottak el figyelemre méltó észrevételek.

— *Helytelennek tartom, hogy a brigádkitüntetéseket a cicomás napló alapján ítélik oda.* Több kollektívánk is elismeri, hogy a II. Rákóczi Ferenc brigád végezte a legtöbb munkát. A Nyugati pályaudvar rekonstrukciójából ránk eső feladatokat egy hónappal a határidő előtt elvégeztük. *Igaz, naplónk nem díszes, de ez természetes, hiszen munkás emberek vagyunk, nem irodában dolgozunk.* Nem panaszkodás ez, hiszen a munkáért megkaptuk bérünket. De jó lenne már elérni, hogy a brigádkitüntetés odaítélésének alapja is a hármas jelszó szellemében végzett munka legyen — mondta *Palovecz Illés*, az egyik régi bizalmi.

A tagság döntése alapján a korábban két bizalmi csoportot jelentő Kossuth és Rákóczi brigádok most új bizalmit választottak *Hevér Béla* asztalos személyében. Helyettese *Palovecz Illés* lett.

— Nem új dolog nekem a bizalmi feladat, hiszen a pártszervezetben már végeztem hasonló munkát. *Annyit azonban megígérhetek, hogy nemcsak azt fogom megmondani, miért kap egyik vagy másik kollégám kevesebb béremelést, hanem a csoport minden közös álláspontját közvetítem, képviselem a felsőbb szervek előtt.* Remélem a két brigád ezután még jobban összetart, hiszen a munka miatt egymásra van utalva az üveges, asztalos, bádogos, tetőfedő, ács és még néhány más szakmabeli. *Nálunk a józan munkás önértékelésből — mint a beszámolóból is kitűnt — nincs hiány.* A rekonstrukció során végzett munkáért kapott célprémiumot is közösen osztottuk szét, nem volt belőle ellenségeskedés, s ebben a régi bizalmiaknak nem kis szerepük volt. Legyen így ezután is. — Ezekkel a szavakkal köszönte meg a bizalmat az új tisztségviselő.

Legalább ilyen élénk volt a kőművesek bizalmi választása, ahol *Maurer János* brigádvezető a jelenleg alkalmazott aszfaltfőző üstök miatt pamaszkodott.

— Többször szóltam már én és a bizalmi is ebben az ügyben, de nem változik semmi. *Aszfaltozó szakemberek hiányában mi, kőművesek végezzük a burkolómunkát, ami az üstök miatt balesetveszélyes.* Nem azt mondjuk, hogy újat vegyenek, de amikor szükség van rá, kölcsönözzünk más főnökségtől olyat, aminek üzemszerű használata megfelel a munkavédelmi előírásoknak. (Azóta az szb a jogos felvetést házon belül megoldotta. *A szerk.*)

Figyelemre méltó annak a dolgozónak a felszólalása, akit később bizalmihelyettesnek választottak.

— *A béremeléssel mint mindenütt, nálunk is adódik probléma.* A dolgozók jogosan *mondják, őket nem a bérkategória, az órabér felső vagy alsó határa érdekli, hanem az, hogy a végzett munka alapján mit visznek haza a családnak.* Természetesen az egyéb juttatások differenciálásánál kellőképpen figyelembe kell vennünk dolgozóink szakmai, társadalmi tevékenységét. A brigádból például az év eleji béremelésnél csak három fiatalabb kolléga kapott 1,50 forintot, a többiek semmit, mégse volt reklamáció. Más kérdés a teljesítményprémium, amit az adott munkahelyen töltött idő, a végzett munka minősége, az igazolt és igazolatlan hiányzás, az esetleges munkahelyi italozás — mert az is előfordult — figyelembevételével a bizalmi véleménye alapján reálisan szét lehet osztani — tette szóvá *Kutter Károly.*

Borovich János érdekképviseleti munkájának, a dolgozókkal kialakított közvetlen kapcsolatának tulajdonítható, hogy 26 évi tisztségviselői múlt után ismét bizalminak választották.

Orosz

A bizalmihelyettes előlépett

A szombathelyi vontatási főnökség motor- és mozdonyvezetőinek bizalmi csoportja április 14-én tartotta bizalmiválasztó taggyűlését, amelyen megjelent *Nagy Lajos*, a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsának vezető titkára, szakszervezetünk elnökségi tagja is. *Szemes Gyula*, a tizenöt tagú kollektíva bizalmija számolt be az eddig végzett munkáról, az eredményekről és a gondokról.

Elmondotta többek között, hogy a csoport tagjai tavaly több mint száz óra társadalmi munkát végeztek. *Kivették részüket a MÁV répceszentgyörgyi nevelőotthonnak ajándékozott gőzmozdony helyreállításában és a helyszínre szállításában is.* A motor- és mozdonyvezetők (fűtők hiányában) több száz órát dolgoztak a gőzösökön. A közelmúltban forgalomba állítak a Bz motorvonatok és az M63-as mozdonyok. Ezáltal sokat javultak a munkakörülményeik.

A hozzászólók sokoldalúan elemezték a bizalmi csoport munkáját, gondjaikat és eredményeiket. Felszólalt *Péterfalvi István*, a vontatási főnökség szb-titkára is. Értékelte a bizalmi munkáját. *Szemes Gyula*, a közeljövőben nyugdíjba vonul, ezért helyettesét, *Horkics Mihályt* javasolta bizalminak. A csoport tagjai elfogadták a javaslatot és egyhangúlag „képviselőjükké" választották.

Sz. Jakab

ŐSZINTÉN BESZÉLTEK KÖZÖS DOLGAIKRÓL

Fiatalok a bizalmi csoport élén

Az Északi Járműjavító Üzem villanymozdonyjavító műhelyének Tyereskova brigádja az ipari tanulók gyakorlati oktatóival képez önálló bizalmi csoportot. Április 9-én *Hanák József* bizalmi tájékoztatta a csoport tagjait az előző választás óta végzett munkáról.

Mint mondotta, az öt évvel ezelőtti 21 tagú kollektíva időközben 15 főre fogyatkozott, miközben a feladatok növekedtek. Ennek a tagság a hármas jelszó szerint, szervezettebb munkával, megvalósított újításokkal tett eleget. A közösség az elmúlt években megkapta a MÁV Kiváló brigádja, illetve a Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló brigádja címet is. Tavalyi munkájuk alapján viszont csak bronzra terjesztették fel a kollektívát.

— *Sokan tragédiaként fogták fel ezt a visszaesést, sőt volt olyan, aki azt mondta, „kiestünk a kosárból".* Szó sincs erről. Tudomásul kell venni, hogy a múlt évi eredmények szerint nem érdemeltünk többet, nem tudtunk a követelmények növekedésével lépést tartani. Ebben szerepe volt a nagy munkaerő-fluktuációnak, ami azért is hátrányos volt számunkra, mert éppen a fiatalok váltak ki közülünk. Pedig nem voltak háttérbe szorítva, hiszen nemcsak a béremelésnél, a jutalomkeret szétosztásánál vettük őket figyelembe, hanem az üdülőjegyek többségét is ők kapták. A kitüntetettek között is megtalálhatók a brigád fiataljai. Az ő munkáshűségük még nem mérhető a régi mércével, jóllehet, akik maradtak, a brigád csaknem fele KISZ-korosztályú, azok becsülettel megállják helyüket — tájékoztatta csoportját a bizalmi.

Hogy a fiatalok nemcsak a munkában állják meg a helyüket arra példa az is, hogy a felszólalók többsége közülük került ki.

— A V.43-as mozdonyok V—5 és V—6-os javítását végezzük, s főként a javított egységek felszerelésével, a mozdony kábelezésével foglalkozunk. Munkaterületünk elég zsúfolt, balesetveszélyes. Megértjük, hogy ezen nehéz változtatni, sőt mi magunk próbáljuk a munkahelyi körülményeket javítani. *A bizalmi javaslatára a szakszervezeti bizottság egy Hajdú típusú bojlert biztosított a mosdóhoz. Amikor megkapták, nem vártak a tmk-ra, hanem a szerelési munkát maguk végezték el. A bizalminak szerepe volt abban is, hogy egy Lehel hűtőszekrényt is kaptak a tízórai és ebéd tárolására.* Eredményeik elismerésre méltóak. Előbbre léptek a bizalmi munkában a jogok és hatáskörök gyakorlásában, de még sokat kell tenni, hogy a bizalmi „bélyegeladó" szerepe a közösség javára végzett érdekképviseleti munkával cserélődjék fel — mondta hozzászólásában *Kaurenszky Ferenc* műhelybizottsági titkár.

Noszkay Gyula KISZ-tag pedig azt fejtegette, hogy ami egyes embernek előnyös, annak üzemi társadalmi méretekben is annak kellene lennie. A fiatalok fluktuációjának elemzése közben többek között utalt a bizalmi nevelő munkájára is.

— Nekünk nincs problémánk a régi bizalmival, de az a véleményem, hogy a mi generációnkkal egy fiatalabb bizalmi jobban tudna azonosulni, s nevelő munkája talán az elvándorlást is csökkentené. Ezért is javaslom bizalminak a katonai szolgálatról visszatért *Kóper Józsefet*, s helyettesének a KISZ-vezetőségi tagként is tevékenykedő *Csizmazia Gyulát*. Javaslatát még az idősebb kollégák is elfogadták.

A bizalmiválasztás fontosságát, a tagság jó hozzáállását mutatta: annak ellenére, hogy a brigádtagok többsége az isaszegi, ócsai, ceglédi vonalról ingázik munkahelyére, a műszakváltás utáni taggyűlésről senki sem távozott. Végig ott maradtak, s aktívak voltak. *Ez így természetes, hiszen a csoport közös dolgairól döntöttek — felelősen.*

O. K.

ANYÁK NAPJÁN

A költők választékosabban fogalmaznak. Csengőbongó rímsorokban, árnyalt hasonlatokkal élve magasztalják az Anyát. Aki az életet adta. Aki az életünket vigyázza. De nem kell lírikusnak lenni ahhoz, hogy ki-ki saját anyja előtt hajtson fejet, s megállván a köznapok száguldásában emlékidézésre vállalkozzék. A gyermekkorra, *mikor is ösztönösen rohant örömével-bánatával a mamához, aki a megnyugvást, a biztonságot, s igen: az erőt jelentette.*

Már a fogantatás pillanatától kezdve vigyáznak ránk. Előbb kilenc hónapon keresztül, önnön szervezetükkel óvva a majdani embert, aztán vállalván a vajúdás kínjait, fájdalmat feledve ölelnek magukhoz léptünk első perceiben. *S vigyázzák első, tétova lépteinket, őrzik álmunkat, virrasztanak mellettünk, ha betegek vagyunk.* Az anya számára a negyven éves férfi is „kisfiam", az anya mindig büszke reánk, s szíve mélyén még akkor sem neheztel, ha meggondolatlanul okot adtunk a bánatra.

Anyának lenni hivatás — mondják. Így igaz. Ám ma már — többnyire — az édesanyáknak is több hivatásuk van, s tudjuk valamennyien: *elképesztően nehéz feladat a munkahelyen és otthon a családban egyaránt helytállni.* S hányan vállalnak még túlmunkát is azért, hogy otthon a gyermekeknek több jusson, hogy „a lányom, a fiam több legyen"?

Az anya ad és nem vár köszönetet. Az anya önzetlen, miközben tudomásul veszi, hogy mi oly sokszor önzők vagyunk. Az anya hálás, amiért anya lehet. Az anya boldog, ha mi boldogok vagyunk.

Az anya megérdemli — megérdemelné; *meg kell hogy érdemelje — a boldogságot.* Azt, hogy felnőttként mi is vigyázzuk az ő boldogságát. Nemcsak virággal. S nemcsak ama hagyományos májusi első vasárnapon . . .

F. T.

Sokgyermekes anyák jutalmazása

Anyák napja alkalmából április 28-án a vasutas-szakszervezet székházában bensőséges ünnepséget rendeztek a többgyermekes édesanyák tiszteletére. Az ünnepség a Benczur utcai MÁV óvodások műsorával kezdődött. Énekkel, tánccal, verssel köszöntötték a megjelent édesanyákat, majd *Prókai Sándorné*, a szervezési és káderosztály munkatársa mondott beszédet.

Hangsúlyozta többek között, hogy hazánkban a munkaképes nők 75 százaléka aktívan részt vesz a termelő munkában. Az édesanyáknak azonban otthon, a családi körben is helyt kell állni, a gyermeknevelés gondjait elsősorban ők viselik. Ezeket a gondokat társadalmunk többféleképpen igyekszik enyhíteni. Például családi pótlékkal, a gyesen levő anyák segélyezésével. Ez több milliárd forint kiadást jelent.

Beszéde után *Nagy Istvánné*, a vasutas-szakszervezet alelnöke 25 többgyermekes édesanyának pénzjutalmat adott át, majd valamennyiüket vendégül látták.

FAZEKAS LAJOS:

Szép a tavasz!

Szép a tavasz! Künn a zöldben,
fönn a kékben madár röppen.
Künn a zöldben, fönn a kékben,
kertek szirom-özönében
szellő-lábon jár a reggel,
madár-kar vár víg énekkel.

Szép a tavasz! Zöld domb, zöld rét.
Szép a tavasz! Kék ég, kék, kék.
Fönn a kékben, lenn a zöldben
dal kél, dal száll, madár röppen,
s hurrázások zengésétől
visszhangzik a domb, víz, ég s föld.

„A legboldogabb család lennénk, ha szegény uram köztünk volna"

LÁTOGATÁS A 17 GYERMEKES VARGA CSALÁDNÁL

Vidéken a házőrző kutyák vaksi kölykeit rendszerint már egynapos korukban vízbe fojtják. Legfeljebb egyet hagynak. Pusztavámon *özv. Varga Józsefné* udvarában a loboncos kuvasz körül öt kiskutya kergetőzik, és ez nem véletlen. Ebben a házban soha semmivel nem állták útját a természetnek. Csak így történhetett a ma már csodaszámba menő gyermekszaporulat is.

Az apa halála hirtelen jött

— Amikor a tizedik megmozdult a szívem alatt — meséli az özvegy — *és elújságoltam a férjemnek, aki vezénylőtiszt volt a móri állomáson, ugyanolyan boldog volt, mint amikor Józsikám, az első jelentkezett. Legfeljebb azon töprengtünk, hogy milyen nevet adjunk neki. No, ezután még hétszer törtük a fejünket a névadáson, mert tizenhét gyereket szültem. Közülük tizenkettő már a maga szárnyán repdes.*

Az előbb említett „Józsika" MÁV főintéző és már három gyerek édesapja. A többi megnősült és férjhez ment gyerekek sem egykéznek, *így összesen tizenhat unoka is van,* de mire e sorok megjelennek, már tizennyolc, mert ugyanis amikor a nagy családnál jártam, két menyecske utolsó napos várandós volt.

— Mi lennénk a legboldogabb család, ha a drága jó uram élne! — mondja könnyes szemmel Vargáné — *és itt lehetne köztünk.* Én az utóbbi időben sokat betegeskedtem. Kórházban is voltam, és lám, mégis szép, derék, erősnek látszó férjemet ragadta el a halál. Infarktusa volt.

Minden családban tragédia, ha valamelyik szülő elköltözik az élők soráról, de ahol tizenhét gyerek van, és abból még öt nevelésre szorul, ott a legszörnyűbb, ha már nincs apa.

Ki a gyámolítója a vasutas-özvegynek? Elsősorban a már felnőtt gyerekei, de amelyik családos, már annak is megvan a maga gondja.

A szomorú eset után az özvegy ragaszkodott az egyházi temetéshez, noha a férje munkahelye Varga Józsefet — aki párttag és szakszervezeti titkár is volt — saját halottjának tekintette és gondoskodott vol na a temetési költségekről.

A MÁV illetékes szervei így sem fordultak el az apa nélkül maradt népes családtól. Vargáné azonban késve jelentette be az özvegyi nyugdíj és az árvaellátás iránti kérelmét. A MÁV Nyugdíjhivatal azonban visszamenőleg, 1979. szeptember 1-től állapította meg a kérelem jogosságát, és az első folyósítás december 7-én már meg is történt. *Így az özvegy havonta 1916 forint nyugdíjat élvez és a még öt kiskorú gyermek után, árvaellátás címén 5800 forintot, összesen tehát 7716 forintot kap kézhez.*

Segít a vasút és a szakszervezet

A *Képes Újság* 1980. évi 6. számában cikk jelent meg a nagy családról, ahol az özvegy — többek között — sérelmezte, hogy rosszul állapították meg a nyugdíját, és a családi pótlékot is csak ez év márciusáig kapja. Továbbá, hogy a MÁV-tól vásárolt szolgálati ház fennmaradt vételárának a törlesztését nem bírja fizetni.

A cikk megjelenése után az illetékesek intézkedtek, s özvegy Varga Józsefnét arról értesítették, hogy ha rokkantságára hivatkozva kéri az özvegyi nyugdíj megállapítását (és ehhez beküldi a birtokában levő orvosi igazolásokat), és ha a kétharmad részbeni munkaképesség-csökkenése megállapítható, *akkor az árvaellátás összege gyerekenként havonta 200 forinttal emelkedik.*

A Vasutasok Szakszervezetének titkársága — ismerve a család nehéz körülményeit — már az özvegy panasza előtt kezdeményezte, hogy a megvásárolt szolgálati házért még fennálló 59 és fél ezer forint tartozást elengedjék. A Vasúti Főosztály döntése alapján *a MÁV a Varga család önálló tartozásának a felét azonnal elengedi.* A másik felének az elengedésére viszont csak akkor van lehetőség, ha az örökösödési eljárás során a gyerekek édesanyjuk javára lemondanak részükről, s a ház így kizárólag az özvegy nevére kerülne. A gyerekek részéről megtörtént a lemondás.

Ami pedig a családi pótlék további folyósítását illeti — bár ez a jogszabály szerint jelenleg az özvegyi nyugdíjas családi pótlékra nem járna — a MÁV Nyugdíjhivatal vezetője kivételes méltányosságból engedélyezheti az árvaellátás mellett a családi pótlék további folyósítását is.

Így hát remélhetőleg ez is meglesz, de az apa nélkül maradt Varga család akkor sem dúskálhat majd az anyagi javakban, *hiszen még öt gyerek kér naponta enni, öt gyerek nyüvi a ruhát, cipőt és az iskoláztatás is ötször annyiba kerül, mint ahol csak egy gyerek van.*

Hat gyerek a MÁV-nál szolgál

Az iskoláztatásról, s a nagyobb gyerekek állásáról az édesanya elmondja, hogy jelenleg hat gyereke, menye dolgozik a vasútnál. A tizenhét éves Enikő pedig most készül a segédtiszti tanfolyamra. *A nagy család tehát nemcsak a MÁV támogatását élvezi, hanem a segítséget úgy hálálja meg, hogy a gyerekek közül többen édesapjuk nyomdokaiba lépnek, a vasút szolgálatába állnak.*

A sok segítség mellett, amit a szakszervezet közbenjárásával a MÁV-tól kap a Varga család, jó lennne, ha egy-egy vasutas szocialista brigád is felfigyelne a népes családra. Ugyanis a ház, amit az elhunyt vezénylőtiszt vásárolt, illetve most már megkapott a Varga család, *sürgősen tatarozásra szorul.* Különösen elkelne a belső festés, és egy kis átalakítás, hogy a hét gyerek és a gyakran itt tartózkodó unokák jól érezzék magukat a nagy-nagy áldozatokat hozó — és most már beteges — édesanyjukkal együtt, a MÁV-tól kapott lakásban.

Egy festő, mázoló, tetőfedő szakemberekből álló szocialista brigád egy hét végi szabad szombatján, vasárnapján megszerezhetné ezt az örömet a Varga családnak.

Dávid József

Enikő segédtiszti tanfolyamra készül

Az édesanya a legkisebbek között

A főáruirányító asszony

A fiai is vasutasok

Lencse Ernőné 1953 őszén került a vasúthoz. Első munkahelye a Kútvölgyi Gyógyintézet állomás volt, ahol rövid idő alatt forgalmi szolgálattevő lett. Kedvére volt a munka, annak ellenére, hogy a 24/24-es szolgálat bizony fárasztó. 1956-ban áthelyezték Kopáncs állomásra, ahol 12 évig viselte a vörös sapkát. Eközben, munkája mellett elvégezte a vasútforgalmi technikumot.

Megtanulta a szakma fortélyait, nagy gyakorlatra tett szert — nemcsak a forgalmi, hanem a kereskedelmi szolgálat területén is. Szakvonali munkája, közéleti tevékenysége már akkor is elismerésre méltó volt. *Munkatársaival szocialista brigádot alakítottak, amelynek vezetője lett, miközben szakszervezeti bizalmiként is tevékenykedett.* Nagy érdeme volt abban, hogy az igazgatóság területén elsőként Kopáncs állomás érdemelte ki a Szocialista szolgálati hely címet.

1968-ban Szeged-rendező pályaudvarra került tartalékos beosztásba. Volt átmenesztő, Ktg-s, gócirányító. Munkájára mások is felfigyeltek, így hívták át 1974 februárjában az igazgatóságra főáruirányítónak.

— Nagyon szerettem a forgalmat, de kíváncsi voltam, hogy más munkakörben is megállom-e a helyem — mondja — *ezért vállaltam el hat esztendeje a főáruirányítói munkát.* Akkoriban ilyen beosztásban nő még nem dolgozott, így még jobban akartam bizonyítani. Érdekelt ez az izgalmas, változatos munka, amely mindig új és új feladatot ad. Állandóan figyelemmel kísérjük a rakodások alakulását, a szállítmányok útját, és a hozzánk tartozó öt gócállomás kocsihelyzetét.

Munkáját vezetői is elismerik. Megbízható, pontos dolgozónak tartják, aki ha kell intézkedni is tud — határozottan, egyértelműen. Ezt méltányolta korábban az *Érdemes Vasutas* és a *Közlekedés Kiváló Dolgozója* kitüntető cím, s az idei nőnapon a *Kiváló Munkáért* kitüntetés.

— Szeretem a vasutat — vallja élethivatásáról —, *szeretnék nyugdíjazásomig ebben a beosztásban dolgozni.*

E vasútszeretetet oltotta be két fiába is; *Endre* Pécsett mozdonyvezető, *Ernő* pedig a Tisztképző hallgatója.

G. J.

Madár János

Kerted volna

Kerted volna
a hazám,
ha virág lennék,
Édesanyám;
táncolnék
az aranybálban,
estélig
a napsugárban;
gyöngyöm,
gyöngyöm,
drága gyöngyöm,
ott hullana
szét a földön.

Az Ipoly-partján

Szob határállomás. Dolgozóinak jól szervezett munkája nyomán zavartalanul jönnek-mennek a vonatok a két szocialista ország határát képező Ipoly hídján

Kormos Ferenc forgalmi szolgálattevő egy Sturovóból érkező vonatnak ad engedélyt

Héri Lászlóné felírja a kilépő vagonokat
(Laczkó Ildikó képriportja)

KÖNNYŰ NEKIK?

Egy fővárosi szolgálati hely, ahol nincsenek munkaerőgondok

A MÁV Anyagellátási Igazgatósághoz négy osztószertár és három fatelítő tartozik. Közülük a *MÁV Központi Országos Osztószertár Főnökség* a legnagyobb. Az általa egy év alatt forgalmazott anyagok értéke másfél milliárd forint. A Ferencvárosban elterülő, 21,6 kataszteri holdat kitevő „birodalmában" tizenhat raktára üzemel, ezenkívül jócskán találhatók kisegítő raktárai fővárosszerte. Az ezzel összefüggő feladatokról, a szerteágazó és igen felelősségteljes munkáról beszélgettünk *Bíró László* szertárfőnökkel, aki 26 éve gyakorolja a vezetést, és fél évtizede szolgál jelenlegi posztján.

Ferencvárosiaknak vallják magukat

— *A főnökség — mint neve is jelzi — országos szintű feladatot lát el a vasúti anyagellátásban, területileg viszont a ferencvárosi csomóponthoz kötődik. Mi a helyzet ezzel kapcsolatban az itt dolgozók hovatartozását illetően?* — adódik az első kérdés.

— Gazdasági különállóságunk nem jelent elszigeteltséget, s főként nem a helyi politikai és társadalmi szervezetektől, az itt zajló mozgalmi akcióktól. Mi tehát *büszkén valljuk magunkat ferencvárosi vasutasoknak* — szögezi le Bíró László.

Ennek bizonyságául sok példát említ, többek között azt, hogy a csomópont MHSZ-szervezetének titkára a rendészet vezetője, és az is önmagáért beszél, hogy a ferencvárosiak legutóbbi kommunista műszakjában a szertár húsz szocialista brigádja vett részt, szinte teljes létszámmal.

A brigádokról egyébként is szó esett.

— *A kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben az anyagkiküldés 1 százalékos növelését, továbbá a 4,5 millió forint értékű fölös és elfekvő készlet felszámolását vállalták* — mondja a főnök. — Az előbb említett 1 százalék végső soron 300—400 tételnyi többletmunkát jelent, ám az előző negyedévben szétküldött anyagok 44 406 tétele *a vállalás 19 százalékos túlteljesítését* eredményezte. Élenjárt ebben a III-as raktár *November 7.*, a XIX-es raktár *Vasas* brigádja, ezenkívül a *Béke* és a *Landler Jenő* brigád is rászolgált az elismerésre az értékelt időszakban. *Örömmel kijelenthetjük, azt is, hogy kilenc raktárunk selejtezési, azaz készletcsökkentési összértéke mintegy 3 millió forintot tesz ki a kongresszusi munkaverseny megindulása óta, s nem állunk rosszul az önköltség és a kocsiállásidők csökkentésére tett felajánlások teljesítésével sem.*

A főnökség 1979. évi eredményei lehetővé tették, hogy önértékelés alapján megpályázzák az *Élenjáró szolgálati hely* címet. Az idén még jobban akárnak dolgozni, vagyis tartani az átlagos havi 460 millió forintos készletnormát.

— Apropó, készlet! Ahhoz, hogy az igények szerint tudjanak anyagot osztani, be is kell azokat szerezni?

— *Igen. Általában központi, illetve igazgatósági beszerzés alapján osztunk, de van már körülbelül húsz százaléknyi „kihelyezett" beszerzési lehetőségünk is, vagyis saját szakállunkra rendel hat raktárunk, külső partnerektől. Ennek az az előnye — ugyanakkor kockázata is —, hogy ott szabályozzák a dolgokat, ahol a tényleges igények mutatkoznak.*

Differenciáltan: — igazságosan

Németh Sándor, a főnökség volt szakszervezeti titkára, aki egyben az anyagellátási igazgatóság szb-elnöke és a szertárfőnök helyettese, a dolgozók érdekvédelmi helyzetéről tájékoztat, közben újságolja, hogy *az itt dolgozóknak csaknem a fele* — mintegy 45 százaléka — *nő*. Az idei nőnapon 11 000 forintot — többet, mint korábban bármikor — fordíthattak jutalmazásukra. *Béremelést is hajtottak végre az idén*, mégpedig utólagos reklamáció nélkül, ami azt jelenti, hogy *a bizalmiak és a részlegvezetők együttes javaslatai reálisak, megalapozottak voltak*, annak ellenére, hogy például a 200 fizikai dolgozó közül egyesek 80, mások 50 fillér órabéremelést, többen pedig semmit se kaptak. Ilymódon az szb javaslatára sikerült tovább mérsékelni a nők bérezésében mutatkozó, szembetűnő aránytalanságokat. *A nők fizetése átlag 9 százalékkal nőtt most, s nem feledkeztek meg a gyesen levő 26 kismamáról sem.*

Az emberekkel törődés számos, hasonló példája hozzájárult ahhoz, hogy ezen a szolgálati helyen — ami a fővárosban különösen meglepetésszerűen hangzik — *minimálisak a munkaerőgondok*, s a fluktuáció sem számottevő.

— *Ha kell, élünk a munkaerő belső átcsoportosításának lehetőségével, közben törődünk az egyéni érdekekkel is, nem idegenkedve a rátermettek vezetői posztra állításától* — mondja Bíró László. — *Női középvezetőink száma nagyjából megegyezik a létszámukhoz viszonyított arányukkal. Ha nálunk egy fiatalasszony szülni készül, nem nézünk rá görbén, inkább éreztetjük vele, hogy a gyes letelte után visszavárjuk és általában vissza is jönnek közénk.*

Mindennapi gyakorlat...

Amíg a főnök beszél, valaki az íróasztalára csúsztat egy papírt, rajta néhány soros, gépelt szöveggel. Bíró László elolvassa, bólint, határozott mozdulattal két szót jegyez rá, és visszaadja.

— *Szabad tudni, mi ez?*

Kiderül, hogy egy fiatalasszony kérelme, amelyben ideiglenesen fél óra munkaidő-kedvezményért fordul a szolgálati hely vezetőjéhez. Férjét ugyanis behívták katonának, ezért reggelenként gyermeküket az asszonyka kénytelen az óvodába vinni, így csak késve érkezne be a munkahelyére. A két szó, amit a vezető a papírra jegyzett: *„Engedélyezem"* és az aláírása. Nyilván ez a gesztus is bizonyítja, hogy itt az ifjúsági és nőpolitikai határozatok végrehajtása a vezetés mindennapi gyakorlatának tudatos és szerves részévé vált.

Ez is magyarázza az elért eredményeket.

M. P.

OPW-tanácskozás

(Folytatás az 1. oldalról)

Központi helyet folgalt el a kocsipark új kiegyenlítési metodikájának értékelése. Ez — egyelőre kísérleti jelleggel — az elmúlt év júliusa óta érvényben. Lényege: *a korábbi szabályozással szemben sokkal inkább figyelembe veszi az egyes tagvasutak földrajzi fekvéséből eredő különbségeket, ezáltal a kocsi-kiegyenlítési feladatok teljesítésénél nem hozza hátrányos helyzetbe a tranzitvasutakat.* Minden egyes részes vasút számára megállapították azt a kocsimennyiséget, amelyet — számítási részén felül — alapbérrel fizetve tarthat hálózatán, és csak ezt, az úgynevezett „normatív túllépést" meghaladó kocsimennyiségért kell progresszív bértételek szerint kocsibért fizetnie. A normatív túllépés nagysága a tranzitfeladatok figyelembevételével került megállapításra.

A kísérleti időszak még nem fejeződött be, *de az eddigi eredmények máris igazolták az új metodika életrevalóságát.* Jelentős mértékben csökkent egyes vasutak kocsihiánya, míg más vasutaknál mérséklődtek a túllépések.

A részes vasutak képviselői egyetértettek abban, hogy a kísérleti időszak tapasztalatai alapján kiegészítendő új metodika biztosítja a kocsipark egyenletesebb elosztását, és a korábbiaknál kedvezőbb feltételeket teremt a vasutak munkájában. A módszer további tökéletesítésére tett javaslatok is az egyenlő feltételek megteremtésére irányultak.

A kiegyenlítési metodikán kívül a tanácskozáson részletesen foglalkoztak a határállomásokon áruforgalmi korlátozások miatt feltartott OPW kocsikért fizetendő kocsibérek leszámolási kérdéseivel; az OPW kocsik rovancsolásának témájával; továbbá határozatot fogadtak el az OPW Iroda kocsileszámolási tevékenységének számítógépre viteléről.

Az OPW prágai Üzemeltetési Irodájának feladatai közé tartozik a fontosabb nemzetközi gyorsvonatok közlekedési adatainak figyelemmel kísérése és menetrendszerűségük vizsgálata.

A tanácskozás utolsó napján a résztvevő országok szakértői jegyzőkönyvet írtak alá.

Éjszaka a toronyban

Éjszakai szolgálatra mindig jókedvűen érkezik a váltókezelő. Ilyenkor minden csendesebb. A váltótisztító már hazament, a pályafenntartási, biztosítóberendezés-karbantartási munkákat nappal végzik. A főnök is általában dél tájban szokott állomásbejárást tartani. Ha rendkívüli esemény nincs, csak az éjszakai ellenőrzést tartó forgalmista várható majd éjfél után.

Rövid eligazítás után átveszi a szolgálatot társától, aki már átöltözve várta. Este mindenki siet. A reggeli váltásnál szoktak jobban elbeszélgetni.

— *Ejha, már megint ez a kályha!* — mormogja, miközben a blokkberendezés mögött levő kis széntűzelésűhöz indul.

A tűzzel mindig elégedetlen. Az előtte szolgálók ugyan kiszedik a salakot, de csak a gyűjtődobozból. Ő parázsig kitisztítja. Gondosan még a kavicsokat is eltávolítja. Az idei szén nagyon köves. Két óránként kell hamuzni. Ha műszaki hiba miatt kézi jelzéseket kell adni, s gyakran szükséges a vágányok közé menni, legtöbbször ki is alszik. Olajkályhát terveztek évek óta, de csak az irodákat látták el vele. Most már az ígéret is megszűnt. *Az olajválság, „begyűrűzött" a váltókezelői őrhelyre is.* Még szenet hoz a pincéből, a tűzoltóvödröt is megpakolja, éjszaka már nem szeret kimenni a melegből.

A tisztított kályha lehűlt, várni kell, míg újra begyullad. Addig nem ül le a vén vasúti íróasztalhoz, amíg hideg van. Az időt kihasználja, hogy a gazda szemével körülnézzen a lámpakamrában. Nehogy akkor derüljön ki, hogy nincs kanóc vagy olaj a kézilámpában, amikor használni kellene. Letisztogatja a poros blokkberendezést. Foglalatosságát csak időnként szakítja meg egy-egy vonat elhaladása. A tolatás még nem kezdődött meg.

Éjszaka ritkán téved erre járókelő, ha mégis, azok furcsa emberek. Most is valaki a vagonokból a töltés oldalára hullott széndarabokat gyűjti össze egy zsákba.

— *Vigye, ha akarja* — gondolja —, *úgyis csak kárba veszne.*

Egyszer csak gyanús hangok hallatszanak.

— *A pincénkből is viszik a szenet!* — ugrik fel, és elzavarja a váratlan vendéget.

A vonatok most sűrűn haladnak. A forgalmi szolgálattevővel és a másik váltókezelővel összehangolják az elkövetkezendő műveleteket. A telefonban nincs viccelődés, csak a hivatalos dolgokat intézik röviden. A múltkor is hívta a Sanyi, hogy menjen át kocsirendezőnek. Ott csapatban vannak. Mint mondta, el sem tudja képzelni, hogy miként lehet kibírni néhány jó szó nélkül egész éjszaka. *De a váltókezelő nem változtat.* Szereti az egyedüllétet és az evvel járó önállóságot.

Este tíz óra után a tolatás fokozódik. A tolatásvezető a „dombról" telefonál, most nem jön fel a toronyba, mint nappal szokott. Legalább egy órányi programot sorol el a váltókezelőnek, aki csak egy-egy szóra szakítja meg. *Rutinos, összeszokott vasutasok beszélgetése ez.* Nem kell semmit kétszer mondani. Az idő pénz. Az ablakból látni, hogy a tolatásvezető már adja a jelzéseket. Megkezdték az elegyrendezést.

Közeledik az éjfél. Az utolsó személyvonatok is elhaladtak, a tartalékmozdony kiment az ipartelepre. Jól esik leülni egy kicsit a sok váltóállítás után. Előtte azonban még felrakja a paprikáskrumplit, s edényben vizet a vaskályhára. A víz a nescaféhoz kell.

— *Mi van, te irodista, hogy így finomkodsz?* — gúnyolódott vele az asszony nemegyszer. De ő mégis a nescaféhoz ragaszkodik. Sokkal könnyebb elkészíteni, mint a pörköltkávét. Egy csipet sűrített tejet is hozzátesz, majd várja a forgalmi szolgálattevőt. *Jó, ha éjfél tájban lezajlik az éjjeli ellenőrzés.*

Kevés a vonat, csendes az állomás. Jelentkezik a fáradtság, de nem szunyókál el sohasem. Senki sem tudta meg, de önmaga előtt is restellí, hogy egyszer elaludt, s vagy három percig hiába csörgött a telefon...

Kopogtatás fél négykor. A kocsirendezők lépnek be. Hangosak, jókedvűek. Sikerült egy jó órát — vacsora címén — lapátaniuk. Kifelé menet jelzőzászlóval bökdösi egymást a két fiatalabb.

Fél ötkor megkezdődik a személyforgalom is. A kocsirendezők a legrosszabbkor kezdenek bele a nagy munkába. Be akarják hozni a lemaradást.

— *Te, Sanyi! Ne mászkáljatok már annyit a kocsik között* — kiabál ki a váltókezelő.

— *Jól van, nyugodj meg!* — hangzik a válasz, de csak pazarolják az időt tovább.

— *Azt hiszik, hogy csak azért figyelmeztetem őket, mert nem akarom annyiszor „húzni a vasat", állítani a váltót. Pedig az összehangoltabb, szervezettebb munka nekik is könnyebb volna. Csupán egy kis figyelem az egész.* — mormogja, miközben becsukja az ablakot.

Hat óra van, amikor vagy tizenöt pályafenntartási dolgozó zsúfolódik be az őrhelyre. Sorba ülnek a padokon, a pályamestert várják. Az olajos pufajkák kipárolgásai és a sűrű cigarettafüst nehézzé teszi a levegőt. Nagyhangú eszmecserébe kezdenek. Kipihentek, nemrég keltek fel a laktanyában.

— *Egy kicsit csendesebben!* — szól rájuk a váltókezelő. Világosodik, örül az ébredő napnak, a sorra érkező nappalosoknak. Jó érzés, hogy amíg a többiek aludtak, ő szolgálatban volt. Az álom már csak a vonaton nyomhatja el hazaútban. Jól fog esni a pihenés. Igaz, az asszony tegnap favágást emlegetett...

Pelsőczy István

JÓ ÚTON JÁRNAK

Vörös vándorzászlót kaptak a debreceni járműjavító KISZ-esei

Az 1979/80. évi mozgalmi munka eredménye alapján harmadízben kapta meg a Vörös Vándorzászlót a debreceni járműjavító KISZ-szervezete. Már az 1978/79-es mozgalmi év értékelésénél a KISZ Központi Bizottságtól kapott *„Kiváló KISZ Szervezet"* feliratú zászlaja jelezte, hogy jó úton járnak. Munkájukat, politikai aktivitásukat a tettek számtalan sora bizonyította, így a siker nem maradt el.

A Hajdú-Bihar megyei KISZ-bizottság nevében *Szórádi Sándor* titkár értékelte a debreceni járműjavító KISZ-bizottságának tevékenységét, s átadta a KISZ Központi Bizottság Vörös Vándorzászlaját, amit az üzem ifjúkommunistái nevében *Fekete János*, a KISZ-bizottság titkára vett át.

A demokrácia és a kalap

KECSKEMÉT ÁLLOMÁSON A SZERENCSÉRE BÍZTÁK A DÖNTÉST

Kecskemét állomás dolgozóit az utóbbi hetekben nem mindennapi esemény foglalkoztatja. A kívülállók mosolyogva, nem kis iróniával beszélnek erről a szolgálati helyeken, az ismerősök körében. Összedugják a fejüket, elemzik a történteket, továbbadják, ízlelgetik, mint egy izgalmas, frivol pletykát, amely köztudott, hogy futótűzként terjed. Szót sem érdemelne az egész, ha a történteknek nem lenne figyelmeztető tanulsága, munkahelyi légkört, közhangulatot rombolő következménye.

Sajnálják a történteket

Kecskemét állomás a szegedi igazgatóság jó hírű szolgálati helyeinek egyike. Szinte nem múlt el év, hogy dolgozóinak kimagasló teljesítményeit valamilyen elismeréssel ne jutalmazták volna. Az idén — április 26-án — a csomópont vezetői a vezérigazgatói elismerést vehették át. *Erre az elismerésre sajnos egy pici árnyékot vet az az epizód, amely március 11-én, a gócállomás szocialista brigádvezetőinek fórumán történt.* Az eseményt a legilletékesebbek — *Lőrincz Antal* állomásfőnök, *Bognár Zoltán* szb-titkár, néhány brigádvezető és *Gajda Mátyás*, a szegedi területi bizottság munkatársa — segítségével próbáljuk feleleveníteni.

— Nagyon sajnáljuk, ami történt. A mi hibánk volt — vallja be töredelmesen *Lőrincz Antal.* — Erre még nem volt példa állomásunkon, pedig már huszonöt éve itt szolgálok. *Most már nevetségesnek tűnik, hogy a szerencsére biztuk két brigád kitüntetését. Kalapból sorsoltuk ki, hogy melyiké legyen az arany, illetve az ezüst fokozat.*

Az előzmények. Kecskemét gócállomáshoz huszonegy brigád tartozik. Az év elején a szakszervezeti bizottság, az üzemgazdászok és a reszortfőnökök annak rendje és módja szerint értékelték tevékenységüket. Eredményeik alapján tíz brigádot javasoltak arany, ezüst, illetve bronz fokozatú kitüntetésre. *A gondos előkészítés után február 5-én megrendezték a brigádvezetők tanácskozását,* amelyen az szb-titkár ismertette a szakszervezeti bizottság és a gazdasági vezetők brigádkitüntetésekre vonatkozó javaslatait. Kisebb vita után a brigádvezetők jóváhagyták az előterjesztést és megnyugodva távoztak.

— *A bonyodalom akkor kezdődött, amikor megtudtuk, hogy a brigádkitüntetésekre mennyi pénzt kapunk* — folytatja az állomásfőnök. — Mi arra számítottunk, hogy ugyanannyit, mint tavaly, azaz 85 ezer forintot. Közölték azonban velünk, hogy csak negyvenezer forintra számíthatunk. A kitüntetésekhez viszont 69 ezer forintra lett volna szükségünk. *Most mit tegyünk?* — töprengtünk. Felhívtuk a területi bizottságot.

— Mi azt tanácsoltuk — veszi át a szót *Gajda Mátyás* —, hogy ismét hívják össze a brigádvezetőket és számoljanak be a történtekről, aztán tegyenek új javaslatot a kitüntetésekre, mert *több pénz nem lesz.* Később nyilvánosságra került, hogy szakszervezetünk elnöksége és a Vezérigazgatóság Kecskemét csomópontot vezérigazgatói elismerésben részesíti. Az ezzel járó pénzből, és az állomás saját keretéből majdnem 19 ezer forinttal egészítettük ki a meglevő 40 ezer forintot, de még ez is kevés volt. *Hiányzott tizenzenegyezer forint.*

Nem lehet a pénz függvénye

— Nem tehettünk mást, március 11-én másodszor is összehívtuk a brigádvezetőket — magyarázza *Lőrincz Antal.* — Elmondtuk a tényeket és javasoltuk, hogy a brigádok egy fokozattal kisebb kitüntetést kapjanak. *Az értekezletre csak öt brigádvezető jött el. A többiek azt mondták, egyetértenek a javaslattal, csináljunk, amit akarunk, ők már nem foglalkoznak ezzel az üggyel.*

Ez a kitüntetés odaítélése körüli bonyodalom egy kicsit elkedvetlenítette a dolgozókat. *A pénz függvényévé vált a brigádok teljesítményének elismerése, amely* (ilyen előzmények után) *megingatta a mozgalom komolyságába vetett hitet is. Bizonytalanságot, letargikus légkört teremtett.* Ilyen hangulatban került sor a második tanácskozásra. Az állomásfőnökön és az szb-titkáron kívül csak öt brigádvezető vett ezen részt. A visszaminősítések szükségességét tudomásul vették, gyorsan megegyeztek *a fokozatok újraelosztásában,* amelyek fénye már kevésbé volt csillogó. Csak két brigád — a *Kossuth* és a *Petőfi* — „aranyaival" nem tudtak mit kezdeni. *Az egyiket ezüstre kellett váltani, de senki sem vállalta a döntést.* Az állomás vezetői (mint javaslattevők) sem tették le a voksot. A jelenlevő brigádvezetőktől várták a bölcs „ítéletet". Vallaki azt javasolta, hogy ne húzzák tovább az időt, döntsék el sorsolással. Az ötletet gyorsan elfogadták, csak az állomásfőnök és az szb-titkár aggályoskodott:

— *Baj lesz ebből, emberek!* — mondták.

— Ez így demokratikus és igazságos — válaszolták a brigádvezetők, aztán kerítettek egy kalapot és két cetlit. Az egyikre azt írták *„arany"*, a másikra *„ezüst"*. Utána bedobták a kalapba. A két illetékes brigádvezető valamelyikének kellett kihúzni a cédulát. Mindenki izgult. Vajon melyik brigád lesz a szerencsésebb?

Reformokra van szükség!

Sponga Károlyné, a Kossuth brigád vezetője:

— Nekem kellett először a kalapba nyúlnom — emlékszik azokra a percekre. — *Putnoki István* kollégám, a *Petőfi* brigád helyettes vezetője udvariasan elsőbbséget adott. Azt mondta, én vagyok a nő, húzzak bátran, döntsem el a sorsukat. *Rettenetesen izgultam. Nekem nincs szerencsés kezem.* Amikor a tisztképzőn vizsgáztam, akkor is mindig a nehezebb tételt húztam. Arra gondoltam, mit szólnak a brigádtagok, ha nem az aranyat húzom. Rossz előérzetem volt. Aztán bekövetkezett, amitől rettegtem. Nekünk jutott az ezüst...

— Én igazságosnak tartottam ezt a sorsolást, hiszen nem volt más választásunk — vélekedik *Putnoki István*, a *Petőfi* brigád helyettes vezetője. — Ha nekünk jut az ezüst, akkor is ez lenne a véleményem. *Sajnos, most már a pénz függvénye, hogy milyen fokozatot kapunk. Hiába a kiváló teljesítmény, ha nincs keret. Pedig sok brigád azzal is egyetértene, hogy munkájukat olyan címmel ismerjék el, amihez nem adnak pénzt! Mi nem vagyunk anyagiasak, éppen ezért tartjuk helytelennek, hogy fejlődésünket, előrehaladásunkat mégis a pénz hiánya gátolja!* Előbb-utóbb ellaposodik, formálissá válik így a mozgalom.

Érdemes ezen valamennyi illetékesnek elgondolkoznia. Ezt erősíti meg *Závoda Jánosné*, a *Hámán Kató* brigád vezetője is.

— *Tavaly hat napig örülhettünk annak, hogy elnyertük a bronz fokozatot.* Az állomás vezetőinek véleménye szerint is sokat tettünk ezért, megérdemeltük. A brigádvezetők fóruma után hat nappal azonban sajnálattal közölték velünk, hogy nincs elég pénz, le kell mondani a bronzról. Másodszor már a brigádvezetők értekezletét sem tartották meg. Persze a lényegen az sem változtatott volna. *Az idén megcsillant előttünk az ezüst fokozat.* Örömünk azonban nem tartott sokáig. A kevesebb pénz miatt kénytelenek vagyunk megelégedni a bronzzal. Nehezen tudom ezt megmagyarázni tizenhárom munkatársamnak. *Egy kicsit alábbhagyott a lelkesedés.*

Sajnos, az ehhez hasonló gondok nem egyedülállóak. Le kell vonnunk a következtetést és bizonyos reformoktól sem szabad visszariadnunk! Kecskemét csomópont június 1-től üzemfőnökség lesz. Reméljük, hogy nemcsak a cégtábla változik majd!

Kaszala Sándor

Négy fiút nevelt fel...

Alacsony, törékeny, mosolygós asszonyka *Nagy Gusztávné*, a záhonyi szertárfőnökség dolgozója. A törzsgárdába tartozik, sőt kezdettől fogva szocialista brigádban dolgozik.

— Kisvárdán laktunk. Édesapám asztalos kisiparosként dolgozott, *de nem volt könnyű a családot ellátni, mert hatan voltunk testvérek* —, vallja életútjáról. — 1951-ben férjhez mentem, és Budapestre kerültem, mivel a párom odavaló volt. Én a cinkotai autóalkatrészgyárban vállaltam munkát, és vasesztergályos lettem.

— Ezt a szakmát kevés nő választja, nem volt furcsa?

— Szerintem egyáltalán nem. A férfiak sokat segítettek, magyarázták a szakmai fogásokat, és biztattak, bátorítottak. Négy évig dolgoztam ott, majd a MÁV-hoz kerültem. *Később visszajöttünk Záhonyba, és azóta is itt dolgozom. Nagyon szeretem a munkámat.*

— Négy fiúgyermeknek adott életet. Nem bánja, hogy nem született lány a családban?

— *Hazudnék, ha azt mondanám, hogy nem. Bizakodtunk de hát nem úgy sikerült, ahogy akartuk. A fiúk azóta felnőttek, de bizony ők is éppolyan hálásak, jók, aranyosak, mint a leánygyermekek...*

A nagy család valamennyi tagja a MÁV-nál teljesít szolgálatot, különböző beosztásokban. A szülőknek nem kevés fáradságába került, amíg felnevelték a gyerekeket, hiszen nem volt annak idején sem gyes, sem mosógép, ami könnyítette volna a helyzetet.

— Az biztos, hogy a férjem nagyon sokat segített a mosásban, takarításban. Később a fiúk is ezt tették. Őszintén szólva: büszkék vagyunk gyermekeinkre, mert megállják helyüket az életben. *A férjem és két fiam munkásőr, ők mindhárman párttagok.* A kisebbek pedig a KISZ-ben, illetve az Ifjú Gárdában tevékenykednek. Felvételüknél megkérdezték a fiúkat: *kit tekintenek példaképüknek? Egyöntetűen az apjukat nevezték meg. Hát a könny kijött a szemünkből mindkettőnknek, úgy meghatódtunk.* Amikor munkásőrök lettek, nagyon örültem és remélem, hogy a másik két fiam is rövidesen magára ölthet az acélszürke egyenruhát. Szinte gyönyörködöm bennük, amikor felveszik. Egyébként mindig lekísérem őket a kiskapuig, mert — bár külön laknak —, ha gyakorlatra mennek, eljönnek apjukért.

Két fiú tehát már megnősült, így van egy lány és egy fiú unoka is.

— Mi lenne a legfőbb vágya?

— *Vágyam? Hogy egészségem legyen, hogy tudjak nekik jókat főzni, sütni, ellátni őket. Ugyanezt szeretném tenni akkor is, ha már nyugdíjas leszek...*

Szőgyényi Bertalan

Vendéglátás és higiénia

Orvos a termelési tanácskozáson

Az Utasellátó Vállalat Győr-Sopron, Vas és Zala megyékben dolgozó üzletvezetőinek márciusi termelési tanácskozásán Szombathelyen ott volt és felszólalt a MÁV szombathelyi közegészségügyi és járványügyi felügyelője is.

— Hogyan kerül a közegészség- és járványügyi orvos a tanácskozásra? — kérdeztük az értekezlet után *dr. Fellner Magdolna* csoportvezető-főorvost.

— Tavalyelőtt ősszel az Utasellátó Vállalat kereskedelmi igazgatója értekezletet tartott a fővárosban. A tanácskozáson a felügyelők sokat panaszkodtak az utasellátó étermek, bisztrók, büfék és termelőegységeik nem megfelelő higiéniája miatt. Ezt követően vállalati rendelkezést hoztak: *az üzletvezetői értekezletekre hívjanak meg bennünket, hogy ott elmondhassuk általános és egyedi észrevételeinket.*

— A tanácskozáson szóvátette, hogy megállapításaik döntő többsége a hanyagságra, a felelőtlenségre vezethető vissza...

— Így igaz. Nem a legjobbak a vasútállomások üzleteinek körülményei. A régi épület, hozzá tartozó helyiségeivel adott, azokban kell a vállalatnak a megnövekedett utasforgalom igényeit kielégíteni. Eközben ügyelniük kell a magasra emelt közegészségügyi feltételek betartására is. Ennek ellenére a termelési munkafázisok betartása és betartatása, a tárolási hőmérsékletek és idők előírásainak a figyelmen kívül hagyása, a rend és tisztaság kérdése okozza a legtöbb gondot.

Sz. J. I.

Vasútüzemi hét Dombóváron

„Ez a mi munkánk!" címmel április 16—20-ig tartó rendezvénysorozaton mutatkozott be a dombóvári vasúti csomópont valamennyi szolgálati ága Dombóvár város lakosságának. A rendezvénysorozatot *Mészáros András*, a pécsi vasútigazgatóság vezetője nyitotta meg. Beszédében vázolta a vasút fejlődését, ezen belül Dombóvár vasúti csomópont gazdasági és politikai jelentőségét.

A művelődési ház előterében a MÁV Építési Főnökség és a Pályafenntartási Főnökség anyaga idézte a két szolgálati ág szinte valamennyi tevékenységét. A klubteremben a vontatás és a BFF kiállítási anyaga aratott nagy közönségsikert. Az állandó modell-vasút bemutatót sok száz úttörő és felnőtt nézte meg. A forgalmi, kereskedelmi és anyagellátási szolgálat előadások és filmprogramok keretében mutatta be tevékenységét. A MÁV Fatelítő szaktanácsadással egybekötött termékbemutatót rendezett.

Sokan tekintették meg *Csonka Sándor* és *Bősze György* munkásfestők kiállított festményeit. A műsort állandó filmvetítés, valamint szakmai és ismeretterjesztő előadások színesítették.

A MÁV Gépállomás dolgozói 58 személygépkocsi ingyenes diagnosztikai vizsgálatát végezték el.

A rendezvénysorozat a pécsi vasutas fúvószenekar koncertjével ért véget. A kiállítás több ezer embernek adott ízelítőt a vasút életéből és szerzett tekintélyt a dombóvári vasutasok munkájának.

Krajczár Antal
Dombóvár

A megnyitóünnepségen megjelent vezetők, miként később a látogatók, érdeklődéssel szemlélik a modell-vasutat

(Dombai István felvétele)

AZ ÉRDEKLŐDÉS KÖZÉPPONTJÁBAN

A MÁV Tervező Intézet csapata nyerte a „30 éves az alkotmány" vetélkedőt

A Hazafias Népfront Budapesti Bizottsága és a KISZ Budapesti Bizottsága az elmúlt év nyarán *„30 éves az alkotmány"* vetélkedőt hirdetett a budapesti fiatalok részére. Az volt a cél, hogy minél több fiatal megismerje népünk első alkotmányát, a törvények törvényét, államunk és a társadalom jogi felépítményének alapját. A versenyen a 14—35 év közötti korosztály vehetett részt, közép- és főiskolások, üzemi dolgozók, intézmények kollektívái, KISZ-alapszervezetek és a lakóterületi közösségek tagjai.

A három tagú csapatok először előselejtezőkön vettek részt, ezt követte a kerületi, a területi és a budapesti elődöntő, majd április 12-én hat csapat részvételével a döntő, amelynek érdekesebb mozzanatait a televízió is közvetítette. *A döntőben a vasutasokat a MÁV Tervező Intézet KISZ-szervezetének csapata képviselte. Méghozzá eredményesen. A három tagú csapat: Sáros Csaba, Dandé Erzsébet és Harza Ferenc első helyen végzett.*

Sáros Csaba, a MÁVTI tervező csoportvezető mérnöke és csoportja a villamos felsővezetékek energia távvezérlésével és az információs központok energiaellátásának tervezésével foglalkozik az intézetnél. *Harza Ferenc* is tervezőmérnök. A távközlő- és biztosítóberendezések energiaellátásának, és a váltók villamosfűtésének tervezése a feladata. Harza egyebek között a Miskolci HCM rendezőpályaudvar energiaellátásának megtervezéséért nívódíjat kapott. *Dandé Erzsébet*, a kereskedelmi osztály üzletkötője.

Amikor *Vágó István*, a televízió játékvezetője a döntőbe jutott versenyzőktől megkérdezte, hogy a munkahely hogyan segítette őket a felkészülésben, a vasutas csapat tagjai csak mosolyogtak. *Ők ugyanis senkinek sem szóltak arról, hogy részt vesznek a vetélkedőben.* Csak a döntő előtt hívták meg a vezetőket és a munkatársakat hogy menjenek el, s szurkoljanak a csapatnak. Felkészülésükhöz viszont sok szabadidőre volt szükségük, ezért egyszer-egyszer a saját szabadságukból vettek ki néhány napot, hogy alaposan „megtanulhassák a leckét".

A vetélkedőn győztes három fiatal egyszerre az érdeklődés középpontjába került az intézetben, amelynek gazdasági párt- és társadalmi szerveinek vezetői is méltán büszkék sikeres szereplésükre.

— Hogyan, milyen megfontolás alapján kerültek a csapatba, és miként készültek fel a döntőre?

— *Néhány évvel ezelőtt egy KISZ-alapszervezetnek voltunk a tagjai, és jól ismertük egymást. Amikor elhatároztuk, hogy részt veszünk a vetélkedőn felosztottuk egymás között a témaköröket.* Csaba tanulmányozta a Választójogi Törvényt, a Hazafias Népfront választási irányelveit, a KISZ akcióprogramját és a lakóbizottságok feladatait. Ez utóbbi azért is hasznos számára — jegyezte meg Erzsike, — mert a lakóhelyén lakóbizottsági elnökhelyettes. Harza Feri, az alkotmány cikkelyeit tanulmányozta és ő válaszolt azokra a kérdésekre is amelyek a XII. pártkongresszussal kapcsolatban hangzottak el. Én kaptam feladatul a tanácstörvényt, a házirendet, a szakszervezeti jog- és hatáskörüket.

— Voltak-e a vetélkedő alatt váratlan feladatok?

— Természetesen! Az volt a jó viszont, hogy mindent gyakorlatiasan kellett megoldani. A budapesti elődöntőn például azt kellett lejátszani, hogy miképpen kell lebonyolítani egy tanácstagi jelölő gyűlést. A döntőre pedig rádióriportot kellett készítenünk arról, hogy milyen feladatai vannak a Vasutasok Szakszervezetének. Mi a legilletékesebbhez, *Koszorús Ferenc* főtitkárhoz fordultunk. Így az ő közreműködése is hozzájárult a sikerhez. *A riportra ugyanis megkaptuk a maximálisan elérhető 30 pontot.* Annak külön örültünk, hogy a döntőn ő is együtt izgult velünk a csapat sikeréért.

A vetélkedőn tulajdonképpen két csapat, a VI. kerületi Hazafias Népfront és a Tervező Intézet kollektívája győzedelmeskedett.

Jutalmuk: *az Expressz Utazási Iroda szervezésében részt vehetnek a moszkvai nyári olimpiai játékokon.*

Kőhidi László

Raktárváros Budaörsön

A *Budaörsi Raktárház* területén április 24-én ünnepélyes külsőségek között adták át a több ezer négyzetméter alapterületű raktárhelyiségeket. A hatalmas méretű épületben az Amfora, a Mobil és a Ravill vállalatok 24 ezer polcon helyezhetik majd el áruikat. A raktárt a legkorszerűbb berendezésekkel szerelték fel. A tárolt alkatrészeket számítógépes vezérléssel keresik meg, amelyeket távirányítható targoncák emelik le a polcról. Ez a raktár a legmodernebb az országban.

A bemutatóra meghívták a vasút szakembereit is. Ez ugyanis a MÁV-nak is hasznos, mert ezután a három vállalatnak — a többnyire konténerben érkezett árukat — nem a főváros különböző pontjaira kell fuvaroznia, hanem csak a budaörsi „raktárvárosba".

A továbbtanulás — közügy

A szegedi igazgatóság vezetői támogatják az önképzőket

A szegedi igazgatóság vezetői fontos feladatuknak tekintik, hogy támogassák a vasutasok továbbtanulását. Messzemenően figyelembe veszik a vasutas szakszervezet IX. kongresszusán megfogalmazott határozatokat. Így mindennapos teendővé vált a felnőttoktatás. Arra törekednek, hogy olyanokat iskolázzanak be, akik alkalmasak a továbbtanulásra, s jelenlegi munkakörük ezt indokolja. Szorgalmazzák, hogy azok is tanuljanak tovább, akiket a munkaerő- és szakemberutánpótlásnál figyelembe vettek. A fő hangsúly, hogy a tanultakat a gyakorlatban, a mindennapi munkában hasznosítsák.

A nyolc általánosért

Megkülönböztetett figyelmet fordítanak a nyolc általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők taníttatására. A szegedi vasútigazgatóság területén a dolgozók csaknem egyötödének, *2665 vasutasnak nincs meg a 8 általános iskolai végzettsége.* Igaz, az elmúlt években igen sokan tanultak, évente 90—100-an szerezték meg a hiányzó végzettséget (sőt, 1974—75-ben 244-en tanultak az általános iskola valamelyik évfolyamán.) Ma már jóval kevesebb a vállalkozó, többségében olyan dolgozókról van szó, akiknél életkoruk, vagy más ok miatt nincs sok remény a továbbtanulásra. Főként a forgalmi és kereskedelmi, továbbá az építési szakszolgálatnál tevékenykednek. *Pedig az igazgatóság, személyzeti és oktatási osztálya, a szakszervezet támogatásával, minden lehetőséget megragad a tanulni vágyók támogatására.*

Nem hozta meg a várt eredményt a lakóhelyeken működő iskolai továbbképzés. Ezért a nagyobb csomópontokon kihelyezett általános iskola működik. Az elmúlt években *Szegeden, Szentesen, Békéscsabán* és *Kecskeméten* volt ilyen iskola. Jelenleg *Békéscsabán* a klubkönyvtárban 17 hetes az oktatás. Hetente egyszer egész napi elfoglaltságot vállalva. 14-en járnak a nyolcadik osztályba. *Kecskeméten* heti egyszeri. 3—4 órás tanítással 34 hét alatt szerezhetnek bizonyítványt a tanulni vágyók. Ott jelenleg a hetediket 12-en, a nyolcadikat 13-an végzik, a vasutasokon kívül a környező üzemek munkásai is megtalálhatók közöttük.

A nyolc általános iskolai végzettség megszerzésében úttörő szerepet vállalt a szegedi oktatási főnökség azzal, hogy 46 napos bentlakásos tanfolyamot indított. Az első ilyen tanfolyamra tavaly került sor: *25-en végezték el a hetedik-nyolcadik osztályt.* Az idén február 18-án, újabb tanfolyamot indítottak. Ezúttal 14-en jelentkeztek a hetedik osztályba, de azokra is gondoltak, akiknek nincs meg a nyolcadik osztályuk. Ők 10-en március 17-én (amikor társaik a hetedikes tananyagot már elsajátították), kapcsolódtak be a tanulásba.

Népszerűek a szakközépiskolák

A tanulást hatékonyan segítik a művelődési intézmények: Békéscsabán például a terem biztosítása mellett, korszerű eszközöket, magnót, írásvetítőt stb. bocsátanak rendelkezésre, ily módon könnyítve a pedagógusok és a tanulók dolgát.

Középiskolába legutóbb a korábbinál kevesebben jelentkeztek: *míg 1978—79-ben 372-en, most csak 291-en vesznek részt ebben az oktatási formában.* A csökkenés ellenére 51-gyel többen jelentkeztek a szakmunkások szakközépiskolájába (jelenleg 93-an folytatják ott tanulmányaikat).

Örvendetes az is, hogy fokozódott az érdeklődés a vasúti jellegű szakközépiskolák iránt. Ebben a tanévben 101-en tanulnak ilyen iskolákban. A tanulók szakmánkénti aránya azonban eltérő, míg a vasútforgalmi ágazatra a továbbtanulók 70 százaléka jár, addig a többiek a gépészeti és pályafenntartási ismereteket sajátítják el. A forgalmi tagozat iránti érdeklődést fokozta, hogy Békéscsabán, a *Kemény Gábor Szakközépiskolában*, az 1978—79-es tanévben vasútforgalmi levelező tagozat is indult. Sajnos, a második osztályban a korábbi elsősöknek már alig több mint egyharmada jár...

Az igazgatóság területéről 139-en főiskolákon, egyetemeken tanulnak. Kedvező, hogy a főiskolások 58,6 százaléka a Közlekedés- és Távközlési Műszaki Főiskolán tanul. A felsőoktatási intézmények tanulói közül többel az igazgatóság tanulmányi szerződést kötött: *az igazgatóság káderutánpótlásának mintegy 30 százaléka kerül ki közülük.*

A továbbtanuló vasutasok támogatása ma már közügy. Az üzemi művelődési bizottságok, az igazgatóság komplex művelődési programja alapján, helyi munkaterveikben megfogalmazták, miként foglalkozzanak az egyes iskolatípusokban továbbtanulókkal. *A békéscsabai és a szentesi üzemfőnökség területén, Kecskemét állomáson és a kiskunhalasi pályafenntartási főnökségnél ennek konkrét eredményei is láthatók már.* A tanulók menetközbeni problémáit is igyekeznek megoldani. Néhol a korrepetálásra is lehetőséget találtak.

A gyesen levőkről sem feledkeznek meg

Az oktatás szervezői nem feledkeznek meg a gyes-en levő nőkről sem. Továbbtanulásukat az állami oktatási formákban, a szakmai jellegű tanfolyamokon támogatják, segítik. Ez is hozzájárult ahhoz, *hogy jelenleg 45 gyesen levő édesanya tanul.*

Természetesen az elért eredmények mellett még van bőven tennivaló. Az igazgatóság 1980. évi közművelődéssel kapcsolatos terveinek összeállításánál ezért határozták meg az állami oktatásban résztvevőket érintő feladatokat. Külön hangsúlyt kapott az általános iskolában tanulók további segítése, a tanfolyamok szervezése és indítása. A vasútigazgatóság és a vasutas szakszervezet területi bizottsága egyaránt magáénak érzi a továbbtanuló vasutasok sorsát. Ezért is tűzték egyik tanácskozásuk napirendjére az állami oktatás helyzetét.

Gellért József

FAZEKAS LAJOS:

Hajnali kontraszt

Huszadik század. Világváros útja:
a felmosott kövek
tükrén megtöri a fényt ez a furcsa
kis targoncás öreg.

Az ócska járműn pár gyümölcsös láda,
tömött zsák egymáson.
S ő feszíti testét, görbül a háta,
s szíj feszül a háton.

S engem az ember-erő árulása
— ha befogja magát,
mint az állatot, — meghökkent, akár a
szép rakéta-csodák.

Huszadik század. Világváros útja:
e fátlan föld-darab
övé is; s gépek futnak, fémhátukra
szédül, táncol a Nap.

Két új vasúti szakkönyvről

A Vasúti vontatójárművek üzeme és üzemi berendezései című kötet a Műszaki Könyvkiadó gondozásában jelent meg szakavatott szerzők — *Dr. Erdélyi Tibor, Maráz Béla* és *Trencséni Zsigmond* — tollából. A könyv hármas tagozódású. Az első fejezet a vontatási telepek építményeivel foglalkozik. A második fejezet, amely a vontatási telepek gépészeti berendezéseit tárgyalja, kitér a vontatójárművek üzemeltetéséhez szükséges anyagellátási kérdések megoldására is. A harmadik fejezetben a vontatási üzem gazdasági kérdései szerepelnek. A könyv — amelyet számos ábra gazdagít — azzal a megállapítással zárul, hogy a korszerű villamos- és dízelmozdonyok üzembe állítása a leghatékonyabb, leggyorsabban megtérülő nagyberuházása a MÁV-nak.

A vasúti járműszerkezetek című több szakember közreműködésével készült könyvet *Dr. Baránszky-Jób Imre* szerkesztette, és ugyancsak a Műszaki Könyvkiadó jelentette meg. Terjedelme 600 oldal, sok táblázattal, ábrával és bőséges irodalomjegyzékkel. A kötet előszava utal arra, hogy napjainkban a szemünk előtt játszódik le a vasút újjászületése. Az utóbbi esztendőkben bebizonyosodott, hogy az újabb közlekedési szállítóeszközök — főképpen a gépkocsi és a repülőgép — nem képesek gazdaságosan és a mai kor igényeinek megfelelően teljesíteni — mennyiségileg és minőségileg — a kitűzött feladatokat. De az is kitűnt, hogy a vasút is csak akkor felel meg az új követelményeknek, ha megújhodik mind a személy- mind a teherszállítás terén.

— Figyeld? Ez a gólya szülőszobának nézi egyik kocsinkat...

— Megdarálnák kérem ezt a kis kávét, amíg Csabára érünk...

(Kesztyüs Ferenc rajzai)

Vita a „Házszentelőről"

A THÁLIA SZÍNHÁZ MŰVÉSZEIT FOGADTA A MISKOLCI VASUTAS MŰVELŐDÉSI HÁZ

A miskolci vasúti csomópont szocialista brigádjainak szoros kapcsolata van az *Erkel*, a *Thália* és a *József Attila* színházakkal. Gyakran szerveznek színházlátogatást is. Legutóbb *Karinthy Ferenc* „Házszentelő" című drámáját tekintették meg a *Thália Színházban. A darab nagy sikert aratott.* Ezért határozta el többek között a vasutasszakszervezet kulturális, agitációs-propaganda és sportosztálya, hogy áprilisban meghívja a miskolci Vörösmarty Művelődési Házba a darab néhány szereplőjét és a vasutas közönséget egy kis eszmecserére. A meghívást a művészek elfogadták.

A találkozón megjelent: *Romhányi László* társrendező, *Zsurzs Katalin* színművész, valamint *Inke László* és *Szabó Gyula* Érdemes művészek. A találkozó résztvevőit *Kovács István*, a miskolci területi bizottság munkatársa köszöntötte, majd *Romhányi László* tartott vitaindítót. Utána a vendégek válaszoltak a színházművészetet kedvelő vasutasok sok hozzáértésről tanúskodó kérdéseire.

Az izgalmas vitát, kötetlen beszélgetést *Varga István*, a művelődési ház igazgatója értékelte, foglalta össze és fejezte ki több hasonló találkozó rendezésének a szükségességét.

Egy fiatal népművelő vallja:

Többet és jobban kell agitálni, hogy megnyerjük a vasutasokat

Két évvel ezelőtt érettségiztek azok a diákok, akik a gimnázium harmadik osztályában fakultatív alapon népművelést vagy közgyűjtemény-kezelést választottak. A cél az volt, hogy a gimnáziumi érettségivel együtt szakmát kapjanak azok, akik akkor már tudták, valamilyen okból nem fognak tovább tanulni. Nagy megkönnyebbülést jelentett ez a szülőknek, gyerekeknek egyaránt, bár kétségek is felmerültek, vajon sikerül-e az elhelyezkedés?

A békéscsabai *Hrabovszki Edit* a vasutas klubkönyvtár dolgozója, egyike az akkor végzetteknek. Népművelői képesítéssel fél évig csak a postán tudott állást kapni, majd innen sikerült a vasutas művelődési házba bejutnia könyvtárosnak.

— Szinte mindenkinek probléma volt az elhelyezkedés — mondotta. — *Tizennégyen képesítőztünk, s ebből ma is csak négyen vagyunk ennek megfelelő állásban.* Valójában én is csak félig, de így is jó, mert szeretem a könyvtárosi munkát, meg aztán szükség van rám mint népművelőre is. Kevesen vagyunk a ház nagy forgalmához képest, így nekem is jut szervezési és rendezési munka. Az, amire tulajdonképpen készültem.

Edit lételeme a munka. A pályát főleg azért választotta, mert szeret szervezni és emberekkel foglalkozni. Persze erre a könyvtárban is van mód, és mint könyvtáros is hasznát veszi. Aztán meg mi más is lenne a könyvek megszerettetése, az olvasók kiszolgálása, irányítása, ha nem népművelői munka? *Egy jó könyvvel épp olyan örömet lehet szerezni, mint a jól sikerült zenés vagy irodalmi estel, vagy egyéb rendezvénnyel.* Az a lényeg, hogy élményt nyújtson és máskor is szívesen jöjjenek az olvasók.

— Legjobban a gyerekek, a fiatalok és az idősek szeretnek a könyvtárba járni. A kettő közötti korosztály kevésbé érdeklődő, talán azért, mert a munka mellett még annyi más köti le őket. S azt is figyelembe kell venni, hogy a vasutasok nagyon leterheltek. Nehéz a szolgálat és sokan vidékiek, akiknek az idejéből sokat elvesz a bejárás.

Dányi Pálné, a klubkönyvtár igazgatója is bekapcsolódik a beszélgetésbe. Azt mondja, a ház sokféle lehetőségét a lakosság is kihasználja, talán még jobban is, mint maguk a vasutasok.

— *Nem arról van szó, hogy nem szívesen végzünk területi munkát, mindenkinek örülünk, aki jön, de valójában ez a ház a vasutasoké, s mi azt szeretnénk, ha minél nagyobb számban ők vennék igénybe.* De az az igazság, kevesebben jönnek, mint kellene. Keressük az okot és igyekszünk vonzó programokat összeállítani, olyanokat, amelyek a vasutas társadalom minden része, s minden korosztálya megtalálja a neki tetszőt.

— Kijárunk a munkahelyekre — veszi át a szót Hrabovszki Edit — s ott beszélgetve végzünk közvéleménykutatást, hogy minél több olyan műsort és foglalkozást szervezhessünk, ami a speciális igényeket is kielégíti. De azt is látni kell, hogy az általános közművelődési témák mindenkihez szólnak, s az egyoldalúság fölbillentené a kultúrpolitikai elképzeléseket. Ez a gyakorlatban számunkra azt jelenti: *többet és jobban kell agitálnunk, hogy megnyerjük a vasutasokat.*

Vass Márta

Iskola, holtszezonban

— *Sanyi, jöjjön ki, végezzünk el egy kivonási műveletet is!*

Az osztály az összeadás mindennapi ütközetéből győztesen kikerülve szegezi tekintetét a táblára. Sanyi — bár háromjegyű számokból áll a kivonás — gyorsan felírja a végeredményt. A fényes, fekete hajú fejek ismét a kockás füzet fölé hajolnak. A tanítónő megdicséri tanítványát, az erős, zömök férfit.

— *Csend!* — parancsolnak egymásra a többiek, mert újabb számjegyek kerülnek a táblára. Halk mormolás jelzi a gondolkodás tekervényes útjait.

— Ők még az alapműveletekkel ismerkednek — suttog az órát ellenőrző *Urr Albertné.* — Ezek a pályamunkások tavaly még analfabéták voltak.

A kihelyezett osztály összevont. Harmadikosok és negyedikesek tanulnak itt. Valamennyien a debreceni építési főnökség dolgozói. *A főnökség vezetői a pályamunkások holtszezonában délelőtti iskolát nyitottak Tuzséron egy felvonulási épületben, a sínek mellett.* Az oktatást, a vizsgáztatást, a tanszerek költségeit a vasút fizeti. Az oktatási idő heti háromszor négy óra. Ez munkában eltöltött időnek számít. Juhász Tiborné tanítónő kerékpárral jár ide Tuzsérról.

— Vajon egy negyedik osztályos általános iskolai tanuló többet tud-e év végén, mint egy itteni hallgató?

— *Számtanból és olvasásból nem* — mondja Juhász Tiborné. *Az írással azonban nehezebben boldogulnak. A faluban nem sikerült az iskolapadba ültetni a pályamunkásokat. Ez a kezdeményezés azonban eredményes volt. A munkahelyi közösségnél nincs nagyobb összetartó erő.*

Engedélyt kérek a tanítónőtől, hogy kérdezzek valamit az osztálytól.

— Ha néhány évvel ezelőtt, amikor még nem jártak iskolába, kölcsönadtak valakinek 327, 85 és 12 forintot, tudták ellenőrizni, mennyivel tartoznak?

Egy munkás feláll.

— *Számon tartja azt az ember. Pénzzel nem lehetett bennünket becsapni.*

Mindenki nevet. Beszélgetünk. *János Zoltán* elmondja, hogy ő a boltban érzi magát a legbiztonságosabban. Pontosan tudja, mennyi pénz jár vissza. *Setét Sándor* kifejezi azt az elhatározását, hogy addig tanul, amíg meg nem szerzi az általános iskolai végzettséget. *Jónás István* gondolatai még tovább szárnyalnak. Ő szakmát is akar tanulni.

— *Nagyon örülök annak, hogy most már alá tudom írni a gyerek ellenőrző könyvét!* — jegyzi meg valaki.

A négyórai tanulás után ezek a tanuló pályamunkások szorgalmasan dolgoznak. Talán még lelkiismeretesebben, mint korábban. A főnökség tette lehetővé számukra, hogy tanuljanak. Fegyelmezettebb munkával viszonozzák ezt.

Szalai Csaba

RADNAI SZILÁRD

Az elmélkedés percei

Szellemed barlangjaiban
tér, idő elenyész
boldog szigeteinken
nincs öröm, szenvedés.

Erő, merészség
megszerzi békéd és
hogy élni tudj
változtass a régin.

Minden újért
egy cél vezet,
a fennmaradás
és az emlékezet.

A jövőt látod
szemed előtt,
de érzéseid nem ugyanazok
mint, tegnapelőtt.

DICSŐ ELŐDÖKRE EMLÉKEZÜNK

A miskolci járműjavító véres májusai

A miskolci járműjavító dolgozói méltán büszkék munkáselődeik csaknem egy évszázaddal ezelőtti és az azt követő harcaira, amelyek során bátran kiálltak a dolgozók legelemibb, de a tőkés uralkodó osztály által semmibe vett jogaiért.

Az állatnak is jobb sora volt

A Népszava 1884-ben még így adott hangot a munkások követelésének: *„Az állatnak is van pihenőnapja, akkor hát csak az embernek ne lehetne?!"* Egy évvel később Ausztriában törvényt hoztak a vasárnapi munkaszünetről, ami ugyanabban az esztendőben a miskolci *postán* is életbe lépett. *A miskolci vasúti javítóműhely dolgozói 1890. május elsején munkástüntetésen követelték a vasárnapi munkaszünet megvalósítását.* Erről a Népszava így számolt be:

„Miskolcon május elseje előkészítését a város legnagyobb üzemének, a MÁV-műhelynek munkásai vették kezükbe. A városba kivonult műhelyieket — akikhez a helyi iparosok és más üzemek munkásai is csatlakoztak — véres összetűzésben lovas rendőrök verték széjjel. A vérbe fojtott május 1. elmúlt, s a munkaadóknak eszük ágában sincs a munkások követeléseit figyelembe venni."

A kormány 1891-ben megtiltotta május elsejének munkaszünettel és felvonulással való megünneplését. A miskolci járműjavítóba is megérkezett a bizalmas utasítás a MÁV Budapesti Igazgatóságától: *amelyik munkás május elsején nem dolgozik, az nemcsak elbocsátandó, hanem a MÁV egyik műhelyébe se veszik fel többé.*

A miskolci vasúti műhely munkásai 1891 júliusának második vasárnapján — ez a nap megegyezik a jelenlegi vasutasnapok időpontjával — *Prohászka József* műhelyfőnökkel együtt kivonultak a Szinva-forráshoz, és ott ünnepelték meg az első vasárnapi munkaszünetet. Prohászka Józsefről egyébként illik tudni, hogy ő az 1885-ben megalakult vasúti műhelyi *dalárda* védnöke volt.

A dolgozók jogaiért vívott küzdelem még erősebben bontakozott ki a későbbiekben, főként 1917-ben, amikor a miskolci vasúti műhelyben létrejött a 15 tagú *bizalmi testület*. Ennek elnöke *Kruppa János* lett, s a tagok közé tartozott *Sárkány Zoltán*. Mindketten a Vasúti Munkások Országos Szövetségébe tartoztak, és — a szövetség felosztása után illegálisan terjesztették a *Magyar Vasutas* című lapot, valamint a *Népszavát*.

A miskolci járműjavító dolgozói azonban nemcsak újságokat, hanem fegyvereket is rejtegettek. A puskákat, töltényeket például — amelyek rejtekhelyéül az olajoshordók szolgáltak — 1919-ben, a csehek bevonulása előtt kapták, mint *a miskolci első munkászászlóalj* katonái.

Hatvan évvel később, vagyis 1979 őszén az üzem egyik régi épületének tetőbontásakor a karbantartó osztály kőművesbrigádja a munkásmozgalom szempontjából értékes leletre bukkant. Újságpapírokba csomagolva találtak egy osztrák gyártmányú, teljesen ép állapotban levő pisztolyt, nyolc hozzávaló tölténnyel. Nem kevésbé értékes lelet a csomagolóeszköznek használt két újság: a Magyar Vasutas *1919. február 25-i* és a Népszava *1919. április 27-i*, vasárnapi száma. Ezek a lapok is a bizalmi testület terjesztésében jutottak az üzem munkásaihoz. Az öreg épület padlástere egyéb, ipari jellegű emléktárgyakat is őrzött.

Elgondolkodtató, hogy aki az újságokba csomagolt pisztolyt elrejtette, bizonyára nem érhette meg 1919. május 20-át, amikor is a legendás *XII-es páncélvonat* és a *vörös hadsereg* katonái kiűzték Miskolc városából az ellenforradalmi cseh alakulatokat.

Ahogy egy munkás megjósolta...

— Munkások! Elvtársak! Készüljetek május elsejének a megünneplésére! — ez a vastag betűs felhívás áll a padláson talált *Népszava* címlapján. A miskolci járműjavító munkásai azonban már nem ünnepelhették május elsejét 1919-ben, a cseh hadsereg bevonulása miatt. A bizalmi testület tagjai sem gondolhatták, hogy még 25 évnek kell eltelnie ahhoz, hogy a dolgozók szabadon ünnepelhessék a májust. Ekkor teljesült be az a jóslat is, amit a műhely egyik asztalosa 1920. április 3-i dátummal írt egy papírlapra, majd elrejtett egy falióra tokjában. Az írást *1965-ben* találták meg, ezzel a szöveggel:

„1920. IV. 3-án Miskolczon ezen órát javitotta Daubek András MÁV-asztalos, abba a rettenetesen nyomorult, ifjú reakciós és keresztény elvakult világba... bizton tudom, hogy ez irás olvasója már utálattal fog a múlt időkre visszagondolni, mert már csak akkor szociális világ lesz, úgy hiszem."

Ezekben az újságokban volt becsomagolva a pisztoly a lőszerekkel

Dobogós helyezés a versenyben

A Landler Jenő Járműjavítóban fellendülőben az újítómozgalom

Az utóbbi években meglehetősen szerteágazó tevékenységet folytat a Landler járműjavító. Ott végzik a hűtőkocsik fővizsgáját, főjavítását, a kéttengelyes tartálykocsik javítását, s a közlekedésből lassan kiszoruló 424-es gőzmozdonyok fenntartási munkáit, sőt egy idő óta a négytengelyes személykocsik javításából is részt vállalnak. Az üzemben van a MÁV központi színesfém öntödéje, s ott történik a vasúti kazánok, a kormányszelepek és a szállítási munkák gépesítésében fontos szerepet betöltő konténerek javítása is. Ezt a munkát hatékonyan segíti az újítómozgalom, mely az elmúlt években kiszélesedett.

Az újítók is jól jártak

Mint *Faludi Károly* és *Dévai Béla* újítási előadók elmondták, az 1976. évi 1,8 milliós megtakarítással szemben *1978-ban 3 millió 872 ezer forint hasznot hoztak a beadott újítások.* A járműjavító kollektívája 1978-ban 328 javaslatot nyújtott be, s jóllehet ezek gazdasági haszna az üzem újítómozgalmának történetében akkor a legmagasabb szintre emelkedett, nem bizakodtak el. Ennek legnagyszerűbb bizonyítéka, hogy tavaly már 428-ra növekedett a benyújtott újítások száma, amiből 276 javaslatot hasznosításra elfogadott az egyszemélyi elbíráló. *Az elfogadott és bevezetett újítások 1979-ben 6,7 millió forint megtakarítást eredményeztek.* Nem jártak rosszul az újítók sem: a kifizetett újítási díj elérte a félmillió forintot.

Nem véletlen, hogy a járműjavítók újítási versenyében 1979 első félévben az első helyen végeztek, s egész évi eredményük alapján a szombathelyi és székesfehérvári járműjavítóval együtt, „dobogós" helyezettek lettek. Megtudtuk, hogy az „egy brigád — egy újítás" mozgalmat „egy brigád — egy bevezetett újítás" címen vitték sikerre. De volt más is ami a fellendülést eredményezte: *az ügyintézők lerövidítették az újítások átfutási idejét*, s a KISZ-alapszervezeteket is aktivizálták a hasznos ötletek kidolgozásában. Jogos büszkeséggel mondták az üzemi KISZ-bizottságon, hogy a beadott újítások több mint egyharmadát a 30 éven aluli fiatalok dolgozták ki, s a sikert elért újítógárda helyére az elődökhöz méltó KISZ-es közösség van kialakulóban.

Az újítómozgalom kiszélesítésében nagy szerepe van annak, hogy jobban érdekeltté tették a dolgozókat, s már 1978-ban az ötleteket is új formában bonyolították le. Az eredmény nem maradt el. A múlt évben már két ötlethetet szerveztek: *a tavaszin 1975, az őszi akción 227 ötletet nyújtottak be a dolgozók, melynek több mint felét hasznosítani lehet, sőt ezekből sok újításként is bevezetésre került.* Az ötletheteknek az az óriási előnyük, hogy az üzemi demokrácia érvényesülését is segítik. Ekkor ugyanis nem egy személy dönt a javaslatok sorsáról, hanem egy szakemberekből álló bíráló bizottság, s így az állásfoglalásban egyre kevesebb a szubjektivizmus — magyarázták az újítási felelősök.

Takarékosságra sarkalló ötletek

Az elmúlt évben a termelékenyebb, hatékonyabb munkamódszerek kidolgozását, az anyaggal és főképpen a munkaerővel való takarékosabb gazdálkodást elősegítő ötleteket gyarapították a Landlerban, s ezt a folyamatot fokozni szeretnék. Ennek érdekében a szocialista kollektívákkal, ifjúsági közösségekkel szorosabb kapcsolatot építettek ki.

Amikor néhány ésszerű ötlet után érdeklődtünk, *Faludy Károly* a jól áttekinthető kimutatásból hamar kiválasztotta a legnagyobb megtakarítást eredményezőket.

— A hűtő- és teherkocsik többsége alatt Dax kerékpárok futnak. Ezek tengelycsapjain levő hornyok a tengelyvéganya biztosító lemeze által gyakran kiverődnek. A műhelyben javított kocsik tengelyei mellett nagy darabszámban érkeznek a főváros környéki szolgálati helyekről is hozzánk tengelyek javítás végett. *Hosszú ideig nem volt kidolgozott technológia a felújításukra, emiatt több tengely selejtezésre került.* A közben tervezett speciális szerszám igen drágának, a nagy üregelőtüske-készlet miatt gazdaságtalannak bizonyult. A ma is használatos horonymaró készüléket *három szerszámlakatos újítónk, a kereskedelemben is kapható olcsóbb forgácsoló szerszámok alkalmazásával, ötletes kombinálásával úgy oldotta meg, hogy minden horonyméretnél elvégezhető a kalibrálás.* Ötletük évente több mint háromszázezer forint megtakarítást eredményezett, amelynek 10 százalékát újítási díjként megkapták.

Segítőkész vezetők

Ugyancsak kedvező tapasztalatokat eredményezett a hűtőkocsik fényezésére az üzem három technológusa által kidolgozott új munkafolyamat is. A korábban alkalmazott korrózióvédelmi technológia gazdaságtalan volt. A tapaszolás üzem közben gyakran lehullott a kocsiról, helyreállításuk a kocsik forgalomban töltött idejét csökkentette. *Az újítók vékonyabb védőréteget javasoltak, ami a javítás meggyorsításán túl biztosítja a megfelelő minőséget és felületvédelmet, utólagos helyreállítást sem igényel.* A jól átgondolt ötlet a kocsinkénti 50 óra normaidő megtakarításon túl jelentős anyagköltség-csökkenést eredményezett, s tovább mérsékelte a kocsik forgalomból kieső idejét, ami előnyös a vasútnak.

A Landler járműjavítóban jó tapasztalatokat szereztek az elmúlt ősszel megtartott újítási verseny során, ezért úgy határoztak, hogy a versenyt az idén is meghirdetik. Az üzem szakemberei, vezetői, minden erkölcsi és anyagi segítséget megadnak az újítómozgalom fellendítéséhez amiben, mitagadás, sok még a kihasználatlan lehetőség.

Nem kétséges: az újítómozgalom eredményei is hozzájárultak ahhoz, hogy a Landler Jenő járműjavító kollektívája 1979. évi munkájával *kiérdemelte a közlekedés- és postaügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége elismerő oklevelét.*

Orosz Károly

Műszakiak között nőtt fel Miskolcon, a vontatási főnökség újítási ügyintézője

Sári Istvánné, a miskolci vontatási főnökség dolgozója, 1944. decemberében, 19 évesen állt szolgálatba a vasútigazgatóságon. A vasút iránti hűség szép példáját édesapjától leste el, aki 37 évet dolgozott a MÁV-nál.

— *Éva sok fiatal számára példakép lehetne* — mondja *Papp István*, a vontatási főnökség szb-titkára —, *mert szívvel, lélekkel végzi a munkáját. Mindenütt ott van, ahol segíteni kell, amolyan örökmozgó asszonyka.*

Szakmát tanult, hogy bizonyítson

Nem „nőies" beosztásban dolgozik. 1948-tól újítási adminisztrációval foglalkozik és 23 év óta a vontatási főnökség újítási ügyintézője. Vonzotta valami ebbe a munkakörbe. Mindig érdekelték az ésszerű elgondolások, jó ötletek, a problémát megoldó új lehetőségek. Nincs ebben semmi különös — vallja — hiszen műszaki emberek között nőtt fel, sok okos dolog „ragadt" rá.

A tapasztalatok szerzése mellett, a munkahelyi környezet ösztönző hatással volt továbbtanulására is. Nemcsak azért, mert egy-egy ötlettel kapcsolatban az emberek igényelték a véleményét, hanem elsősorban amiatt, hogy ez a vélemény megalapozott, hozzáértő lehessen. *Úgy érezte, bizonyítania kell, hogy alkalmas a műszaki tudást igénylő munkára. A bizonyításhoz azonban tanulnia kellett.* Szakmunkásképző iskolába jelentkezett és 4 évig tartó tanulás után, 1961-ben lakatos szakvizsgát tett. Később technikumi érettségit szerzett s ezzel a gyakorlati munkához szükséges elméleti tudnivalók alapjait elsajátította. A továbbiakban már a közösség segítségére támaszkodhatott. Hosszú évek óta, ha munkájában szakmai jó tanácsra van szükség, bizalommal számíthat a műszaki területen dolgozó munkatársak véleményére.

Sári Istvánné a vontatási főnökség újítási sikereinek szerény, névtelen közreműködője. Évenként csaknem kétszáz javaslatot naplóz, amelyekből közel százötvenet mindig elfogadnak, bevezetnek és díjaznak. *Örül, ha egy dolgozó kiváló újító kitüntetést kap.*

A technika fejlődése kényszeríti az embereket arra, hogy újítással foglalkozzanak — mondja, és saját területéről példát is említ.

— *Itt vannak az M.41-es sorozatú dizel-mozdonyok, amelyeken az olajos kannákat nem lehet rögzíteni. Valamilyen megoldást keresni kellett. A műhelyben dolgozó „fiúk" megtalálták a rögzítés módját. Ők hozták az ötletet én pedig legépeltem.*

A munkájáért ma is lelkesedik

Meggyőződéssel vallja, hogy a jó munka alapja az emberi kapcsolatban rejlik. A munkasikerek elérésében sok függ attól, milyen készséggel, becsülettel, jóindulattal segítik egymást a közösség tagjai. *Ez az, amit nem tanítanak* — mondja, no nem nosztalgiával, inkább lelkesedéstől átfűtött hangon. *Igen, Éva még mindig lelkesedik azért a munkáért, amelyet 36 év óta végez.* Órákig képes beszélni a munka szépségéről, fontosságáról. Mondanivalóját nem hangzatos, nagy szavakkal, hanem őszinte egyszerűséggel adja elő.

A miskolci vontatási főnökség újítási kísérleti műhellyel rendelkezik. Ez azt jelenti, hogy az igazgatóság területéről beadott összes javaslatok kivitelezésére itt kerül sor. A műhely három tagú kollektívája, két lakatosból és egy esztergályosból áll. A kis közösség hallgatólagosan elfogadott — „tiszteletbeli" — tagja: Éva. *A hivatal levegőjét szívesen és gyakran cseréli fel a műhely atmoszférájával, hogy figyelje és tanulmányozza a formába öntött elgondolásokat.* Persze sokszor keresik fel őt is az emberek, hogy megszövegezzen, legépeljen egy-egy jó elgondolást. A számára oly fontos emberi kapcsolatok így alakulnak a kölcsönös megbecsülés alapján.

A munkában mindig volt sikerélménye. Szaktudással, kitartó akaraterővel, szorgalommal elérte, hogy szeressék, becsüljék. Sohasem fáradt, bármikor számíthatnak munkájára a társadalmi jellegű feladatok ellátásában is. *A véradó napok szervezésében, lebonyolításában például több évtizede részt vesz és mint szakszervezeti propagandista négy év óta oktatja csoportja tagjait.*

Ha igénylik, szívesen segít

Tevékenységi körének nincsenek korlátai. Nem tud éles határvonalat húzni a kötelező és a szívességből végzett munka közé. Ha segítségért hozzáfordulnak, kötelességének érzi, hogy segítsen. Persze, kölcsönös a dolog — teszi hozzá rögtön, mert igazságérzete nem viselné el, hogy egyoldalúan szóljon az emberi kapcsolatokról. Ő is számíthat mindig mások segítségére.

A munkában eltöltött 36 esztendő alatt voltak rossz napjai is. Közösségi életében is adódtak csalódások, keserűségek, problémák. Ezek azonban nem szegték kedvét és nem ingatták meg az emberek iránti bizalmában. *A nőknek kétszeresen kell bizonyítaniok rátermettségüket* — hangsúlyozta egy beszélgetéskor, és ő egész életében bizonyított. A nemzetközi nőnap alkalmából ezért is kapta meg a *Kiváló Munkáért* kitüntetést.

Mint aktív dolgozó, az utolsó esztendejét tölti, mégis tele van energiával, fiatalos lendülettel, munkakedvvel. Nem is ajánlatos előtte a pihenés éveiről beszélni. Ilyenkor ugyanis csillogni kezd a szeme, s hogy a feltörni készülő könnyeket elnyomja, hirtelen örömteljesebb témára vált át. Ismét a munkájáról, az emberekről szól sok-sok szeretettel.

Pálinkás Katalin

Tanácsválasztások előtt

A magyar társadalmi életnek mozgalmas esztendeje az idei. Túl vagyunk immár a Magyar Szocialista Munkáspárt továbbhaladásunk útját kijelölő kongresszusán — az alapszervezetektől a Központi Bizottságig újjáválasztották a tisztségviselőket —, folynak a szakszervezeti választások, s mind eközben készülünk az országgyűlési képviselők és tanácstagok megválasztására is. Népünk minden fórumon véleményt alkot, helyi és országos eszmecseréken — felelősségtudattal, az előttünk álló teendők súlyát átérezve — vállal részt az együttgondolkodásból.

Április derekán vált ismertté a Hazafias Népfront választási felhívása: *június 8-án hazánk valamennyi felnőtt polgára az urnák elé járul*, hogy leadja voksát azokra, akik — társadalmi feladatként vállalva — szűkebb és tágabb patriájuk, lakókörzetük, kerületük, községük, városuk érdekében munkálkodnak majd a következő fél évtizedben. A Népfront Országos Tanácsának ülésén mondotta *Kádár János*, az MSZMP Központi Bizottságának első titkára: *„Mi bizakodóak vagyunk, és bizakodásunknak megvan a reális alapja. A munkásosztály hatalma szilárd, s nagy erőnk a szocialista nemzeti egység... A magyar nép századokra is visszatekintve e három és fél évtized alatt vált először egységes nemzetté. Vigyázzunk erre az egységre, gyarapítsuk, erősítsük tovább!".*

Hatalmas munka kezdődött meg az elmúlt napokban: már a választási előkészületek során, az első szakaszban mintegy 60 ezer tanácstagi és 352 képviselői körzet jelölő gyűlésein kell szót váltani a Hazafias Népfront által támogatott nemzeti programunkról, a szocialista társadalmat építő politikánkról. A vasutasok nemcsak a jelölők, hanem a jelöltek között is ott vannak, hiszen hivatásunk legkiválóbbjai lakóhelyükön is általában közmegbecsülésnek örvendenek. Azt tartják róluk: *fegyelmezett emberek, akik a rendet, a pontosságot szorgalmazzák-akarják, s következetesen kiállnak ama ügy mellett, amelyet képviselnek.* Sok tanácstag került ki sorainkból a múltban, s feltehetőleg sok helyütt szavaznak rájuk most is. Hisszük: *megalkuvás nélkül végzik majd e társadalmi feladatukat is.*

— földes —

Felszabadulási tömegsportverseny

A miskolci területi bizottság hazánk felszabadulásának 35. évfordulója alkalmából asztalitenisz- és sakk-tömegsportversenyt rendezett.

Az asztalitenisz férfi egyéni verseny győztese *Jámbor György*, a miskolci járműjavító dolgozója lett. Második *Kósa Zoltán*, miskolci vontatási főnökség; harmadik *Kárpáti István*, gyöngyösi kitérőgyártó üzem.

Női egyéniben a győzelmet *Csontos Istvánné*, a miskolci igazgatóság dolgozója szerezte meg.

Sakk egyéni: 1. *Vasvári Béla*, szerencsi üzemfőnökség. 2. *Kavesánszki József*, miskolci vontatási főnökség. 3. *Kalina István*, Hatvan—Füzesabonyi pft. főnökség.

Sakkcsapatversenyben: 1. a gyöngyösi kitérőgyártó üzem. 2. a Hatvan—Füzesabonyi pft. 3. a miskolci vontatási főnökség.

MISKOLCI SIKER

Országos lövészverseny Szegeden

A MÁV vezérigazgatója által kiírt *„Felszabadulási Vasutas Vándorserlegért"* lövészverseny ez évi fordulóját április 27-én tartották a szegedi MHSZ-lőtéren. A versenyen a vasútigazgatóságok és a Vezérigazgatóság 4 tagú MHSZ-lövészcsapatai vettek részt.

A versenyt *Szabó Gyula* klubtitkár nyitotta meg, majd *Sajtos Péter* vasútigazgatóhelyettes mondott ünnepi beszédet.

Eredmények: Csapatban: 1. Miskolc, 2. Szombathely, 3. Szeged, 4. Debrecen, 5. Vasúti Főosztály, 6. Pécs, 7. Budapesti Igazgatóság.

Egyéniben: 1. *Bari Bernát* (Miskolc), 2. *Mester József*, (Szombathely), 3. *Szabó Károly* (Miskolc), 4. *Bugyi Elemér* (Szeged), 5. *Hankó András* (Szeged), 6. *Molnár Géza* (Pécs), 7. *Földényi István* (Debrecen).

A miskolci vasútigazgatóság győztes csapata elnyerte a szegedi vasútigazgatóság különdíját, és egy évig őrizheti a vándorserleget. Az egyéni verseny első három helyezettjei értékes tárgyjutalomban részesültek. A verseny valamennyi résztvevője emléklapot és emlékplakettet kapott. A díjakat Sajtos Péter vasútigazgatóhelyettes adta át.

G. J.

HÁRMAS IKREK

A budapesti MÁV Kórház szülészetén a közelmúltban hármas ikreknek adott életet Kabalec Lászlóné, a Keleti műszaki kocsiszolgálati főnökség dolgozója. A három újszülött, Gergely, Richard és Adél egészségesek, szépen fejlődnek, így hamarosan elhagyhatják a kórházat. Képünkön az ikreket Szekeres Katalin ápolónő és Bransteiner Márta nővérgyakornok mutatja be a fotóriporternek
(Laczkó Ildikó felvétele)

Fegyver — asszonykézben

A fegyverforgatás évezredek óta a férfiak dolga ugyan, de a magyar történelemben is többször volt példa arra, hogy a nők a haza védelméért fegyvert fogtak és férfiakat megszégyenítő bátorsággal harcoltak az igaz ügyért.

A fegyverforgatók közül ma sem hiányoznak a nők, s vannak, akik hivatásuk mellett, meggyőződésből fogják meg a géppisztolyt. Közülük való *Sápy Lajosné*, akit mindennapi munkája a debreceni igazgatóság pénzügyi osztályához köt. A beszélgetés lassan indul. Előbb az édesapjáról szól, aki szintén Debrecenben, a fűtőháznál dolgozott, miközben aktív pártmunkás is volt

„Nekem a nagy iskola az otthon volt" — említi.

Fiatal leányként — mint kocsitisztító — került a fűtőházhoz, ahol azonnal bekapcsolódott a KISZ-munkába. Az ifjúsági szervezetet akkor formálták újjá, szükség volt az aktív fiatalokra. A lelkes, jó szervezőkészségű leányra hamar felfigyeltek a vezetők és — különböző megbízatások után — a fűtőházi KISZ-szervezet vezetését is rábízták.

A család gondjai ma is elsődlegesen az asszonyokat terhelik; a két gyereket nevelő fiatalasszony a mozgalmi munkát nem volt képes folytatni, szakmai ismereteit viszont gyarapítani akarta. *Leérettségizik, elvégzi a MÁV Tisztképző Intézet általános tagozatát, majd a Marxista—Leninista Esti Egyetem általános tagozatát is.* Ahogy a gyerekek nőttek, egyre érezte, hogy többet kell tenni az emberekért, hiszen ezt látta gyerekkorától kezdve.

A szakszervezetben vállalt munkát, a nőbizottság vezetésével bízták meg. Ez csak lépcsőfok volt egy magasabb — elhivatottabb — feladathoz. *1974-ben már előképzős munkásőr, a következő évben esküvel tesz hitet elvhűsége mellett.*

— *Amiért ilyen munkát végezhetek, nagyon sokat köszönhetek a családnak. Elsősorban férjemnek, aki mindig vállalta a többletet a család körül.* Segítségük nélkül aligha kaphattam volna meg a két parancsnoki dicséretet, az idén az egységgyűlésen pedig a *Kiváló Munkásőr* kitüntetést.

A mozgalmi munka — mint régen, az apai háznál — szinte az egész családot érinti. A fia — *Lajos* — ifjúgárdista, ebben az évben érettségizik és a katonai főiskolán szeretné folytatni tanulmányait, a kislány pedig az úttörőmozgalomban jeleskedik.

A nagyapa által megkezdett utat a lánya után az unokák folytatják.

— Zsoldos —

„Vigyázz mások testi épségére is!"

Munkavédelmi és szociálpolitikai kiállítást rendezett márciusban a záhonyi üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága az állomás várócsarnokában. Fotókkal és munkavédelmi felszerelésekkel mutatták be a munkavédelem fejlődését a felszabadulástól napjainkig. A modern védőeszközök, berendezések hatására csökkent a balesetveszély. A munkavédelmi előírások megszegése, fegyelmezetlenség vagy ittasság következtében azonban sokan szenvednek balesetet. A gépesített rakodási főnökségen például az utóbbi kilenc év alatt megtízszereződött a balesetek száma. A munkaidőveszteség 400 munkanapról négy és félezerre növekedett.

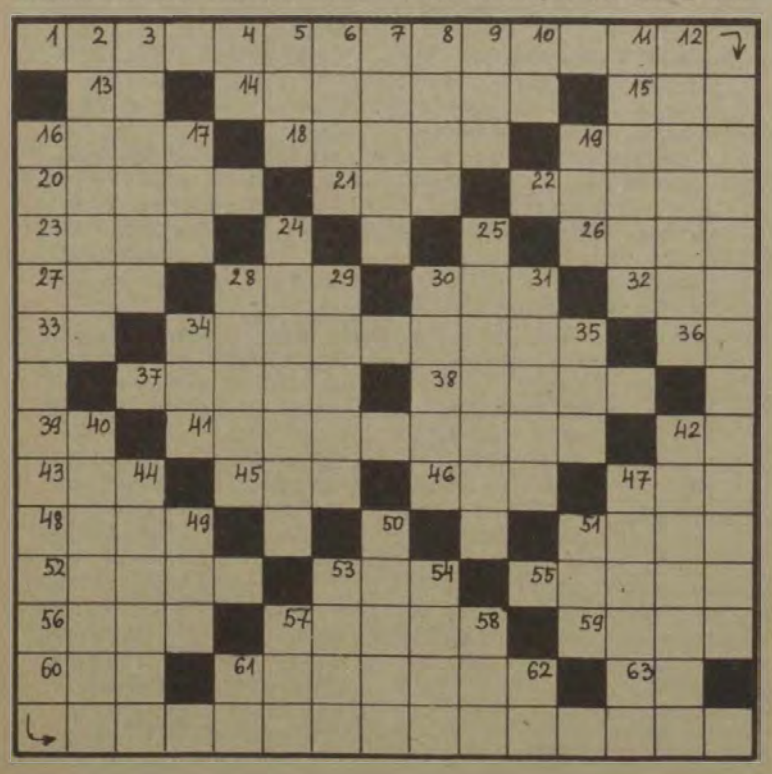
A kiállítás jelszava: *„Vigyázz mások testi épségére is!"* időszerű figyelmeztetés. Érdemes megszívlelni minden dolgozónak.

A kiállításon fotókon mutatták be az üzemi és szociális létesítmények korszerűsítését, a munkakörülmények fejlesztését.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Mindenekelőtt a „bátrak" figyelmébe ajánljuk. (Folytatása a 16. függőlegesben.) 13. Ló, egyes vidéken. 14. Szigetcsoport Florida és Haiti között. 15. Nem úgy. 16. Testrész. 18. Földalatti üreg. 19. Somogy megyei helység. 20. A harmadik személyről. 21. Kamionokon olvasható. 22. Vajon beszél? 23. Ítélethirdető. 26. Fordított akasztófa. 27. Óriáskígyó. 28. Helység Vas megyében. 30. Tajték. 32. Alagi Torna Egylet. 33. Satu azonos betűi. 34. Gyümölcskertész. 36. Bécs közepe. 37. Domb. 38. Nép a Szovjetunióban. 39. Előd. 41. Megújít. 42. Kő, némely helyen. 43. Zűrös zűr. 45. Súlyt állapít meg. 46. Kankalin vége. 47. Betűpótlással emel. 48. V-vel tűzhányó. 51. Húsos süteség. 52. Mértani fogalom. 53. Út. 55. Vissza: magas termetű. 56. Ritka férfinév, (ék. hiány) 57. Nyílvesszők tokja. 59. Német folyó (fon.) 60. Belső szervünk. 61. Via . . . Róma egyik híres útja. 63. Római 101.

Függőleges: 2. Először repülte át a La Manche csatornát. 3. A leghíresebb orosz hajó. 4. Kutya. 5. Maró folyadék. 6. Van élelme. 7. Turkesztán folyója. 8. Vissza: döntetlen a sakkban. 9. Állami jövedelem. 10. Zeke közepe. 11. Megtermékenyített petesejt. 12. A francia forradalom egyik jelszava. 17. Visszafelé old. 19. Végtelen hízók. 24. A heterogén ellentéte. 25. Bőr-féleség. 28. Hatalmas agyagszobor. 29. . . . Flóris (1815—1889) régész. 30. Szálloda. 31. Gáz. 34. . . . avion, légipostával. 35. Nyakravaló. 40. Mondandója a szindarabban. 42. Irodalmi vitát kavart gyümölcs. 44. Híradás. 47. Az ember tragédiája írója. 49. Osztrák férfinév. 50. Tüzet kap. 51. Szalonna. 53. Női név. 54. Jelfogó, áramközvetítő. 57. A Tisza mellékfolyója. 58. Betűpótlással korhol. 61. Az asztácium vegyjele. 62. A. I.



Beküldendő: vízszintes 1 és folytatásaként a 16 függőleges.
Beküldési határidő: 1980. május 23.
Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A fajlagos energiafogyasztás következetes csökkentése.
Egy-egy könyvet nyertek lapunk 7. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kun Ernőné, Gyékényes, Arany J. u. 6; Kelemen Sándor, Szeged, Vadász u. 8.; Porcz Ildikó, Búcsúszentlászló, vasútállomás; B. Szabóné Vigh Ilona, Szentes Zrínyi u. 6.; Szalma Géza Székesfehérvár, Vöröshadsereg út 1.

HÍREK

— **Szódaadagoló automata.** Szovjet gyártmányú szódaadagoló automatát helyeztek üzembe a közelmúltban a dombóvári vontatási főnökség mozdonyjavító műhelyében. A berendezés gombnyomásra 14 Celsius-fokos szódavizet, ivóvizet vagy sóoldatot adagol. Az automatát gyorsan megkedvelték a melegben dolgozó munkások.

— **Vetélkedő.** Az MHSZ „35 év szabad hazában" címmel politikai vetélkedősorozatot indított. A szegedi városi, járási döntő győztese a szegedi igazgatóság dr. Münnich Ferenc MHSZ tartalékos klubjának csapata lett. A csapat tagjai: Dorogi Péter, Hegyközi Pál, Kónya Zoltán és Lengyel Dezső a megyei döntőben is szeretné öregbíteni a vasutas MHSZ-klubok jó hírnevét.

— **Nyugdíjasbúcsúztató.** Hatvan állomás Haladás és Lenin szocialista brigádjai a közelmúltban ünnepélyes búcsúztatót tartottak Fain János kocsimester és Zavarkó Ferenc áruirányító nyugdíjba vonulása alkalmából. Az ünnepségen az állomás vezetői és az szb képviselői is részt vettek. Kovács László, a Lenin brigád vezetője köszöntötte a több évtizedes szolgálat után nyugdíjba vonult dolgozókat, majd ajándékot adtak át részükre.

Békéltetés, ahogy a karikaturista elképzeli
(Kesztyűs Ferenc rajza)

— **Jó együttműködés.** Komló állomás öt szocialista brigádja március 22-én kommunista műszakot tartott. A szolgálati beosztás szerint dolgoztak. Pluszként azt vállalták, hogy segítik a partnervállalatok többlettermelésének árufuvarozását. A komlói szénosztályozó üzem kiszolgálása volt a legfontosabb. Mintegy 600 tonnával teljesítették túl a rakodási előirányzatukat.

— **Kommunista szombat.** A békéscsabai vasúti csomópont dolgozói április 19-én kommunista szombatot tartottak. Az érte járó pénzt a városi sportcsarnok építésére ajánlották fel. A pft. főnökség, a szertár és az üzemfőnökség dolgozói az állomás peronjának meghosszabbításán dolgoztak. A nők az állomás és a szerelvények takarítását végezték.

— **Bővül a Csöpi-család.** A Csöpi névre keresztelt csehszlovák gyártmányú dízelmotorvonatokat gyorsan megszerette az utazóközönség. A MÁV újabb szerelvényeket rendelt a szomszédos országból, s ebből öt egységet Zalaegerszeg kap.

— **Vágánykorszerűsítés.** Felújítják a Budapest—Pécs vasútvonal Keszőhidegkút—Gyönk, valamint Szakály—Hőgyész állomások közötti szakaszát. Hagyományos szervezéssel a vágánycsere 110 napot venne igénybe. Most a tervezett idő 46 nap. A munkálatokkal így előreláthatóan május végére elkészülnek.

Lakáscsere

Elcserélném székesfehérvári egy plusz két félszobás (53 négyzetméteres) tanácsi lakásomat, hasonló budapesti, vagy környéki tanácsira. Lift van. Lakótelepi házmesteri vagy MÁV-bérlakás is érdekel. Cím: Daróczi Zoltán Székesfehérvár, József A. u. 2/c. V/1.; Telefon: 42—18.

Elcserélném két szoba komfortos, kertes lakásomat egy szoba komfortosra vagy hasonló tanácsira. Érdeklődni lehet Balogh László Budapest, Keresztúri úti MÁV-telep VIII. ép. 4. 1106.

Elcserélném nagyméretű (97 négyzetméter) kettő szobás, komfortos II. emeleti MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval egyszobás, komfortos, földszinti vagy I. emeleti budai tanácsi lakásra. Érdeklődni: Budapest, VIII. Kerepesi út 1—5. VI. ép. II. em. 31. Hegedűs.

Elcserélném Budapest VIII. kerület Kiss József utcai egy szoba (5x5 m), konyha, fürdőszoba, W. C. helyiségekből álló, földszinti, tanácsi főbérleti lakásomat két- vagy háromszobás budapesti MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet szombat és vasárnap kivételével reggel 7,30—10 között a 174—948 telefonszámon, Sándor Tibornénál.

Elcserélném két szoba komfortos, 48 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat, valamint 1,5 szobás távfűtéses, Pest közeli tanácsi lakást három-, három és félszobás lakásra. Érdeklődni csak 14 óra után a 134—802 telefonon, Fejesné.

Eladnám Budapest, XVIII., Lakatos u. 20. alatti kertes családi házam. Két szoba komfortos beköltözhető, plusz szoba-konyha lakottan. Érdeklődni telefonon este 6 után 274—412.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon városi: 229-872,
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
80—1793 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

FELVÉTEL

A Szakszervezetek Országos Tanácsa Munkavédelmi Továbbképző Intézete az 1980/81-es tanévre *felvételi pályázatot hirdet tanfolyamos felkészítésű munkavédelmi technikus minősítő vizsgára*, középfokú szakképesítéssel rendelkező dolgozók számára.

Ipari szakon:

Bagi Ilona Finommechanikai es Műszeripari Szakközépiskolában (Budapest, XX., Kossuth L. u. 35. 1203)

Mechwart András Gépészeti Szakközépiskolában (Debrecen, Széchenyi u. 58. 4027)

Gábor Áron Kohó- és Öntőipari Szakközépiskolában (Miskolc, Bólyai Farkas út 10. 3520)

Zipernovszky Károly Gépészeti Szakközépiskolában (Pécs, 48-as tér 2. 7601)

Déri Miksa Gépészeti Szakközépiskolában (Szeged, Úttörő tér 7. 6724)

Latinka Sándor Gépészeti Szakközépiskolában (Szombathely, Rohonci út 1. 9701)

Mezőgazdasági szakon:

Hevesi Ákos Szakközépiskola és Szakmunkásképző Intézetben (Szombathely, Úttörő u. 10. 9700)

Kossuth Lajos Mezőgazdasági Szakközépiskolában (Orosháza, Kossuth L. tér 1. 5901)

Móricz Zsigmond Mezőgazdasági Szakközépiskolában (Kaposvár, Dénes major 2. Pft. 16. 7400)

A vizsgára felkészítő tanfolyam 300 órás és 10 hónap szorgalmi idő alatt bonyolódik le.

A jelentkezési lap beszerezhető, budapesti dolgozóknak az iparági szakszervezeti központ (szakmai szakszervezetek) munkavédelmi osztályán, vidéki dolgozóknak a Szakszervezetek Megyei Tanácsa munkavédelmi osztályán. A jelentkezési lapokat a mellékletekkel együtt a választott szakközépiskola címére kell megküldeni.

Jelentkezési határidő: *1980. május 31.*

A felkészítő tanfolyam díja: *2200 Ft, a minősítő vizsga díja 380 Ft.*

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. MÁJUS 19.

Jogos az emberiség aggódása

Békenagygyűlés a TBÉF Tatai úti kultúrtermében

Az országos Béketanács és Rákosrendező csomópont szakszervezeti bizottsága a béke és barátság hónap keretében — a pályaudvar szocialista brigádjainak kezdeményezésére — a fasizmus felett aratott győzelem 35. évfordulója alkalmából május 12-én *békenagygyűlést rendezett a MÁV TBÉF Tatai úti kultúrtermében.*

A nagygyűlésen, a mintegy 350 vasutason kívül megjelentek a XIV. kerületi tömegszervezetek vezetői, köztük *Koreczki Gusztáv*, a kerületi pártbizottság titkára, *Házlinger György*, az Országos Béketanács alelnöke, valamint *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára, és *Kiss Károly*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője.

Részt vett a békenagygyűlésen a Béke Világtanács elnökségének ülésére hazánkba érkezett nemzeti békemozgalom három képviselője is: *Daud Barakat*, a Palesztin Felszabadítási Front genfi központja mellett működő irodájának vezetője; *N'Déné N'Dao*, a Szenegáli Béketanács elnöke és *Abdallah Hidjazi*, a PFSZ budapesti irodájának vezetője.

A nagygyűlést *Ficzere Béla*, a csomópont pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd *Sólyom Ferenc*, a SZOT titkára mondott beszédet. Méltatta többek között a békemozgalom jelentőségét, és felhívta a figyelmet a béke megőrzésének szükségességére, a közvetlen háborús veszély elleni összefogásra.

— *A békét és biztonságot veszélyeztető erők ismét támadásba lendültek.* A földünkön már eddig felhalmozott nukleáris csapásmérő erő tizenötszörösen meghaladja a földi élet teljes kipusztításához szükséges mennyiséget. A világ napi fegyverkezési kiadásai meghaladták az egymilliárd dollárt. *A világon huszonkét millió katona áll fegyverben.* 124 ezer harckocsi, 35 ezer harci repülőgép, 12 ezer hadihajó, több ezer interkontinentális rakéta, megállapíthatatlan mennyiségű taktikai atomrakéta áll készenlétben az arzenálokban. *Érthető és jogos tehát az emberiség aggódása a világbékéért* — mondotta a SZOT titkára, majd így folytatta:

— *Pártunk és kormányzatunk a nemzetközi politika minden lehetséges fórumán fellép a feszültségek csökkentése érdekében.* Erről beszélt pártunk képviselője az európai kommunista és munkáspártok párizsi tanácskozásán, amikor kifejtette: „*Határozott álláspontunk, hogy kontinensünk és a világ minden felelős politikai tényezőjének, a józan gondolkodású embereknek cselekvően kell hozzájárulniok az emberiség létét fenyegető súlyos veszélyek elhárításához.*"

Sólyom Ferenc beszéde után felszólalt *Daud Barakat*, a Palesztin Felszabadítási Front genfi központja mellett működő irodájának vezetője, aki a palesztin nép küzdelmeiről adott számot.

K. S.

KEZDŐDIK A FŐIDÉNY

Az idén 38 ezer vasutas és családtag üdülhet vállalati és SZOT-beutalóval

Június 5-én kezdődik az üdülési főidény. Ilyenkor mindig előtérbe kerül ez a téma, sokan megkérdezik: *vajon kik és hányan üdülhetnek az idén?* Üdülni egész évben lehet, mégis a többség csak nyáron akar. Sok félreértésnek, panasznak volt már ez tárgya, pedig a vasutas-szakszervezet arra törekszik, hogy az üdülési lehetőségek bővítésével egész évben biztosítsa a nyugodt, kulturált pihenés körülményeit. Ezen a téren az utóbbi években említésre méltó eredmények születtek.

Hatvanhat, különböző színvonalú vállalati üdülővel rendelkezünk. A létesítmények bővítésével lehetővé vált, hogy az eddiginél több családos dolgozót, fizikai munkást, gyermekét egyedül nevelő anyát, kis nyugdíjban részesülő vasutast üdültessünk.

Tavaly a SZOT-tól 11 910 beutalójegyet kaptunk. *Ebből az alapszervezetek 194-et (értéke: 72 836 Ft) nem tudtak kiadni, mert nem volt érdeklődő.* A téli beutalók általában nem népszerűek. A nyári SZOT-beutalók egyébként keresettek, mert az üdülőkben színvonalas ellátásban részesülnek a vendégek, gazdag kulturális és sportprogramok között válogathatnak. Lényeges változást ígér a SZOT elnökségének 1979. szeptemberi határozata, amelynek értelmében *1981-től a vasutas-szakszervezet kapja meg és osztja el a SZOT-beutaló jegyeket a területi bizottságoknak.* Eddig az SZMT-k látták el ezt a feladatot. A szakmunkástanuló és csoportos gyermekbeutaló jegyek elosztása továbbra is változatlan marad. Ezzel az intézkedéssel lehetővé válik a SZOT és a vállalati üdülőjegyek igazságosabb elosztása, összehangoltabb koordinálása.

Vállalati üdülőinkben tavaly *csaknem tizenhatezren üdülhettek.* 1976-hoz viszonyítva 4600-zal emelkedett az üdültetettek száma. Egyik legmodernebb családi üdülőnk *a balatonbogláti.* Bővítése, felújítása hetvenmillió forintba került. Most már turnusonként 300 személy töltheti itt szabadságát. Ezenkívül népszerűek a balatonfenyvesi, a balatonkenesei, a zamárdi, a vonyarcvashegyi és a mezőkövesdi üdülők is.

Az idén már 19 400-an vehetik igénybe létesítményeinket.

A gyermekek pihenését a minden igényt kielégítő balatonkenesei üdülő szolgálja. *Tavaly közel 2600 gyermek töltötte itt a vakációt. A vállalati családos üdültetéssel együtt 5877 gyermek üdülhetett.*

Megteremtettük a külföldi csereüdülés lehetőségeit is. *1979-ben Balatonkenesén összesen 166 szovjet, osztrák, lengyel és NDK-beli gyereket fogadtunk.* Ugyanennyi magyar vasutas gyermeke utazhatott az említett országokba. Olaszországgal az idén kötünk csereüdülési szerződést.

1980-ban vállalati és SZOT-beutalóval összesen 38 ezer vasutas és családtag üdülhet. Üdülőnk személyzete már felkészült a főidényre. Az idén még jobb körülmények között pihenhetnek a MÁV dolgozói.

Május 6-án Budapesten tartotta igazgató tanácsülését az Intercontainer Társaság. Az ülésen a társaság elnöke, vezérigazgatója, pénzügyi és kereskedelmi igazgatója, valamint az igazgató tanács tagjai vettek részt, nyolc országból. A résztvevők megtárgyalták többek között a konténerfuvarozással kapcsolatos forgalmi helyzetet, és elfogadták az előző év pénzügyi költségvetéséről készített beszámolót. Képünkön a tanácskozás résztvevői láthatók

(Laczkó Ildikó felvétele)

A vasút áprilisi szállítási teljesítménye

24 millió 536 ezer utas és 10 millió 704 ezer tonna áru

Előzetes adatok szerint a vasút áprilisban

24 millió 536 ezer utast szállított,

amely a bázist alapul véve 99,8, a tervhez képest pedig 99,3 százalékos teljesítésnek felel meg. Az utaskilométer teljesítése *várhatólag 100,9, illetve 96,7 százalékot tesz ki.*

A személyszállítás minősége kismértékben romlott. A menetrendszerűség az összes közlekedett vonatnál a bázisbeli 97,5 százalékról 97 százalékra, a nemzetközi vonatoknál pedig 59,7 százalékról 59,1 százalékra esett vissza. *A fajlagos késési idő 31,4 percről 34,9 percre nőtt.*

Áprilisban a vasúttal szemben támasztott áruszállítási igényt mind a bázishoz, mind a tervhez képest erőteljesen csökkenő tendencia jellemezte. A vasút

10 millió 704 ezer tonna árut szállított.

Ezzel a bázishoz viszonyítva 96,8, a tervet alapulvéve pedig 93,9 százalékos teljesítést ért el. *A lemaradás abszolut értéke 352 ezer, illetve 695 ezer tonna.*

1979. áprilisához viszonyítva az elszállított árumennyiség a belföldi forgalomban 2,8, az import küldeményeknél 0,3, a tranzit relációban pedig 11,1 százalékkal csökkent, míg az export szállítások volumene 1,3 százalékkal nőtt. A tervhez képest az import áruknál 0,6 százalékos túlteljesítés, a belföldi, export és tranzit küldeményeknél viszont jelentős lemaradás következett be.

A kocsiigényes áruforgalom volumene az összehasonlítási alapokhoz képest 1,8, illetve 4,4 százalékos visszaesést mutat. Ezen belül a fontosabb tömegáruk közül

kőből 4, szénből 0,8, cementből 10,8 és tűzifából 5 százalékkal többet, míg kavicsból 9,2, téglából 11,6 cementgyártmányokból 11,1, műtrágyából pedig 15,7 százalékkal kevesebbet

szállított a vasút, mint 1979 áprilisában.

A vasúton fuvarozott élőállat és a könnyen romló áruküldemények mennyiségét viszont növekvő tendencia jellemezte. Az előbbi 17,7 százalékkal, az utóbbi pedig 3,2 százalékkal volt több mint egy évvel korábban.

A záhonyi átrakókörzet belépő áruforgalma 4,5 százalékkal alatta maradt a bázisszintnek. Az átrakott, illetve kirakott kocsik mennyiségét azonban 1,4 százalékos emelkedés jellemezte. A térségben megrakott normál nyomtávú teherkocsik száma 1,9 százalékkal, az ezekbe berakott árusúly pedig 2,3 százalékkal emelkedett.

Az áruszállítás minőségét és a járművek kihasználását áprilisban fejlődő tendencia jellemezte. Az időre ki nem állított teherkocsik száma 63,7, a géprevárási esetek mennyisége 12,7, a gépácsorgások száma 20,7 százalékkal csökkent, a tehervonatok menetrendszerűsége pedig 73,3 százalékról 74,1 százalékra nőtt.

A vasút a mozdonykihasználási tervét,

a villamos vontatásnál 100,5, a nagy dízel mozdonyoknál 100,3, a kis dízel mozdonyok esetében pedig 101,4 százalékra teljesítette.

A dolgozó teherkocsik árutonna-kilométerben kifejezett napi munkája 0,9 százalékkal volt kedvezőbb mint a bázis időszakban. Kedvezően alakult a vasút nemzetközi teherkocsi-gazdálkodása is.

AZ UTASELLÁTÓ KEZELÉSÉBEN

Új büfé nyílt Szombathelyen a Haladás Művelődési Házban

Szombathelyen a vasutasok Haladás Művelődési Házában április 9-én új büfét nyitott az Utasellátó Vállalat. A termelőszövetkezeti közös értékesítési vállalkozás által kezelt italmérést vették át üzemeltetésre. *A büfét a járműjavító üzem egy hónap alatt teljesen felújította.*

Kicserélték a padozatot. Növeli a vendégfogadás hangulatát a tapétás fal és a korszerű világítás. A kiszolgálást segítő vadonatúj berendezések, bútorok, függönyök barátságossá, otthonossá teszik a büfét.

A járműjavító üzem dolgozóit munkaidő után, valamint a kultúrházat felkereső látogatók a jövőben cukrásztermékeket, több büféárut és az üdítő italok szélesebb választékát fogyaszthatják.

A felújítás összes költsége 300 ezer forintot tesz ki, amelyből az építkezést a járműjavító, a berendezéseket az Utasellátó fedezte. Nem készülhetett volna ilyen rövid idő alatt el az átalakítás, ha a járműjavító *Ybl Miklós*, a *Kandó Kálmán*, a *Zalka Máté* és a *Fürst Sándor* szocialista brigádjai közel 400 órát nem dolgoztak volna társadalmi munkában.

A GYŐZELEM NAPJA ALKALMÁBÓL

Nemzetközi fotókiállítás a Műcsarnokban

A Kulturális Minisztérium, a Magyar Fotóművészek Szövetsége és a Magyar Távirati Iroda nemzetközi fotópályázatot hirdetett a fasizmus felett aratott győzelem 35. évfordulója alkalmából. A pályázaton tíz szocialista ország fotóművészei vettek részt.

A kiállítás célja az volt, hogy a fotóművészet eszközeivel mutassák be a baráti szocialista országok kulturális és művészeti életének eredményeit, fejlődését. A több mint félezer művet neves fotóművészekből álló nemzetközi zsűri bírálta el. A zsűri döntése alapján *74 szerző 132 alkotása került a kiállításra.*

A pályázat fődíját *Garcia Joya* kubai fotóművész kollekciójának ítélték oda. A jubileumi kiállítás szinte egyedülálló sajátossága, hogy ugyanez a válogatás egyidejűleg kerül bemutatásra valamennyi szocialista országban a győzelem napja tiszteletére.

A Műcsarnokban rendezett kiállítás *május 8-tól június 1-ig* tekinthető meg hétfő kivételével naponta 10-től 18 óráig.

Alkotó ifjúság

A szocialista brigádvezetők értekezletén — egy nappal a kommunista szombat előtt — mutatták be a szombathelyi vontatási főnökség fiataljainak az *Alkotó ifjúság* pályázatra beküldött anyagából készült tablókat. A forradalmi ifjúsági napok keretében a szolgálati főnökség oktatótermében *tizenhat 30 éven aluli vasutas fiatal 32 munkával jelentkezett.* Ezek között tíz műszaki — már újításként alkalmazott — alkotást is kiállítottak és 22 hobbi munkát is láthattak az érdeklődők.

A pályázat anyagát április 2-től, a csomóponti KISZ-bizottság javaslatára, a szertárfőnökség tanácstermében is kiállították, hogy még többen megismerhessék, láthassák a fiatalok értékes és ötletes megnyilvánulásait.

Munka és műveltség

Közművelődési vetélkedő Szegeden

Csongrád megye vasutas szocialista brigádjai közül 46 nevezett be az idei *Munka és Műveltség* közművelődési vetélkedőbe. A munkahelyi selejtezők után 8 csapat jutott a szakági döntőbe, amelyet május 6-án tartottak *Szegeden*, a MÁV-munkásszálló épületében. A vetélkedőben a szentesi üzemfőnökség *Bebrits Lajos* szocialista brigádja végzett az első helyen, a második a szentesi *Dózsa György*, harmadik a hódmezővásárhelyi *Beregovoj* szocialista brigád lett.

Az első két helyezett képviseli majd a vasutasokat a megyei szakmaközi döntőben.

Kommunista műszak Szerencsen

A szerencsi üzemfőnökség gazdasági és társadalmi vezetői április 16-án és 19-én *kommunista műszakot rendeztek*, amelyen nyolcszáz dolgozó vett részt. Lefestették az állomás előtti padokat, kapukat, szétterítették a gyöngykavicsot és összegyűjtötték a vágányok közötti hulladékot.

A kétnapos kommunista műszakot *Lenin* születésének 110. évfordulója és a XII. pártkongresszus tiszteletére szervezték.

Pinceborozót nyit a GySEV

A GySEV vendéglátó szolgálata Sopronban, a Bécsi út 6. szám alatt, a régi bécsi várkapunál levő műemlékház pincéjében *június 1-én százszemélyes, II. osztályú pinceborozót nyit.* A pincében a Soproni Állami Gazdaság exportminőségű borait árulják, ezenkívül ebédet és vacsorát is szolgálnak fel. A vendégek ital-díszdobozokat és emléktárgyakat is vásárolhatnak itt. Csoportok kívánságára műsort is szervezznek.

Az első szakasz lezárult

Szakszervezetünk alapszervezeteinél április végéig befejeződtek a bizalmi- és főbizalmi választások. Az április első napjaiban kezdődött eseményt talán sohasem előzte meg olyan érdeklődés és körültekintő előkészítés, mint az idén. Már elkészült a statisztika is. *Eszerint 7853 bizalmit, 7996 helyettest, 1023 főbizalmit és majdnem ugyanannyi helyettest választottak a tagok.* Ezek a számok önmagukban is imponálóak. Összesen majdnem tizennyolc ezer dolgozó vallhatja magát szakszervezeti aktivistának, képviselheti munkatársai érdekeit. E széles tisztségviselői réteg egyéb jogokat is gyakorolhat, hiszen a megbízatáshoz, címhez tiszteletreméltó hatáskör is társul. Aktív részesei lehetnek a gazdasági munkát, a szociális körülményeket és különböző munkahelyi ügyeket lényegesen befolyásoló döntéseknek.

A csoportértekezletek, a beszámolók és a választások tapasztalatai kedvező politikai légkört tükröznek. Több szolgálati helyen élénk vita előzte meg a bizalmi személyének kiválasztását. Hogy mennyire fontosnak tartották a rátermettséget és a megbízhatóságot, bizonyítja az is, hogy a szakszervezeti bizottságok által javasolt tisztségviselők közül *83 bizalmi, 76 helyettes, 14 főbizalmi és 5 helyettes személyével nem értett egyet a tagság és helyettük másokat választottak.*

A választást megelőző beszámolókon, értekezleteken a tagság csaknem 40 százaléka hallatta szavát, fejtette ki véleményét.

A bizalmiaknak az elmúlt évek munkájáról szóló összegezése általában színvonalasabb és tartalmasabb volt, mint a korábbi választásokon. Reálisan, gyakran önkritikusan szóltak saját munkájukról, feltárták a csoport szervezeti életének gondjait, elemezték a munkahelyi légkört, munkamorál kérdését. Több helyen véleményt mondtak a tömegszervezetekkel és a gazdasági vezetőkkel való együttműködésről. Általában a közösségi gondok kerültek előtérbe. A hozzászólók szavaiból is a tenniakarás csendült ki. *Sokan foglalkoztak például a differenciált bérezés következetes végrehajtásával, a szociális körülmények fejlesztésével, a megnövekedett jog- és hatáskörök érvényesülésének gyakorlati gondjaival.* Több szolgálati helyen például a partner gazdasági vezetők tájékozatlansága alapvető akadálya a bizalmival való együttműködésnek.

A szakszervezeti választások első szakasza kedvező tapasztalatokkal zárult. A beszámolókon elhangzottak feldolgozása még nem fejeződött be, a hasznos javaslatok alkalmazására is csak később kerülhet sor, de anynyi már most is megállapítható, *hogy fokozódott a tagság politikai érzékenysége és felelőssége.* Ennek köszönhető, hogy a legalkalmasabb, legrátermettebb dolgozók nyerték el a tagság bizalmát.

Most már rajtuk és a társadalmi-gazdasági vezetőkön múlik, hogy ezt a bizalmat hogyan kamatoztatják!

K. S.

A jó beszámoló felkelti a tagság érdeklődését

Vezetőségválasztó taggyűlés a terézvárosi pályafenntartási főnökségnél

A MÁV Terézvárosi Pályafenntartási Főnökségének munkahelyein 466-an dolgoznak. Közülük 428-an szervezett dolgozók. A szakszervezeti választások során 23 bizalmit, 8 főbizalmit és ugyanennyi helyettest választottak. Május 8-án a bizalmiak és főbizalmiak, valamint a szakszervezeti bizottság tagjai, a Nyugati pályaudvar kultúrtermében gyűltek össze, hogy meghallgassák — és megvitassák —, a szakszervezeti bizottság, s a számvizsgáló bizottság jelentését az elmúlt öt esztendőben végzett munkáról és megválasszák az új szakszervezeti bizottságot, a számvizsgáló bizottságot, valamint a bizalmi küldötteket a területi tanácsba.

Jogos igények

A szakszervezeti bizottság munkájáról *Nyemcsók János* titkár adott számot. Elmondta, hogy a csoportok tagjai az elmúlt években megtanulták, hogy olyan bizalmit kell választaniuk, aki ismeri a munkájukat, életüket, s akinek van bátorsága ahhoz, hogy — a munka és a dolgozók érdekében —, megvívja a mindennapi „csatákat." Ugyanakkor a bizalminak politikailag is képzettnek kell lenni és kiváló emberi tulajdonságokkal kell rendelkeznie. *A szakszervezeti bizottság úgy tapasztalta, hogy a tagság a legjobb közösségi embereket igyekezett bizalminak megválasztani, olyanokat, akik képesek arra is, hogy nemet mondjanak abban az esetben, ha az egyéni érdek keresztezi a csoportérdekeket.* Az is elhangzott, hogy a jövőben még meggondoltabb, jobb minőségű munkát várnak a bizalmiaktól és a főbizalmiaktól.

Kiderült a beszámolóból, hogy ami jól megy a legfelső szinten, az még nem honosodott meg közép- és alsószinten. Példa erre a következő részlet:

— A szakszervezeti bizottság rendszeresen beszámoltatta a gazdasági vezetőt. A beszámolók reálisak, tárgyilagosak voltak és alapos felkészülésről adtak tanúbizonyságot. A gazdasági vezető beszámolóit a szakszervezeti bizottság minden esetben elfogadta. Ugyanakkor a főbizalmi munka alapvető hiányossága, *hogy a szakszervezeti bizottság többszöri figyelmeztetése ellenére sem számoltatták be a főpályamestereket, elmulasztották gazdasági munkájuk évenkénti véleményezését.*

Részletesen foglalkozott a beszámoló a termelést segítő tevékenység értékelésével. Megállapította, hogy a szakszervezet eredményes segítője volt a szocialista munkaversenynek. Elősegítette a dolgozók kezdeményező készségének kibontakoztatását. Az elmúlt öt évben három szocialista brigád kapta meg a *„MÁV Kiváló Brigádja"* címet és négy kollektíva érte el az arany fokozatot. A jó munkahelyi légkörnek köszönhető, hogy 212-en tagjai a törzsgárdának és számuk évről évre gyarapszik.

Megoldásra váró feladatok

Sok szó esett a dolgozók szociális ellátottságáról is. Erről a beszámolóban a következő mondatok hangzottak el:

— Társadalmunkban alapvető követelmény, hogy a munkáltató a dolgozók szociális ellátottságáról a legmesszebbmenően gondoskodjék. *Főnökségünknél ezen a téren a II-es, a VI-os és a VII-es GMPSZ-nél az elmúlt öt évben nem történt semmi. Zsúfoltak a szállások, rosszak az ágyak, piszkosak a matracok.* Megoldódott viszont az I-es főpályamesteri szakasz dolgozóinak gondja: korábban 24-en voltak egy helyiségben, most viszont 3—4 ágyas szobákban pihenhetnek. Új heverőket és szekrényeket is kaptak.

A szakszervezeti bizottság beszámolójának és a végzett munkának az volt a legjobb kritikája, hogy a vitában 18-an kértek és kaptak szót. A hozzászólók közül többen is érintették, *hogy a pártszervezet és a tömegszervezetek együttműködése példamutató a főnökségen.* A pártszervezet titkára többek között elmondta, hogy rendszeresen beszámoltatják a párttagokat arról: *hogyan dolgoznak a tömegszervezetekben.* Amikor a jelölő bizottság elnöke ismertette, hogy kiket javasolnak a különböző feladatok ellátására, a párttitkár külön is indokolta, hogy a jelöltek között szereplő párttagok mivel érdemelték ki a bizalmat.

A beszámolóban is említett szociális gondok mellett a termelés, valamint a hatékony munkával kapcsolatos témák szerepeltek elsősorban a hozzászólásokban. Elhangzott, hogy a csökkenő létszámmal csak úgy lehet helytállni, ha egyre több gép segíti a pályafenntartási dolgozók munkáját. Ezzel kapcsolatban jegyezte meg *Fekete József*, a főnökség vezetője, hogy különösen a Nyugatiban és Rákosrendezőn lenne szükség speciális gépcsaládokra, amelyek segítségével megelőzhetnék a nagyobb meghibásodásokat.

Kilenctagú szb-t választottak

Szó esett a teljesítménybérezés kiterjesztésének fontosságáról is. A dolgozókat úgy kell érdekeltté tenni egy-egy sürgős munka mielőbbi elvégzésében, hogy egyúttal az egyének is jól járjanak. Beszéltek még a hozzászólók a tanulás fontosságáról, az idős dolgozók megbecsüléséről, az üzemi demokrácia továbbfejlesztéséről, a táppénzfegyelemről és arról is, *hogy a szabad ég alatt dolgozó pályafenntartási dolgozók közül a jelenleginél többen szeretnének melegvizű fürdőhelyen üdülni.*

A vitát követően került sor a tisztségviselők megválasztására. A küldöttek 9 tagú szakszervezeti bizottságot, 3 tagú számvizsgáló bizottságot választottak. A szakszervezeti bizottság elnökének *Hegedüs Ferencet*, titkárának pedig ismét *Nyemcsók Jánost* választották. A területi tanács választásán *Nyemcsók János* titkár és *Sándor János* főbizalmi képviseli a terézvárosiakat.

Kőhidi László

A vonatvezető nyugdíjas lett

Váradi Kálmán mezőhegyesi vonatvezető az év eleje óta már csak mint utas utazik a vonaton. Nyugdíjas lett. Életútja híven tükrözi ragaszkodását munkájához, a vasúthoz.

— *Már gyermekkoromban megszerettem a vasutat* — emlékezik vissza a régi időkre. — Szüleim a mezőhegyesi állami ménesbirtokon laktak, gazdasági cselédek voltak. Gyakran elnéztem, különösen őszszel, a majorok között kígyózó kisvonatokat, amint pöfékelő gőzöseikkel hordták a cukorrépát, az élelmet és szállították az embereket. A vicinális személyzete a cselédség közül került ki, így a gőzösnek gyakran közelébe férkőzhettem. *1940-ben, tizenhét éves voltam, amikor felvettek fékezőnek a gazdasági vasúthoz.*

Két évet sem töltött a kisvasútnál, amikor szüleivel *Csanádpalotára* költöztek. A nyári szezonban kenderáztató volt a pécsi püspökség mohácsi birtokán. Fél évvel később visszament szülőfalujába, *Kövegyre.* Minden vágya az volt, hogy vasutas legyen. Egyik nap szomszédjuk így szólt hozzá:

— Kálmán, nem akarsz vasutas lenni?

— *Dehogynem* — volt a válasz.

Másnap reggel izgatottan utazott Makóra, az akkori Szeged-Csanádi Vasút Üzletvezetőségére, hogy a megadott címen jelentkezzen. De hiába sietett, a beígért vonatkísérői létszámot már betöltötték.

— Nagyon elkeseredtem, de azért megkérdeztem:

— *Pályamunkás sem kell?*

— Kellett. Így került 1943. november közepén Mezőhegyesre pályamunkásnak, s járta a vonalat Mezőhegyestől Apátfalváig.

Közben, 1944 tavaszán a forgalomnál is volt üresedés, de közbejött a katonaság, majd hadifogság, ahonnan 1946-ban tért haza. Akkorra már Mezőhegyesen is felosztották a földet. *Apja 15 holdat kapott, s mivel a vasúthoz nem vették vissza, otthon maradt művelni a földet.* 1952-ben Makón, a faárugyárban helyezkedik el, majd egy elhagyott kövegyi téglagyár beindulása után újra otthon dolgozik.

1957. jelentős dátum életében. Végre ismét visszavették a vasúthoz. Pályamunkás lett Mezőhegyesen. 1958 őszén átkerült a forgalomhoz kocsirendezőnek.

Munkája mellett a közügyekkel is szívesen foglalkozott. Tanácstag Kövegyen. S 1959-ben három hónapra — helyettesítésre — kikérték a vasúttól tanácselnöknek. Amikor lejárt a helyettesítés ideje: *visszatért kocsirendezőnek.* Közben befejezte a nyolc általánost.

1960-ban a szomszédos Csanádpalotára kerül váltókezelőnek. Azt remélte innen sikerül eljutnia tanfolyamra, s egyszer felteheti fejére a vörös sapkát. De ez a terve nem sikerült.

Utazni vágyott. *1964-ben visszakerült Mezőhegyesre, ahol volt vonatfékező, jegyvizsgáló, s a legutóbbi tíz évben, mint vonatvezető utazott.* Havonta 200—210 órát, de ha kellett 250 órát is úton volt. Fizetése, a műszakpótlékkal együtt meghaladta a hatezer forintot. Elégedett ember. Munkájáért megbecsülték, s fontos társadalmi tisztségekkel is megbízták. Mezőhegyesen tagja volt a pártvezetőségnek, s egy cikluson át a szakszervezeti bizottság elnöke is volt.

Váradi Kálmán, ha nehezen is, de megtalálta helyét a vasúton, amellyel még gyermekkorában eljegyezte magát.

G. J.

Szentesi tapasztalatok

A szakszervezeti bizottság igazodott a megváltozott munkakörülményekhez

A szentesi vasutasok bizalmiküldöttei május 8-án, a vasutas-kultúrotthonban választották újra az üzemfőnökség szakszervezeti bizottságát. A megjelent küldötteket és a vendégeket — köztük *Nagy Pál* országgyűlési képviselőt, *Oltyán Lajost*, a szentesi városi pártbizottság osztályvezetőjét és *Acsai Mihályt*, a területi bizottság titkárát — *Szőke Pál* üzemfőnök-helyettes köszöntötte, majd *Rácz Sándor*, a szakszervezeti bizottság titkára tartotta meg beszámolóját.

Hangsúlyozta többek között, hogy a testületi üléseiken a dolgozókat érintő valamennyi kérdést megvitatták. Több alkalommal foglalkoztak az életés munkakörülményekkel, munkaügyi és munkajogi, valamint az anyagi ösztönzéssel kapcsolatos feladatokkal. Területünkön korábban két (forgalmi és vontatási) szakszervezeti bizottság működött. Az elmúlt év őszén, a közben létrehozott üzemfőnökség szervezetének megfelelően, üzemfőnökségi szakszervezeti bizottságot választottak. E választást megelőzően más szervezeti változás is történt. Nevezetesen az, *hogy a forgalomnál a taggyűlések szerepét átvette a szakszervezeti bizottság és a bizalmiak együttes ülése.* A szakszervezeti munkát a forgalomnál 34, a vontatásnál 21 bizalmi segítette.

Az szb-titkár a beszámolóban kiemelte a szakszervezeti bizottság termelést segítő tevékenységét. Ez összhangban volt a vasút, az igazgatóság alapvető célkitűzéseivel, a személy- és áruszállítási igények maradéktalan kielégítésével a szolgáltatások színvonalának emelésével, a munka hatékonyságával, az eszközkihasználással, s nem utolsósorban a takarékossággal. A szentesi vasutasok megértették e feladatok fontosságát és segítették azok megvalósítását. Ennek sikerére utal az 1975-ben kapott vezérigazgatói dicséret, a két évvel későbbi *Kiváló Vasúti Csomópont* kitüntetés, s a közelmúltban átadott oklevél elismerés is.

A személy- és áruszállításon kívül a munkáskollektívák társadalmi munkát is végeztek. Jó eredményt értek el az újítómozgalomban, és a brigádok a kulturális vetélkedőkön is jeleskedtek.

A szakszervezeti bizottság sokat tett a szociális és egészségügyi ellátás javításáért. A lakásgondok enyhítésére öt év alatt több mint kétmillió forintot fordítottak.

A beszámoló után *Dobos Imréné*, a számvizsgáló bizottság elnöke tett jelentést munkájukról, majd a területi bizottság minősítését *Gulyás Ferenc*, a tb munkatársa ismertette. Kiemelte, hogy az üzemfőnökség 803 dolgozójának 98,5 százaléka szakszervezeti tag. A területi bizottság jónak ítélte az elmúlt év őszén megválasztott szakszervezeti bizottság munkáját. A régi vezetők segítették a megválasztott új testület tagjainak tevékenységét. *Az szb rövid idő alatt igazodott a megváltozott körülményekhez, eredményesen mozgósította a dolgozókat a feladatok végrehajtására.*

A beszámolót vita követte. *Acsai Mihály* tb-titkár tolmácsolta a vasutas-szakszervezet központi vezetősége és a tb üdvözletét, majd az üzemfőnökségek létrehozásának szükségességéről és az ehhez igazodó szakszervezeti munka fontosságáról beszélt.

Végezetül megválasztották a 13 tagú szakszervezeti bizottságot, az 5 tagú számvizsgáló bizottságot és a felsőbb bizalmitestületbe akkreditált dolgozókat. A szentesi üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára ismét *Rácz Sándor* lett.

G. J.

Nem kellett a vadászfegyver

Tanulni akart — iskolára küldték

A legutóbbi ifjúsági parlamenten *Huczka János* váltókezelő szóvá tette, hogy nem akarják elküldeni segédtiszti tanfolyamra. Igéretekből kapott eleget, ám azzal nincs kisegítve. Aztán egy bizonyos idő elteltével a fiatal vasutassal a pesti személyvonaton botlottunk egymásba. Mosolyogva táskájába nyúlt, könyveket mutatott és nem kis büszkeséggel vágta ki:

— *Tanulok! Tanul-hatok* — szótagolta.

Gyöngyösön született 1954-ben. Négygyermekes családból származik, édesapja hivatásos vadász, az édesanyja Hatvanban az Utasellátónál dolgozik szakácsként. Amikor befejezte az általános iskola nyolcadik osztályát, családi hagyományt követve a heves megyei fácántelepre ment dolgozni, s ott elvégezte az egyéves vadásziskolát. Lakhelyváltozás miatt azonban 1972-ben a vasútnál helyezkedett el, váltókezelőként. Rövid időre, mert a következő év decemberében ott is megszűnt a munkaviszonya. Ekkor hivatásos vadász lett a Mátravidéki Vadásztársaságnál.

— *Gondolom, idáig a kívülállók szemében a „vándormadár" látszatát keltem* — mondja —, *pedig nem így van! A családi problémák a terveimet gyakran keresztezték. A vadásztársaságtól vittek be katonának, s ott rájöttem, hogy a szívem mégiscsak a MÁV-hoz húz.*

— Miért?

— *Kitünő kollektívában voltam, még emlékeztem Galó Mihály térfelvigyázóra, akinek nagy szerepe volt a betanításomban és abban, hogy a vasút szeretete már akkor megérintett... De folytathatnám a sort Nagy Pállal és Oláh Sándorral is.* Amikor a katonaidő után megnősültem, 1977 június 1-én Hatvan állomásra jöttem vissza váltókezelőnek, méghozzá ugyanabba a brigádba.

— Hogyan fogadták?

— *Szeretettel. A József Attila brigádnak a tagja vagyok, 1979-ben elnyertük a MÁV Kiváló brigádja címet, amiben úgy érzem nékem is részem volt. A közösségben kellemesebb dolgozni, mint magányosan, vadászként.*

Felettesei nem csalódtak benne. Az előlegezett bizalmat igazolva, sikerrel végezte el a vasútforgalmi és kereskedelmi tanfolyamot. Jelenleg forgalmi gyakornok, ami azt jelenti: *nemcsak váltókezelői, hanem gépkocsikísérői munkakörben is foglalkoztatható.* Ha meglesz az önállósító vizsgája, forgalmi szolgálattevőként szeretne dolgozni.

Kétgyermekes családapa, a fizetése havi 4900 forint amivel nemcsak ő, hanem a gyesen levő felesége is elégedett. A távolabbi jövő? Levelező tagozaton szeretné elvégezni a középiskolát. Utána? Természetesen a tiszti iskolát is.

Kovács László

Hangverseny brigádoknak

Komlói munkásdalosok Szombathelyen

A Szombathelyi Haladás Férfikórus meghívására Szombathelyre látogatott a Komlói Munkás Vegyeskar. A két, több évtizedes hagyományokkal rendelkező munkáskórus, április 26-án este 6 órakor a szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Házának nagytermében nagy sikerű közös hangversenyt adott a járműjavító és a vasúti csomópont szocialista brigádjai tiszteletére.

A koncert megkezdése előtt *Nagy Lajos*, a megyei pártvégrehajtóbizottság tagja, az SZMT vezető titkára köszöntötte a dalosokat és a jelenlevő szocialista brigádok tagjait.

Sz. J. I.

Hetente egyszer, munkaidőben

Bejáró vasutasok tanulnak Miskolcon

A VÖRÖSMARTY MŰVELŐDÉSI HÁZ ADOTT OTTHONT AZ ÁLTALÁNOS ISKOLÁT VÉGZŐ ÖREG DIÁKOKNAK

Miskolcon, a *Vörösmarty Művelődési Házban*, közel hat év óta vesznek részt az általános iskolai képzésben vasutasok, akik munka után nem tanulhatnak. Ott, immár hagyományos oktatási formának mondható — a délelőtti tanulás. Az iskolaév kezdetével, *minden szerdán reggel 7 órától délután 13 óráig* — munka helyett — iskolapadban gyarapítják ismereteiket.

A hiányzó osztályok pótlása változatos képet mutat a hallgatók tudásszintjében is. A múlt év szeptemberétől ez év január végéig például, az általános iskola I—IV. osztályát nyolcan végezték el, ennyivel csökkent tehát az analfabéták száma. Az V—VI. osztályból ugyancsak nyolcan, a VII. osztályból tizennégyen, és a VIII. osztályból tizenketten vizsgáztak. Lemorzsolódás nem volt. Februártól májusig a VII—VIII. osztály tananyagaiból közel harmincan készülnek vizsgára.

Az általános iskolások egy csoportja

A FELTÉTELEKET

A Vörösmarty Művelődési Ház vezetői évek óta jól koordinálják az oktatási munkát. Egészséges szemlélettel, cselekvően vesz részt a több oldalú kapcsolatok kialakításában, a tanuláshoz szükséges feltételek biztosításában. *Együttműködésük a miskolci vasútigazgatósággal, a területi bizottsággal, valamint a szolgálati főnökségekkel arra irányul, hogy a vasútüzemi közös érdekek figyelembevételével, jól bevált módszerrel segítsék a közművelődési törvényben foglalt oktatási feladatok végrehajtását.*

A tanulók többsége a pályafenntartási, vontatási és a forgalmi szakszolgálatnál dolgozik és nagy részük bejáró. Körülményeikhez igazodóan, a munkaidőben történő tanulás, kényszerű megoldást jelentett a miskolci csomóponton is. Ehhez hasonló formában azonban *Békéscsabán, Szegeden, Szombathelyen* és *Ferencvárosban* is szereztek már kedvező tapasztlatokat, s legutóbb a debreceni építési főnökség „nyitott" délelőtti iskolát — holt szezonális időszakban — *Tuzséron*, a pályamunkások részére. A példák azt bizonyítják, hogy a bejárók tanulásának segítése — ha kényszermegoldásként is, ilyen formában mondható a legsikeresebbnek.

Természetesen a lehetőség megteremtése nemcsak elhatározás kérdése. Az oktatás szervezésében is elsődleges szempont, a munka zavartalan elvégzése. *Miskolcon azonban előrelátó, ésszerű intézkedéssel gondoskodnak arról, hogy a Vörösmarty Művelődési Házban szerda délelőttönként tanuló vasutasok munkából kiesett ideje ne okozzon problémát.* S miután a dolgozók ilyen kedvezményt kapnak, a vasútigazgatóság, s az érdekelt szolgálati főnökségek oktatási előadói, rendszeresen ellenőrzik a tanulók részvételét az előadásokon, és segítik, bátorítják az arra szorulókat.

A PEDAGÓGUS IS ÖSZTÖNÖZHET

A tananyag helyes feldolgozására, az órákon való aktivitás fokozására, a pedagógus ösztönözhet a legjobban. Erről *Béres László*, a Diósgyőr-Vasgyári Dolgozók Általános Iskolája igazgatóhelyettesének tapasztalatai alapján érdemes szólni. *Béres László* a *pedagógúspályán eltöltött harminc évből csaknem negyedszázada tanítja a felnőtteket — 1979-től a vasutasokat is.* Véleménye szerint, az emberekkel való bánásmód, az oktatásban is egyénenként változó. A jó pedagógus igyekszik bizalmat ébreszteni, megértést tanúsítani és főleg segíteni a magánjellegű gondok megoldásában is. Ez nemcsak a munkahely feladata. A több évtizedes tapasztalattal rendelkező pedagógus vallja: ha sikerül megfelelő összhangot teremteni a hallgatókkal, a türelmes, felelősségteljes oktatómunka nem lesz hiábavaló. A felnőtt korosztály 80—90 százaléka eléri az általános iskolai tudásszintet. Ehhez az eredményhez természetesen hozzájárul a munkahelyek, a művelődési intézmények megértő, áldozatos segítsége is. A kedvező oktatási forma alkalmazása meghatározó feltétele a tanulási szándék erősödésének, az igény felkeltésének.

A gyakorlat azt mutatja, hogy a 30 éven felülieknél, *becsületbeli, hiúsági kérdés is, hogy a fiatalokhoz igazodjanak.* Velük kevesebb a probléma, nincs szükség „különleges" módszer alkalmazására. Más a helyzet, ha nyugtalan természetű, fegyelmezetlenségre hajlamos kerül az osztályba.

A munkában elfáradt, iskolapadtól már elszokott dolgozó érdeklődését, a tananyaghoz kötődő szemléltető, ismeretterjesztő előadásokkal, rendhagyó irodalmi órákkal, filmvetítésekkel lehet ébren tartani. Az ilyen jellegű rendezvényeket *Varga István*, a miskolci Vörösmarty Művelődési Ház igazgatója mindig megbeszéli a pedagógusokkal. A tanulás szórakoztató élményt nyújtó formájában pedig sikeresek *Győri Ernő* művészeti előadó önálló irodalmi estjei, de „kéznél van" és jó lehetőség a könyvtár is. *Az intézmény vezetői részére az a fontos, hogy a tanulók megbarátkozzanak a könyvekkel, megízleljék és megszeressék az olvasás gyönyörűségét és az ismereteik alapján fejlődjön olvasási igényük is.*

HOGYAN TOVÁBB?

Béres László szerint, az általános iskolai képzést — éppen a megfelelően elsajátított tudásszint alapján — *hasznos lenne szakmai tanfolyamokkal összekötni.* Erre is vannak jó példák Miskolcon. A jelenleg tanulók közül, *Üveges Imréné* segédmunkás, az Épület és hídfenntartó Főnökség Táncsics szocialista brigádjának tagja, ha befejezte általános iskolai tanulmányait, anyagszerkezelési vagy raktárkezelői tanfolyamra megy. *Tisza Zoltán* pályamunkás, ha levizsgázott, könnyűgépkezelői tanfolyamra jelentkezik. *Hegedüs Ferencné*, Miskolc—Tiszai pályaudvar üzemi konyháján, a Hámán Kató szocialista brigádban dolgozik. A brigád tagjai közül hatan nem rendelkeznek az általános iskola nyolc osztályával. A létszámhiányra való tekintettel a brigád úgy határozott, hogy először hárman pótolják a hiányzó osztályokat. A szerda délelőtti időkiesés miatt ugyanis, a brigád többi tagjának kell pluszmunkát végezni. *Hegedüs Ferencné, a 8 általános befejezésével, jegypénztárosi szakvizsgát tervez.*

Pálinkás Katalin

A „HÍRÖS VÁROS" HÍRESSÉGE:

Pezsgő élet a vasutas kultúrházban

A *hírös város* — Kecskemét — vasutas művelődési házáról, az ott működő szakkörök munkájáról szólnak az alábbi sorok. Mottóként azonban ide kívánkozik egykori miniszterünknek, *Kossa Istvánnak* egyik figyelmeztető megállapítása, amelyet a vasutas eszperantisták konferenciáján hallottunk tőle: — *Ne feledjétek elvtársak, hogy a vasutasok nemcsak hordozói, hanem művelői is a kultúrának!*

E szavak igazsága tükröződig a kecskeméti vasutas kultúrotthon tevékenységében is.

A könyv mint útravaló

A több ezer kötetes *üzemi könyvtár* olvasótáborába tartoznak a gócpont, valamint a kisebb állomások, a környékbeli üzemek dolgozói, nyugdíjasai, azok családtagjai is. Erről szólva, külön is illik megemlékezni a vasutasok feleségeiről, akik közül sokan ugyanolyan hajnali kelők, mint a férjek, mert el kell készíteni és táskába tenni a szolgálati útravalót. Többen ugyanígy gondoskodnak a „szellemi táplálék"-ról, vagyis a könytárból ők viszik haza a szolgálatban levő családfő olvasmányait. Az utóbbi időben egyébként sok házaspár együtt teljesít szolgálatot, és ez csak jó hatással van az olyan nagycsalád művelődésére, mint a vasutasoké.

Ami a klubok, szakkörök munkáját illeti: *a folyamatos munka, a váltott műszakok miatt ott sem könnyű a programok szervezése*, mégis van mivel büszkélkedni. Bács-Kiskun megyében például elsőként a kecskeméti vasutasok kaptak automata tekepályát. Jelenleg főként a *női tekecsapat* szerez sok hazai és nemzetközi elismerést versenyeredményeivel, amelyekhez hasonló igyekezettel próbál felzárkózni a férfi csapat is. Máskülönben *mintegy félszáz vasutas tekézik rendszeresen*, az immár nyugdíjas *Tóth Józsi* bácsi elismerésre méltó szervező munkája nyomán.

A vasutas művelődési ház *eszperantó* szakkörének tevékenysége is közismert. Tagjai a felszabadulás után megyeszerte *kezdeményezői voltak a nemzetközi nyelv terjesztésének.* Példájukra tanulnak eszperantóul *Kiskunfélegyháza* és *Kiskunhalas* állomás dolgozói is. A szakkör tagjai — a családtagokkal együtt — baráti levelezéssel erősítik a nemzetközi kapcsolatokat, részt vesznek világkongresszusokon — tavaly Luzernben, azelőtt Várnában —, ennél fogva gyakoriak a személyes látogatások is a hazai és a külföldi vasutas eszperantisták között. Mindennek első számú szervezője *Nyúl Ilona*, aki ráadásul képesített tekesportedző és játékvezető.

A *szocialista brigádok* kulturális felajánlásainak teljesítéséhez ugyancsak nélkülözhetetlen segítséget ad a művelődési ház. Elég utalni a legutóbbi *szavaló versenyre*, vagy az iskolák, árvák, öregek patronálására, amiről már a tévé is beszámolt *Nagy Sándor* brigádvezető tájékoztatása nyomán.

Nincs határvonal

A művelődési ház vezetősége soha nem sajátította ki az elért sikereket. Álláspontja ezzel kapcsolatban világos, egyértelmű: — *Bármilyen eredményt elérni csak mások közreműködésével lehet.* Vonatkozik ez a már említettekre és a KISZ-re is, amelynek szervezésében létrejött az *ifjúsági klub*, illetve az *irodalmi színpad*. Persze, itt is állandóan visszatérő probléma a forduló szolgálat. Erről panaszkodik többek között *Pintér Mátyás* és a felesége, akik mindketten jegyvizsgálók, azért mégis szorgalmasan tanulják az eszperantó nyelvet, ezenkívül a helyi szavalóversenyen is jó helyezést értek el.

Ilyen körülmények között tevékenykednek a *fotósok*, élükön Hódi és Varga elvtárssal, akiknek fényképei gyakran kerülnek kiállításra.

Illene bővebben szólni a *természetjárókról* is, bár az az igazság, hogy ők az utóbuszos kirándulásokhoz jobb lehetőséget kaptak a városi természetbarátok körében. Ezenkívül sok vasutas családnak van hétvégi háza a közeli *Tőserdőben*, s ezt kihasználva naponként, fürödnek, horgásznak, kertészkednek. Az egyébként helyesnek bizonyult, hogy *a város és a vasút művelődési és sportintézményei között nincs éles határvonal*, inkább kölcsönösen segítik, támogatják egymást, aminek hasznát a dolgozók látják. A vasutas futballcsapat legjobbjait például gyakran utánpótlásként veszik számításba a városi sportegyesületek.

A leglátogatottabbak és a legaktívabbak természetesen a *nyugdíjasok* taggyűlései, illetve a nekik tartott rendezvények. Amint ragaszkodnak az idősebbek a régi munkahelyhez — hiszen az új technikával felszerelt állomást séta közben is, gyakran unokáikat vezetve felkeresik —, ugyanúgy tartják kapcsolatukat a művelődési házzal. Részt vesznek az öregek és a nők napján, az egyéb ünnepségeken, szívesen hallgatják meg az utódok tájékoztatását a fejlődésről, és eltöltenek néhány órát a fehér asztalnál.

A második otthonuk

Szinte nincs olyan este, hogy meg ne telne vasutasokkal a kultúrház. Tanfolyamok és más előadások, különböző értekezletek zajlanak, vagy éppen *az általános iskola kihelyezett osztályaiban folyik a tanulás.* Ugyanakkor az alagsorból felhangzó egy-egy hangorkán jelzi, hogy valaki remekül tarolt a tekepályán. A bisztróban is pezseg az élet a rex-asztalok körül. Attól távolabb csendesen töprengenek a sakkozók, és szép számmal vannak azok is, akik a tévét nézik, vagy a rádiót hallgatják.

Mint a családban, otthon érzi itt magát mindenki, s kikapcsolódva erőt gyűjtenek valamennyien a holnapi feladatokhoz.

Bálint István

KÖNYVISMERTETÉS

VÉRTESSY SÁNDOR:

Megkésett érettségi

Aki sűrűn jár fiatalok között és beszélget velük, lépten, nyomon hallja, mennyire szeretnék megismerni közelebbről az idősebb nemzedék ifjúságának történetét. A harminc-negyven évvel ezelőtti időket, azok eseményeit, amelyeket olyan részletességgel oktatni, mint arra igény volna, lehetetlenség az iskolában. Hézagpótló itt csak az irodalmi vagy dokumentumszerű feldolgozás lehet.

Vértessy Sándort — rádió- és tévériportert — is ez a cél vezette, amikor személyes beszélgetések, visszaemlékezések és meglevő dokumentumok alapján megírta az 1944 decemberének második felében kezdődő történetet. A vékony kis könyvecske *Pásztor Géza* százados merész döntésével kezdődik: *60 katonájával átáll a szovjet csapatokhoz.* Ugyanakkor kisegítő katonai szolgálatra hívnak be többek között egy pesti nyolcadikos gimnazistát is, aki hamarosan fogságba esik és itt Kovács zászlós szobaparancsnoksága alá kerül. „*Kovács Ferenc tartalékos zászlós, civilben gimnáziumi tanár, kitűnő pedagógiai érzékkel simította el a nézeteltéréseket. Gondviselő atyaként törődött 124 emberével...*" Ezután részletesen megismerjük az Ideiglenes Nemzeti Kormány és a II. Ukrán Front döntése alapján a magyar önkéntesekből alakult egyik egység életét. A szovjet csapatok mellett vonulnak Ausztriába, útjuk során — mely bővelkedik tragikus eseményekben is —, elsősorban építési feladatokat látnak el. Van köztük 17 éves levente, sok volt hadifogoly, s olyan katonák, akik nem akarnak a nyilasok alatt szolgálni. Ők a 3. Magyar Vasútépítő Dandár 2. zászlóaljának katonái és tisztjei.

Ez a könyvbeli Kovács Ferenc zászlós, *Kovács Gyula* a Békéscsabai MÁV Nevelőotthon igazgatója, immár több mint három évtizede.

Vass Márta

Könyvek és olvasók

Záhonyban 17 ezer kötetből válogathatnak az érdeklődők

A *záhonyi vasutas könyvtár* egyre jobban ellátja feladatát. Jelenleg 17 700 kötete van. Ennek az állománynak mintegy 40 százaléka ismeretterjesztő irodalom. A könyvtárban 45 féle folyóirat és napilap jár. Az érdeklődők 75 komolyzenei és irodalmi lemezt is találnak.

Az elmúlt évben 1250 beiratkozott olvasója volt a könyvtárnak. Ebből 750-en voltak szocialista brigádtagok. Az évi forgalom 38 600 kötet volt, ami jónak mondható.

A könyvtárban szabadpolcos rendszer van. Ez nagyban hozzájárul az olvasók önállóságra neveléséhez. Külön van a felnőtt- és gyermekrészleg, ami az egyes korosztályok szempontjából nagyon előnyös. A gyermekrészlegben gyakran tartanak foglalkozásokat a helyi iskola tanulói számára.

Jelenleg *kilenc letéti könyvtáruk van*, amelyek az egyes munkaterületeken elégítik ki a vasutasok olvasási igényeit. A tervek szerint a közeljövőben újabb letéti könyvtárakat létesítenek.

Az elmúlt évben a *Műszaki Könyvhét* alkalmából előadást szervezett a könyvtár *„Megújuló technika a pályafenntartás, a forgalom és a biztosítóberendezések területén"* címmel. Az előadást nagy érdeklődés fogadta; 120-an vettek részt. Az előadók: *Domonkos Rezső* és *Szabó Lajos*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet munkatársai voltak. 1979-ben összesen 55 rendezvényt — előadásokat, kiállításokat, könyvtári vetélkedőket, TIT-rendezvényeket — tartott a könyvtár. Ebben az évben hasonló az elképzelés.

Az eredmények, a könyvtár egyre javuló szolgáltatása a két könyvtáros, *Nagypál Lehelné* és *Pirigyi Erzsébet* munkáját is dicsérik, akik — többek között — az új könyvek beszerzésénél figyelembe veszik az érdeklődést, a vasutas dolgozók és családok igényeit.

Madár János

Váci György kiállítása Nagykanizsán

Nagykanizsán, a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában a közelmúltban a könyvkötészet múltját és jelenét bemutató kiállítás nyílt *Váci György* könyvkötőművész alkotásaiból. A kiállítást *Galambos Ferenc* művészettörténész nyitotta meg.

A 61 éves neves könyvkötőmester Erzsébet angol királynőnek is dolgozott. Az érdekes szakmatörténeti bemutató Váci György gazdag gyűjteményének egy része. A kiállítást több száz érdeklődő tekintette meg.

A szakma legjobbjai

Az idén a 109. számú Ipari Szakmunkásképző Intézet rendezte meg a Szakma Kiváló Tanulója versenyt a vasúti járműszerelő és dízel-lakatos szakmákban. A két szakma 40 legjobbja írásbeli, gyakorlati és szóbeli versenyen bizonyította tudását.

A kétnapos verseny gyakorlati része a Debreceni MÁV Oktatási Főnökség tanműhelyében a közelmúltban zajlott le. A vasúti járműszerelő szakmában első helyen végzett *Kaszai Mihály*, és a harmadik *Pavlenka István*, a 109. számú Ipari Szakmunkásképző Intézet tanulói és eredményeik alapján a debreceni járműjavító ifjú szakmunkásai lettek. A második helyen *Mazin Pál*, a 201. számú intézet tanulója végzett.

A KÖLTŐ 75. SZÜLETÉSNAPJÁN

Méltó emlékezés a névadóra

Békéscsabán szocialista brigádklub létrehozásával emlékezett névadójára két *József Attila* szocialista brigád. A békéscsabai körzeti üzemfőnökség forgalmi és a vontatási szakszolgálat József Attila szocialista brigádja, április 11-én — a költő születésének 75. évfordulóján — a körzeti állomások és Békéscsaba vasúti csomópont szocialista brigádjainak részvételével megalakította a *Szocialista brigádklubot.*

Április 11-én, délután 16 órakor a MÁV klubkönyvtárban az alakuló ülésen *Tóth II. István* felolvasta a klubalapítványt, megválasztották a vezetőséget, majd a *Jókai Színház* művészei felelevenítették a költő életútját és tolmácsolták legszebb verseit.

Az ünnepi megemlékezés után kötetlen beszélgetéssel folytatódott az első klubfoglalkozás, ahol a művészvendégek is részt vettek. A további klubnapok programját a szocialista brigádtagok javaslata alapján a klubvezetőség készíti el.

Aki többet ad — többet kap

Tizedszer kiváló a Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség

Kerek szám, nem is egy, hanem kettő: 25 esztendeje hívták életre a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökségét — *s az idén kapták meg tizedszer a Kiváló főnökség címet.* A budapesti és a szegedi szerelésvezetőség egyesült az ötvenes évek derekán, de akkortájt is, azóta is munkaterületük az egész ország. Ennek ellenére kicsiny a gárda, hozzávetőleg 750-en vannak (igaz, volt ennek már kétszerese is a létszám), de hogy többet végeznek, mint a korábbi években, az jórészt a szakemberek képzettségén múlik. *Ötven felsőfokú, 100 technikusi és mintegy 150 középfokú végzettségű szakemberük van,* és a szakmunkások zöme is több tanfolyamot elvégzett. Azért volt erre szükség, mert az építési főnökség technológiai színvonala is mind magasabb.

Kellő rugalmassággal

Jóllehet munkájuk ismert, annyit azért jegyezzünk meg: *a nagyobb állomások, csomópontok és összefüggő szakaszok automata berendezéseit szerelik.* Azokat, amelyek mind közlekedésbiztonsági, mind létszámgazdálkodási szempontból meghatározó jelentőségűek a vasútnál. Minderről *Kiss József* igazgatóval, *Tóth László* főmérnökkel és *Tunyogi Gyulával*, a szakszervezeti bizottság titkárával beszélgettünk. Elsődlegesen természetesen nem a régmúltról, hanem a legfrissebb sikert hozó 1979-es esztendőről. *Tavaly 250 millió forintos termelési értéket produkáltak és ez — figyelembe véve az ipar gyakran meg-megzökkenő szállításait, azt, hogy sok berendezést önmaguknak kell gyártani is — tetszetős eredmény.* Hiszen, ha csupán szerelniök kellene, az lényegesen jövedelmezőbb volna.

Ám nem attól kiváló a főnökség, hogy milyen termelési értéket hoznak; sokkalta inkább amiatt, hogy a zökkenőket látva, nem torpantak meg. (Az ipar termékszerkezet-váltásának olykor — átmenetileg — áldozatai is vannak. Ama berendezések egy részét, amelyeket a főnökség beépít, korábban több vállalat készítette. Tavaly a Villamosipari Kutató Intézet feladata lett volna, ők viszont — noha igen jó szellemi bázissal bírnak — nem rendelkeznek megfelelő gyártási kapacitással. Addig, amíg a nagyüzemi gyártás feltételei a Ganz Villamossági Művekben megteremtődnek, a főnökségnek kellett és kell jelentős részt vállalnia a gyártásból.)

— *Mindehhez kellő rugalmasságra volt szükségünk* — mondja az igazgató. — *Szervezeti módosítások kellettek, üzemrészeket formáltunk át, és az embereket is fel kellett készíteni a más típusú munkára.* Például az eladdig lakatosmunkát végző szegedi üzembe telepítettük a számunkra ismeretlen villamossági munkák egy részét. Csinálni kell! — győzködtük a dolgozókat, hiszen a profilváltás az egész népgazdaságot érinti s e folyamatból a mi főnökségünk sem vonhatja ki magát.

Sok a fiatal

— *Megértést és nagyon sok segítséget kaptunk mind a harminckét szocialista brigádunktól* — fűzi hozzá az szbtitkár —, akik közül, a teljesség igénye nélkül, hadd említsem meg a MÁV Kiváló brigádja címet kiérdemelt *Petőfi Sándor* lakatos brigádot és a *Széchenyi István* műszerész brigádot, amely a MÁV Kiváló ifjúsági brigádja lett. Kívülük négy kollektíva kaphatott aranyjelvényt, hatan ezüstöt, kilencen pedig bronzot.

Egyetértenek abban: *a tetszetős eredmények hátterében nemcsak a gazdasági tényezők szerepelnek.* Minden érdemi kérdést megvitatnak a társadalmi szervezetekkel, s mind a pártszervezet, mind a szakszervezet, a KISZ tevékeny részt vállal az előkészítő munkából csakúgy, mint a végrehajtásból. Éppen a technológiai váltáskor volt szükség a társadalmi szervezetek nevelő, agitációs munkájára. Örvendetes: *bár sok a fiatal, nincsenek generációs problémák.* Egy-egy megbeszélésen sokkal kevesebb szó esik az egyéni vagy a kisebb csoportok érdekeiről, mint a főnökség, az egész közösség helyzetéről. Nem hangzik el olyan nézet, hogyha anyaghiány van, az őket is feljogosítja a határidő lazább kezelésére, netán egyes feladatok elhagyására.

A teljességhez, a dolgozók egyetértéséhez — a tennivalók megértéséhez — hozzájárult, hogy mind a vezérigazgatóság, mind a szakszolgálati vezetés és természetesen a főnökség vezetése is sokat tett. Igyekeztek javítani az anyagi helyzeten: *az átlagos bérszínvonal elérte az 50 ezer forintot* (jól éltek a bértömeg-gazdálkodásban rejlő lehetőségekkel), s így utolérték a más ágazatokhoz tartozó szerelőipari vállalatok bérszínvonalát. A differenciálás lehetőségét sem hagyták figyelmen kívül: *aki többet adott, többet kapott.*

— *Már-már erőnket meghaladó módon javult a szociális ellátottság* — folytatja *Tunyogi Gyula.* — Kiváltképp a változó munkahelyeken kedvezőbbek a körülmények: *korszerű, kényelmes konténerekkel váltották fel a kimustrálásra érett lakókocsikat.* Ezek a ma igényeinek is megfelelnek: a csapokból hideg-meleg víz folyik, a szobák háromágyasak, van konyha, társalgó tv-vel. S ami nem megvetendő előny: könnyen telepíthetők. (Igaz, egy-egy konténer nem olcsó! S bár a dolgozók többsége örömmel fogadta e változást — a rendhez kevésbé szokott emberek idegenkedtek e másféle komforttól.)

A nem változó munkahelyeken is javítottak a szociális ellátottságon: *korszerűsítették az öltözőket, a konyhákat és a műhelyek fűtésén is sokat változtattak.* Most Szegeden a sor: ott van még mit modernizálni, miközben az üzem bővítése is indokolt. A csongrádi megyeszékhelyen hozzák létre ugyanis a szakszolgálat gépjavító bázisát. *Csupán 1970-ben 4 millió forintot költöttek a munkakörülmények javítására s az idén is hozzávetőleg a tavalyihoz hasonló mérvű korszerűsítést terveznek.*

Sokat javult a szociális helyzet

Tóth László főmérnöké a szó:

— Mindebből következik, hogy javult a dolgozók közérzete. Négy-öt esztendeje bizony sok jogos panasz hangzott el, s akkortájt a dolgozók fele kicserélődött. Ez a fluktuáció 1978 óta folyamatosan mérséklődik... *Javult a közérzet, de jobbára csak a telepített üzemekben.* Akik változó munkahelyen dolgoznak, ma is zsörtölődnek a 19 forintos napidíj miatt. Meleg ételt ugyanis csak ott tudunk adni, ahol nagyobb üzem van a közelben — de a munkások többsége önellátó. Így ma inkább itt érzékelhető a fluktuáció. Ma már anakronisztikus az is, *hogy egyik munkahelyről a másikra gyakran teherkocsikkal szállítjuk a munkásokat.* Évtizedes, de mind nyomasztóbb gondunk ez; várjuk, nagyon várjuk azokat a kis buszokat, amelyekből eddig a szükségesnél lényegesen kevesebb érkezett.

Ha szó esett a nehézségekről, essék szó az előnyökről is. Könnyítette a helyzetünket, hogy felhőtlen a kapcsolatunk a társszolgálati ágakkal. Ez nem csupán a megbeszélésekre korlátozódik, hiszen egymásra vannak utalva: *a főnökség tevékenysége olykor a forgalom korlátozását igényli,* a pályaépítésnél kölcsönös segítségre van szükség — s úgy érzik, ezt megkapták. Igaz, ők is igyekeznek tekintettel lenni a partnereikre.

Mesterhármas

Három egymást követő esztendőben nyerték el a Kiváló címet — ezt a mesterhármast valójában 6—7 éve alapoztak meg. Akkor, amikor — talán az elsők között — felismerték, hogy Magyarországon mind nagyobb szerepük lesz a középüzemeknek. (Ma már lépten-nyomon hallik: a népgazdaság számára ez a jövedelmező vállalkozás.) S a biztosítóberendezések szereléséhez éppen a középüzem a legideálisabb. Dönteni kellett: bánkódjanak-e az akkori létszámcsökkentés miatt, és foggal-körömmel szerezzenek új dolgozókat, vagy a megmaradt létszámot csupán minőségileg megerősítve a technológiai korszerűsítést szorgalmazzák.

A második változatot érezték jobbnak. Erőteljes gépesítésbe fogtak: *új földmunkagépeket vásároltak, ahol lehetett, korszerű gépláncokat alakítottak* ki. A távközlési és a biztosítóberendezések hagyományos szerelési szokásait (hiszen az még nem is volt tchnológia!) magasabb szintű eljárással váltották fel. Így kettős célt értek el: *javult a berendezések műszaki színvonala, egyszersmind kevesebb helyszíni élőmunkára van szükség, s csak mérsékelt gondot okoz, hogy a változó helyeken csökkent a létszám.* Jelesül: most kezdik a fél évtizede megkezdett technológiai váltás előnyeit élvezni. S most érnek be, válnak vérbeli szakemberré az akkortájt — ehhez a technológiához — beállított fiatalok.

Ami 1980-at illeti, a belső feltételek kedvezőbbek — érződik a béremelés hatása —, a külső tényezők viszont nehezebbé váltak. Főleg az ipari háttér okoz gondokat: sok a nem megfelelő minőségű alkatrész, a korábbinál is roszszabb a szállítási fegyelem. De ha már a fegyelemről szó esett: fegyelmezett munkával megismételhetik a tavalyi eredményeket. Még akkor is, ha — a főmérnök szavait idézve — nem lesz sétagalopp az évtizednyitó esztendő.

Földes Tamás

Megalapozott álláspont:

Könnyű megérteni a munkásfiatalokat

A szentesi motorgarázs olajos műhelyében találkoztunk *Váradi László* dízelmotor-szerelővel. A fiatal nemzedék vezető szakmunkása méltó utóda Csonka Jánosnak és társainak, akik itt az ország első motorszerelői voltak.

— *A néha méltatlan jelzővel illetett vasút ma is sokakat vonz* — mondja Váradi László. — *Vasutas dinasztia vagyunk. Apám és nagyapám is vasutas volt. Engem ők oltottak be a vasút szeretetével. Ipari tanulóként 1959-ben itt kezdtem a pályafutásomat.*

Váradi László 35 éves. A munkahelyén eltöltött húsz év mögött a kétkezi fizikai munka áll. Sorkatonai szolgálata alatt kétszer nyerte el a Magyar Néphadsereg Kiváló Katonája kitüntető címet. Büszke arra, hogy a honvédségnél — ahol KISZ-titkár volt — párttag lett. A leszerelése után még további három évig volt KISZ-titkár. Öt évig pártvezetőségi tagként tevékenykedett, majd a szentesi vontatási főnökség párttitkára lett.

Kiváló szakmai munkája, embersége, érett politikai látóköre, sok éves mozgalmi munkája révén az MSZMP Szentes Városi Bizottságának végrehajtó bizottsági tagjává választották. A szentesi pártbizottság vezetésében szűkebb munkahelyén túl *valamennyi szolgálati ág vasutasait képviseli* a fiatal szakmunkás.

Szakmájáról is nagy lelkesedéssel beszél. A dízelvontatás speciális szerelői közül az elsők között szerezte meg szakmai képesítését. A nagyértékű dízelmozdonyok középjavítását és megelőző karbantartását végző munkások csoportvezetője. Olyan csoportvezető, aki nemcsak irányít, hanem a munka dandárjában maga is beáll a sorba.

— Mi a véleménye a mai fiatalokról? — kérdezzük Váradi Lászlótól.

— Többféle rétegeződése van a mai fiataloknak. A 18—20 évesek csupán egy-két éve szakmunkások. A vasúti fegyelem már alakítja őket, de még nem gondolkodnak távlatokban. Azt sem tudják, hogy a vasútnál maradnak-e. Akik még nem voltak katonák, azok magatartásából, gondolkodásából hiányzik a honvédségi nevelés. Többnyire nőtlenek, saját magukra van csak gondjuk. Sokuknak motorkerékpárja van. Ez némelyiknél nemcsak hobbi, hanem „státuszszimbólum" is.

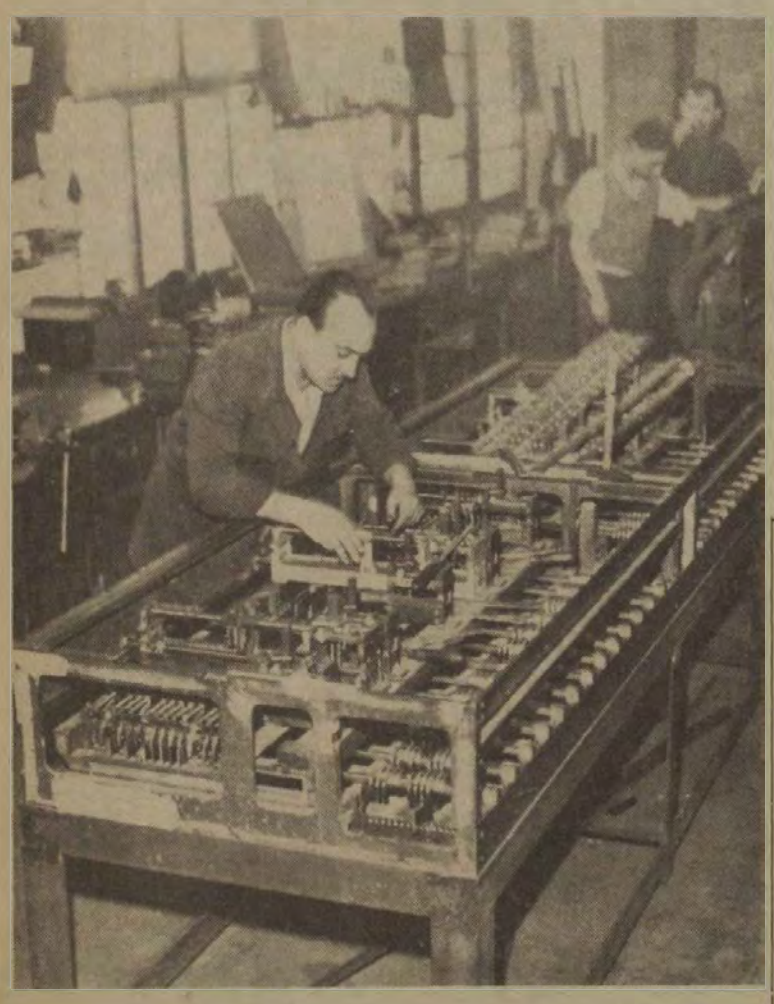
Azok, akik 5—10 évet töltöttek el munkahelyükön, már *a törzsgárdához tartoznak.* Tisztábban látnak. Ők már vasutasnak érzik magukat. *Megtalálták helyüket az életben.* A család és a családalapítási tervek megfontoltabbá teszik őket.

— Munkahelyünkön a létszám több mint 50 százaléka 30 éven aluli. Ebbe a népes táborba tartoznak a szakmunkás tanulók is, akik mintegy negyvenen vannak nálunk. A vezetők számára ez alapvetően meghatározó: *tudni kell az ő fejükkel gondolkodni, és az ő életritmusukhoz kell a munka szervezésében alkalmazkodni. A jól szervezett képzés révén a szakmunkás tanulók biztos utánpótlást jelentenek.* Sokat foglalkozunk a fiatalokkal, *s egyre több érettségizett jön hozzánk munkásnak. A KISZ-szervezetünk tartalmas programokkal segíti a vasúthoz kötődést. Bérben — városi viszonylatban — előnyösen indulnak, többletmunkáért pedig jelentős többletbért kapnak nálunk a fiatalok.*

A szocialista brigádmozgalomról érdeklődve megtudtuk, hogy jó hatással van a munkahelyi közérzetre, hiszen a brigádok 36 százaléka ifjúsági brigád.

Váradi László elfoglaltsága sokrétű, pedig családja is van. Az elismerést szerényen elhárítja magától, hogy sokan vannak még, akik érdemesek a dicséretre, vagyis akikre mindig lehet számítani. Nagy tisztelettel beszél az idős dolgozókról, akik megalapozták a munkahely jó hírnevét, és akik megteremtették a mai fiatal nemzedék biztos jövőjét.

Fogas Pál



Szorgalmas munka folyik a szerelőműhelyben

Magasban a pálca

Hiába kopogtatott a szomszéd, kedélyes ulti csatára hivogatva, de még tán a fölöttünk lakó, csábos tekintetű, magányos elvált asszony se járt volna különbül. A május eleji, hosszúra nyúlt, nyolcnapos hét öt estéjén karszékhez cövekelve figyeltem a nemzetközi karmesterverseny muzikális és lámpalázas résztvevőit, de még a hétfői gálaestet sem mulasztottam el. Néztem a tévét, mintha krimit sugárzott volna.

Mielőtt bárki megvádolna, hogy ily módon kívánok zenerajongásommal kérkedni, vagy — másik véglet —, hogy a komoly zene is csupán vetélkedő formájában érdekel: *mindkét feltételezés zsákutcába torkollik.* Nem vagyok vájtfülű koncert-látogató, és nem fogadtam munkatársaimmal hat a kettő arányban sem a haragos tekintetű bolgár, sem a filharmónikusokat tört magyarsággal instruáló csehszlovákiai fiatalember győzelmére. Arra a rejtélyre voltam kameraközelből kíváncsi, miként lehetséges, hogy nálunk valaki beint... és nem intenek vissza neki. S ha a pulpituson álló dirigens azt mondja: „*crescendo*", ahelyett, hogy csak azért is elhalkulna a muzsika, a beosztottak növekvő hangerővel játszanak; ha viszont a „piano" hangzik fel, mindenki halkabban muzsikál. Hogyhogy senki nem szól közbe a vezényeltek közül: „*Maestro, a crescendonak nincsenek meg az objektív feltételei!*"?

A televízió oly sok vetélkedőt rendez — egyesek kapcsolnak, mások kikapcsolnak —, nem kerülhetne sor a következő hetekben afféle népgazdasági társasjátékra — a vállalati igazgatók és üzemvezetők, szolgálati főnökök versengésére is? Válogatott gárda ülne a zenekarban: *a főmérnökök, főkönyvelők, főnökhelyettesek, anyagbeszerzők, programozók, művezetők legjelesebbjei* — a karmesteri dobogóra pedig egymás után fellépne a Nagy, a Még Nagyobb, és az Annál is Nagyobb Vállalat (Tröszt, Művek, Főnökség) vezetője, vezérigazgatója. A partitura — sorsolásra sincs szükség —, Magyar Népgazdaság nevű ismert szerző „*Idei tervünk*" című, 12 tételes szimfonikus költeménye (*Opus 1980*).

Nagyfőnök karmester felemelné tehát vezénylő pálcáját, jelezve, hogy kezdeni akar. (Ketyeg az óra, fogynak a percek: sürget az idő!) A muzsikusok egynémelyike feltehetőleg figyelne rá, de akadna, aki a kottáját rendezgetné, ketten még megbeszélnék a Duna-kanyarban tett vasárnapi kirándulás autós-kálváriáját, egyvalaki pedig megkérdezné:

— *Karnagy elvtárs, már kezdünk? Hétfőn reggel fél nyolckor, amikor a szabolcsi ingázó fafúvósok vonata még nem érkezett meg?*

Karmesterünk — hisz' mi mást tehetne? — türelmesen várna, utóvégre tudja, hogy munkaerőhiány van, és a másik versenyző vezérigazgató nagyzenekara is keres fafúvósokat. Az órán a percmutató közben mind előbbre és előbbre haladna, de sebaj: *az utolsó tételnél majd hajráznak, s a kegyes zsüri esetleg túlórát is engedélyez.* Addig — biztos ami biztos — vágányzárat rendel el az expresszsebességgel száguldani kívánó dallamoknak.

Végre együtt a zenekar, csupán a notórius lógósok maszekolnak valahol (falusi menyegzőn húzzák kivilágos-kivirradtig; itt majd húzzák helyettük a mindig lelkes első hegedűsök). Néhányan el is kezdenek játszani (van, aki a kottából, mások rögtönözve, moll helyett dúrban; okkal feltételezve, hogy a dúrnak is lesz hallgatója), ám az ütős és egyéb hangszerek mesterei közül valaki újfent szólásra emelkedik:

— *Kooperációs partnereink még nem szállították le az üstdobot, addig mi társadalmi munkában kitakarítjuk a zenekari árkot.*

Karnagy-főnök megkísérel más hasznos feladatot adni az ütősöknek, ekkor még egy mélyvonós emelkedik szólásra;

— *Nekünk még a lemaradást kell pótolnunk, inkább az Opus 1979 utolsó taktusait játszanánk...*

Hát valahogy így lenne ama képzeletbeli koncertvetélkedő. Különben minek ehhez a televízió? Az óra igenis ketyeg, az idő e népgazdasági — sőt: világgazdasági — versenyben is múlik. Eddig csaknem másfél száz napot tudtunk le és kétszáznál több van még előttünk. Eltérés persze egyéb is van a valóságos és a fentebb vázolt karmesterverseny között. A valóságban nemcsak a játékidő végén, hanem év közben is pontoznak. *S a műsoridő lejártakor nemcsak a karnagyok pontszáma lehet alacsony, hanem a miénk is — a jól-roszszul muzsikáló közreműködőké.*

Nem baj, ha minden szempár egy irányba tekint. A partitura adott. A karmesteri pálca a magasban...

F. T.

Minőségi munkával, takarékos gazdálkodással

A Kiváló Üzemfőnökség cím mellé a vörös vándorzászlót is megkapták

A két éve létrehozott békéscsabai körzeti üzemfőnökséghez az elmúlt év közepén újabb szolgálati helyeket csatoltak. Így ma már *Tiszatenyőtől Kürtösig, Békéscsabától Kötegyánig* és *Orosházáig* terjed vonathálózatuk, amelyen 22 állomás és a békéscsabai vontatási telep található. Öt nagyobb forgalmú állomáson kereskedelmi részleg is működik.

A tettek beszélnek

Az üzemfőnökség közel két és fél ezer dolgozója az elmúlt év elején elhatározta, hogy a személy- és áruszállítási feladatok teljesítése mellett megkülönböztetett figyelmet fordítanak a minőségi munkára, a takarékosságra, a balesetmentes szolgálatra, az ésszerű gazdálkodásra, s a munkakörülmények további javítására. Ennek a célnak a teljesítésére irányultak a párt XII. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére tett munkafelajánlásaik is. S hogy a maguk elé tűzött terveket hogyan sikerült teljesíteni, arra az elmúlt napokban kaphattunk választ. A közlekedés- és postaügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége *Kiváló Üzemfőnökség* címmel tüntette ki a békéscsabaiakat. A kiváló cím mellé megkapták a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének *Vörös Vándorzászlaját is.*

A kitüntetés a forgalmi, a kereskedelmi és a vontatási dolgozók közös munkájának az eredménye, ami mögött tartalmas és sokrétű munka húzódik meg. A személyszállításnál különösen sokat tettek a kulturált utazás javítása érdekében. Előbbre léptek az ülőhelybiztosítás, az utastájékoztatás terén. A Békéscsabán átadott gépi kocsimosóval és az új állomási takarítógépek munkába állításával tisztábbak lettek a személykocsik és az állomások.

Áruszállítási munkájuk is jelentős volt. Nagyságára jellemző, hogy tavaly a megmozgatott áruk súlya megközelítette a 4 millió tonnát. Különösen erős áruforgalom volt Orosházán, Békéscsabán és Sarkadon. *Orosházáról 362 ezer tonna árut indítottak útnak.* Legnagyobb partnerük az Üveggyár, amelynek kocsiigényét mindenkor megfelelő súllyal kezelték. *Békéscsabán* a fuvarszerző tevékenységet állították előtérbe. Eredményeként az egyik rakodófélnek, a Téglagyárnak közúti szállításait sikerült mérsékelni és a szállítás egy részét a vasútra átterelni. Jelentős gabonaszállítást is végeztek. *Sarkadon* pedig sikeresen oldották meg a cukorrépa fuvarozását, vagyis a répakampányt. Az áruszállítási feladatok teljesítését elősegítette, hogy szoros kapcsolatot tartottak a fuvaroztató vállalatokkal, és a VOLÁN-nal. A MÁV—VOLÁN komplexbrigád első lett az igazgatósági versenyben.

A vontatásiak is megtették a magukét

Az üzemfőnökség területén javult a teherkocsik kihasználása, egyre nagyobb szerepet kaptak a korszerű szállítási módok. Csökkentették a hazai és az idegen kocsik tartózkodási idejét. Hasonlóan javult elegyrendezési tevékenységük, főként *Békéscsaba, Orosháza, Mezőtúr* és *Gyoma* állomásokon. Ez pedig segítette a 600-as vonal tranzitforgalmának lebonyolítását.

A vontatási telep a kiváló cím elnyeréséhez előírt célkitűzéseknek maradéktalanul eleget tett. *A 100 elegytonna-kilométer tervüket 104,6 százalékra teljesítették.* Javult a járműkilométer teljesítmény, ezen belül főként a haszonkilométer. Üzemanyag-felhasználási tervüket 110,6 százalékra teljesítették, s *közel 2 millió forintot takarítottak meg.* Az új kocsijavító-csarnok üzembe helyezésével pedig a korábbiaknál több kocsi megjavítására nyílt lehetőségük.

A forgalmi és a vontatási szolgálat jó együttműködésének hatására nagymértékben javult az utazók foglalkoztatása. De más területen is igyekeztek a munkaerőt ésszerűen foglalkoztatni, ahol lehetett ott átcsoportosításokat hajtottak végre. S hogy a hiányzó létszám ellenére sem volt fennakadás a munkában, az a dolgozók becsületes helytállásának, áldozatvállalásának és szakmaszeretetének köszönhető.

A sikerhez hozzájárultak a szocialista brigádok is. Az üzemfőnökség területén *124 brigádban közel 1500-an tevékenykednek.* A lelkes kollektívák erőfeszítései nemcsak a szakvonali munkában hozták meg az eredményt, hanem más téren is. Így például tavaly 13 700 óra társadalmi munkát végeztek 200 ezer forint értékben. De figyelemre méltó eredményeket értek el az újítómozgalomban is.

Hét élenjáró szolgálati hely

A békéscsabai körzeti üzemfőnökség dolgozóinak a kitüntető címeket április 26-án Békéscsabán, a vasutas klubkönyvtárban rendezett ünnepségen adták át.

Az üzemfőnökség szolgálati helyei közül több kitüntetésben részesült. Az *Élenjáró szolgálati hely* címet *Orosháza, Mezőtúr, Gyula, Csorvás, Orosházi-tanyák, Murony* és *Békés* állomás érdemelte ki. A munkában élenjáró dolgozók közül ketten *Kiváló Munkáért* kitüntetésben részesültek, ketten *Miniszteri Dicséretet*, négyen *Vezérigazgatói Dicséretet* kaptak. *Kiváló Dolgozó* kitüntetésben 40-en részesültek, s közel félmillió forint jutalmat osztottak szét.

Gellért József

Vissza a vasútra

Először tartott országos, összevont értekezletet a közlekedés két legjelentősebb alágazata a MÁV és a Volán. A közös tanácskozás összehívását indokolta, hogy — az idén életbe lépett díjszabások, az új gazdasági szabályozórendszer és az energiatakarékossági intézkedések hatására — az eddig közúton fuvarozott áruk egy része várhatóan visszaáramlik a vasútra. Emiatt feszültségek keletkezhetnek. A pályaudvarok nem a legkorszerűbbek, felújításuk még hosszú időt vesz igénybe. Célszerű tehát a feladatokat nagyobb beruházások nélkül, szervezési intézkedésekkel megoldani.

A tanácskozást *dr. Zahumenszky József*, a Volán Tröszt vezérigazgató-helyettese nyitotta meg. Beszédében kiemelte, hogy a közlekedésen belül jelenleg a legfőbb cél *a helyes arányok kialakítása, figyelemmel az energiával, valamint az élőmunkával való ésszerű takarékosságra.* A társadalom érdeke, hogy a termékeket a legolcsóbban juttassuk el a felhasználókhoz. Ehhez összehangolt munka és a közgazdasági szabályozók érvényre juttatása szükséges.

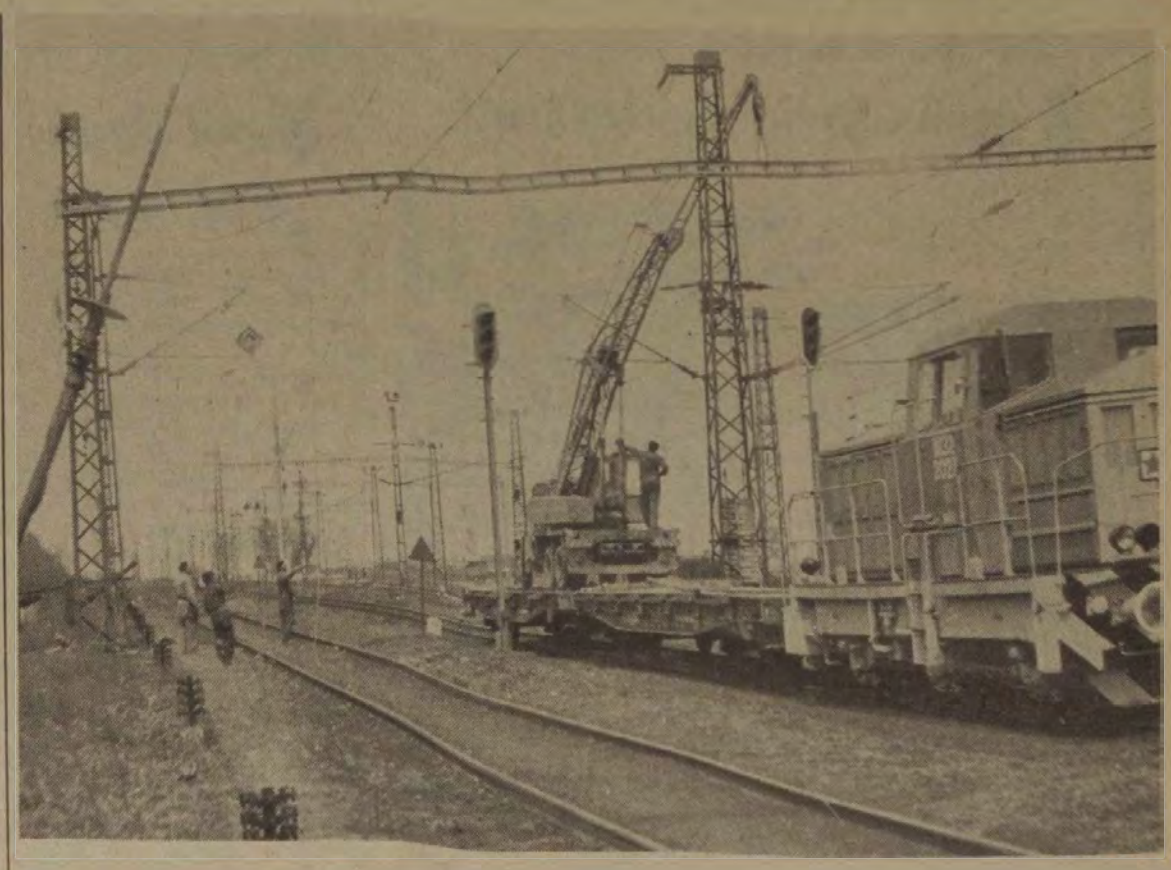
Egri István, a MÁV Vezérigazgatóság üzemviteli szakosztályának vezetője hangsúlyozta a kapcsolatok további erősítésének fontosságát. A nemrég kialakított, és még fejleszteni kívánt üzemfőnökségi hálózatnak kell biztosítania az eredményes együttműködés feltételeit a Volán helyi szerveivel, természetesen a kölcsönösség elveit tiszteletben tartva. *Lényeges követelmény, hogy a szállíttatókat tegyük érdekeltté a megfelelő fuvareszközök kiválasztásában.*

A vasút vezetőinek véleménye szerint *a Volán feladata az árunak az állomásokra fuvarozása, a kocsik késedelem nélküli be-, illetve kirakása.* A MÁV az ehhez szükséges feltételeket biztosítja, ideértve a rakodási idő szabályozását és a darabáru-fuvarozáshoz a kocsik rendelkezésre bocsátását is.

Javítanivalónk bőven van még! *A Volán vállalatok munkáját a vasútállomásokon többféle módon is könnyíthetjük.* Így a tehervonatok menetrendszerűségének javításával, különös figyelemmel a rakodás feltételeinek biztosításával, az előjelentések megbízhatóságának fokozásával, és a komplexbrigád-mozgalom fejlesztésével.

A Volán sajnálattal állapította meg: *a megbízókkal folytatott tárgyalásokon nem tudták elérni, hogy az áruk egyenletesen és ütemesen érkezzenek be.* Ugyanakkor a tröszt fuvarozásszervezési kötelezettségei — amelyek a gondjaira bízott népgazdasági vagyon hatékony kihasználását is magukba foglalják — *nem teszik lehetővé, hogy a rendszertelen vasúti beérkezésekhez igazodjanak.* Emiatt kénytelenek voltak a kontingentálásra és a nekik fel nem róható hiba miatti bírságokat szerződés szerint áthárítani.

Tervezik, hogy fokozott figyelemmel kísérik a kocsirakományú küldemények és az irányvonatok futását. A MÁV szakembereit bevonva, számítógépes megoldással keresik a pályaudvari oda- és elfuvarozás legjobb lehetőségeit. Az értékelemzési metodika kidolgozása után sor kerülhet a munkafényképezésre, majd az eredmények feltárására.



Keresztgerenda beemelése önjáró daruval

Tápiógyörgye és Újszász állomások között még ebben az évben átadják a második vágányt és ezáltal növekszik a vonal átbocsátóképessége. A második vágány fölötti villamosítást a Csehszlovák Felsővezeték Építési Vállalat az újszászi VVF kirendeltséggel közösen végzi. A csehszlovák építők áprilisban kezdték meg a munkát Újszász állomáson.

Felsővezetékesek a szerelőfolyosón

(Óvári Árpád felvételei)

Kiváló üzemfőnökség

Mátészalkán megfeleltek a bizalomnak

A debreceni vasútigazgatóság területén elsőként, de országos viszonylatban is az elsők között szervezték meg Mátészalkán a körzeti üzemfőnökséget. Szabolcs-Szatmár megye szatmári térségét hálózza be az a 330 kilométeres vonalhossz, amelynek forgalmát 36 forgalmi, kereskedelmi, illetve vontatási szolgálati hely látja el, átlagosan 870 dolgozóval. A mátészalkai körzeti üzemfőnökség a múlt évben végzett munkája, eredményei alapján elnyerte a *„Kiváló üzemfőnökség"* kitüntető címet.

Körültekintő szervező munkával

A mátészalkai körzetnél több nagyobb forgalmú, sőt kiemelt jelentőségű körzete is van a debreceni vasútigazgatóságnak. Mi tette lehetővé, hogy közülük is kitűnjön munkájával, jól szervezett szállítási tevékenységével a mátészalkai körzet?

— *Az a körülmény, hogy bennünket jelöltek ki elsőként a körzeti feladatokra, azt jelentette, hogy igazgatóságunk bízik bennünk* — mondta *Kovács Gyula* főintéző, körzeti üzemfőnök. — *Az előlegezett bizalmat illik viszonozni, s ez fokozott tenniakarásra ösztönözte dolgozóinkat, mintha erre külön versenymozgalmat indítottunk volna.* De nagyon fontos tényező volt az is, hogy igazgatóságunk irányító osztályai fokozottan segítettek bennünket, támogatták a problémáink megoldására tett intézkedéseinket, kezdeményezéseinket.

Árutonnatervét a mátészalkai körzet 917 ezer tonnára teljesítette a múlt évben, s ezzel a tervezettnél 67 ezer tonnával több árut juttattak el a termelőktől a fogyasztókig, illetve a feldolgozó iparig. *A térség gyakori kocsihiányos időszakai mellett ez nagyon körültekintő szervezést igényelt.* A kongresszusi és felszabadulási versenyben a körzet 40 szocialista brigádja vállalta az áruszállítási terv két százalékkal való túlteljesítését. Főként nekik köszönhető, hogy a jó szervezés, a vállalatokkal a partneri kapcsolatok erősítése 7,9 százalékos túlteljesítést hozott.

A napi gondokra gyorsan reagálnak

A magasabb szállítási teljesítményt több mint kétezerrel kevesebb kocsi felhasználásával érték el. A tervhez képest ugyanis *2,1 tonnával növelték a statikus kocsiterhelést.* Tették ezt azért, mert elsőrangú feladatnak tekintették a záhonyi körzet jó kocsiellátását a mátészalkai körzet vasutasai is. A kocsitartózkodás 96 százalékos teljesítése mellett a célkitűzésnél 2,5 százalékkal jobb eredményt értek el a tehervonati menetrendszerűségben is. A MÁV—CFR határforgalom zökkenőmentes lebonyolítását az OPW kocsikiegyenlítések gyors végrehajtásával segítették az üzemfőnökség dolgozói.

Bár a vonalaik állapota és az egyéb műszaki adottság nem a legkedvezőbb a mátészalkai körzeti üzemfőnökség területén, ez önmagában mégsem jelent „hátrányos" helyzetet. Különösen azért nem, mert fiatal, a követelményekhez rugalmasan alkalmazkodni tudó vezetők irányítják itt a munkát.

— Hogyan törekednek az idén arra, hogy újabb, még jobb eredményekkel gyarapítsák az 1979-ben elért kiváló színvonalat? — kérdeztük az üzemfőnöktől.

— *A legfontosabb, hogy elevenen, lendületben tartsuk dolgozóink tenniakarását, segítsük a munkaverseny-kezdeményezések mind hatékonyabb megvalósítását. A legalapvetőbb követelményként törekszünk ezért a napi problémákra gyorsan reagálni* — mondotta Kovács Gyula főintéző —, *hogy tovább javítsuk a fuvaroztatóinkkal kialakított nyílt, őszinte munkakapcsolatainkat.* Munkaszervezési intézkedésekkel segítjük kapacitásaink jobb kihasználását, mert csak így érhetjük el, hogy tovább csökkenjenek a túlórák.

Elmondta az üzemfőnök azt is, hogy minden eddiginél nagyobb feladatok hárulnak az idén kitüntetett kollektívájukra. A legfontosabb, hogy 950 ezer tonna árut kell elszállítani a térségben. *Ezért igyekeznek még szorosabbá tenni a vállalatokkal, szövetkezetekkel kiépített jó kapcsolataikat.* Munkájuk minőségi követelményei is fokozottak. Így a kocsitartózkodási normaidőben a tavalyi 86,67 százalékkal szemben a terv most 95 százalék, de a feladat fontosságát átérezve 96 százalékot vállaltak. A „megfelelő áruhoz a megfelelő kocsit" — jelszó fokozott érvényesítésével arra törekednek, hogy a tervezettnél legalább 0.3 tonnával javítsák a kocsik kihasználását.

Kevesebb baleset a munkahelyeken

Jobb üzemviteli munkával, az állomási technológiát következetesen betartva igyekeznek elhárítani a vonatfogadási nehézségeket. Szorosan kapcsolódik ezekhez a korszerű vontató járművek hatékonyabb kihasználása, üzemkészségük javítása. A múlt évben egyértelműen javult a körzeti üzemfőnökség személyi és tárgyi baleseti helyzete, munkafegyelme. Munkavédelmi eredményeik megtartását, további megszilárdítását az 1980. évi munka legfőbb követelményének tekintik.

L. J.

FÉL ÉVVEL HATÁRIDŐ ELŐTT

Új óvoda Székesfehérvárott

Az új óvoda bejárata

A MÁV a most záruló ötéves tervidőszakban 110—120 millió forintot fordított bölcsődék, óvodák építésére, bővítésére, fejlesztésére. A *székesfehérvári járműjavító üzem* napközi otthonos óvodáját hat hónappal a tervezett határidő előtt, április 10-én adták át.

Kivitelezője a Fejér megyei Állami Építőipari Vállalat, amely az egyre népszerűbb CLASP könnyűszerkezetes építési rendszerrel oldotta meg a feladatot. A munkálatok 1979. február 1-én kezdődtek meg és az épület műszaki átadására már 1979 decemberében sor került. Azt követően a szakipari munkák befejezése és a belső berendezés volt a feladat.

A rendkívüli gyorsasággal felépült *óvoda 100 személyes ugyan, de az igények alapján legalább 140 gyermeket kell — és képes is — fogadni.* Mértéktartóan, jó ízléssel rendezték be; 18,2 millió forintba került, s ebből berendezési és felszerelési tárgyakra 1 millió forintot költöttek. A tágas, elkülönített foglalkoztató termek mellett, a kiszolgáló egységeken kívül tornaterem is készült.

Jelentékeny társadalmi munkát végeztek a járműjavító üzem szocialista brigádjai és KISZ-fiataljai: *földet simítottak, fákat, bokrokat ültettek, füvesítettek, játékokat, függönyöket szereltek.*

Uzsonnájukat fogyasztják a gyerekek
(Lőrincz János felvételei)

ÖRÖM ÉS ÜRÖM

Márk Jenő jubileuma

Huszonöt éve dolgozik a GySEV-nél *Márk Jenő* kocsirendező. Erről a két és fél évtizedről így vall a derék vasutas:

— *Családunkból öten dolgoztak a vasútnál az ötvenes évek elején, közben én hordtam nekik — testvéreimnek — az ebédet otthonról. Aztán engem is felvettek a pályafenntartáshoz a MÁV-nál. Egy kampány révén hamarosan a GySEV-hez kerültem, és azóta is ez a munkahelyem.* Először kocsirendezőnek osztottak be, majd váltókezelői, vonatvezetői és -kezelői vizsgákat tettem, így több beosztásban dolgoztam már. Az Integradominó biztosítóberendezés üzembe helyezése után ismét kocsirendező lettem...

A kollégái, vagyis a közbeváltó túr dolgozói említették, hogy bizonyos probléma adódott Márk Jenő jubileumi jutalmának a kifizetése körül. Mi igaz ebből?

— Ami ezt illeti, bizony *egy kicsit keserű a szám íze tőle* — jelenti ki a jubiláns. — Februárban, amikor elértem a 25 éves munkaviszonyt, és láttam, hogy a soron következő fizetést nem egészítette ki semmi, megkérdeztem a segédhivatalban, mi most a teendő. Közölték velem, hogy legyek türelemmel, hiszen már elindították az ügyet. Két hét elteltével az egyik tisztségviselőnél érdeklődtem, mire a képembe mondta: — *Mi az, annyira szüksége van a pénzre?* Utána nem is mentem senkihez, mert nagyon rosszul esett a válasz. Nem a pénz miatt... inkább a negyed évszázadnyi munkám megbecsülését hiányoltam... Később a pénztárfőnök keresett meg azzal, hogy már két hete őrzi a jutalmat, ám *hiába érdeklődik kilétemről, senki nem tudja, hol dolgozom.*

A REUMÁSOK MEKKÁJÁBAN

Sokan eldobják a mankójukat...

Másfél ezer beteget kezeltek tavaly a MÁV hévízi szanatóriumában

Hévizet természeti adottságai és gyógyító hatása miatt említik a gyógyfürdők között. Vizének értékét már az 1300-as években felismerték, s a XVIII-ik század végén mint kiváló hatású fürdőt tartották számon.

Dr. Stark Ferenc, a MÁV Szanatórium igazgató főorvosa ismertett meg bennünket a fürdőhely jelenével.

Rehabilitáció és utógondozás

— A több mint 47 ezer négyzetméter felületű meleg vizű tó 38 méter mélyben levő forrása oly bőséggel tör fel, hogy a víz három nap alatt képes kicserélődni. Hőmérséklete nyáron 28—29, télen 25—26 fokos. Kitűnő eredménnyel használjuk degeneratív mozgásszervi betegségek gyógyítására: porckopás, izületi bántalmak, gerinc-, izom-, és idegmegbetegedések esetében. A szanatórium a *Szombathelyi Területi Egészségügyi Központ* irányítása alatt áll. 1976-ban épült, amint ezt tábla is hirdeti: *a 1/2 százalékos önkéntes támogatási alapot is felhasználva* a Vezérigazgatóság segítségével. Feladata elsősorban a rehabilitáció és a baleseti sérülések utókezelése, gondozása. A vasutasokra eléggé jellemző, szinte foglalkozási ártalomnak számító mozgásszervi betegségek gyógyítására hozták létre intézetünket. *Hévizet a reumások Mekkájának mondják, és ez nem véletlen.*

A korszerű architektúrájú épület öt szintjén 120 beteg helyezhető el egyidejűleg, kétágyas szobákban. A szanatóriumnak 60 főállású és négy másodállású dolgozója van. Az öt főfoglalkozású orvosi állásból kettő (!) katonai szolgálat, illetve gyermekgondozás miatt — átmenetileg — betöltetlen. Nyolc fiatal nővér, három fizikoterápiás asszisztens, három masszőr és egy gyógytornász áll a közvetlen gyógyítás szolgálatában.

— Csak tényleges dolgozókat ápolnak?

— Korántsem. Mintegy 80 százalékban a táppénzes állományban levő tényleges dolgozókat, 5 százalékban a családtagokat és 15 százalékban a nyugdíjasokat utalják hozzánk az orvosi bizottságok. Tavaly 1519 beteget kezeltünk, akik esetenként 28—29 napot töltöttek nálunk.

Hisznek a gyógyulásban

Nagy Sándor kisújszállási főpályamestert derékfájás kínozta.

— Javult az állapota?

— *Nagyon sokat!* A környezet, a napi kezelések, és a fürdés enyhítettek a már-már elviselhetetlen állapotomon — mondja.

Horváth Géza vasútőr Veszprémből érkezett lefogyva, görnyedten.

— *Bicegtem* — mondja. — Voltam Harkányban, Szobosztón is, de úgy érzem, hogy *az itteni kezelés használt a legtöbbet. Tessék nézni!* — és mutatja egyenletes lépteit.

Gesztesi József vonatvezető porckorongsérv-műtét után érkezett.

— *Mozgásom könnyebb lett, panaszaim megszűntek, és visszaszereztem elvesztett súlyom nagy részét is. Optimista vagyok, hiszek a teljes gyógyulásomban* — magyarázza.

Sokan bottal érkeztek, s anélkül távoztak.

— Amikor közöljük betegünkkel, hogy mikor térhet haza, akkor már a beutaltak közül a sorrendben következőt értesítjük is — mondja a főorvos. *Olyasvalami ez, mint a vonatok menetrendszerű közlekedése. A pontosság is célravezető...*

Dr. Stark Ferenc, az embereket több mint húsz éve gyógyítja, 17 éve szakorvosként foglalkozik a reumás jellegű betegségekkel. *Dr. Romhányi Szilvia* adjunktus fáradhatatlan munkatársa.

— Mit tart lényegesnek a munkájában?

— *A kölcsönös bizalmat!* Nagyon jó, ha betegeink őszintén feltárják panaszaikat, betegségük minden mozzanatát. Csak akkor tudjuk pontosan megállapítani a gyógyítás módját. A betegek többsége türelemmel, fegyelmezetten betartja a házirendet.

Együttműködve a szívkórházzal

Kósi Ferencné főnővér tanítja, vezeti segíti a fiatal nővéreket. *Németh József* fizikoterápiás főasszisztens két társával egyekszik derűt és bizakodást kelteni a betegekben, miközben a galván-, ultrahang- és egyéb kezelésre jelentkeznek.

A szanatórium és a balatonfüredi szívkórház a kardiológiai és a reumatológiai ismeretek, tapasztalatok cseréjével könnyíti a gyógyító munkát. A füredi kórház többek között a belgyógyászati, fogszakorvosi együttműködéssel támogatja a szanatórium tevékenységét.

— *Számunkra öröm, ha betegünk a botját eldobva távozik tőlünk!* — mondja a főorvos.

(V. Szabó)

Vasútmodellek terepasztalon

KIÁLLÍTÁS NYÍLT A KELETI PÁLYAUDVARON

Gulyás János vezérigazgató-helyettes megnyitja a kiállítást

A Keleti csomópont ifjúsági klubjának társalgó termét, ha most madártávlatból nézhetnénk, egy óriási rendezőpályaudvar tárulna elénk. Itt rendezték meg ugyanis a kilencedik országos vasútmodell-kiállítást, amelyet május 9-én *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes nyitott meg.

Csaknem 300 kisebb, nagyobb jármű található a terepasztalokon, a vitrinekben. A szakemberek legkülönlegesebbnek tartják *Békési László* Láng gépgyári lakatos 327 sorozatú sűrített levegővel működő mozdonyát. A már majdnem nyugdíjas korú modellező elmondta, hogy édesapja masiniszta volt és az iránta érzett tiszteletből megcsinálta azoknak a gőzösöknek a modelljét, amelyeket apja vezetett.

A kívülállók talán el sem tudják képzelni, hogy a modellezők miből képesek járműveket fabrikálni. *Lakatos Béla*, a Keleti vontatási főnökség üzemmérnöke például ítatóspapírból készítette el a V—63-as kicsinyített mását, amely működik is. De látható ott olyan sárga villamos modell is, amelyet műanyag tejfeles poharakból készítettek. A legkisebb mozdony egyébként 6,5 milliméter nyomtávolságú.

A vasútmodellezőkről *Kabák Imre*, a kiállítás főrendezője elmondta, hogy az egyesület népes tagságából, amelynek csak 30 százaléka dolgozik a vasútnál, mintegy háromszázan hódolnak ennek a hobbinak. A Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Egyesületének vezetői annak örülnének, *ha minél több vasutas kapcsolódna be az egyesület munkájába.*

S. R.

HUSZONKILENC ÉVESEN

Molnár Gyuláné vonatvezető egyedül neveli hat gyermekét

Alacsony, barna, tömzsi, vagy ahogyan falujában, Kisterenyén mondják: *„sűrű" asszonyka Molnár Gyuláné, Salgótarján-külső állomás vonatvezetője.* A „sűrű" jelző erős szervezetet, szívós emberi magatartást is jelent, hiszen hat gyermek édesanyja. Noha a legkisebb csak egyéves, Molnárné rövid ideig volt gyesen. A munkahelyén ugyanúgy ellátja szolgálatát, mint bármely férfi kollégája. És ha mindehhez még azt is hozzávesszük, hogy egyedül neveli a hat gyereket — férjétől, aki iszákos, komisz ember, különváltan él — úgy a legtiszteletteljesebb jelzőt is megérdemelné.

A vasutas-szakszervezet Benczúr utcai székházában találkoztam vele, ahol — édesanyjával együtt — *anyák napi ünnepségen vett részt és 1600 forint jutalmat kapott.* Az ünnepségre ugyanis elkísérte édesanyja, és a hatéves Csabi kisfia.

A szakszervezet az ünnepség után vendégül látta az édesanyákat. A terített asztalnál beszélgettünk Molnárnéval.

— Nagyon nehéz az élete? — tettem fel a banálisnak tűnő kérdést, mire a hatgyermekes édesanya élénken tiltakozott:

— *Miért lenne nagyon nehéz?* — kérdez vissza, majd így folytatja: — *a vasútnál szépen keresek, családi pótlékot, tartásdíjat kapok, és mindenben segít az édesanyám.*

— Ám de a legnagyobb gyerek is csak tizenhárom éves. A sok aprósággal különben is több a gond.

— *Az igaz, hogy több a gond, de több az öröm is.* Szerencsére mind egészségesek, és a legkisebbet kivéve mindegyiknek megvan a napi „menetrendje". Ezt kell betartani. Ki oviba, ki iskolába megy reggel, s amikor hazajönnek is megvan az elfoglaltságuk. A nagyobbacskák már segítenek bevásárolni, takarítani, a kisebbeket ellátni. *És itt a Mama. Az én drága jó édesanyám, ő a főfelügyelő.* Most ugyanis még a szüleim házában lakunk, de már nem sokáig.

— Lakást kaptak?

— Nem. Megvettünk egy házat, nagy portával, kerttel. Na nem a spórolt pénzemből, mert annyi gyerek mellett a keresetem mind ruhára, cipőre megy. Én szeretem szépen, tisztán járatni a gyerekeimet, úgy, mint akinek csak egy vagy kettő van.

— Hát akkor honnan a pénz?

— *A munkahelyem, a tanács és a szakszervezet segítségével százezer forint kamatmentes OTP-hitelt kaptam.* A szakemberek pedig őszig rendbehozzák, korszerűsítik a házat, ahol hat helyiség lesz.

— Mit kezd a sok szobával?

— Majdcsak elboldogulok valahogy a nagy lakással. Az a fontos, hogy tágas udvar, s nagy kert legyen, ahol a gyerekek szabadon futkározhatnak.

— És magával ki törődik? Hiszen még oly fiatal, huszonkilenc éves. Egy megértő és segítő férjre is szüksége lenne.

A fiatalasszony szemérmesen nevet, a szájához kapja a kezét, majd kijelenti:

— *Ugyan, hol találok én ennyi gyerekkel megértő és segítő férjet?* Én tudom, hogy az én életem most már csak a munka és a gyerekek nevelése. Nem ringatom magam hiú ábrándokban. Ha a legkisebbik is felcseperedik, tovább akarok tanulni. Szeretnék idővel a vasúton a tiszti fokozatig eljutni. Lehet, hogy ezen sokan mosolyognak, de szerintem a továbbtanulás sem lehet nehezebb, mint ekkora családban rendet tartani. Egyébként a gyerekek nevelése szempontjából is fontos, az én továbbtanulásom. Lássák, hogy az anyjuk nehéz körülmények között is mire képes. A jó példa bizonyára őket is jobb tanulásra, keményebb helytállásra, serkenti majd.

— *Azért azt még írja oda, ha lehet* — mondja Molnárné a beszélgetésünk végén —, *hogy a volt férjem rendesen fizeti a gyerektartást. Időnként meglátogatja a gyerekeket is, és ha nem iszik, normális ember tud lenni.*

Ideírtam. De legszívesebben azt írnám legközelebb a családról, hogy a gyerekek édesapja visszatalált hozzájuk...

Dávid József

Molnárné az életéről vall az újságírónak

Konzerválták a gőzösöket

A közelmúltban kivonták a forgalomból a gőzmozdonyokat a dombóvári vontatási főnökségen. A még üzemképes masinákat gondosan konzerválták, kazánjaikat légmentesítették, kéményeiket lekötötték. Üzembe helyezésükre már csak akkor kerül sor, ha a rendkívül nagy forgalom ezt indokolttá teszi. Helyettük korszerű dízeleket helyeztek üzembe.

A főnökség vezetőit nem érte váratlanul a korszerűsítés. Időben gondoskodtak az átképzésről. A mozdonyfűtőknek lehetőségük volt vonatvezetői, segédkezelői és dízelvezetői vizsgát tenni.

A BOLGÁR FŐVÁROS KAPUJA

A szófiai központi pályaudvar

Szófia központi pályaudvara, előtte a parkosított térrel

A szófiai pályaudvar körszerű építészeti együttes. Sikeres folytatása a *Rómában, Nápolyban, Bécsben, Bernben* és más európai városokban épült, hasonló építészeti remekeknek, melyek a második világháború után készültek. A szófiai pályaudvar azonban nem az előbbiek másolata, önálló stílusa, arculata van, mely a térbeli-méretbeli, funkcionális és építészeti-művészeti megoldásból ered.

Az új szófiai pályaudvar megépítését az ország gazdasági életének rohamos fejlődése, a vasúti szállítás volumenének növekedése tette szükségessé. A tervek szerint 1980 végéig a teherszállítás 40 százalékkal, a személyszállítás pedig 25 százalékkal nő 1975-höz viszonyítva. Bulgária földrajzi helyzete — összekötő kapocs Közép- és Nyugat-Európa, valamint a Közel- és Távol-Kelet országai között — szükségszerűvé teszi a nemzetközi teher- és személyszállítás növekedését.

A szófiai pályaudvar építésekor *a tervezők a 2000. év távlatában vették figyelembe a szállítás növekedését.* Azonban még ezután is továbbfejleszthető lesz, ha a főváros és a nemzetközi közlekedés növekvő igényei szükségessé teszik. *Ma a pályaudvar naponta 100—200 ezer embert tud fogadni.* Ezenkívül a szófiai vasúti csomóponton áthaladó szerelvények 95 százalékát is képes fogadni. A számok olyan szállítási feszültséget takarnak, melyet az utasok nem érzékelnek. Ez annak köszönhető, hogy a pályaudvaron több mint 6529 négyzetméternyi terület áll rendelkezésükre. A homlokzat 10 000 négyzetméternyi megvilágított területe elegendő fényt és teret biztosít a vasutasok és az utasok számára.

A szófiai pályaudvar kétszintesre épült. Ez megkönnyíti az utasok számára a tájékozódást. Szintén az ő érdekükben készült *a SOLARIS információs rendszer és a sok automata jegykiadó.* A pályaudvart és az utasokat szolgáló technika állandóan bővül, gazdagszik — a menetirány-jelfogó központtól az ipari televízióig.

A pályaudvar váróterme hatalmas alapterületű, márvánnyal borított. Télen kellemesen meleg, a szellőzés szünet nélkül működik. Mindez az utasok számára kellemes tartózkodási hellyé teszi a várótermeket. A szerkezet könnyedsége, a modern berendezés és a művészi dekoráció kellemes hangulatot árasztanak, az esztétikai igényeket is kielégítik. *Az újság- és emléktárgy-árusító pavilonok, az éttermek, eszpresszók, női és férfi fodrász szalonok, a gyermek-várótermek, a filmterem, az automata ruhatár és csomagmegőrző, az összes egyéb szolgáltatás mindazokat az igényeket kielégíti, amelyekre az úton levő embernek szüksége lehet.*

Ivan Zahariev

A pályaudvar tágas utascsarnoka

A műszaki fejlesztés segítői

ÚJÍTÓ MÉRLEG, 1979

Az újító vasutasok 1979-ben is nagymértékben hozzájárultak a műszaki fejlesztéshez, a gazdaságosabb szállításokhoz és szolgáltatásokhoz, a forgalombiztonság fokozásához, a munka minőségének javításához. A jó eredményekben szerepük van a szakszervezettel közösen szervezett újítási versenyeknek, az újítási hónapoknak.

Tavaly az év második felében *85 szolgálati főnökségen szerveztek ötletpályázati napokat és hónapokat.* Ezek sikerére jellemző, hogy az újítók 4590 ötletet nyújtottak be. A benyújtott ötletekből *1913-at díjaztak 100-tól 500 forintig terjedő összeggel.*

Az ötletnapoknak és a különböző intézkedéseknek is jelentős szerepük van abban, hogy a benyújtott újítási javaslatok száma a bázis évi 8925-ről 9263-ra, az elfogadott javaslatok száma a bázis évi 4609-ről 4626-ra növekedett. Az elfogadott 4609 javaslatból 4462-t hasznosítottak.

A hasznosított újításokból származó megtakarítás az *1978. évi 106 millió forintról 115 millióra növekedett,* a kifizetett újítási díjak összege 1978-ban 8 millió 578 ezer, 1979-ben 8 millió 956 ezer forint volt. A 60 napon belül el nem bírált újítási ügyek száma az 1978. évvégi 291-ről 1979 végén 248-ra, vagyis 43-mal csökkent.

A múlt évben fellendült a szolgálati találmányok értékesítése, és a külföldi licencek vásárlása is.

Az eredmények mellett hiányosságok is vannak. Az újítómozgalom fejlődését *sokszor hátráltatja, hogy nem megfelelő az ügyintézés, s az újítókkal való foglalkozás.* Gyakran fékezően hat az újítási javaslatok intézésének túlzott centralizálása, késedelmes elbírálása, az újítási ügyintézők nagymérvű leterheltsége más munkával.

Több elfogadott újítást késedelmesen vezetnek be, s nem kielégítő az újítások elterjesztése sem. Általában magas az eszmei alapon díjazott újítások aránya is. Ritkán kötnek előzetes szerződést a dolgozókkal az újítási feladatterv témák kidolgozására.

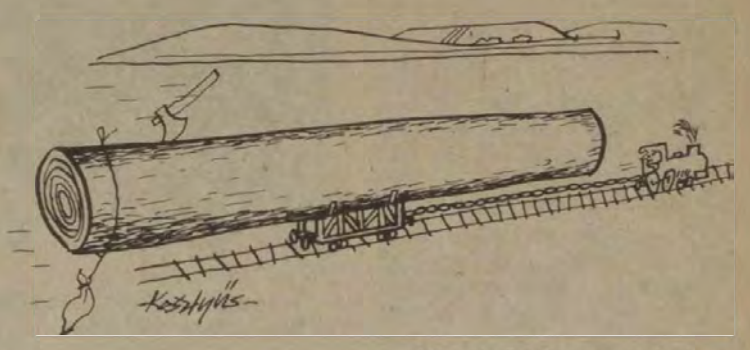
Az újítómozgalom, s az újítók népszerűsítése érdekében tavaly sok helyen rendeztek újítási kiállítást. *Különösen jól sikerült a Miskolc Vontatási Főnökségnél, Kiskunhalas, Békéscsaba, Szeged, Eger vasúti csomópontokon, továbbá a Miskolc-Tiszai pályaudvaron és a vésztői vontatási főnökségen rendezett kiállítás.* A miskolci vasútigazgatóság, a miskolci járműjavítóval együtt részt vett a Miskolc felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére rendezett megyei újítási kiállításon is, ahol 37 kiállító vállalat közül a III. helyezést érték el. A záhonyi üzemfőnökségen az év végén szintén sikeres újítási kiállítást rendeztek.

Az új műszaki alkotások, technológiai eljárások, munkamódszerek elterjesztésének fokozására a vésztői vontatási főnökségen, Ferencváros és Tapolca csomópontokon bemutatót rendeztek. Nagykanizsán újító klubot szerveztek.

Az újítók aktivitásukkal, alkotó munkájukkal kifejezik szeretetüket, felelősségérzetüket munkahelyük, illetve a vasút iránt. Ezért is kötelessége mindenkinek támogatni őket.

Dr. Gyóni Béla

KOCSIKIHASZNÁLÁS



(Kesztyűs Ferenc rajza)

Életrevaló kezdeményezés

Ötletpályázati hetek a szombathelyi vasútigazgatóságnál

Az elmúlt hónapokban a celldömölki vontatási főnökségen és a veszprémi körzeti üzemfőnökségen ötletpályázati heteket tartottak. Ennek a jobb munkaszervezés, a termelékenység és a hatékonyság növelése, a kultúrált utazás színvonalának javítása, a baleseti veszélyforrások csökkentése volt a célja.

A vontatás és az üzemfőnökség gazdasági vezetőinek valamint a tömegszervezetek felhívása nyomán sokan éltek a lehetőséggel. *A vontatási dolgozók két hét alatt 61, az üzemfőnökség dolgozói 35 ötletet nyújtottak be a bíráló bizottsághoz.* Az eredmény minden várakozást felülmúlt.

A vontatási főnökség dolgozóinak ötleteiből 36, az üzemfőnökség dolgozóinak ötleteiből 31-et díjaztak, illetve hasznosításra elfogadtak. Ezekkel a megoldásokkal a dolgozók intenzíven járultak hozzá az újítómozgalom fellendítéséhez. A résztvevők mintegy 62 százaléka szocialista brigádtag volt. A vontatásnál a legtöbb ötletet *Kiss Tibor* nyújtotta be. Ebből tizet díjaztak.

Jó ötletek csak úgy születhetnek, ha a dolgozók ismerik a termelést akadályozó gondokat, ha felhívják a figyelmüket. Az ötlethét időpontját legalább egy hónappal korábban célszerű meghirdetni. A szolgálati helyek dolgozóinak többségét élénken foglalkoztatták a célul megjelölt feladatok. *Jellemző, hogy az ötleteket nagyrészt fizikai dolgozók adták be.* Valamennyien a munka termelékenyebbé tételére, a baleseti veszélyforrások csökkentésére, a gépesítésre, a nehéz fizikai munka könnyítésére tettek javaslatot. Hozzájárult az ötlethét sikeréhez az is, hogy az elfogadott ötletek díjazása időben megtörtént. *A beadott ötletpályázatból a vontatási főnökségen 17, az üzemfőnökségen 23 olyan újítás került felszínre, amelyek az ötletpályázati hetek megrendezése nélkül talán évekig sem lettek volna benyújtva.*

A hasznosításra elfogadott ötleteket 100—300 Ft-ig díjazták. Az olyan ötletpályázatokat, amelyek újításként is hasznosíthatók, az ötletdíjon felül a javaslattevőt az újítási díj is megilleti.

A celldömölki és a veszprémi tapasztalatok is bizonyítják, hogy az ötletpályázati hetek megtartását igénylik a dolgozók, sok helyen a vezetők is, annak ellenére, hogy a beadott ötletek, javaslatok nagy száma az értékelő bizottságnak is nagy gondot, többletfeladatot jelent.

Gyóni

Monsieur X és a többiek

Vandálok a szövetségi vasutakon

Huligánok, labdarúgó szurkolók és egyénileg kezdeményező, agresszív vonatrongálók milliós károkat okoztak az utóbbi években az NSZK-ban a szövetségi vasútnak. A legnagyobb feltűnést az önmagát *„Monsieur X-nek"* nevező merénylő keltette, amikor 1975-től, több éven át zsarolta a vasutat.

„M. X"-nek először 1976 augusztus 25-én sikerült kisiklatnia egy tehervonatot, mégpedig úgy, hogy csaknem száz rögzítő csavart szedett ki a talpfákból. A keletkező kár meghaladta az egymillió nyugatnémet márkát. *„Monsieur X."* — így írta alá pénzt követelő leveleit.

1977-ben egymás után több támadást is intézett nyugatnémet vonatok és vasúti berendezések ellen. Meglazította az elektromos felsővezetékeket, vagy U-formájú tárgyakat függesztett rájuk. Súlyos szerencsétlenséget okozott az 1977. október 17-én elkövetett merénylete. *Ekkor a Koppenhága és Róma között közlekedő és 140 kilométeres óránkénti átlagsebességet is elérő gyorsvonatot siklatta ki, méghozzá kanyarban.* Szerencse, hogy csak a kanyar belső részén levő sínt lazította meg — 138 csavart szedett ki több órás munkával —, így „csupán" 23-an sérültek meg.

A szövetségi vasút nem tartja számon külön a szándékos rongálások okozta károkat. Az utóbbi években *évente ugyanis 600 millió márkát költöttek átlagosan a javításokra,* s ebben az összegben benne foglaltatnak a rongálások milliós kárai is.

Különösen a helyiérdekű vasúti kocsikban fordul elő sok rongálás, mivel nincs kalauz és az utazási célok is közeliek. A vonatvezetők nem láthatják, mi folyik egy-egy kocsiban. A vandál pusztítók így bátran „dolgozhatnak" és nem kell tartaniuk semmitől. Sokan közülük úgy gondolkodnak, hogy a szerelvényen úgyis minden az államé, tehát nem kár semmiért. *Felvágják az üléshuzatokat, szétverik az ajtókat és az ablakokat, leszerelik vagy letörik a hamutartókat és a jegykezelő automatákat.* A várótermek és a folyósok berendezéseit összetörik, a menetrendeket leszedik, a reklámvitrineket megrongálják. Ritkábban, de az is megtörténik, hogy ragasztót öntenek a jegykezelő automaták nyílásába, lyukat fúrnak a vécék és a mosdók falaiba stb.

A legutolsó nagyobb rongálás 1980. február 9-én történt Münchenben. Az S—Bahn három szerelvényében ismeretlen tettesek felhasították az üléshuzatokat és kilyukasztották a kocsik oldalát fedő műanyagot is. A kár 17 ezer márka volt.

Nagy gondot okoz a Bundesbahn vezetőinek az utóbbi években divatba jött és főleg a labdarúgó-szurkolók által elkövetett rongálás. A többnyire részeg szurkolók nemcsak károkat okoznak a kocsikban, hanem tettleg is bántalmazzák a békés utasokat. *A Moer és Oberhausen között közlekedő vonat vezetőjét az elmúlt hónapban például heccből összeverték. Düsseldorf és Duisburg között egy egész vasúti kocsit felgyújtottak.*

A szövetségi vasúton elkövetett rongálásoknak csak 30—40 százalékát sikerül felderíteni és az elkövetőket azonosítani. Míg a Bundesbahn személyzetét az utóbbi években erősen csökkentette, addig a vasúti rendőrség létszámát négyszázzal emelni kellett. Számuk most összesen 2800.

E. P.

Hatvan állomáson

Birkatolvajt fogtak a vasutasok

Április 19-én, a késő esti órákban érkezett Hatvan állomás 5. vágányára a 455. számú gyors tehervonat, amelynek egyik kocsijában juhokat szállítottak. Éjfél előtt *Revicki Józsefné* vontatási naplózó észrevette, hogy a kocsik között — ölében egy báránnyal — bujkál valaki. Azonnal értesítette a vasúti rendészetet. *Mák Sándor* mozdonyfelvigyázó, *Turi János* külsős forgalmi szolgálattevő, valamint *Szabó László* rendész üldözőbe vette a tettest.

A tolvajt, *Bárdi Gyula* 26 éves hatvani lakost elfogták és átadták a rendőrségnek. Mint később megállapították, a tolvaj nyitva hagyta a kocsiajtót is. Ha a lopást nem veszik észre, a robogó vonatból kiestek volna az állatok. Az éber vasutasoknak köszönhető, hogya MÁV-nak nem kell kártérítést fizetnie.

Szűcs Ferenc

A TV-BEN LÁTTUK

Anna Karenina a „Keleti pályaudvaron"

Mint annak idején hírt adtunk róla: 1978 nyarán az angol BBC Televízió munkatársai a Keleti pályaudvaron forgatták *Lev Tolsztoj* világhírű művéből készült filmet: az *„Anna Kareniná"-t.* Csaknem két héten keresztül stúdió volt az öreg fejállomás érkezési oldala, cirillbetűs táblák, ódon gázlámpák függtek a falakon, korabeli orosz ruhákba öltözött színészek, statiszták ide-oda járkáltak a peronokon.

A forgatásnak, mint ez lenni szokott, sok nézője akadt; utasok, vasutasok gyűrűje vette körül a stábot. Ez azért is érthető, mert a kíváncsiskodók olyan művészeket láthattak közöttük, akik korábban hónapokon keresztül szerepeltek a Magyar Televízió képernyőjén. Főleg sok tekintet szegeződött a film két férfi főszereplőjére: *Eric Porterre* és Wilson Stuartra, a *„Forsyt saga"* ellenszenves, majd később annál szimpatikusabb Somsára, aki a filmben Karenint (Anna öreg férjét) alakítja. Wilson Stuart pedig a *„Strauss család"* egykori Johannja, *Vronszkijt,* a csábító orosz tisztet játssza.

A Magyar Televízió május 6-án, kedden este kezdte a tízrészes tv-játék sugárzását. Másnap reggel érdeklődve kérdezték egymástól a Keleti pályaudvar vasutasai: *tegnap este ráismertél-e a Keletire a a tv-műsorban?* Az történt ugyanis, hogy amikor a korabeli vonat Vronszkij anyjával és Anna Kareninával megérkezett Moszkvába, jól fel lehetett ismerni a Keleti pályaudvar oszlopos csarnokát.

Séra

Záhony krónikása

Nem búcsúzik — csak elköszön

Egressi Zsigmond műszaki felügyelőt mindenki jókedélyű embernek ismeri és szemmel láthatóan frisseségét is megőrizte, nem látszik fáradtnak. Pedig most töltötte be 60. életévét és májusban nyugalomba vonul.

A vasút szeretetét családi hagyományként hozta magával. *Majd negyvenévi szolgálattal a háta mögött, végig hű maradt a pályafenntartáshoz.* Ott kezdett — és onnan búcsúzik. Egy évtizeden át volt pályamunkás, aztán húsz évig mint pályamester tevékenykedett. Az utolsó tíz évben volt üzemvezető, tervelőadó, és ötödik éve belső ellenőr. Záhonyban tizenharmadik éve dolgozik. Közben leérettségizett, majd elvégezte a Marxizmus—Leninizmus Esti Egyetemet is.

Huszonöt éve párttag. S az elmúlt években sok, főleg emberi arcokat méltató írása jelent meg a *Magyar Vasutas* és a *Záhonyi Átrakó* üzemi lap hasábjain. Nevéhez fűződik Záhony történetének megírása. A mintegy 300 oldalas tanulmány bevezetőjében így ír: *„Egy pár évtized, csupán egy porszem, melyben Záhony maga a történelem, szocializmust építő országunk időtálló alkotása."*

A könyv utolsó soraiban így vonja meg a végső következtetést: *„Búcsúzom tőled Záhony! Szívem szerint ma már Új-Záhonynak neveznélek. Ha nem is voltam ott bölcsődnél, tanúja voltam fejlődésednek. Ragyogó jövőd utamon elkísér."*

Egeressi Zsigmond sportbeli tevékenysége nélkül nem teljes a róla alkotott kép. Tizenkét éven át volt Záhony területi sportfelelőse, majd három évtizedig szolgálta a vasutas tömegsportot. Mint labdarúgó játékvezető, huszonöt éven át fújta a sípot. Aranyjelvényes játékvezető. Csak a síptól köszönt el, a sportmunkától, amellyel régen elkötelezte magát, nem válik meg. Több évtizedes sporttevékenységéért méltán érdemelte ki a *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés arany fokozatát.

Zsiga, ahogy ismerősei, barátai nevezik, *nem búcsúzik, csak elköszön.* És mindig szívesen gondol vissza a vasút szolgálatában, főként itt Záhonyban eltöltött évekre.

Szőgyényi Bertalan

Naponta 150–200 ugrás

AZ OLIMPIÁRA KÉSZÜL KELEMEN ILDIKÓ, A BVSC VÁLOGATOTT TORONY- ÉS MŰUGRÓJA

Teljesítménye kalaplevételt kíván: háromemeletnyi magasságból veti le magát a mélybe, pontosabban a medence vizébe. Zuhanás közben különféle mozdulatokat végez: *fordulatok, szaltók, csavarok váltogatják egymást produkciójában.*

— *A felkészülési időszakban általában 150—200 ugrás szerepel egy-egy edzésem műsorában* — mondja a világ legtermészetesebb hangján a 17 éves *Kelemen Ildikó*, a BVSC válogatott torony-, illetve műugrója. — *Sajnos, gyakran közbeszól az időjárás, ilyenkor futunk, tornázunk, erősítünk... Egyetlen pillanatot sem szabad kihagyni . . .*

Éppen tíz évvel ezelőtt kötött barátságot a sportággal. Akkor még nem is gondolt arra, hogy ebből a barátságból szenvedély, s — tessék megkapaszkodni! — *tizenegy országos bajnoki győzelem lesz.* Legalábbis eddig ennyi aranyérem birtokosának mondhatja magát.

A budapesti vasutasok saját nevelésű fiatalja két esztendő óta gyakorlatilag egyeduralkodónak számít idehaza. A szakemberek szerint a közeljövőben aligha lehet trónfosztásra számítani — legalábbis Ildikó tehetsége és szorgalma (no, meg a gyöngécske utánpótlás) ezt ígéri.

Nemzetközi eredményei közül kiemelkedik a tavalyi *Világ Kupán szerzett negyedik helyezés*, s szép sikert jelentett a három esztendővel ezelőtti *Európa-bajnokságon elért 5. hely is.* Tizennégy évesen!

— És Moszkvában?

— *Minden vágyam, hogy bekerüljek a nyolcas döntőbe. Erre, azt mondják, esélyem is van. Persze, papírforma a mi sportágunkban sincs, egy-egy jó eredményhez sok mindennek össze kell jönnie. Hogy mást ne mondjak, itt van mindjárt a pontozás . . . Az emberi szubjektivitás elkerülhetetlen, s akár kedvez, akár hátráltat — befolyásolja az eredményt . . .*

— Milyen adottságokra van szükség a műugráshoz?

— *Hajlékonyságra, rugalmasságra, kitartásra, s egy kis bátorságra is.* A laikusok általában a bátorságot tartják a legfontosabbnak, mondván: olyan magasból, tíz méterről leugrani, bizony nem kis dolog, kell egy kis kurázsi. Pedig az igazság az, hogy ezzel a félsszel csak a kezdő találkozik.

— Tehát nem fél?

— *Inkább izgulok. De nem a magasságtól. hanem attól, hogy maga a gyakorlat jól sikerüljön. Másodpercek, tizedek alatt kell évek munkáját megmutatni. Higgye el, nem könnyű dolog.*

A Rákóczi gimnázium harmadéves magántanulója éppen a napokban fejezte be a tanévet. „Igyekezetének" oka a közelgő moszkvai játékok.

S hogy nem csupán az iskolában igyekszik, hanem az edzéseken is, azt edzője, a volt kiváló műugró, *Felhősi Éva* igazolhatná. Ildikó nagyszerű tanítvány, öröm vele dolgozni.

— Melyik ágat kedveli jobban: a mű- vagy a toronyugrást?

Mosolyog.

— *Mindig éppen azt, amelyik jobban megy. De talán egy parányival szívesebben ugrom onnan föntről, a toronyból. Szeretem a magasságot, a zuhanást . . .*

Pilhál György

Üzlet a Keleti mellett

A Keleti pályaudvar érkezési oldalán, az Utasellátó Vállalat 2-es számú üzletében szinte minden nap csúcsforgalom van. Mindig friss hentesáruval, tejtermékkel és egyéb élelmiszerekkel várják a vásárlókat. Szívesen vásárolnak itt a pályaudvar és az igazgatóság dolgozói, valamint a szolgálati lakásokban élő vasutasok.

Maráz Károly, az üzlet vezetője 27 éve dolgozik itt. Az idei első negyedévi tervük 5 millió egyszázezer forint volt. Ezt 409 ezer forinttal teljesítették túl. A gyorsabb kiszolgálás érdekében a hentesáruk egy részét előre felszeletelik, és úgy rakják a nagy teljesítményű hűtőkbe. *(Képünkön az ízlésesen berendezett üzlet egy része látható.)*

Kép és szöveg:
Drégely Vilmos

HÍREK

— **Anyák napján.** Hatvan állomás szakszervezeti bizottsága május 5-én, az anyák napja alkalmából ünnepséget rendezett az állomás nagyoktató termében. Bartos Sándor, az állomás KISZ-alapszervezetének vezetőségi tagja mondott ünnepi beszédet, majd Tóth János szb-titkár tárgyjutalmat adott át az édesanyáknak.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** Taggyűlést tartott április 18-án Bánréve állomás szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja. Baranyai Istvánné főbizalmi számolt be az elmúlt fél évben végzett munkáról, az üdültetés és a segélyezés eredményeiről. Utána válaszolt a hozzászólók kérdéseire.

— **Munkaverseny.** A fatelítő dombóvári főnökségénél a közelmúltban értékelték a szocialista brigádok teljesítményeit. Egy brigád arany, kettő ezüst, három pedig bronz fokozat kitüntetésben részesült. Hét kollektíva nyerte el a szocialista brigád címet. A brigádvezetői tanácskozáson Kóka Albert üzemvezető mondott köszönetet egész évi lelkiismeretes társadalmi és gazdasági munkájukért.

— **Nyugdíjban a málházó.** Harminchét évig volt Pásztó állomás málházója Nagy Illés. Nyugdíjba vonulása alkalmából a közelmúltban ünnepséget rendeztek tiszteletére, amelyen az állomás vezetői mondtak köszönetet több évtizedes helytállásáért, kiváló munkájáért. Nagy Illés 15 évig szakszervezeti bizalmi volt, és 1945-től tagja a pártnak.

— **Társadalmi munka.** A közelmúltban Hatvan állomáson két alkalommal rendeztek kommunista műszakot, amelyeken 250 dolgozó összesen 1550 óra társadalmi munkát végzett. Értéke több mint 30 ezer forint. Selyp, Pásztó és Salgótarján állomások dolgozói is több ezer forint értékű munkát végeztek az utóbbi hetekben. A pénzt a MÁV gyermekintézményeinek ajánlották fel.

— **Kiállítás.** A debreceni területi bizottság kiállítást rendezett Kapcsa János és Szilágyi Elek képzőművészek alkotásaiból a vasutasok klubkönyvtárában. A kiállítást május 16-án Magyari Vilmos újságíró nyitotta meg. Megtekinthető május 30-ig, tíz és tizennyolc óra között.

MEGHALT DR. MÉSZÁROS PÁL

Április 27-én, 67 éves korában elhunyt dr. Mészáros Pál MÁV főtanácsos, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet nyugalmazott főmunkatársa.

1935-ben került a vasúthoz. A gyakornoki idő után több állomáson forgalmi szolgálattevői beosztásban dolgozott. Közben elvégezte az egyetemet, 1942-ben Pécsett az államtudományok doktorává avatják. A felszabadulás után állomásfőnöki beosztásokban tevékenykedett. Később a Vasúti Főosztály forgalmi szakosztályára helyezték, majd 1953-ban a Vasúti Tudományos Kutató Intézet munkatársa lett. Innen vonult nyugdíjba 1977-ben.

Dr. Mészáros Pál tudományos munkássága mellett szívügyének tekintette a vasúti szakemberképzés fejlesztését. Egy évtizedig tanított a Budapesti Műszaki Egyetem közlekedésmérnöki karán, és megszervezte Szegeden a vasútforgalmi felsőfokú technikum vasútüzemi tanszékét, amelynek később a vezetését is elvállalta. Huszonöt esztendeig volt titkára a Közlekedéstudományi Egyesület vasútüzemi szakosztályának. Kiemelkedő munkásságát több kitüntetéssel — köztük a KTE Jáky Emlékéremmel, a Szocialista kultúráért érdeméremmel, majd a Kossuth Díjjal ismerték el.

Temetése május 7-én volt a Rákospalotai temetőben.

FELHÍVÁS

A MÁV Tisztképző Intézet 1929/30-ban végzett hallgatói június 7-én, 11 órakor találkozót rendeznek az intézetben *(Budapest VIII., Luther u. 3.)*. Utána közös ebéden vesznek részt a Keleti pályaudvaron levő Utasellátó különtermében. A szervező bizottság várja az egykori hallgatók és tanárok jelentkezését, kéri a találkozón való részvételüket.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon városi: 229-872,
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
80—2013. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

EGY „ÖREG ÖKÖLVÍVÓ" PÉLDÁJA

Ha feladatról volt szó, soha nem mondott nemet

Negyvenkét évi vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult *Bene Ernő* MÁV-főfelügyelő, akinek élete, munkássága összeforrott a szakmai hivatással és a sporttal.

Állandó önképzéssel

Annak idején — 1937-ben — vették fel a Nyugati pályaudvaron raktári munkásnak, de már azt megelőzően három éve öklözött a BVSC igazolt versenyzőjeként. Később vasesztergályos volt *Rákosrendezőn*, illetve a háború befejezése után — miközben részt vett az újjáépítésben — átmenesztői munkakörbe került. Később a *Keleti pályaudvar*, majd *Józsefváros* lett az állomáshelye, s az állandó önképzés eredményeként a kereskedelmi szolgálat szinte valamenyi beosztásában nagy szorgalommal és hivatástudattal állta meg a helyét.

Szinte legendás hírnévre tett szert abban az időszakban is, amikor az *áruforgalmi értesítők* csoportvezetője volt. Utolérhetetlennek bizonyult a hiányos címzések megfejtésében, illetve a címzettek megtalálásában. Közvetlen, baráti kapcsolatot épített ki a lakónyilvántartó központokkal, a sport-, a tanácsi és a szakszervezeti intézményekkel, a hatóságokkal, hogy egyetlen küldemény se maradjon értesítés nélkül. Gyakran két-három-négy betűből kellett a címzett kilétét megállapítani. Rájött például, hogy a B. C. K. Z-nak jelölt címzett nem más, mint a Magyar Hajó- és Darugyár, vagy a D. K. Z. egyenlő a Német Kultúr Központtal.

Sportsikerek

Életének másik fő eleme a sport volt. Aktív szereplőként sikeresen küzdött a BVSC-nek abban a kollektívájában, amelyik 1950-ben *országos csapatbajnokságot nyert.* Győzelmi eredményeinek elismeréséül vasúti főtisztnek nevezték ki. Később, amikor a versenyzést abbahagyta, hű maradt egyesületéhez is, és az *ökölvívó szakosztály* ügyintézője lett. Ezenkívül társadalmi és mellékfoglalkozású edzőként oktatta az ifjabb ökölvívókat.

Elfoglaltsága, tenniakarása ebben sem merült ki, hiszen bármilyen társadalmi munkára kérték, mind elvállalta. Tizennyolc esztendőn át tevékenykedett vezetőségi tagként az állomás szakszervezeti bizottságában, és öt évig a budapesti területi bizottságnál is dolgozott. 1968 júniusában például részt vett a Debrecenben rendezett *Vasutas, Postás és Közlekedési Ifjúsági Béketalálkozó* előkészítésében és lebonyolításában, s mindennek elismeréséül a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége oklevéllel tüntette ki. Fáradtságot nem ismerve munkálkodott a *Polgári Védelemnél* is, ahol szintén oklevéllel ismerték el tevékenységét. Mindezek értékét növeli, hogy több évtizedes szakvonali munkája során egyetlen szóbeli vagy írásbeli figyelmeztetést sem kapott, ellenben négyszer érdemelte ki a *Kiváló dolgozó* kitüntetést, valamint az arany törzsgárdajelvényt is megkapta.

Jó pihenést!

Bene Ernő nyugdíjba vonulásával nehezen pótolható űr keletkezett Józsefvárosban, mert olyan ember vált ki az ott dolgozó közösségből, aki soha nem mondta egyetlen feladatra sem, hogy *„ez nem tartozik rám"*.

Rászolgált tehát a pihenésre, de élete, munkássága példa marad a fiatal vasutasok és a sportolók előtt.

Cs

FELVESZÜNK!

KIKÉPEZÜNK!

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG
szolgálati főnökségeire:

NŐKET — FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT — FIÚKAT

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint:
forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, kocsifelíró, személy- és árupénztáros, távgépíró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörbe.

Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel: mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásipari műszerész, fűtés- és vízvezetékszerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés fenntartó munkakörökbe.

FELVESZUNK TOVÁBBA:
festőket, mázolókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat betanított- és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ, minden beosztásban havi 191 óra!

Nagyobb budapesti főnökségeinken, egyes beosztásokban munkásszállást biztosítunk.

Továbbtanulási, művelődési, sportolási, üdülési lehetőség.
VÁLTOZATOS, ÉRDEKES MUNKAKÖRÖK!

JELENTKEZÉS, bővebb felvilágosítás:
a MÁV Budapesti Igazgatóság állomásain, vontatási, pályafenntartási főnökségein, valamint a
KÖZPONTI MUNKAERŐ FELVÉTELI IRODÁN
Budapest, Keleti pu. (Cinkotai kapu)
Telefon: 145—010.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV ÉVFOLYAM, 11. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. JÚNIUS 2.

Aláírták a kollektív szerződés módosítását

Május 23-án a Vezérigazgatóságon került sor az 1980. évi MÁV kollektív szerződés módosításának aláírására. A szerződést, amelynek szövegét a MÁV Hivatalos Lap ez évi 17. száma közölt, Szücs Zoltán vezérigazgató és Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára ünnepélyes külsőségek között írta alá

(Laczkó Ildikó felvétele)

Június 1-től

Életbe lépett a nyári menetrend

Új gyorsvonatok indulnak – Javul a balatoni és a város környéki vasúti közlekedés

Április 6-án — mint köztudott — egy órával előbbre igazították az órákat. A nyári időszámításhoz igazodott a vasút is. Akárcsak Európa más vasútjain, a MÁV vonalain is életbe lép az új menetrend, amely a nyári időszámítás végéig, szeptember 27-ig lesz érvényes.

A menetrendi és forgalomszervezési osztály elkészítette a személy- és tehervonatok új menetrendjét. A nyári menetrendváltozás nem érintette a Bajánsenye—Zalalövő, Sárospatak—Kenézlő Tisza-part és Sárospatak-átrakó—Sátoraljaújhely Kossuth tér—Füzérkomlós vonalak forgalmát.

Újszerű a menetrendben az, hogy a főváros és a megyeszékhelyek összeköttetése fejezetében külön táblázat rögzíti az átlós irányú vonatok menetrendjét.

A csehszlovák BZ. motorok felhasználásával Siófok—Fonyód között naponta 3—3, Fonyód—Balatonmáriafürdő között naponta 2—2, Balatonfüred—Tapolca között 2—2 helyi kismotorvonatot közlekedtetnek.

A hivatalos nyári és nemzetközi vasúti összeköttetések menetrendjét önköltséges áron (70 forintért) árusítják. A Budapest környéki vasutak menetrendje 10 Ft, míg a balatoni nyári menetrend 4 forintba kerül.

A nemzetközi vonatok mennyisége nem változott. Több vonat menetrendje, illetve útvonala változott meg. Így például a Metropol rövidített szakaszon, csak Budapest és Drezda között közlekedik.

A Saxonia gyorsvonat menetsítésére a szombaton és vasárnap közlekedő lipcsei 1478—1479-es számú vonatpár autószállító kocsikat is továbbít, ezért Budapest—Keleti pályaudvarra érkezik, illetve onnan indul. A nyári forgalom idején a szovjet különvonatok többsége a Nyugati pályaudvarra érkezik.

A Keleti pályaudvar és Tatabánya-Alsó között közlekedett szerelvényvonat helyett új, 820-as számú vonatot állítottak forgalomba. Egyidejűleg a 20-as számú vonatot kedvezőbb időben közlekedtetik Celldömölk és Budapest-Déli pályaudvar között hétfőnként új, 1817/a számú vonat közlekedik. Budapest-Déli pályaudvar és Fonyód között a 4210-es számú gyorsvonat csak a hét utolsó munkanapján és munkaszünetes napokon közlekedik. Helyette a nyári főidényben naponta Budapest—Nagykanizsa között a 2202/1203a számú gyorsvonatpárt közlekedtetik.

A Budapest—Pécs közötti pályakorszerűsítés miatt az expressz- és gyorsvonatok menettartama 10—15 perccel csökkent. A Déli pályaudvar és Pécs között forgalomba helyezték az 1905/1906 számú gyorsvonatpárt, megszüntették viszont a Budapest—Pincehely között közlekedő 1019/1020 számú vonatokat.

Pécs—Székesfehérvár között úgynevezett *„megyeszékhelyi"* vonatpárt állítottak forgalomba. Pécs—Villány—Nagyharsány—Harkányfürdő—Barcs viszonylatban motorvonatok közlekednek. Hasonlóan hosszú távot köt össze a Pécs—Bátaszék—Kiskunhalas—Kiskunfélegyháza—Cegléd—Szolnok között közlekedő gyorsvonatpár is, amely a hét utolsó munkanapján és munkaszünetes napokon teszi lehetővé a két város közötti turistaforgalmat. A Keleti és Miskolc-Tiszai pályaudvarok között a hét utolsó előtti munkanapján és a hét első munkanapját megelőző napon új, 410-es számú gyorsvonat közlekedik, Miskolc-Tiszai pályaudvar és Budapest-Keleti pályaudvar között a 405a számú vonatot jelölték ki közlekedésre, és a 420-as számú vonatot lemondták.

Gazdaságossági okokból Salgótarján—Somoskőújfalu között megszüntették a helyi személyvonatokat. A reggeli, délutáni és az esti műszakváltás utasait autóbuszokkal továbbítják. A dízelvontatás kiterjesztésével a vonatok menettartama mintegy 8 perccel csökkent.

Csökkent a vonatok menetideje Mezőzombor—Sátoraljaújhely között is, a pálya korszerűsítése következtében. Visszatért eredeti közlekedési útvonalára a Hajdú és a Szabolcs expressz vonatpár. Ezúttal már nem Újszászon át, hanem Cegléden keresztül közlekedik.

A Kőbánya-Kispesten kialakított csatlakozás lehetőséget teremtett arra, hogy csupán 3 vonatpár közlekedjen a Nyugati pályaudvarig, és 13 vonat induló, illetve végállomása Kőbánya-Kispest lett. A vonatok reggel 25 percenként érkeznek, és délután 45 percenként indulnak.

A vasút felkészült a nyári forgalomra. Az állomások és utasterek tisztasága, a vonatok rendszeres takarítása nélkülözhetetlen velejárója szolgáltatásunknak. Reméljük, hogy az utasok is elégedettek lesznek munkájukkal...

Az elnökség napirendjén

a vasút bérgazdálkodása

A BÉREZÉSEK IGAZODJANAK JOBBAN A TELJESÍTMÉNYEKHEZ

Szakszervezetünk elnöksége május 15-én tárgyalta a MÁV bérgazdálkodásának helyzetét és az 1980. évi bérpolitikai intézkedések végrehajtását. A vasutasok átlagbére 1979-ben 8,5 százalékkal növekedett. A bérszínvonal — a műszakpótlék áthúzódó hatása következtében — mintegy 2,5—3 százalékkal növekedett. *Az átlagbérek évi növekedése 6 százalék volt.*

A vasutasok átlagbére tehát kedvezően alakult; meghaladja a szocialista ipar átlagát.

A Statisztikai Hivatal közlése szerint a szocialista iparban dolgozók egy főre jutó bére havi átlagban 3726 Ft, a vasúton dolgozók havi átlaga pedig 3955 Ft.

Ehhez nagymértékben hozzájárult a műszakpótlék bevezetése, és az alsó bérhatárok elérése.

A MÁV bérszabályozási elve 1980-ban sem változik. A MÁV „relativitással" kombinált központi bérszabályozás szerint gazdálkodik. Ez a bérszabályozás 3 százalékos központi növekedést és kb. 0,7 százalékos relatív elemet tartalmaz. *Az elnökség az 1980. évre biztosított bérfejlesztést differenciáltan hagyta jóvá.* Az építés és az ipar területén dolgozóknál 4 százalékos bérfejlesztésre volt lehetőség.

A közlekedési területen foglalkoztatott dolgozóknál 2,75 százalékos átlagos bérfejlesztést hajtottunk végre. Az építési és ipari, valamint a forgalmi dolgozók közötti differenciálást a korábbi bérfejlesztések aránytalanságának kompenzálása tette szükségessé. Így *az 1980. évi bérpolitikai intézkedésekre 200 millió forint állt rendelkezésünkre.* Ezen kívül *a 25 évnél több gyakorlattal rendelkező ügyintézők és ügyviteli dolgozók alsó bérhatárát 300 forinttal emeltük.*

Az ügyintézők és ügyviteli dolgozók felemelt alsó határra való ráállását január 1-től, a többi bérráépítést február 1-től hajtottuk végre.

Az igazgatóságoknak és szakosztályoknak nagyobb lehetőségük volt az üzemek, szolgálati főnökségek között, a szolgálati főnökségeknek pedig a részlegek, műhelyek, osztályok, csoportok stb. között a végzett munka szerinti differenciálásra.

Az 1980. évi bérfejlesztés mértéke behatároltabb volt az elmúlt évinél. Éppen ezért *a személyi alapbérek odaítélése az eddigiektől is körültekintőbb, differenciáltabb politikai munkát kívánt a gazdasági vezetőktől és szakszervezeti bizalmiaktól egyaránt.* Természetesen a bérfejlesztés nem érintett és nem is érinthetett minden dolgozót. A teljesítmény szerinti differenciálást és a kialakult ellentmondások feloldását az 1980. évi bérkeretből megoldani nem lehetett.

A jövő bérfejlesztésének irányát számunkra is egyértelműen meghatározza a XII. pártkongresszus idevonatkozó határozata, amely kimondja:

A keresetek a valóságos teljesítmények alapján differenciálódjanak, és segítsék elő a munka termelékenységének gyorsabb növekedését. A bérezésnek a jelenleginél jobban kell a teljesítményhez igazodni.

A vasutas dolgozók átlagbére, bérszínvonala népgazdasági összehasonlításban is megfelelő szintet ért el. A MÁV bérszabályozása és annak végrehajtása szorosan nyomonköveti a központi szabályozó rendszer változásait, megfelelően ösztönöz a hatékony munkáltatásra, a szállítási teljesítmények növelésére. A MÁV az V. ötéves terv időszakában minden évben teljesítette a bér- és keresetszabályozás kívánalmait, bérgazdálkodása megfelelő színvonalúnak mondható.

A tapasztalatok és az észlelt panaszok alapján azonban megállapítható, hogy a központi intézkedések nem minden esetben segítették elő a teljesítmény szerinti differenciálás kialakítását és nivellálódást okoztak.

Ezért

az elnökség szükségesnek tartja, hogy következetesen kell törekedni az alsó bérhatárok elérése következtében kialakult egyenlősdi felszámolására, a végzett munka, a teljesítmény szerinti differenciálásra.

Közismert, hogy a MÁV sok szolgálati helyén, munkakörében, igen magas a jelenléti idő aránya, a leterhelés nem elégíti ki a hatékony foglalkoztatás követelményét. Ezért az üzem- és munkaszervezésen túlmenően keresni kell annak lehetőségét, hogy a munkabérekben is jusson kifejezésre az intenzitás, *a végzett munka mennyiségével legyen arányos a bér.*

A cél az, hogy a bérek ösztönözzenek a magasabb képzettségi igényű munkakörök betöltésére. Az alacsonyabb képzettséget igénylő munkakört betöltő magasabb képzettségű dolgozók esetében meg kell találni a bérfejlesztés korlátozásának lehetőségét, a jogszabályok maradéktalan betartása mellett.

Az elnökség a rendelkezésre álló anyagi erőforrások felmérése után olyan hatékony intézkedések megtételét tartja szükségesnek, melyek minden munkaterületen biztosítják a gazdaságos foglalkoztatást és segítik a munkaszerinti díjazás elvének gyakorlati érvényesülését.

Szakrendelő Szegeden

A szegedi rendelőintézet impozáns épülete

(Képriport a 3. oldalon)

(Laczkó Ildikó felvétele)

Alkoss, újíts, kísérletezz!

A Vasúti Főosztály Tervgazdasági és Műszaki Fejlesztési Szakosztálya a szakosztályok, önálló osztályok, a vasútigazgatóságok, illetve a felügyeletük alá tartozó üzemek és főnökség részére *Alkoss, újíts, kísérletezz!* címmel, hasznos jogi tanácsadással is rendelkező kézikönyvet adott ki az újítók, újítani szándékozók számára.

A könyv részletesen ismerteti az újítómozgalom harminc év alatt elért eredményeit, köztük a beadott, bevezetett újítások számát, valamint ezek eredményeit, a kifizetett újítási díj forintösszegét és a kiadott *„Kiváló újító"* és *„Kiváló feltaláló"* kitüntetések adatait, évekre lebontva.

MEGKÉRDEZTE AZ IGAZGATÓHELYETTES:

Mit tett ön a közművelődésért?

Kedvező feltételek között végzi feladatát a szegedi területi művelődési bizottság

A közelmúltban tartotta beszámoló és értékelő ülését a szegedi területi művelődési bizottság. Ami a végzett munkát illeti, azt a MÁV Vezérigazgatóság, valamint a Vasutasok Szakszervezete kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztálya úgy ítéli meg, hogy a szegedi területen a legjobban sáfárkodnak a rendelkezésre álló anyagi, tárgyi és legfőképpen a személyi feltételekkel.

Dr. Lugossy Józsefnek, a területi művelődési bizottság társelnökének és *Gulyás Ferencnek*, a tb. kultúrbizottsága vezetőjének egybehangzó véleménye, hogy a szakszolgálatoknál dolgozó művelődési aktivisták öntevékenységének, és nem utolsósorban a MÁV egyetlen függetlenített közművelőjének, *Becski Antalné* irányító munkájának köszönhetők az eredmények.

Helyes volt az útmutatás

— Nyugodtan elmondhatjuk, hogy az üzemi művelődési bizottságok összetétele jó, feladatukat hozzáértéssel végzik. Ahhoz, hogy az indulási nehézségeket csökkentsük, a művelődési bizottságok társelnökei és titkárai részére az igazgatóság oktatási központjában egyhetes tanfolyamot tartottunk. *Részt vettünk a vasutasok szakszervezete továbbképző tanfolyamán is, ahol módszertani, gyakorlati útmutatást kaptunk.* Gazdasági vezetőink közül egyre többen a termelési feladatokkal egyenrangú tennivalónak tekintik a közművelődési munkát. A szentesi körzeti üzemfőnökség és a kiskunhalasi pályafenntartási főnökség vezetője különösen sok segítséget ad az übm-nek, de *valójában már azt is sikerként könyvelhetjük el, ha a vezetők hagyják dolgozni a bizottságokat.* Meg kell azonban jegyezni, hogy sok dolgozó közömbös szemléletén változtatni kell ahhoz, hogy a lehetőségeket jobban ki tudjuk használni — mondta beszámolójában *Becski Antalné*.

Feltétlenül említést érdemel *Sajtos Péter* vasútigazgató-helyettesnek és a területi művelődési bizottság társelnökeinek kezdeményezése: *„Mit tett ön a közművelődési törvény gyakorlati megvalósításáért?"* címszó alatt rendszeresen beszámoltatják az illetékes gazdasági vezetőket. Ennek jelentős szerepe van abban, hogy az igazgatóság területén működő 21 üzemi művelődési bizottság tekintélye növekedett a szolgálati helyeken.

A szegedi igazgatóságon a művelődési bizottságok koordinatív tanácsadó tevékenységét nem értelmezték mereven, és az üzemi művelődési bizottságok kezdeményező készsége nem hiányzik. A BFF művelődési bizottsága többek között megvizsgálta a tömegpolitikai oktatás eredményeit, s azokat a lehetőségeket keresik, melyek révén a naponta ingázókat, szocialista brigádtagokat, fiatalokat még jobban lehetne a vitakörökben aktivizálni. A kiskunhalasi pályafenntartásnál az agit.-prop. munka személyi, tárgyi feltételeinek biztosítására helyezték a hangsúlyt, melynek következtében minden pályaőr részt vesz a szervezett politikai oktatásban.

Nyitott kapuk

A vasút munkaerőhelyzetének javítása szempontjából is előnyös a szentesiek kezdeményezése. A motorvezetőgyakornokok és szakmunkástanulók részére indították a *Kilián*-vitakört, ahol a szakmunkásvizsga politikai kérdéseit is feldolgozzák. A Nyitott kapuk napja keretében — *Borsi István* körzeti üzemfőnök irányításával — a pályaválasztás előtt álló általános iskolai tanulók megismerkedtek az üzemfőnökség munkájával, a szentesi csomópont múltjával. Éppen az iskolákkal kialakított kapcsolatnak köszönhető, hogy *a vontatási főnökségen a mozdonyszerelő szakemberek utánpótlása biztosított.* S lehetne hasonló példákat említeni Hódmezővásárhelyről, Békéscsabáról is.

Az igazgatóság területén öt gócs- és 17 letéti könyvtár működik. A növekvő könyvállomány ellenére a látogatók száma stagnál, a könyvtárak közművelődési szolgáltatásai iránt mégis megnőtt az érdeklődés. A zenehallgatással, diavetítéssel összekötött ismeretterjesztő előadásokon, nyelvórákon, író-olvasó találkozókon, a könyvnapok rendezvényein egyre több szocialista brigádtagot, fiatalt látni. Az üzemi könyvterjesztésben egyébként a kiskunhalasi pályafenntartási főnökség pályamunkásainak tevékenysége érdemel említést.

A területi művelődési bizottság a közelmúltban vizsgálta meg a munkásszállók kulturális ellátottságát. Három munkásszálláson a munkásművelődés alapvető feltételei adottak, rendszeresek a TIT-előadások, klubfoglalkozások, sőt a békéscsabai klubkönyvtár több esetben kiscsoportos kultúrprogramot rendezett a munkásszállókon. A bejáró dolgozók művelődési feltételeinek javításában a vonatra várás idejének hasznosításában továbbra is sok teendőnk van még. *Sikerként könyvelhető el, hogy a szentesi vontatási főnökségen, Békéscsabán, Kiskunfélegyházán szabadidős, közművelődési célokat szolgáló helyiségeket sikerült kialakítani.* Ugyanakkor Mezőhegyesen ez a helyiség egyesek közömbös szemlélete miatt nincs kihasználva. A bejáró dolgozók művelődése érdekében bővültek a kapcsolatok a makói városi tanács művelődési osztályával, a Szakszervezetek Békés és Csongrád megyei tanácsával. Javítani kell az együttműködést a Bács-Kiskun megyei szmt-vel is — tette szóvá *dr. Lugossy József*.

A szegedi igazgatóság dolgozóinak 19,3 százaléka nem végezte el az általános iskolát. A kihelyezett általános iskolai tagozatokon az elmúlt két tanévben 151 vasutas ült be őszülő fejjel az iskolapadokba, hogy tanulmányait folytassa, illetve befejezze.

Elismerést — ne sorsolással!

Az elmúlt évben a területi bizottság, illetve a területi művelődési bizottság napirendre tűzte az állami felnőtt oktatás és a szakoktatás helyzetét, a szocialista brigádok kulturális vállalásainak teljesítését. *Általános az a megállapítás, hogy a brigádok közművelődési vállalásainak elég nagy része nem sokkal több egyszerű papírmunkánál.* Ezzel kapcsolatban szóba került, hogy a *Magyar Vasutasban* a kecskeméti brigádkitüntetés visszásságairól írott cikk, és maga a történet is elmaradhatott volna, ha az említett két kollektíva közművelődési munkáját is reálisan mérlegelik. Akkor nem lett volna szükség sorshúzásra.

Nagyobb gondot kell fordítani a felsőfokú tanintézetbe jelentkezők felkészítésére, hiszen *az 56 jelentkező közül a hiányos ismeretek miatt csupán 12-en kezdhették meg főiskolai, egyetemi tanulmányaikat.* Sikerült viszont előrelépni a gyesen levő kismamák beiskolázásában. Jelenleg 45 fiatalasszony fordít időt továbbképzésre, ily módon is hasznosítva szülési szabadságát. Közülük a legtöbben békéscsabaiak.

Érdemes megemlíteni, hogy a szentesi *Szamuely* szocialista brigád — akit üzemfőnökük is elkísért az országos döntőre — a harmadik helyen végzett a vasutas kollektívák II. országos vetélkedőjén. Az viszont rossz fényt vet a kecskeméti pft. művelődési bizottságára, illetve a helyi vezetőkre, hogy a vetélkedő területi döntőjébe jutott *Kun Béla* szocialista brigád csapatát — mint azt a csapatba tartozó munkások szóvá tették — nem készítették fel a versenyre. Nem véletlen, hogy a vetélkedőkön eredményesen szereplő brigádok is azokon a területeken dolgoznak, ahol az üzemi művelődési bizottságok nem *„csak egy bizottsággal többet"* jelentenek. Az ÉHF brigádja például a SZOT *„Munka és műveltség"* vetélkedőjén harmadik, a *„100 év Szeged történetéből"* című vetélkedőn pedig első helyezett lett. A SZOT által 1980-ra meghirdetett *„Munka és műveltség"* vetélkedőre egyébként csupán Csongrád megyéből 38, Békésből tizenegy vasutas szocialista brigád jelentkezett. Ez is bizonyítja, hogy *az üzemi művelődési bizottságok fokozott figyelmet fordítanak a brigádvállalásokra, sőt a szakmunkástanulók versenyeire is.* A munkásfiatalok V. vers- és prózamondó versenyére például Szentesről 17-en jelentkeztek, s kétharmaduk ipari tanuló. *Tóth Józsefné* jegyvizsgáló — gyesen levő kismama — ezen a versenyen előkelő helyezést ért el.

Szervezeti változások

A szakszervezeti választásokkal párhuzamosan több üzemi művelődési bizottságban változás várható. Szentesen és Békéscsabán üzemfőnökségi szinten alakultak újjá a bizottságok, s azokban a nagyobb szolgálati helyek, mint például Mezőtúr, Orosháza is képviselteti magát. Hasonló szervezési előkészületek történtek több helyen. Reméljük, hogy ennek következtében további kedvező eredmények születnek majd — mondta *Becski Antalné*.

Orosz Károly

Szakszervezeti választás a Keleti vontatásnál

A vitában felszólalt bizalmiak a csoport véleményét tolmácsolták

A Keleti vontatási főnökségen május 22-én 51 bizalmi küldött részvételével választották meg a szakszervezeti bizottságot, annak elnökét, titkárát és a számvizsgáló bizottságot, valamint a munkabizottságok vezetőit és tagjait. A választást az állomás kultúrtermében tartották.

A szakszervezeti bizottság beszámolóját az elmúlt öt esztendőben végzett munkáról írásban juttatták el a küldöttekhez és a meghívottakhoz. *Láposi János* szb-titkár szóban egészítette ki a beszámolót. Megállapította többek között, hogy a bizalmiak jó munkát végeztek.

Előtérbe került a termelést segítő tevékenység. A kollektívák a beszámolási időszak valamennyi évében teljesítették a szállítási feladatokat. 1977-ben például *Kiváló Vasúti Csomópont* elismerésben részesült a Keleti. Az 1979-ben végzett munkáért pedig *Élenjáró szolgálati hely* címet kaptak.

A szocialista brigádok tevékenységére jellemző, hogy az elmúlt ciklusban négy kollektíva kapta meg a *MÁV Kiváló Brigádja* címet, a *Steinmetz* szocialista brigád pedig az *Állami Ifjúsági Díj* tulajdonosa lett. A főnökség dolgozóinak 51 százaléka dolgozik szocialista brigádokban. Számukat a jövőben szeretnék növelni.

1975-höz viszonyítva 30 százalékkal csökkent a szakszervezeti oktatásban részvevők száma. Ez azzal magyarázható, hogy fiatalodott a tagság, és sokan vesznek részt KISZ-, közép- és felső fokú politikai oktatásban, valamint állami oktatásban. Tervszerűen foglalkoztak a választott tisztségviselők továbbképzésével. Nagy gondot fordítottak a bizalmiak és a műhelybizottsági tagok oktatására. *A főnökségnél nincs olyan 40 évnél fiatalabb dolgozó, aki ne végezte volna el az általános iskolát.* A fiatalok 45 százaléka érettségizett, és 6,6 százaléka egyetemi vagy főiskolai végzettséget szerzett.

Hangsúlyozta továbbá az szb-titkár, hogy emelkedett a dolgozók életszínvonala, *a bérfejlesztések kedvezően befolyásolták a jövedelmek alakulását és ez jó politikai hangulatot teremtett.* A kedvező átlagjövedelmek ellenére is vannak azonban munkaerőgondok. Elsősorban a járműfenntartás és a forgalom területén.

Nagy aktivitás jellemezte a tanácskozás vitáját. Tizennyolcan mondták el véleményüket.

Sokan foglalkoztak a szocialista brigádmozgalom helyzetével. Hangsúlyozták, hogy a mozgalom akkor tölti be igazán hivatását, *ha az értékelés során a gazdasági munkában tanúsított helytállás kerül az első helyre.* Szorgalmazták azt is a hozzászólók, hogy valamennyi brigád kapjon konkrét munkafeladatot a gazdasági vezetőktől.

Felszólalt a tanácskozáson *Kovács Lajos*, a budapesti igazgatóság IV. osztályának helyettes vezetője is, aki többek között elmondta, hogy az igazgatóságon a kiegyensúlyozottan dolgozó főnökségek között tartják nyilván a Keleti vontatási főnökséget. *Varga Vince*, a szakszervezetek budapesti tanácsának politikai munkatársa arra hívta fel a bizalmiak figyelmét, hogy mielőtt véleményt nyilvánítanak, minden esetben kérjék ki a bizalmi csoporthoz tartozó munkatársaik véleményét is.

A területi bizottság képviseletében Doma Sándor értékelte a szakszervezeti bizottság munkáját. Megállapította, hogy jó munkát végeztek, annak ellenére, hogy öt év alatt a 13 tagú bizottság 5 tagja cserélődött. Egy évig a titkárt is helyettesíteni kellett. Az szb munkáját széles körű aktivistahálózat segítette.

A beszámolót és a vitát követően került sor a választásra. A küldöttek 13 tagú szakszervezeti bizottságot, 3 tagú számvizsgáló bizottságot és 3 küldöttet választottak a felsőbb szakszervezeti szervek tanácskozására. A szakszervezeti bizottság elnöke *Endrődi László*, titkára pedig ismét *Láposi János* lett. A számvizsgáló bizottság elnökévé *Gózon Istvánt* választották.

Kőhidi László

Sikeres szakszervezeti pályázat

Munkások és műszakiak együttműködése

A SZOT Műszaki Gazdasági Bizottsága tavaly hirdette meg a *„Közös erővel a munkások és műszakiak eredményes együttműködéséért"* nevű pályázatot. Ennek célja az volt, hogy segítse a vezetési, irányítási módszerek korszerűsítését. *A pályázatra összesen 188 munka érkezett be. Ebből 92-t a vasutasok dolgoztak ki.*

Az ünnepélyes eredményhirdetésre — a pályázók közötti rövid tapasztalatcsere után — május 20-án, a SZOT székházában került sor.

Első díjat nyert:

Balla Sándor és társai (MÁV Járműjavító Üzem Szolnok) által kidolgozott pályamű.

Ezen kívül még két kollektíva kapott első díjat. A nekik járó oklevelet és pénzjutalmat, akárcsak az összesen tíz második díjat *Gál László*, a SZOT főtitkárhelyettese adta át.

Második díjban részesült vasutas kollektívák:

A MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem „Szárnyaskerék" és „Ifjú Gárda" szocialista brigádja; a Széchenyi István és a Kun Béla szocialista brigádok, valamint a műszaki főcsoport és üzem (MÁV Távközlési BB. Építési Főnökség); a Kandó Kálmán, a Bláthy Ottó és Sallai Imre szocialista brigádok, keleti vontatási főnökség; valamint Stangl Sándor és társai, szombathelyi járműjavító üzem.

A vasúti pályaművek közül összesen hetet jutalmaztak SZOT-díjjal. A KISZ KB különdíját *Juhász Andrástól*, a KISZ KB titkárától vehették át a nyertes ifjúsági pályázók.

A díjazott pályázatokon kívül több olyan pályamunka van, amely jelentős szervezési és gazdasági eredményekről ad számot. Ezek tapasztalatcsere formájában máshol is hasznosíthatók lehetnének.

A héttagú zsüri értékeléséből kitűnt, hogy a munkák többsége átfogó, sokrétű és nagyon időszerű témákkal foglalkozik. Elősegítették a vezetési, irányítási módszerek korszerűsítését, a műszaki-gazdasági szakemberek és a munkások közötti együttműködést, valamint az eredményesebb munkaformák népszerűsítését.

AHOGY EGY ÚJ BIZALMI LÁTJA:

Aki az igazság mellé áll, azt ritkán éri meglepetés

Zsolnai Tivadar — a szombathelyi vontatási főnökség belső ellenőre — nem kezdő a szakszervezeti mozgalomban. Az utóbbi években műhelybizottsági tagként volt szószólója munkatársainak. Jó munkájának bizonyítéka, hogy a legutóbbi szakszervezeti választások óta a vontatási főnökség szakszervezeti bizottságának elnöke, és bizalmiként is képviselheti a dolgozókat.

— *Három évtizede dolgozom a MÁV-nál, ismerem a vasutasok életét, gondjait* — mondja. — *A bizalmi dolga azonban így sem könnyű, hiszen ütközőpontban áll, s a vitás kérdésekben mindig meg kell találni a közös nevezőt a dolgozó és a munkáltató között..*

— Ez mindig sikerül?

— *Az esetek nagyobb részében igen, de van, amikor nem.*

— És ilyenkor mit csinál a bizalmi?

— *Mindig az igazság mellé áll, vagyis a rendelkezések alapján érvel*, és próbálja meggyőzni a gazdasági vezetőt vagy a dolgozót arról, hogy a felmerült ügyben mi a helyes. Végső soron felsőbb fórumhoz fordul.

— De vannak esetek, amikre nincs törvény, rendelkezés.

— Ilyenkor mindig a méltányosság a döntő. A dolgozók többsége ma már ritkán kér, követel olyat, ami méltánytalan.

— Tudna erre példát mondani?

— Nem is egyet. Mint ismeretes, folyamatban van a gőzmozdonyok lecserélése. A folyamat azonban — az olajválság miatt — lelassult. *A széntüzelésű mozdonyok egy részére még szükség van. Viszont a fűtők kiöregedtek, egyre kevesebben vannak.* Utánpótlásuk szinte megoldhatatlan, mert a fiatalok ilyen munkát már nem vállalnak. Sok esetben így olyan öreg masiniszták helyettesítenek egy-egy gépen, akiknek kazánfűtővizsgájuk is van. Ez azonban drága dolog. *Maguk a dolgozók mondják, kérik, hogy történjen már valami.*

— És a bizalmi hogyan foglal állást ebben a kérdésben?

— Egyetértek azokkal, a dolgozókkal, akik azt mondják, hogy ha a gazdasági helyzetünk úgy kívánja, hogy az eredeti tervtől eltérve, tovább kell üzemeltetni a gőzmozdonyokat, *az illetékesek találjanak megoldást arra, hogy legyen fűtőutánpótlás. Mert az sem gazdaságos, hogy masiniszták — mozdonyvezetőbérért tüzeljenek.* Egyébként a gőzösökre szakképzett mozdonyvezető is egyre kevesebb. A fiatalok csak villamos- vagy dízelmozdonyokra hajlandók szállni.

— Tudna-e olyan példát említeni, ami ugyancsak jogos kívánsága a dolgozóknak, de megvalósítására nincs rendelkezés?

— Ilyen például a megfelelő méretű egyenruha. Ennek hiányában a szertár nem tudta a jogos igényeket kielégíteni. Aztán kapcsolatba léptünk más főnökségek szertárosaival, s cserebere folytán lett minden dolgozónak olyan ruhája, amit nem kell külön költséggel igazíttatni. Vagy itt az étkezősarok. *Eddig a műhely dolgozói a munkapadjukról vagy az ölükből fogyasztották el a reggelijüket, tízóraijukat. Most a szocialista brigádok vállalták, hogy úgynevezett étkezősarokat alakítanak ki, ahol kulturáltabb körülmények között étkezhetnek.* Megszűnt a vasutasszálló laktanya jellege is. Kiszórtuk a vaságyakat. A szobákban kényelmes heverők és más korszerű berendezések állnak dolgozóink rendelkezésére.

— Munkájában mit tart a legfontosabbnak?

— A dolgozók jogaiért való bátor kiállás és intézkedés mellett elsősorban a fiatalokkal való foglalkozást. Igyekszem őket megérteni, megismerni és tisztában lenni azzal, hogy mi az az értelmi, érzelmi motívum, ami ide hozta őket a vasútra.

Dávid József

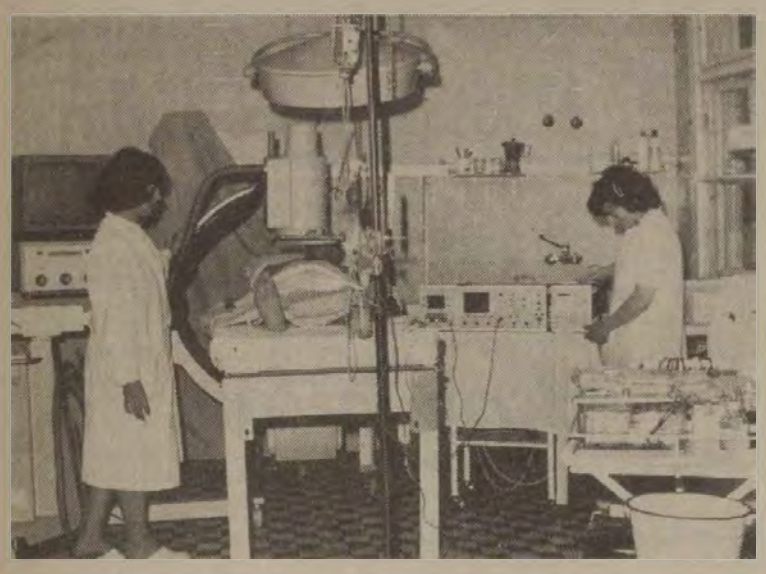
MONITOR – MINDEN ÁGYNÁL

Küzdelem az életért a koronária-őrzőben

1977 óta kevesebben halnak meg infarktus miatt

Szó szerint szívszorongató statisztika: a szív és érrendszeri betegségek a veszélyes kórok rangsorában szerte a világon az első helyen állnak. Korábban úgy vélték: „menedzser-betegség" vagyis a keveset mozgó, szellemi, irányító munkát végzőket veszélyezteti elsősorban. Ám embere válogatja: kinek-kinek más okoz idegfeszültséget — stresszt —, a fizikai dolgozók ugyanúgy szívbetegekké válhatnak, a rettegett infraktus áldozataivá lehetnek, mint a vezérigazgatók vagy az orvosok.

Ilyen szempontból tehát nincs se veszélyeztetettebb, se védettebb helyzetben a vasutasok társadalma — s a támadó kór nem tesz különbséget állomásfőnök és váltókezelő között sem. Az infraktus megelőzésének mikéntjéről, a betegséget előidéző tényezőkről sok szó esik mostanság, ezért nem azok ismétlésére készülünk. Inkább a gyógyítók munkájáról beszélünk, arról a viszonylag új — 1977-ben létrehozott — „koronária-őrzőről", amely a budapesti *MÁV Kórházban* ad nagyobb valószínűséget az életben maradásra. Nevezik intenzív részlegnek is, hiszen azok kerülnek oda, akik állapotuk miatt folyamatos megfigyelést, *intenzív kezelést* igényelnek.



Az intenzív osztályon speciálisan képzett ápolónők dolgoznak
(Laczkó Ildikó felvétele)

Fehér köpenyben

Fehér köpenyt öltve, *dr. Vajda György* fő-igazgatófőorvossal lépünk be a hatágyas, ám az ágyak számához mérten rendkívül tágas, világos-levegős terembe. A krónikásnak — szerencsére — nem kell drámai pillanatokról beszámolnia: a három beteg nyugodtan pihen; ketten közülük még olvasgatnak is.

— *Nem mindig ilyen nyugodt a légkör* — mondja *dr. Kéthelyi Judit* alorvos. — *Előadódik, hogy a hat ágy is kevés, s másodpercek alatt kell beavatkozni.*

— *Ilyenkor mindenki tudja, hogy mi a teendője* — teszi hozzá *Raboczki Józsefné* részlegvezető nővér. — *Az élesztésnek szinte koreográfiája van. Tudjuk, hogy ki áll a beteg fejénél, ki a lábánál... gyorsaságra van szükség, kapkodni viszont nem szabad.*

Minden szempontból jól felszerelt részleg a koronária-őrző. A kialakítása tetemes összegbe került: az építés másfél millió forintba, a berendezés pedig kilenc és fél millióba. (Az építkezés még többe került volna, ha nem a MÁV Magasépítő Főnökség dolgozói a kivitelezők. Közmegelégedésre, igen jó munkát végeztek.)

A betegek üvegfallal határolt részen fekszenek — az ágyak, szükség esetén, függönnyel elválaszthatók —, az előtérben ülnek a nővérek és az orvosok, s szükség esetére kisebb műtőt is kialakítottak. Minden ágy mellett *monitor* működik, amely folyamatosan — éjjel-nappal — regisztrálja a szív munkáját. A monitor nemcsak képet, hanem — amennyiben kell — hangjelzést is ad, a szív dobogásának megfelelően. Amikor nincs beállítva hangjelzésre, ha a szívműködés ritmusa szaporábbá, vagy ritkábbá válik, *a riasztó automatikusan bekapcsol*, és elindítja az EKG-készülék regisztráló berendezését.

Orvosok, nővérek – a félelem ellen

Az intenzív kezelés nem csupán állandó megfigyelést jelent — speciálisan képzett ápolószemélyzet foglalkozik a betegekkel. Az őrző a kórház IV-es belosztályához tartozik, amelynek főorvosa a kórházigazgató Vajda doktor. A kardiológiai őrző vezetője *dr. Szabóki Ferenc*, kívüle *dr. Vitray János* adjunktusból és dr. Kéthelyi Juditból áll az orvosgárda. Ők nemcsak e hat ágy betegeit gyógyítják: az onnan kikerülők, vagy az eleve kevésbé súlyos állapotban levők a kétszer ötágyas *poszt-intenzív* részlegbe kerülnek. (S egymondatos kitérő erejéig folytatván a lépcsőfokokat: *a posztintenzív részlegből* — ez MÁV sajátosság — *mentőautó szállítja a gyógyulóban levő betegeket a vasutasok nemrég megnyílt, balatonfüredi szívszanatóriumába.*) Ám maradván az őrzőnél: 12 nővér — általában a vezető nővér és két beosztott nővér — vigyáz a betegekre, egymást nyolc óránként váltva. Az is előírás, hogy *egyszerre két nővér nem hagyhagyja el a kórtermet.*

— Vajon e rendkívüli gondosság puszta látványa nem fokozza-e az őrzőbe került betegek félelmét? Nem érzik-e itt fokozottabban, hogy az állapotuk súlyos?

— *Aki ide kerül, az tudatában van annak, hogy állapota valóban súlyos. Ám a személye iránti figyelem mind őt, mind a hozzátartozóit inkább megnyugtatja. Itt valóban az életért folyik a küzdelem!*

E a számok is a koronária-őrző egység létjogosultságát bizonyítják. Átadása, 1977 előtt az infraktust szenvedett betegek sem részesültek ilyen intenzív, gépesített, folyamatos megfigyelésben. Nos, addig az infraktussal beszállított betegek 26 százaléka halt meg, jelenleg csupán 17 százalékuk. További mérhető eredmény: *az infraktus szövődményei, éppen a folyamatos megfigyelés eredményeként, lényegesen csökkentek* — illetve már a korai szakaszban felismerhetők és elháríthatók.

Van olyan ország, ahol az a nézet: az ápolónők — pszichés okok miatt — ne dolgozzanak állandóan az intenzív osztályokon, forgolódjanak olykor „könnyebb esetek" között is. Hiszen az állandó készenlét számukra is nagy idegi megterhelést jelent. Ennek ellenére a MÁV Kórházban — és általában Magyarországon — állandó az őrző-egység személyzete. Itt kevés az ápolónői oklevél; annak birtokában egyéves, úgynevezett *intenzív tanfolyamot is elvégeznek, s így második szakképesítést szereznek:* intenzív nővérekké lesznek.

Hivatástudat és szakosodás

— Mi vonzza a nővéreket, hogy munkahelynek állandó jelleggel a koronária-őrzőt válasszák?

— *Először magát az egészségügyet, a nővéri hivatást kell megszeretni* — feleli. — *Napjainkban viszont ez is kevés: szakosodni kell. Úgy érzem, s majdnem mind úgy érezzük, hogy a kórháznak ebben a részlegében nagyobb felelősséggel dolgozhatunk. Ez fokozottabb rangot ad a munkának. Törekszünk is arra, hogy a betegek úgy érezzék: családi környezetben vannak...* És mi is kötődünk hozzájuk. *Gyakran, miután hazamentünk, telefonon érdeklődünk állapotuk iránt.*

— Most ugyancsak csendes az őrző, — ahol átlagosan csak 5, 8 napot tölt el egy-egy beteg — de kedvezőtlenebb időpontban elég-e a hat ágy?

— *Kevés* válaszol a főigazgató-főorvos. — *Néha kényszerből olyanok kerülnek a posztintenzív részlegbe, akiknek itt volna a helyük. Ám a kardiológiai őrző kialakítása és jövője nem független a kórház több esztendeje tartó rekonstrukciójától. Az átépítés után szeretnénk kétszeresére bővíteni az őrzőt. S még ennél is fontosabb: a posztintenzív részleg ágyainak számát a mai tízről harmincra növelni.*

Az egyik ágy mellett halk zene szól. Az sem tilos. Ha a többi beteget nem zavarja, aki jól érzi magát, rádiózhat, vagy akár az otthonról hozott mini-televízió készülékét is nézheti. Törekszenek arra, hogy — Vitray adjunktus szavait idézve — „humanizálják" az őrzőt, minél kedvezőbben befolyásolják a betegek hangulatát.

A gyógyítás sikeréért...

— Különböznek-e vajon a beteg vasutasok másoktól? Érződik-e a magatartásukon, hogy fegyelemhez szoktak?

— *A más kórházakban dolgozó orvosok többnyire irigyelnek minket: valóban fegyelmezettebbek, a szóra jobban hallgatnak a mi betegeink. Ha ellenőrzésre bekérjük őket* — s ez nemcsak a szív- és érrendszeri bajokkal birkózókra vonatkozik —, *az országos átlagnál többen jelennek meg az utóvizsgálatokon. Ez könnyíti a gyógyító munkát.*

Földes Tamás

ÖTA-MÉRLEG

Segélyként kifizettek 33,6 millió forintot

A vszt biztosítottak számára nagyon fontos szerepe van *az önkéntes támogatási alapnak*, amelynek kezelése — a társadalombiztosításhoz hasonlóan a vasutasszakszervezet hatáskörében van. Szabályok írják elő, hogy az alap anyagi eszközeinek egy részét *közvetlen juttatásra*, másik részét *az egészségügyi intézményrendszer fejlesztésére kell* fordítani. Ennek megfelelően rögzíti a szakszervezetünk IX. kongresszusán elfogadott *alapszabály* a felhasználás részletes módozatait, lehetőséget teremtve a vasutas munkának megfelelő fokozott gondoskodásra, erősítve a szociális biztonság tudatát.

Az alap évi 49—50 millió forintjának 75 százaléka (38,5 millió forint) közvetlen juttatásként kerül vissza az ÖTA tagjaihoz, 25 százaléka pedig (12,2 millió forint) tartalékalap, ami lényegében az egészségügyi intézmények fejlesztését szolgálja.

Sajnos, a vasútegészségügy legnagyobb beruházási programja, *a MÁV központi kórház rekonstrukciója* nem a tervezett ütemben haladt, ezért a céltámogatási programból csak a vonyarcvashegyi időszakos szociális gondozó rekonstrukciója fejeződött be az elmúlt időszakban, amelynek költségeit — 25 millió forintot — teljes egészében az alapból biztosítottuk. Az elhúzódó beruházások következményei közismertek. Mi sem a pénzt akarjuk halmozni, hanem a vasútegészségügyi intézményrendszer tervszerű fejlesztését szerettük volna megvalósítani. Nem rajtunk múlott, hogy ezt a tervet nem tudtuk teljesíteni.

A készpénzsegélyek összege a 33,6 millió forint volt. Ez kevesebb a tervezettnél, ám ez is az egészségügyi ellátás színvonalának emelkedését tükrözi. Lényegesen csökkent ugyanis a kórházi ápolási napok száma. Mintegy 137 000 forinttal kevesebb a tervezettnél az *ügykezelési bizottság* által engedélyezett segély, ami a társadalombiztosítási jogszabályban biztosított kivételes ellátási lehetőség jobb kihasználásának a következménye. Az ügykezelési bizottság *szociális támogatásra fordította a többletet.*

A házi ápolásban részesülő tbc-s betegek kiegészítő segélye több mint kétszeresére emelkedett, és 12,1 százalékkal nőtt a nyugdíjasok kórházi ápolásához kapcsolódó segélyek összege is.

Kétmillió forintot fordítottunk a gyógyászati segédeszközök térítési díjának átvállalására. Mintegy félmillió forintot biztosított az alap az *özvegy nyugdíjasok támogatására.* 1978-hoz viszonyítva tavaly *11,1 százalékkal emelkedett a közvetlen anyagi támogatás.*

Sok többletmunkával járt a beérkezett, majdnem kétezer kérelem elbírálása, amelyek száma 1978-hoz viszonyítva 42 százalékkal nőtt. A szociális támogatást azonban csak 25 százalékkal lehetett emelni. Ezért az egy kérelmezőre jutó összeg az 1978. évi 723 forintról 543 forintra csökkent.

Dr. Bordi István

SZAKRENDELÉSEN

Tavaly adták át rendeltetésének a szegedi rendelőintézetet. Az impozáns, háromemeletes épületben 28 féle szakrendelésen vehetnek részt a vasutasok. Képriportunk a három legtöbbet látogatott szakrendelésen készült.

A korszerűen felszerelt fogászati rendelőben dr. Lőrörhig Erzsébet munka közben

A fizikotherápián Tóth Lászlóné asszisztens ultrahangos kezelésben részesíti az egyik beteget

A laboratóriumban Veszelinov Györgyné és Petróczi Istvánné asszisztensek vérképelemzést végeznek
(Laczkó Ildikó képriportja)

LUCIANO LAMA:

Beszélgetés a szakszervezetekről

Luciano Lamának, az olasz CGIL főtitkárának a könyve két részből áll. Az első rész a demokratikus szakszervezeti mozgalom újjászületését; az egység felbomlását; majd az osztályegység helyreállításának újrakezdését tárgyalja. A kötet második része Olaszország gazdasági, politikai és társadalmi életét mutatja be. A kötet sokoldalú ismeretet nyújt az olasz szakszervezeti mozgalom, társadalom mai helyzetéről. (196 oldal, kötve 26 forint)

Biró László

AZT MONDJÁK

Azt mondják
gyehennára jutok, elkárhozom.
Nem járok templomba, nem imádkozom.
Ami igaz, igaz.
Mea culpázva én nem alázkodom,
magamra a kereszteket nem dobálom.
De nem igaz, hogy nem imádkozom:
mindennap bibliámat,
József Attila verseit olvasom.

Minden eddiginél nagyobb nyári forgalomra számít a vasút

Körséta a budapesti pályaudvarokon

A főváros valamennyi vasúti személypályaudvarára a forgalom növekedése jellemző. A Déliben nemrégen utasszámlálást végeztek, amelyből megállapították, hogy az idén 30 százalékkal többen utaztak, mint a tavalyi év hasonló időszakában. *Kercsó István*, a Déli pályaudvar állomásfőnöke szerint nyáron még nagyobb lesz a forgalom.

Több vonat indul a Déliből

Ezért — főleg szombaton és vasárnap 74-ről, 94-re emelik a vonatok számát. Ez többlet munkát ró az ott dolgozó vasutasokra. Nehezíti a szolgálatot az is, hogy tovább folytatják az alagút villamosítását és az egyéb felújítási munkálatokat: *mintegy 6 ezer négyzetméter alapterületű peront betonoznak le a menetrend változásáig.* Felállítják a felsővezeték oszlopokat, amelyeket olyan elemekkel szerelnek fel, hogy alkalmasak legyenek majd a röptető tartására. *Többször előfordul, hogy a csúcsforgalomban egy-egy vágányt le kell zárni.* Ilyen esetben az irányítók leleményén múlik, hogy miképpen oldják meg az ezzel kapcsolatos feladatokat.

Az már biztos, hogy az alagút építése miatt rendszeresen lesznek torlódások. A korábban elrendelt részleges vágányzár ugyanis ezután is érvényben marad: *nulla óra 30 perctől fél ötig. A jobb vágányon pedig 15-től másnap 5 óráig nem lehet közlekedni.* A múlt évihez képest 40-nel csökkent az állomás létszáma. Ezért már most elrendelték: az ott dolgozók csak kivételes esetben mehetnek szabadságra a kritikus időben. A létszámgondokat az utazószolgálatnál valamelyest enyhíti majd az a 12 nyugdíjas jegyvizsgáló és vonatvezető, illetve két tisztképzős, akik a nyári forgalom idejére munkát vállaltak a Déliben. Az állomás szocialista brigádjai vállalták, hogy szabadidejükben kocsitisztítást végeznek társadalmi munkában.

Brigádok vállalása a Nyugatiban

— A Nyugatiban is a rekonstrukció nehezíti még a nyári forgalomra való felkészülést. Tovább dolgoznak a csarnok homlokzatának Lenin körút felőli felújításán — mondja *Kijácz József* állomásfőnök. — Június elejére fejezik be az aluljáró csarnok burkolatának munkálatait. *Nyitunk még egy nemzetközi pénztárt.* Közben készül egy új ruhatár és egy 130 négyzetméter alapterületű váróterem, amelyet már legkorábban csak a szezon végére bocsáthatunk az utasok rendelkezésére.

A tavalyihoz hasonlóan az idén is hat pár nemzetközi vonatot közlekedtetnek a Nyugatiban. A hazai forgalmat illetően a Duna-kanyari és az esztergomi vonalakon várható nagy forgalom. Verőcemaroson ugyanis bővítik a nemzetközi ifjúsági tábort, s ebből következhet, hogy sok külföldi fiatal ingázik majd a főváros és a táborhely között.

A Nyugatiban csakúgy, mint a Déliben kevesebb vasutasnak kell a több munkát elvégezni. *Körültekintő, gondos üzemszervezéssel próbálják enyhíteni a gondokat.* Az idén csak a szezon végére számíthatnak tizenkét tisztképzősre. Ezért az állomás szocialista brigádjai vállalták, hogy ennek ellenére gondosan betartják a vonatok menetrendszerűségét és csökkentik azok tartózkodási idejét. Külön felajánlást tettek a pénztárosok *Dobó Katica, a Hámán Kató* és a *Tyereskova* szocialista brigádjai, hogy ha a szükség úgy kívánja, szombaton és vasárnap is vállalnak szolgálatot.

Budapest—Józsefváros állomás nyári forgalomra való felkészüléséről *Nagyidai Antal* állomásfőnök-helyettes elmondta, hogy 10 százalékkal növekedett az idén a forgalom. Ha rendkívüli eset nem jön közbe, továbbra is a meglévő 32 pár vonat marad az állomásukon. A tapasztalatok szerint a kiskunhalasi vonalon várható nagyobb forgalom; ennek jelei már most is mutatkoznak.

Az állomás szocialista brigádjai tervbe vették, hogy a Hazafias Népront kerületi szervezetének támogatásával nagy arányú parkosítást, fásítást végeznek az állomáson. Az ehhez szükséges cserjéket, növendék fákat az említett szervezettől kapják.

A Keletiben is csúcsforgalom lesz

— A Keletiben nem csökkent a létszám — újságolta *Molnár Gábor* állomásfőnök. — A pályaudvaron elkészült az a tájékoztató berendezés, amelynek segítségével néhány másodperc alatt kapcsolatot teremthetünk az irányítóközpontok és a tároló vágányok között. *Emellett a tolató mozdonyokat is felszereltük adóvevő rádióval.* A tájékoztató berendezéshez szükséges kábelárkokat a Keleti csomópont és a budapesti igazgatóság dolgozói ásták ki a XII. pártkongresszus tiszteletére indított kommunista műszakban.

A várható zsúfoltság ellenére a Keletiben is folytatódik a csarnoktető javítása. Ezzel párhuzamosan restaurálják az indulási oldalon *Lotz Károly* híres freskóit. Ami pedig a forgalmat illeti, július 5-től, augusztus 18-ig még egy autósvonatot fogadnak, ami egyelőre szombatokon és vasárnapokon közlekedik Lipcse—Budapest között.

S. R.

TAPOLCA TÉRSÉGÉBEN

Fordavonatokat képeztek a tömegáru szállítására

A *tapolcai körzeti üzemfőnökség* 1978 júniusában, az elsők között alakult meg. Fő profiljuk az áruszállítás, de a nyári forgalom ideje alatt a személyszállítás is jelentős terheket ró a főnökség vezetőire és dolgozóira egyaránt. A személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedése 99,20 százalékos értékkel kedvezőnek mondható.

A balatoni forgalom miatt nap mint nap gondot jelentett a budapesti irányba közlekedő hét végi vonatok többletkocsikkal történő erősítése. Különösen akkor, ha az időjárás hirtelen kedvezőtlenre fordult. Ekkor a hét végi forgalom vasárnap délutánra koncentrálódott, és a közlekedő vonatokra „terhelt rá". A személykocsik és az utasterek tisztán tartása a várakozásnak megfelelő volt.

Kiváló szinten

A tapolcai vasutasok a múlt évben 2 millió 900 ezer tonna árut szállítottak, ami 0,11 százalékos túlteljesítést jelentett. A tömegáru elszállításához „fordaszerelvényeket" használtak és azok gazdaságos és hatékony fordulóját következetesen betartották. *Valóságos harcot folytattak az üres kocsikért, különösen akkor, amikor hálózati gondok is voltak a kocsik ellátásánál.* Az áruelszállítási terv teljesítése nem véletlen eredmény. 1500 Heks kocsit használtak fel, ezáltal tekintélyes mennyiségű egyéb kocsit szabadítottak fel fuvarozási célokra. A tehervonatok átlagos terhelését 1145 tonnáról 1154 tonnára növelték, amellyel hozzájárultak a kocsiforduló gyorsításához. Ez egyidejűleg a tehervonati vonóerő még hasznosabb felhasználását is jelentette.

Miközben a szervezési és termelékenységi intézkedések következtében emelkedtek a végzett munka teljesítményi mutatói, *a fajlagos fogyasztásnál 5,56 százalékos csökkentést értek el.* Más megközelítésben ez azt jelenti, hogy több mint 1 millió forintot takarítottak meg.

Az üzemfőnökséghez tartozó állomások hasonlóan jó eredményeket értek el, és „kiváló" szinten hajtották végre a reájuk bízott feladatokat. Ilyenek voltak: *Alsóörs, Balatonalmádi, Csajág, Jánosháza, Keszthely, Lesencetomaj, Sümeg* és *Sümegi Bazaltbánya* állomások.

Külön figyelmet érdemel *Uzsabánya* munkája, ahol 1 millió 108 ezer; *Polgárdi—Ipartelepeken* pedig 471 ezer tonna árut raktak vagonba.

Jól gazdálkodnak a munkaerővel

Az üzemfőnökség munkáját 31 fővel kisebb létszámmal végezte, *ennek ellenére 10 920 túlórával kevesebbet használt fel.* Mindez átfogó és átgondolt munkaerő-gazdálkodást jelentett. Tavaly 68-an kezdték el megérdemelt pihenőjüket, ezzel szemben 67 új dolgozót állítottak munkába. Érzékletesen igazolva, hogy van vonzása a térségben a vasutasmunkának, feltéve ha a munkaerőgazdálkodással figyelmesen foglalkoznak. Emberséggel oldották meg a dízelesítés következtében felszabaduló vagy átcsoportosításra kerülő munkaerő személyes problémáit. *Csak megfelelő munkahelyi légkör, a demokratikus üzemvezetés képes arra, hogy teljesítményeivel egyidejűleg a dolgozók is elégedettek legyenek.*

Az üzemfőnökség dolgozói részt vettek és a XII. pártkongresszus, a felszabadulás 35. évfordulója tiszteletére indított munkaversenyben. A párttagok, a szakszervezeti aktivisták, a KISZ-esek és a pártonkívüliek egységes akarat végrehajtóiként munkálkodtak körzetük teljesítményeinek javításáért.

A pályafenntartási főnökség is „kiváló" szinten teljesítette a feladatokat. Kiemelkedő munkát végzett *Boba—Jánosháza* között a vasbeton aljak cseréjénél. Tizenegy útátjárót láttak el aszfaltburkolattal és a felépítményi karbantartó géplánc 60 km vágányfolyóméter hosszban végzett vágányszabályozást, a kitérő karbantartó gépek 91 csoport kitérőt szabályoztak. A hagyományos és hézag nélküli vágányokban a hibapontszám 22,3 javulási értéke az 1978. évi eredménnyel szemben 13,3 százalékos értékjavulást mutat.

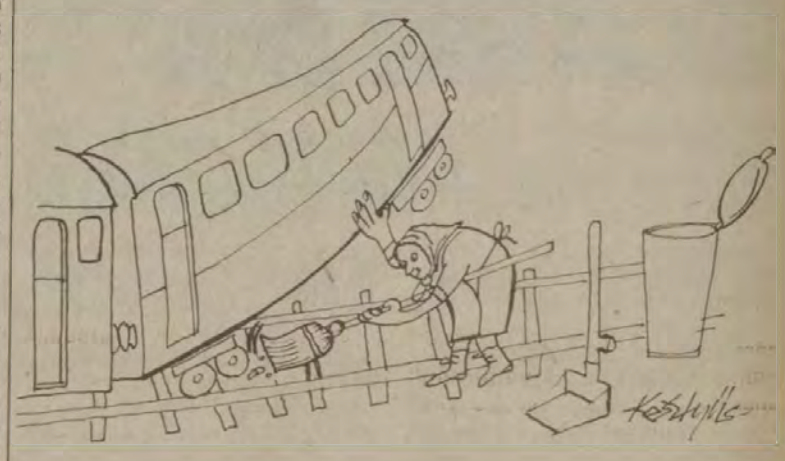
A lendület nem csökkent

A szertárfőnökség is teljesítette a „kiváló" cím célkitűzés feltételeit. *Önköltségcsökkentési tervüket 104,4 százalékban teljesítették.* A vontatási szakszolgálat dízelesítése — bár növelte a szertári munkával szembeni követelményeket — azt a korábbi létszámmal elégítették ki, és azzal a termelékenységi tervük teljesítésének 106,6 százalékra tettek eleget.

A körzet dolgozói az I. negyedévben 705 276 tonna árut szállítottak. Az M 61 sor. gépek első negyedévi 500 km napi teljesítménye mellett az egy mozdonyvezetői szolgálati órára eső 15,18 járműkilométer igen kedvező.

V. Szabó

Precizitás



Kiváló munkájáért

Kettős kitüntetésben részesült a nagykanizsai üzemfőnökség

Feladatait jelentősen túlteljesítve nyerte el a Kiváló Üzemfőnökség kitüntető címet, valamint a vezérigazgatóság és a vasutasszakszervezet elnökségének Vörös Vándorzászlóját *a nagykanizsai üzemfőnökség.*

Felsorolni is nehéz lenne, mennyi mindent vállaltak és tettek az üzemfőnökség dolgozói — különösen a 84 szocialista brigád tagjai — a gazdaságosabb üzemvitel, a munkaidő jobb kihasználása, az anyag- és energiatakarékosság érdekében. *A tervhez viszonyítva közel 69 ezer tonnával több árut fuvaroztak el.* Ez egyaránt tanúsítja a fuvaroztatókkal való jó együttműködést és az átgondolt kocsigazdálkodást. Bár a kocsik statikus terhelését nehezíti, hogy az üzemfőnökség területén sok kis fajsúlyú és nagy terjedelmű árut raknak vagonokba, a tehergépkocsik statikus kihasználását mégis 0,51 tonnával javították. A kocsitartózkodási idők csökkentésére kedvezően hatott, hogy az ipartelepek kiszolgálásában 98,93 százalékos teljesítményt értek el az üzemfőnökség dolgozói.

Tavaly két százalékos energiamegtakarítást vállaltak, teljesítményük azonban lényegesen meghaladta ezt az arányt. A vontatásiak villamosenergiából 15, egyéb energiákból pedig 53,4 százalékos megtakarítást értek el. A forgalmi szolgálati helyeken a tervezettnél 17 százalékkal kevesebb üzemanyagot és villamosenergiát, földgázból pedig 13,2 százalékkal kevesebbet használtak fel.

— Milyen teljesítmények várhatók az idén? — kérdeztem *Flinger József* üzemfőnöktől.

— Az idei évre is nagy terveket szőttünk, mert szeretnénk bizonyítani, hogy amit elértünk, nem a véletlen műve volt. Az első negyedévben csaknem minden célkitűzésünket jobban teljesítettük, mint a múlt év azonos időszakában. Növekedett az utasok száma, s így a személyforgalmi árbevételünk 614 ezer forinttal volt több a bázisnál. Az áruszállításban 3200 tonnával növekedett a teljesítményünk. Javítottuk a kocsikiállítás ütemességét is. A tavalyi 708-ról 449-re csökkent az első negyedévben a késetten kiállított kocsik száma.

— Milyen eredmények születtek a vontatásnál?

—*A dízelmozdonyok üzemkészsége 6,24 százalékkal javult. A dízelműhely 111,6 százalékra teljesítette javítási tervét.* Egészen kimagasló eredményt ért el a kocsiműhely, ahol a javítási tervet 112,9 százalékra teljesítették az első negyedévben. A fajlagos üzemanyagfelhasználásban a bázishoz képest 6,33 százalékos, a tervhez viszonyítva 3,58 százalékos a javulás.

— Milyen szervezési intézkedéseket terveznek a jövőben?

— *Most készítjük elő és július 1-től megvalósítjuk a forgalmi és a vontatási utazószemélyzet közös vezénylését Nagykanizsa állomáson.* Az irányítás közvetlen kapcsolatait erősíti, hogy a kocsiintézők is egy helyre kerülnek. A gépek gazdaságosabb kihasználását várjuk ettől az intézkedéstől. Fonyód és Siófok állomások után Nagykanizsa állomáson is létrehozzuk az oktatási központunkat. Ezzel egyrészt biztosítjuk üzemfőnökségünk dolgozóinak magasabb színvonalú oktatását, másrészt mentesítjük állomásfőnökeinket az oktatás alól. Több idejük lesz szolgálati helyük munkájának szervezésére, ellenőrzésére. Foglalkozunk azzal a gondolattal is, hogy a személyszállítási ügyintézőket ugyancsak közelebb kell hozni egymáshoz. Látjuk, hogy ezen a területen is nagy szükség van a gyorsabb, operatívabb intézkedésekre, s nem utolsó sorban a bürokrácia csökkentésére is — mondotta a nagykanizsai üzemfőnökség vezetője.

Lőrincz János

Átadták a 250. lengyel személykocsit

Május 22-én a Keleti pályaudvaron átadták a 250. lengyel vasúti személykocsit a MÁV-nak.

A 250. személykocsi átadásának alkalmából Ryszard Szymanszki, a Kolmex Külkereskedelmi Vállalat vezérigazgatója mondott beszédet, majd Ireneusz Sobczak, a H. Cegielski Fémipari Művek vezérigazgatója ünnepélyesen átadta a négymillió forint értékű kocsi kulcsát Csárádi Jánosnak, a MÁV Vezérigazgatóság gépészeti és járműfenntartási szakosztály vezetőjének.

(Laczkó Ildikó felvételei)

VASUTASOK NEVEZÉSÉT VÁRJÁK

Fotópályázat és kiállítás magyar—olasz együttműködéssel

A XXX. Vasutasnap alkalmából a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda és sportosztálya *országos fotókiállítást* rendez. A kiállításon a bolognai vasutasok szabadidő szervezetének képanyagát is bemutatják. A pályázaton részt vehetnek a vasutas fotószakkörök tagjai, valamint minden tényleges és nyugdíjas vasutas.

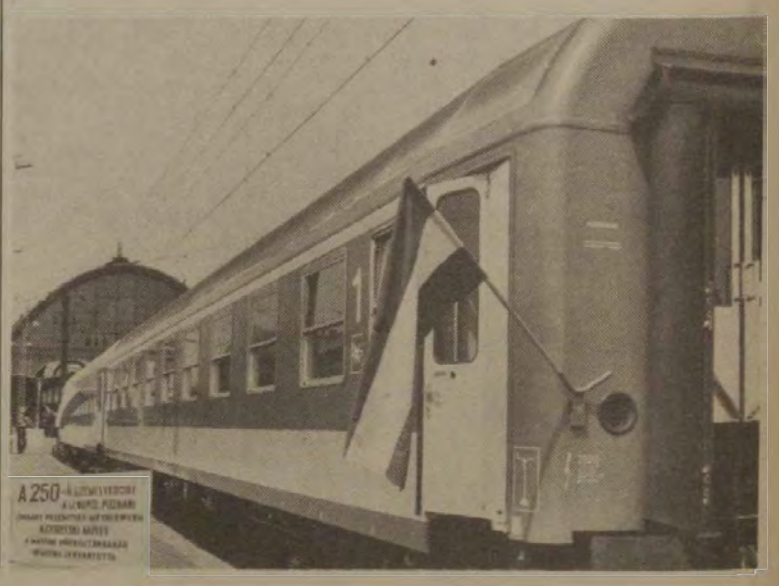
Pályázni *három kategóriában* lehet:

a vasút és a vasutasok életét bemutató fekete-fehér alkotásokkal; valamint szabadon választott fekete-fehér és szabadon választott színes fotókkal.

A pályázatra a képeket 30×40 cm-es nagyításban *június 25-ig* kell beküldeni a *Dunakeszi József Attila Művelődési Központ* (Dunakeszi, Állomás sétány 17.) címére.

A beérkezett műveket szakmai zsűri bírálja és a legjobb műveket a kulturális, agitációs, propaganda és sportosztály díjazza.

A kiállításra elfogadott fotókat október 4-én bemutatják az *olasz vasutasnap* alkalmából Bolognában is.



Fél évtized mérlege

Képviselők a közlekedésről

Legutóbb november derekán számoltunk be olvasóinknak az országgyűlés építési és közlekedési bizottságának munkájáról. Akkor a vasúti és az autóközlekedési, valamint az üzemi munkásszállítás helyzete volt napirenden; többek között *Pullai Árpád* miniszter és *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója válaszolt a képviselők kérdéseire. Ám ez a téma egy volt csupán abból a harminckettőből, amelyet a 19 tagú bizottság öt esztendő alatt megtárgyalt. Hogy ismét szót ejtünk tevékenységükről, annak oka: e testület — legalábbis a mostani összetételében —, befejezte munkáját, a képviselők megbizatása lejárt.

Közös bizottság

Az építés és a közlekedés ismerői, szakemberei ebben az országgyűlési ciklusban alkottak először közös bizottságot (az építőiparral korábban az ipari és építési bizottság tagjai foglalkoztak). Az élet igazolta, hogy hasznos volt e fúzió: *az építés és a közlekedés szoros kapcsolatban áll. Építés nincs szállítás nélkül:* az építőanyagok utaznak vasúton, tehergépkocsikon, vízen — s ahhoz, hogy a vasúti csomópontok, a pálya, vagy a közutak megújuljanak-korszerűsödjenek, érdemi építésre van szükség. A közös bizottság egységes testületet alkotva tudott tehát véleményt formálni mindkét fontos népgazdasági ágazat időszerű és hosszútávú kérdéseiről.

Tallózva a témák között, hadd utaljunk most csupán a közlekedésiekre. A bizottság titkára, *Tóth István*, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének nyugdíjas elnöke volt ebben segítségünkre. (Itt említjük meg: a vasutasok közül tagja a bizottságnak *Peták Tibor*, a dunakeszi járműjavító főkonstruktőre és *Szilágyi Sándor*, a debreceni járműjavító hegesztője. Gyakran megjelent a „hivatalosan" más bizottságban tevékenykedő, de képviselői jogával élő *Kaszai Imre*, a Hámán Kató vontatási főnökség nyugdíjas mozdonyvezetője, a Szocialista Munka Hőse is.)

Még az első esztendőben — 1976-ban —, a bizottság harmadik ülésén tűzték napirendre a polgári légiközlekedés helyzetét és a rekonstrukcióra vonatkozó határozatok végrehajtását. Ekkor a helyszínre — a Ferihegyre —, is ellátogattak, s kétségkívül szerepük volt abban, hogy a munkálatok felgyorsultak, a légiforgalmi dolgozók szociális ellátottsága javult. *Ugyancsak 1976-ban értékelték a közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásának tapasztalatait*, azon belül Budapest és az öt kiemelt város tömegközlekedésének helyzetét. (A felsőfokú központok tömegközlekedésének helyzetéről, a továbbfejlesztéssel kapcsolatos feladatokról 1977-ben tájékozódtak.)

Korszerűsítési törekvések

Az egész népgazdaságot, de a vasutasokat kiváltképp érintő téma volt a rakodásgépesítés helyzete, a nagy árukibocsátó helyekről történő árukifuvarozás komplex fejlesztése. Két esztendeje került sor a közlekedés- és postaügyi miniszter országgyűlési beszámolójára a közlekedéspolitikai koncepcióról, amelyet előzetesen a bizottság is meghallgatott és értékelt. *A képviselők szorgalmazták a gőzösök minél hamarabbi nyugdíjazását, a dízelesítés és a villamosítás gyorsítását.* Mérhető, hogy mekkorát léptünk előre azóta.

Tavaly tavasszal elemezték az országút-hálózat helyzetét, fejlesztésének elveit és irányát. Az országutak állapota közvetve a vasút forgalmát is érinti — részben az állomásokhoz vezető bekötőutak miatt, részben a személy- és teherszállítás szempontjából. Az nyilvánvaló, hogy a népgazdaság teherbíró képessége nem teszi lehetővé a nagymérvű autópálya-építéseket (feltételezhető, hogy az eddigieknél is szolidabb lesz az ütem), ezért *a képviselők azt javasolták: a tanácsok, saját kölségvetésükből, a bekötőutakat hozzák rendbe, vagy építsék ki.* Amikor az elmúlt év végén a vasúti és autóbusz személyszállítás helyzetét és feladatait vitatták meg, szó esett a vonatgyakoriságról, a menetrendszerűségről, s az utazási kényelemről is. Ekkor mondotta *Szücs Zoltán* vezérigazgató: a MÁV számol az utasok egy részének visszaáramlásával, s erre készül is. Az országgyűlési bizottság tagjainak megjegyzéseiből kitünt: *az emberek szívesen utaznak vonattal*, s helyeslik a vasút korszerűsítési törekvéseit.

A parlament üléstermében

Az előljáróban említett 32 téma között természetesen nemcsak a közlekedés szerepelt, hanem a KPM területéhez tartozó hírközlés csakúgy, mint az ÉVM által irányított lakásépítés, a tatarozás, a könnyűszerkezetes építési mód, vagy az építőanyagipar helyzete. A bizottság tagjai tevékenyen részt vállaltak az országgyűlési munkából, s nemcsak szűk körben, hanem *a parlament üléstermében is gyakran hangot adtak véleményüknek, interpelláltak.* Ha szükségesnek tartották, átiratot küldtek az országgyűlés, vagy a kormány elnökének, s mindvégig szoros kapcsolatban álltak a két illetékes minisztérium irányítóival.

Az ötéves megbizatás lejárt, ám az országgyűlési munka folyamatában nincs szünet. *Június 8-án a lakosság ismét az úrnák elé járul*, hogy az arra méltókat újjválassza, vagy új embereket delegáljon e magas testületbe. S mert mind az építés, mind a közlekedés a nyolcvanas évek első felében is a gazdaság — és a szociálpolitika — meghatározó területe lesz, a rövidesen újjáalakuló bizottság régi és új tagjai további közérdekű kérdésekben foglalhatnak állást. Élve választóik bizalmával — eleget téve képviselői joguknak-kötelességüknek. — **földes** —

Választottak a bizalmiak

A Nyugati pályaudvar műszaki kocsiszolgálati főnökségének szakszervezeti bizottsága május 14-én vezetőségválasztó taggyűlést tartott a Nyugati pályaudvar tanácstermében. A több mint hatszáz szakszervezeti tagot hat főbizalmi, huszonnyolc bizalmi és helyetteseik képviselték.

A gyűlést *Sipók János* szb-elnök nyitotta meg, majd *Fülöp István* szb-titkár számolt be az elmúlt öt év eredményeiről, gondjairól. A beszámolót élénk vita követte. Utána titkos szavazással választották meg az szb 11 tagját és a két küldöttet. A szakszervezeti bizottság elnöke ismét *Sipók János*, titkára pedig *Fülöp István* lett.

A LEFÜLELÉS ELLENÉRE:

Vitte a villanót a tettenért tolvaj

„Ha nem velem történik, talán el sem hiszem" — mondják gyakran az izgalmas események átélői. Nemrég én is ilyen izgalmas, nem mindennapi történetnek voltam a szereplője. *Lopni akartak tőlem a vonaton.*

Egy borongós délutánon utaztam Fegyvernekről fővárosunk felé az 1715-ös számú vonat elképesztően koszos utolsó kocsijában. Elmélyülten nézegettem a fülkében levő kopott, de egyébként nagyon érdekes régi fényképeket, dokumentumokat.

Cegléd előtt figyeltem fel a fülke rozzant ajtajának támaszkodó, sört iszogató fiatalemberre. Tulajdonképpen ügyet sem vetettem volna rá, ha a természetes szükség a kocsi végében levő mellékhelyiség meglátogatására nem kényszerít. Mellette elhaladva — nem tudom miért — szorongás fogott el. Vonatunk eközben lassított, majd megállt a nyílt pályán. Amikor a kis peronra értem, visszafordultam. A fiatalember ekkor már *érdeklődő pillantásokat vetett a fülke belsejébe*, ahol az ülésen hagyott táskában mintegy nyolcezer forint értékű riporterfelszerelésem árválkodott.

„Megvárom, amíg elindulunk!" — határoztam. Amikor a vonat végre megmozdult, néhány perc elteltével visszatértem a fülkémbe, ahol az említett fiatalember a táskámból kiemelt irattartómban kutatott.

Ami a következő percekben kettőnk között történt, azt nem szokták sajtó nyilvánossága elé tárni. Én sem teszem hát, annál is inkább, mert ilyen esetekben nehezen tudok uralkodni indulataimon. A lényeg az, hogy *az ügyet részemről elintézettnek tekintve már-már szabadon engedtem a tolvajt, de csillapuló dühöm reálisabb gondolatokat ébresztett bennem. A jegyvizsgáló útján értesítettem a Nyugati pályaudvar rendőrségét. Amikor megérkezett a vonat, a rendőrök már vártak. Tolvajom azonban az őt kísérő rendőröket félre lökve eliramodott. Nem jutott azonban messzire, mert gyorsan elfogták, és csuklóján kattant a bilincs. Menekülés közben azonban elejtette Chinon-villantómat, amelyet az állomás kocsirendezői hoztak utánunk.*

Nekem nem ez volt az első ilyen kalandom. Hónapokkal ezelőtt a Cegléden várakozó éjszakai vonaton fejem fölül, a csomagtartóból kísérelték meg ellopni útipoggyászomat. Úgy látszik, rosszul választott alanyuk vagyok a vasúti tolvajoknak, de ez sovány vigasz. Nem mindenki ússza meg ugyanis ilyen szerencsésen.

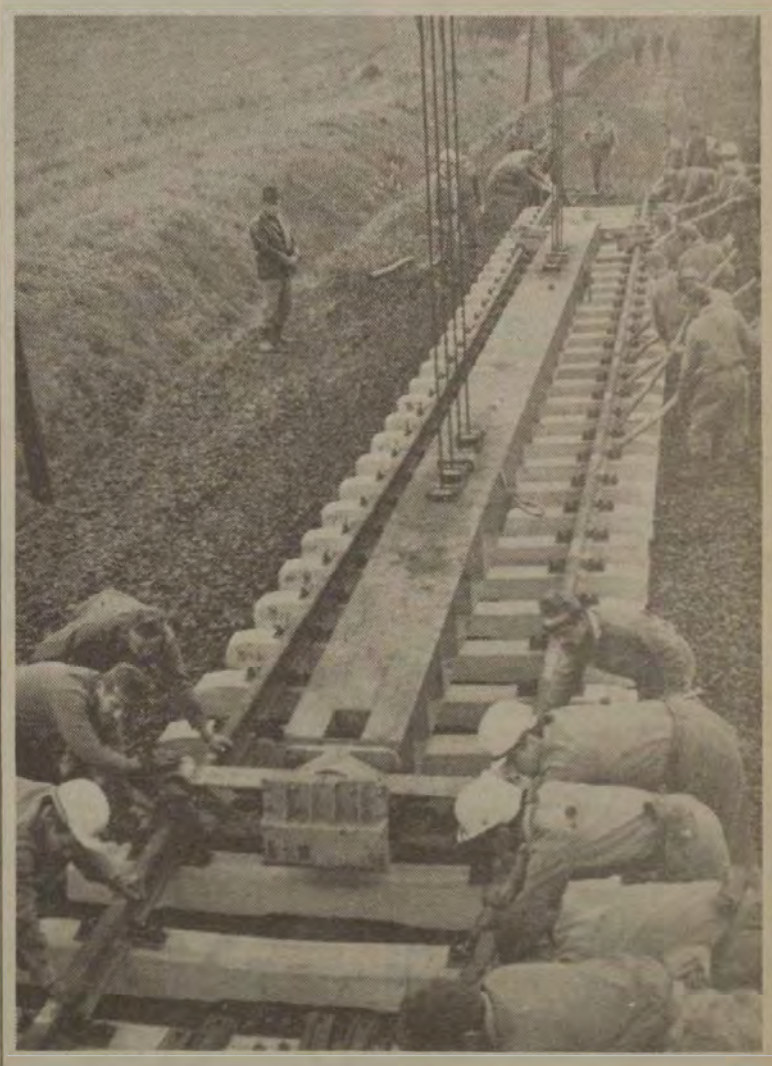
Tudok olyan esetről, amikor éppen a tolvajt bízták meg a csomagok őrzésével... A vonatokon, a pályaudvarokon elkövetett lopások nagy száma mindenkit fokozott óvatosságra kellene, hogy intsen. Én elmondhatom, hogy a szerencsés befejezés ellenére is tanultam saját káromon. Az okos ember pedig tanuljon a másén... *Talán éppen ebből.* **T. Z.**

Pályakorszerűsítés

Jó ütemben halad a pécsi fővonal korszerűsítése. Az építők Dombóvár térségében, Szakály—Hőgyész állomáson dolgoznak éppen. Felszedik a régi pályát és fektetik az új sínmezőt. Naponta 450 méter pályaszakaszt adnak át a forgalomnak. A követ Uzsabányáról, a 24 méteres síneket pedig — összeszerelés után — Kaposvárról szállítják a helyszínre.

Nagy teljesítményű darukkal emelik le a pályáról a régi síneket.

Az altalajt tológépekkel gyalulják simára. Naponta 500 köbméter követ mozgatnak meg



A betonaljakra szerelt sínmezőt elhelyezik az új töltéskoronán

(Zelman Ferenc képriportja)

Legenda és valóság

Baltai Jánosnak, a ferencvárosi vontatási főnökség külsős mozdonyfelvigyázójának a neve elé alkalmanként odaillesztik az „idősb." jelzőt. Így szólították őt a csomópont felszabadulási ünnepségén is, amikor bejelentették, hogy kiemelkedő szakmai és mozgalmi munkájával kiérdemelte a *Munka Érdemrend* bronz fokozatát. Ugyanakkor vette át a fia, *ifjabb Baltai János*, a csomópont KISZ-bizottságának titkára is a KISZ KB által a ferencvárosiaknak immár negyedszer odaítélt *Kiváló KISZ-szervezet* kitüntetést és a személyének szóló *Aranykoszorús KISZ-jelvényt.*

Az ünnepség után az idősebb Baltai Jánossal beszélgettem.

Úthengerről gőzmozdonyra

— *Tűzikovács segédként szabadultam 1945-ben* — így emlékezett pályafutásának kezdetére. — *A gőzgépekkel a szülőfalumhoz — Nemesladányhoz — közeli uradalomban ismerkedtem meg. Hamarosan fűtő lett belőlem, majd amikor a birtokot államosították, átnyergeltem az úthengerre. Utakat építettünk Sopron—Kőszeg—Kapuvár—Győr között, ezenkívül megfordultam Egerben is. Szerettem utazni, annyira, hogy a világból is kimentem volna... Történt egyszer — 1952-ben —, hogy Kisbér állomáson rakodtunk be egy vagonba, és kíváncsiságból felkéredzkedtem egy 424-es gőzmozdonyra. Megdobbant a szívem: hej, ha egy ilyet rám bíznának...!*

Beadta a kérvényt a vasúthoz, s hamarosan közölték vele, hogy felveszik a veszprémi fűtőházhoz. Aztán tizenhat évet töltött el a gőzösökön.

— *Az volt az igazi élet!* — szólt lelkesen, azután halkan hozzátette: — *Bárcsak most is utazhatnék! Sajnos, két évvel ezelőtt meghalt a feleségem. Nagyszerű asszony volt, igazi vasutas feleség, aki jobban tudta a fordulókat, mint én. Ha éjfélkor vagy hajnalban mentem szolgálatba, szó nélkül felkelt, és csomagolt...*

A szeretett társ elvesztése által okozott bánat Baltai János egészségét megviselte: a kimutatott vércukor miatt levették a mozdonyról. A lecsoportosítást követően külsős mozdonyfelvigyázó lett. Erről így beszélt:

Speciális hűtőkocsik

— *Irányítom a fűtőház területére, vizsgára, javításra vagy üzemanyagfelvételre bejáró és a motorműhelyből kiadott gépeket. Ezenkívül az Interfrigo futójavításra rendelt hűtőkocsijait is mi hozzuk forgalomképes állapotba, ha a kocsivizsgáló lakatos nem bír velük...*

Ezzel kapcsolatban szinte országszerte legendás híre van Jani bácsi szaktudásának. Többen állítják, hogy egyszerűen ránéz vagy csak hozzányúl a speciális járművekhez, és már indul is a hűtőmotor!

— *Nincs ebben semmi ördöngösség* — válaszolta kérdésemre. — *A gépek, motorok szeretete és ismerete a nyitja az egésznek. A múltkor például a miskolci járműjavítóból küldtek ide egy ilyen hűtőkocsit beindításra. Jóformán még meg se állt a kereke, amint betolják, s már járattam is a motorját...*

Választott tisztségben

Az idős vasutas a mozgalmi munkától, a társadalmi megbízatásoktól sem húzódozott soha. Harminc évvel ezelőtt vállalt először szakszervezeti tisztséget. Kezdetben bizalmi volt, majd a műhelybizottság elnöke lett, és több cikluson át *tanácstagként tevékenykedett a VIII. kerületben.* Munkahelyén alapszervezeti párttitkárrá választották, és tagja volt a csomóponti pártbizottságnak is, egészen a legutóbbi választásig. Jelenlegi feladatairól a következőket mondta:

— *A pártépítési megbízatásomat és a politikai kiadványok, könyvek terjesztését még megtartom a nyugdíjazásomig, ami két év múlva esedékes...*

Mi pedig erőt, egészséget kívánunk hozzá!

Mármarosi Pál

ÚTI JEGYZET

Szerencsés nap lészen...

Az ország északkeleti csücskét átszelő műút egyik csomópontján Tokaj-hegyalja kapujában álldogálok. Hátam mögött a *Zempléni-hegység* déli nyúlványai: a *Disznóshegy*, a *Dorgó*, távolabb a *Vereskirály*, a *Lapis*, a *Kakas*, a *Sajgó*. Sorolhatnám még tovább a hegyek-völgyek nevét, hiszen ez itt a szűkebb hazám, gyermekkorom színtere.

Ötfelé ágazik innen az út. A monda szerint honfoglaló Árpád apánk is hosszú pihenőt tartott itt a „Tokhegy"-alján, s állítólag így szólt vitézeihez: *„Maá szerencsés napunk lészen a Tokhegy alján e tájon. Forduljatok csak arccal a síkság haragoszöld mezői felé, ahol bizvást jó legelőnk lészen."*

Így lett aztán — a monda szerint —, a maából Mád, a szerencsésből *Szerencs*, az arccalból *Tarcal*, a tokból *Tokaj*, a tájonból, *Tállya* és a haragoszöld mezőből *Harangod* vidéke, és helységnevek.

Mindez úgy jutott eszembe, hogy az említett útkereszteződésben fél órát vártam egy ismerősömre, aki gépkocsival vitt be Miskolc-Tiszai pályaudvarra, ahonnan aztán gyorsvonat röpített haza, Budapestre.

Nem tudom, ki hogy van vele, de engem a hazai táj mindig érzékenyebbé tesz, s ezernyi emlékkép, történet villan lelki szemeim elé.

Ahol álltam, azon az úton loholtunk valamikor suhanc legényekként a 15 kilométerre lévő Szerencsre, a hangosfilm, a *mozi* első nagy élményéért. *A hegyoldalakon szőlőt kapáltam, kötöztem és szüreteltem.* Szigorú csőszöket játszottunk ki egy-egy sapka édes fürtért. Innen egy hajításnyira, a vasúti bevágás peremén ülve, csodáltuk az emelkedő pályán felfelé pöfögő vonatot, s akkoriban valamenynyiünk masiniszta szeretett volna lenni, vagy legalább utas.

Hangosan elnevettem magam, mert most a zsebemben első osztályra szóló vasúti szabadjegy lapult, én meg ott ácsorogtam egy alkalmi gépkocsira várva.

Milyen furcsa is az élet? Valójában ki akartam cselezni az újhelyi szárnyvonal lassúságát, hogy hamarabb érjek Budapestre.

Türelmetlen az ember, pedig hát délben ültem vonatra a Keletiben, s most még csak délután fél hat, s már is meglátogattam édesanyámat, még a szomszédokkal is szót válthatam, aztán kigyalogoltam ide a keresztútra, s egy fél órája ácsorgok, holott a zsebemben a szabadjegy.

Ó, utak! Amiről megint csak gyermekkori emlékek tolulnak elő. Nevezetesen *a vasút.* Mert végül is csak felülhettem én is arra a sokszor megcsodált vonatra, és nemcsak Szerencsig, hanem egészen a fővárosig bámulhattam az ablakból az ismeretlen tájakat. *Akkor egy egész napon át vitt a gőzös a falunkból Budapestig.* Ugyancsak egy másik nap visszza. Hát, mit akarok én most egy fél nap alatt ezzel a nagy távolsággal?

Mekkorát fordult a világ, mennyit fejlődött a vasúti közlekedés is, hiszen Budapesttől Szerencsig — ha a Tokaj-expresszel jövök —, *jószerint egy kiadós beszélgetésre sincs idő az útitársakkal, mert gyorsabban repül a villamosmozdony, mint a madár.*

És azt is elgondolom, mennyi munka, verejték van ebben a mostani, kényelmes robogásban. Amíg például ezt a hegyet itt a *Rókalyuknál* átvágták, hogy tovább gurulhasson a Zempléni-hegyek alatt a határállomásig a vonat, bizony szakadhatott az ina kubikusnak, jószágnak, mert ugye, *hol voltak még akkor olyan gépek, mint amilyenekkel most építik a vasúti pályákat, műutakat.*

Egy kis izelítőt azért még én is kaptam gyermekkoromban az ilyenfajta útépítésből, amikor nagyapám kordélyos lovát vezetgettem a bodrogkeresztúri vasútállomáshoz vívő *bekötőút* építésénél. Milyen nagy dolog volt az akkor, hogy jó úton és nem bokáig érő sárban lehetett a vasútállomást megközelíteni. Most meg a bitumenos úton is *autóbusz viszi-hozza az állomásra az embereket.*

Egyedül voltam és mégsem magam, hiszen gyermekkori élmények vettek körül, s oly tarka színekkel, hogy fütyörésző kedvem támadt. Azt sem bántam volna, ha tovább késik gépkocsis ismerősöm, de végülis jött, s így kicselezve a szárnyvonal „lassúságát" — ahol még füstös mozdony közlekedik —, idejében felszállhattam Miskolcon a 19 óra 16 perckor induló gyorsvonatra. Még alaposan át sem gondolhattam a keresztútnál való ácsorgásom élményanyagát, mert a Keleti-pályaudvarra értünk.

Mégiscsak csodálatos dolog a technika, a korszerű vasút...

Dávid József

JUBILEUMI HANGVERSENY

A MÁV Szimfonikus Zenekar 5000. előadásával zárta az évadot

Az 1979—1980. évi hangversenyévad záró hangversenye a Budapesti MÁV Szimfonikus Zenekar *5000. jubileumi koncertje* volt május 16-án. Vivaldi versenyműveket szólaltattak meg ezen a napon, amelyeket *Masopust Rezső, Szentlőrinczy Mariann, Hoszsza Mária, Mikus György, Szak Ágnes, Schmal Pálma, Magó Pál, Déri Sándor, Arató Péter* és *Kerényi Sándor* játszottak.

Vivaldi műveinek előadása mindig öröm a karmesternek, közöttük is elsősorban *Oberfrank Gézának*, az átfogó, nagy dallamívek biztoskezű dirigensének. Vivaldi romantikába hajló lírájának (az utolérhetetlen concerto grossók mellett) legkifejezőbb alkotásai a különféle hangszerekre írt versenyművei: *egy hegedűre, két hegedűre, brácsára, csellóra, orgonára, fuvolára stb.* Ezekben mindig a szóló hangszer és a zenekar „versenyzik" s kettőjük összhangzása: a virtuóz szóló és az önálló zenei életét élő zenekar, különleges zenei élményt jelent. Érdemes itt megjegyezni, hogy az első hegedűverseny Vivaldi nevéhez fűződik. Visszatérve a jubileumra, találó gondolat volt a MÁV Szimfonikusok vezetőiből, hogy éppen ezeknek a versenyműveknek színe-javát — Vivaldi bő zenei vénája a válogatás széles körű lehetőségét tárja fel — tették az ünnepi műsor központjává. Mert az ilyenkor egyébként megszólaltatni szokott örökértékű remekművek (gondolunk itt Beethoven *IX. szimfóniájára*, vagy Kodály *Budavári Te Deumára)* valóban alkalmasak a teljes, kiforrott nagyzenekari hanghatás bemutatására, de kevéssé érzékelteti egy négy évtizedes zenekari fejlődés útját.

A velencei barokk mester versenyművei fényesen igazolják annak a művészi, nevelő munkának az eredményeit ami a MÁV Szimfonikusokat mindig is jellemezte: *Komor Vilmos, Lukács Miklós* és most *Oberfrank Géza* idején egyaránt.

Szavakkal nehéz érzékeltetni mit jelent az, hogy ilyen színvonalú előadásban, a zenei színpompa ilyen bő áradásában egy zenekar — külföldi vagy belföldi vendégművészek közreműködése nélkül — önmaga képes volt ezt a hangversenyt az évad talán legemlékezetesebb zenei élményévé tenni. Azért vált ez a jubileumi hangverseny ünnepélyessé mert a MÁV budapesti szimfonikus zenekara — különösen néhány kiváló zenekari tagunk — Oberfrank Géza vezetésével ünnepi teljesítményt nyújtott.

Dr. Csillag Ferenc

Autótolvajt fogtak a vasutasok

A sárospataki kisvasút dolgozóinak autóparkolójában április 18-án éjszaka egy gyanúsan viselkedő fiatalembert látott Filep József forgalmi szolgálattevő. Az idegen Szabó Zoltán mozdonyvezető gépkocsiját próbálta kinyitni. A forgalmista telefonon értesítette Szabó Lajos mozdonyfelvigyázót és Kocsi Tamás kocsivizsgálót, akik azonnal a helyszínre siettek. Akkor már a fiatalember a kocsiban ült, és a motort próbálta beindítani. A vasutasok azonban megakadályozták ebben. Megérkezett a rendőrség is, és a tolvajt — akit több gépkocsi eltulajdonításával gyanúsítottak — letartóztatták.

A rendőrség a bátor vasutasokat dicséretben részesítette.

A 100. születésnap

Április 20-án délelőtt szűkösnek bizonyult az a lakás, melyben Szentilonai Ágnes és gondviselője, özv. Mészáros Lászlóné él.

Ágnes néni ezen a napon ünnepelte 100. születésnapját. Az Attila út 24. sz. alatti házba kisdobosok, úttörők és Ágnes néni egykori munkahelyének képviselői látogattak el.

A szép kort megélt néni szolgálati könyvében az első bejegyzés 1915. január elsején kelt. Aztán 1930-tól a felszabadulásig — 65 éves koráig — *éjszakai ápolónő volt a MÁV Kórházban. Özv. Mészáros Lászlóné* 1973 óta viseli gondját Ágnes néninek, s 1979-ben együtt költöztek Hajdúszoboszlóra.

A város úttörői, kisdobosai versekkel, citeramuzsikával és virággal, *Kvaszta Sándorné*, Hajdúszoboszló állomás nyugdíjas szakszervezeti főbizalmija kedves szavakkal köszöntötte e szép napon *Szentilonai Ágnest.* A vendégek — *dr. Bordi István*, a vasutasszakszervezet központi vezetőségének tagja, *Kukovicza Árpád*, a központi vezetőség nyugdíjas szakbizottságának titkára, *Vámos Lászlóné*, a MÁV Kórház szb-titkára és *Szilágyi Dezső*, a területi bizottság nyugdíjas szervezője — 35 éves szakszervezeti mozgalmi munkájáért emléklapot, a MÁV Kórház 50 éves fennállásának alkalmából készített emlékplaketett, valamint a MÁV Kórház, a szakszervezet, a nyugdíjhivatal, a Vasútegészségügyi Igazgatóság és a debreceni területi bizottság nevében pénzjutalmat adtak át.

Bordi István osztályvezető átadja a szakszerveze' ajándékát

A TÁNCSICS KIADÓ KIADVÁNYAI

Nagy Lajos:

Középfokú szakmai képzés, szakmai továbbképzés

A kötet a fiatalok szakmunkásképzése mellett alaposan és részletesen foglalkozik a felnőtt dolgozók szakmai továbbképzésével és szakmunkássá képzésével.

A kiadvány jelentőségét növeli az is, hogy a benne foglaltakat nemcsak a már munkaviszonyban álló dolgozók és vezetők hasznosíthatják, hanem a szülők is segítséget kapnak gyermekeik pályaválasztásához.

Faludi Andor:

Szakszervezeti feladatok a bejáró dolgozók körében

A társadalmi élet minden területén, évtizedek óta problémaként jelentkezik a Pest megyéből Budapestre bejáró dolgozók helyzete.

A Szakszervezeti Elméleti Kutató Intézet vizsgálatokat, felméréseket végzett a bejárók és nembejárók életkörülményeinek, kulturális és művelődési helyzetének összehasonlítására. Az összehasonlítás kitér a bejárók szervezettségére és politikai aktivitására. A vizsgálatok tapasztalatinak közreadása segíteni szeretné a szakszervezeti aktivistákat abban, hogy jobban megismerjék a bejáró dolgozók életét és többet foglalkozzanak a problémák megoldásának lehetőségével.

Maróti Andor:

Módszertan a felnőttek képzéséhez és tájékoztatásához

A szerző útmutatást ad a felnőttek iskolán kívüli képzéséhez. A részletes módszertani leírások megkönnyítik a legmegfelelőbb módszerek kiválasztását és alkalmazását, de ez nem jelent persze egységes receptet.

A könyv jelentőségét növeli, hogy ez az első olyan hazai kiadvány, amely összefoglalja és a gyakorlat szemszögéből tárgyalja a felnőttoktatás — iskolán kívüli — módszereit.

Szakszervezetek az értelmiségért

A fejlett szocializmus jelen időszakában különös hangsúlyt kap az értelmiség, akiknek szerepe a szakszervezet munkájában főleg a gazdasági élet, valamint a nevelő munka területén a legfontosabb. Ennek a szerepnek fontosságát kívánja hangsúlyozni a SZOT plénumának értelmiségről hozott határozata is.

A határozat jegyében olyan témájú cikkeket és tanulmányokat ad közre a kötet, amelyek a szakszervezeteknek az értelmiség körében végzendő munkáját hangsúlyozza.

A szerkesztő a válogatással az alapszervezeti vezetőknek kíván segíteni, mivel minden szakmának megvan a maga értelmisége és a vele kapcsolatos rétegmunkával összefüggő gondja.

Vandalizmus – hivatalból

Ég a máglya, magasra csapnak a lángok, vastag füstfelhő száll az égre. Május 13-án a *salgótarjáni szertárfőnökségnél* nézzük a szemet gyönyörködtető, de szívet szorító látványt. Jelen van többek között *Aszódi László*, a budapesti vasútigazgatóság leltárcsoportjának megbízottja és *Pacsmár Tiborné*, a helyi szertárfőnökség vezetője.

A segédmunkások bőrbakancsokat, gumicsizmákat, védősisakokat, stabil székeket, lepedőket dobnak a tűzbe. Ég, pattog, szikrázik a sok használt, de még értékes anyag. Egy héttel előbb vaságyakat vagdaltak szét, hasznosítható matracokat égettek el.

— *Ezekre már nincs szüksége a vasútnak, selejtezték* — mondja a szertár vezetője. — *A rendelet egyértelmű: össze kell törni, el kell égetni, meg kell semmisíteni a selejtezett anyagokat, eszközöket.*

Az egykor sokra becsült tárgyakat a Hatvan környéki szolgálati helyekről szállították Salgótarjánba, hogy egy rendelkezés végrehajtásának szigorú őrei jelenlétében máglyára dobják. Pontos jegyzőkönyv tanúskodik a pusztításról. Ennyi és ennyi szék, asztal, lepedő, bakancs és egyéb tárgy megsemmisítését végezte el a bizottság.

Délután az állomáson egy vasutas nő panaszolja:

— *Két vasúgyat szerettem volna venni a vikendházamba, kértem, hogy adják el. Nem lehet, válaszolták. A szabály az szabály! Aztán szétfűrészelték, nehogy használni tudja valaki...*

E sorok írója Hatvanban nézegette a selejtezett székeket, asztalokat. Négy-öt bútordarab nagyon megtetszett de hiába akarta megvenni.

— *Nem eladók, ám ha egy kicsit ügyes, és észrevétlenül elviszi, hát nem kerestetjük a rendőrséggel* — válaszolták.

Az okos tanácsot nem fogadtam el, mert a lopást megalázónak tartom. Kénytelen voltam azonban szomorúan hallgatni a többi vasutas kesergését. Májusban a hatvani vasutas óvoda bútorzatát is selejtezték, a régi játékokkal együtt. Sok többgyerekes apa fájlalta, hogy nem örvendeztetheti meg kisfiát, kislányát néhány — esetleg könyen javítható, újjávarázsolható — kedves játékkal, autóval, babával, építőkockával. *A hivatalból szentesített vandalizmus sokakat megfosztott ettől az örömtől.*

Vannak vállalatok, amelyek ilyen, értékeket pazarló, anyagokat herdáló, rendeletet nem hoznak. A legtöbb helyen — például az Utasellátó Vállalatnál is — lehetőséget teremtenek arra, hogy a selejtezett eszközöket a dolgozók megvásárolják.

A hatvani MÉH-telep vezetője kezembe nyomott egy röplapot, amely *népgazdasági érdekekre hivatkozva* ismerteti a hulladékanyagok árát. Pénzt adnak többek között használhatatlan munkaruháért, lepedőért, rongyért, mindenféle textil-, papír-, fémhulladékért. A mosott lepedőért kilónként 20, a mosatlanért 10 forintot fizetnek. Még a „leghitványabb" vegyes textilhulladéknak is 1.60 az átvételi ára.

Szomorúan gondoltam a salgótarjáni máglyára. *Vajon mennyi pénzt égettek el „hivatalos jóváhagyás"-sal?*

Sz. F.

Huszonöt éves a Varsói Szerződés

Ünnepi megemlékezés a TBÉF Tatai úti kultúrtermében

A Magyar Honvédelmi Szövetség XIV. kerületi vezetősége és az MHSZ MÁV XIV. kerületi Bizottsága *a Varsói Szerződés aláírásának 25. évfordulója tiszteletére* május 14-én ünnepi megbeszélést tartott a MÁV TBEF Tatai úti kultúrtermében.

Az ünnepségen megjelent *Bejczi Gézáné*, a XIV. kerületi pártbizottság titkára, *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet tikára, továbbá a kerület tömegszervezeteinek más vezetői. *Dr. Telek János*, a MÁV vezérigazgató-helyettese mondott beszédet. Hangsúlyozta többek között a Varsói Szerződés jelentőségét, célját. Emlékeztetett azokra a politikai eseményekre, amelyek szükségessé tették a szocialista országok védelmi erejének növelését. Több mint hat évvel a NATO megalakulása után, 1955. május 11-én, nyolc európai szocialista ország kormányküldöttsége tartott tanácskozást Varsóban. Ennek eredményeként, május 14-én, a kormányelnökök aláírták az értekezleten résztvevő országok Barátsági, Együttműködési és Kölcsönös Segítségnyújtási Szerződését, amely a Varsói Szerződés néven vonult be a történelembe.

A Varsói Szerződés védelmi jellegű szervezet. A szövetség tagállamai a fennállása óta eltelt 25 év alatt egyetlen katonai konfliktust sem robbantottak ki, tevékenységük és politikájuk a világ egyetlen térségében sem idézett elő katonai feszültséget. A Varsói Szerződés védelmi jellege mellett szól az is, hogy éppen az agresszív észak-atlanti tömb ellensúlyozására hívták életre.

A vezérigazgató-helyettes beszéde után *Sztracsicsu Prekopovics Nyikolajev* alezredes, az ideiglenesen hazánkban tartózkodó szovjet hadsereg egyik parancsnoka szólt arról, hogy a Varsói Szerződésen belül a szocialista országok hadseregei egyenlő partnerek. Együtt küzdenek a békéért, biztonságért.

Nemzetközi tanácskozás Bulgáriában

A KGST-országok vasutas-szakszervezeteinek tapasztalatcseréje a személyszállításról

A KGST-országok — köztük a Szovjetunió, Lengyelország, Csehszlovákia, Románia, az NDK, Bulgária és Magyarország — vasutas szakszervezeti képviselőinek részvételével május 12. és 16. között tapasztalatcserével egybekötött szemináriumot rendeztek Bulgáriában. Szakszervezetünket *Szádóczki István*, a közgazdasági osztály vezetője és *Halmay Árpád*, a pécsi területi bizottság titkára képviselte.

A szeminárium témája a személyszállítás színvonala, kulturáltsága, a nemzetközi forgalomban közlekedő gyorsvonatok műszaki állapota volt.

A küldöttek, hozzászólásaikban kifejtették, hogy — különösen a határállomásokon — a jobb eredmények elérését olyan hiányosságok akadályozzák, amelyek megszüntetése mindannyiunk feladata. *A nemzetközi gyorsvonatok menetrendszerűsége és kulturáltsága is sok kívánni valót hagy még maga után.* Az országaink közötti forgalom növekedése szükségessé teszi szakszervezeteink további együttműködését. Csökkenteni kell többek között a határállomásokon a tartózkodási időt és meg kell valósítani a központi helyelosztást.

A következő szeminárium rendezését a lengyel vasutas-szakszervezet vállalta.

Az NDK-beli Bautzenben szerepelt a dunakeszi vasutas férfikórus

A dunakeszi József Attila Művelődési Központ férfikarát május 9-től 15-ig a bautzeni Pedagógus Kórus látta vendégül a Német Demokratikus Köztársaságban. *Bautzen a szobrok „fővárosa", Drezdától körülbelül 50 km-re fekszik.* A két kórus közötti kapcsolatnak már hagyományai vannak. Most szerepelt Bautzenben másodszor a magyar vasutas férfikar, és a bautzeni kórus is már kétszer járt Dunakeszin.

A vendéglátók gazdag programot állítottak össze. A szereplések mellett jutott idő városnézésre, múzeumlátogatásra és kirándulásra is. Május 10-én, szombaton este volt az első hivatalos találkozója a két kórusnak. A jó hangulatú esten mindkét kórus fellépett, és közös számot is énekeltek.

Másnap a bautzeni szorb pedagógiai főiskolán adott nagysikerű hangversenyt a két kórus. Repertoárjukban népdalok, kiemelkedő kórusművek és munkásmozgalmi dalok szerepeltek.

A kórus tagjai jártak *Meissenben, Spreewaldban*, megtekintették a nevezetességeket és ahol alkalom adódott, természetesen énekeltek. A drezdai képtár udvarán tartott rögtönzött hangversenynek is nagy sikere volt.

Hangverseny a drezdai képtár udvarán

MÁJUS 19-ÉN

Budapesten tartotta 16. ülését a nemzetközi vasutas szemináriumot előkészítő munkacsoport

A vasutas-szakszervezet nemzetközi tevékenységének egyik rendszeresen ismétlődő eleme a nemzetközi szemináriumok előkészítésében való aktív közreműködés. Május 19-én, Budapesten került sor — a legközelebbi szemináriumot előkészítő munkacsoport 16. ülésére.

A szovjet delegáció tagjai (Laczkó Ildikó felvétele)

A munkacsoport feladata az volt, hogy az 1981-ben, Belgiumban sorrakerülő VI. Nemzetközi Szakszervezeti Szeminárium megrendezésével kapcsolatos tartalmi és technikai feladatokat megvitassa. A tanácskozáson résztvettek: *Belgium, Csehszlovákia, Franciaország, Japán, Magyarország, Nagy-Britannia, NDK, NSZK, Olaszország* és a *Szovjetunió* vasutas-szakszervezeteinek, valamint a *Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének* a képviselői.

A különböző irányzathoz tartozó vasutasszakszervezetek küldötteit *Koszorus Ferenc* főtitkár üdvözölte. Megnyitójában a többek között hangsúlyozta: *„A szemináriumok — különösen a vasutas szemináriumok — mindig fontos szerepet töltöttek be a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban. Ez az a fórum, ahol a különböző országok vasutasszakszervezetei együtt tanácskoznak olyan kérdésekről, amelyek valamennyi vasutast érintenek. Ugyanakkor a szemináriumok lehetőséget nyújtanak arra is, hogy a véleménycseréken keresztül egymás munkáját megismerjük s ezáltal a nemzetközi szakszervezeti mozgalmon belül közelebb kerüljünk egymáshoz".*

A szemináriumra javasolt témákkal kapcsolatban rámutatott arra, hogy a világgazdaságban lejátszódó folyamatok a közlekedésben is érezhetik hatásukat. Ezeket a hatásokat — a többi közlekedési ág problémáival együtt — a szakszervezeti mozgalomnak is figyelembe kell vennie. "A közlekedéspolitikával együtt alakul a vasúti politika és erre a vasutasszakszervezeteknek is valamilyen formában reagálniuk kell.

A munkacsoportok belga elnöke, *Alphonse Tonneaux*, vitaindítójában meleg szavakkal emlékezett meg a magyar vasutas-szakszervezet szerepéről a nemzetközi szemináriumok szervezésében és a vasutasszakszervezetek közötti párbeszéd kialakításában.

A tanácskozást végig jó légkör jellemezte. A hozzászólók sokoldalúan vitatták meg a következő szemináriumra ajánlott témák szükségességét. A felmerült nézeteltérések a vita során tisztázódtak. A részvevők egybehangzó döntése alapján a VI. Nemzetközi Szakszervezeti Szemináriumon négy szocialista és négy tőkés országbeli vasutasszakszervezet előterjesztése alapján a következő témákat tárgyalják meg:

1. A vasutak helye és szerepe az általános közlekedési és szállítási politikában. A szakszervezeteknek e kérdéssel kapcsolatos álláspontja. A szakszervezetek jogai és akciói egy demokratikus közlekedési és szállítási politika kialakítása, valamint a vasutasok érdekeinek védelme tekintetében.

2. A vasútra alkalmazandó sajátos szabályok és intézkedések s a szakszervezetek ezekkel kapcsolatos szerepe.

3. A gazdasági helyzet hatása a vasutakra s az ezzel kapcsolatos feladatok.

4. A demokratikus vasútpolitika keretén belül megvalósítandó legfontosabb szakszervezeti feladatok, különösen a váltott és éjszakai műszakban dolgozó vasutasok munkakörülményeinek javítására, valamint a technikai újítások bevezetésére és a heti munkaidő csökkentésére.

A tanácskozás befejezése után a vendégek Miskolcra, majd Tokajba látogattak.

Baranyai Zoltán

Harminckét év a vezérálláson

Fekete László, a miskolci vontatási főnökség mozdonyvezetője március 13-án jelentkezett utoljára szolgálatba. Harminckét év után érkezett el ez a pillanat. Nyugdíjba vonul. Ezután nem utazik többé a mozdony vezérállásán, nem kell a jelzőket figyelni, a reggelt várni.

Az utolsó szolgálati napja is olyan volt, mint a többi, rendkívüli esemény nem történt. Amikor Budapestről megérkezett a személyvonattal Miskolc-Tiszai pályaudvarra, leszállt a mozdonyról, kezével megsimogatta a V43-as villanygép oldalát, amely sohasem hagyta cserben. Nehéz volt a búcsú, torokszorítóan nehéz.

— *Harminchat évig dolgoztam a vasútnál, ebből harminckét évig mozdonyon szolgáltam* — mondja. — *1948-ban gőzösön kezdtem az utazást, majd 1962-ben az elsők között végeztem el a villanymozdony-vezetői tanfolyamot.*

Fekete László felelősségteljes munkáján kívül aktív közéleti tevékenységet folytatott. Tagja volt a Munka Vörös Zászló Érdemrenddel kitüntetett November 7. szocialista brigádnak, és az MHSZ-lövészklubnak is. Sikeres sportpályafutását két országos vasutasbajnoksági győzelem is bizonyítja. Tizenkét évig volt a vontatási főnökség pártalapszervezetének a vezetőségi tagja. Kiváló szakmai és társadalmi tevékenységét több kitüntetés, köztük a *Munka Érdemrend arany* fokozata is fémjelzi.

Sepsi Gyula

EGYÜTT A HATÁRŐRÖKKEL

Pénz a műlábban, ékszer a sültkacsában

A közelmúltban a Keleti csomóponton komplexbrigád értekezletet tartottak, amelyen értékelték a múlt évi idegenforgalmat, majd megbeszélték az idei tennivalókat. Mint minden esztendőben most is jutalomban részesítették a legjobb határőröket, vámőröket és természetesen a vasutasokat; köztük *Kelemen Gábor* jegyvizsgálót, a komplexbrigád vezetőjét is. 1952 óta jár a nemzetközi vonatokon és 14 éve irányítja a brigádot.

— *Hogyan került erre a posztra?*

— Fiatal koromban a határőrséghez soroztak be. Kelebián szolgáltam a vasútállomáson. Az volt a feladatom, hogy átvizsgáljam a be- és kilépő kocsikat. Több határsértőt szedtem le a vonatról és fogtam el a pontyázásokon. Ezekről a munkahelyemen is tudomást szereztek, és amikor megalakult a komplexbrigád, kineveztek annak parancsnokává.

Kelemen Gábor

Kezdetben csak néhányan — többnyire utazószolgálatosok tartoztak a brigádhoz. *Többségük katonaviselt ember volt.* Az alapítótagok: *Pálóczi Gábor, Tihanyi László, Tóth III. Károly, Ihász Sándor.* Azóta sokan bekapcsolódtak — köztük a műszaki kocsiszolgálattól és a vontatási főnökségtől is — a komplexbrigád munkájába, *a határőrök segítői lettek.* A létszám ma már megközelíti a kétszázat.

— A brigád együttműködik a határőrökkel — folytatja. — Előfordul, hogy egy-egy határsértő vagy csempész kijátsza a határőröket. A figyelmes jegyvizsgáló azonban sokszor észreveszi az eldugott valutát, felfigyel a gyanúsan viselkedő utasokra. Ilyenkor értesítjük a fegyveres testületek tagjait. *Előfordul, hogy mi szorulunk a határőrök segítségére.* A legtöbbször akkor, amikor a külföldi utas nem akar pótdíjat fizetni.

Az elmúlt évben a Keleti pályaudvar jegyvizsgálói összesen 8 millió forint pótdíjat fizettettek.

— Bizonyára sok érdekes történetre emlékszik?

— Valóban. Láttam már kacsába és kenyérbe sütött pénzt, meg ékszert. *Volt, aki a műlábában akarta behozni a valutát és a kvarcórákat...* Még embercsempészést is láttam. A Wiener-Walzeren történt. Két nyugatnémet fiatalember Romániából utazott egy óriási bőrönddel. Észrevettem, hogy mozog benne valami. Néhány pillanat múlva kiugrott belőle egy fiatal lány és a nyitott ablakhoz rohant. Alig tudtam megakadályozni, hogy ki ne ugorjon a robogó vonatból...

Kelemen Gábor szakszervezeti főbizalmiként is részt vesz a közéletben. Szívesen foglalkozik a fiatalokkal, átadja gazdag szakmai tapasztalatait. *Lengyel István* és *Csaba János* kezdő jegyvizsgálókat tanítja éppen, emberismeretre, szakmaszeretetre...

Séra Sándor

UTAZÁS KÜLFÖLDRE

MI VAN A CSOMAGBAN?

Előnyös, sőt nélkülözhetetlen szolgáltatást kínál az ÁB

Az utazás előtti napok telve vannak izgalommal. Százszor és százszor átnézett listák: *nem maradt-e ki valami?* A szappan, a fogkefe, a térkép csakugyan fontos dolog. De vajon hányan gondolnak arra, mi történik akkor, ha külföldön baleset éri őket, a poggyászukat ellopják, vagy egyéb, anyagilag is súlyosan terhelő kellemetlenség történik velük? Ezekben a kellemetlen helyzetekben vajon *milyen szolgáltatásokkal siet segítségünkre az Állami Biztosító?*

Napi 5 forintért — 10—100 napig — *Betegség Biztosítási Igazolványt* válthatnak ki a nyugatra utazók. Ehhez tudni kell, hogy az európai tőkés országokkal — néhány kivételtől eltekintve — Magyarországnak nincs kétoldalú egészségügyi ellátásra vonatkozó államközi szerződése. Azonban *az igazolvány tulajdonosáért kezességet vállal az ÁB*, amikor magyar turistaként külföldön sürgős orvosi-, illetve kórházi ellátásra vagy gyógyszerre szorul. Az igazolvány öt nyelven tartalmazza, hogy *a felmerülő költségeket az Állami Biztosító az illető ország pénznemében téríti meg. A biztosítás kiterjed az együttutazó gyermekekre is.* A betegségbiztosítás mellett a szerződés 100 ezer forint összeghatárig balesetbiztosítást, valamint 12 ezer forint poggyászbiztosítást is nyújt.

Napi 3 forintért biztosíthatják magukat azok, akik *szocialista országba* utaznak. A feltételek azonosak — kivéve az ingyenes kórházi és orvosi ellátást, amelyet egyébként államközi szerződések biztosítanak.

Autós turisták esetében a határozatlan tartamú *casco-biztosítás* hatálya kiterjed a szocialista országokra — Jugoszláviára is. *Csak akkor kell kiegészítő biztosítást kötni, ha az autós tőkés országba utazik.* A kiegészítő biztosítás díja amennyiben hazai cascóval rendelkezik: *15 napra 165,— Ft, 30 napra 330,— Ft.*

Önálló, külföldre szóló cascobiztosítást azok köthetnek, akiknek nincs hazai, határozatlan időtartamú cascójuk. Ilyenkor a biztosítás díja *15 napra 330,— Ft, 30 napra 660,— Ft.* Az önrészesedés egységesen 1000,— Ft.

Munkahelyi olimpia Nagykanizsán

A nagykanizsai üzemfőnökségen április 30-án *munkahelyi olimpiát rendeztek.* A tömegsportversenyen asztalitenisz, sakk, lövészet és kispályás labdarúgó sportágakban mérték össze tudásukat a résztvevők.

A versenyen nyolc csapat vett részt. Az asztalitenisz és a sakkverseny győztese az állomás csapata lett. Kispályás labdarúgásban a pft., lövészetben pedig a vontatási kocsiműhely versenyzői szerezték meg az első helyet. A győztesek tárgyjutalomban részesültek. Az első helyezést elért csapatok részt vehetnek a június 5-én és 6-án megrendezésre kerülő vasutas területi döntőn.

— A szakma kiváló tanulói. A nagykanizsai 406-os számú ipari szakmunkásképző intézet dízel, járműlakatos és karosszéria lakatos munkaközössége a közelmúltban elméleti és gyakorlati versenyt rendezett a tanulók részére. A dízellakatos szakma győztese Deák Gábor lett. A járműlakatos tanulók közül az első helyet Kósa János szerezte meg.

— Úszni tanuló óvodások. A szolnoki MÁV-MTE Vésző úti uszodájában április 8-tól július közepéig tartó úszóoktatást szerveztek a Szolnok környéki óvodások és alsótagozatos tanulók részére. Ez idő alatt mintegy 250 gyermek tanul meg úszni az egyesület úszómesterének segítségével. Az úszóoktatást a nyári szünet után is folytatják.

— Harmincéves a munkavédelem. A záhonyi üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága által a közelmúltban rendezett munkavédelmi és szociálpolitikai kiállítás anyagát, a munkavédelem 30. évfordulója alkalmából a debreceni klubkönyvtárban is bemutatták. A kiállítást május első napjaiban Volosinovszki János, a debreceni területi bizottság titkára nyitotta meg.

Fekete- és aranybetűkkel írott történelem

Ötven éve alakult a MÁV Repülő- és Ejtőernyős Klub

Megalakulásának ötvenedik évfordulóját ünnepelte május 15-én a Magyar Honvédelmi Szövetség *Vörös Csillag Érdemrenddel* kitüntetett *MÁV Repülő- és Ejtőernyős Klubja.*

A nagymúltú *MÁV Testvériség SE* hívta életre a szakosztályt, amely nem sokkal az alapítás után MÁVAERO néven működött tovább. Az alapító tagok lelkesedése, a sportág iránti buzgalma átsegítette a vasutasrepülőket a kezdeti nehézségeken. Közéjük tartozott *Antal Lajos, Bányai István, Gazdag Gyula, Hardi Molnár Antal, Horváth Ferenc, Kertész László, Lenkei Béla, Orbán Imre, Szabó Antal, Szabó István, Tariska Ferenc, Zsigmond Péter.*

Az első A-vizsgától az önállóságig

A szakosztály első feladata a kiképzéshez szükséges két *Zötling-Szöcske* típusú síklógép megépítése volt, amelyeket a MÁV Igazgatóság engedélye alapján a Főműhely kocsiosztálya készített el. Közben a *Farkas-hegyen* fölépült a hangár, s hamarosan megkezdődhetett a régvárt kiképzés. Az akkor tizenhat tagú társaságból *elsőként Huszár Ferenc és Liszkay Sándor tette le sikerrel az A-vizsgát,* s ezzel megkezdődött a MÁV-vitorlázórepülők máig sem szünő fejlődése, sikersorozata...

1938 őszén a motoros vontatásos kiképzés is megindult. Az első távrepülés végrehajtásával a klub fölzárkózott az országban működő nagy egyesületek mellé. Abban az évben alakult meg a klub *motoros szakosztálya* is, amelynek egyik tagja — *Tariska Frigyes* —, a MÁV-repülés történetében először, ezüstkoszorús jelvényt szerzett...

A Magyar Aero Szövetség az 1939. évi eredmények értékelésénél a győztes *Műegyetem* mögött a második helyre rangsorolta a MÁV Testvériség Repülő Klubot. Ez akkor *óriási sikernek számított!* Az elért eredmények alapján lehetőség nyílt az önálló *MÁV Sportrepülő Egyesület* megalakítására.

Teljes pusztulás és az újrakezdés

Sajnos, a világháborús események miatt hosszan tartó repülési tilalmak akadályozták a felkészülést, a kiképzést... a német megszállást követően *a motoros sportrepülés teljesen megszűnt,* a vitorlázó repülés pedig a haderőn kívüli alapkiképzésre korlátozódott. Teljesítményrepülésre alig-alig nyílt alkalom, így aztán megtört a korábbi lendület... *1944 szilvesztere fekete betűkkel került a klub történetébe:* találat érte az egyesület hangárát, amely porig égett, maga alá temetve az összes vitorlázó repülőgépet...

Minél magasabbra és messzebbre!

A felszabadulás után szinte mindent elölről kellett kezdeni. Roncsok, alkatrészek gyűjtésével kezdődött a munka, amelyet sokan kilátástalan, hiábavaló igyekezetnek láttak. Csak a repülés leglelkesebb hívei bíztak abban, hogy *jönnek még szebb napok is... Nekik lett igazuk.*

Az 1947 áprilisában megtartott választmányi ülés után az ügyvezetői teendőket *Jenik Győző,* a vitorlázó oktatást *Szabó Antal,* a műhely vezetését *Gazdag Gyula* látta el. A szövetség ellenőrző bizottsága júniusban engedélyezte a vitorlázó és motoros repülést. Június 15-én megtörténtek az első fölszállások, egyelőre még csak kölcsöngépeken. Aztán újabb nagyszerű sorozat vette kezdetét.

Vitorlázó gépek a repülőtéren

Az új korszak első igazán kiemelkedő teljesítménye *Mitter Imre* nevéhez fűződik, aki — gumikötél starttal — Szekrényesről indulva a romániai *Lugosig repült vitorlázó gépével,* s így a MÁV-repülők közül elsőként lépte túl a bűvös 300 kilométert. Az egyesület elismerését jelentette azi is, hogy a Budapesti MÁV Igazgatóság politikai osztályának támogatásával a Thököly út 41. szám alatti klubhelyiségbe költözhettek a vasutas repülők. Ezzel megfelelő otthonra lelt az elmélet oktatás, a modellező műhely és az ügyvitel.

1952 augusztusában *Mitter Imre* 3256 méter magasba emelkedett gépével, s ezzel — kilencedikként az országban —, teljesítette az *aranykoszorús jelvény* utolsó feltételét is.

Kiemelkedő eredményeket hozott az 1964-es esztendő. Augusztus 5-én közel határás repülés és sok-sok izgalom után *Sinka Lajos* 380, *Csonka Ferenc* pedig 408 kilométert repült. A vitorlázórepülő szakosztály 1968-ban jelentősen megerősödött, ugyanis az ekkor megszünt BHG Repülő Klub valamennyi versenyzője átkerült az egyesületbe. 1971-ben *Hahner István* révén újabb aranykoszorús versenyzővel gazdagodott az egyesület.

1978-ban egy *Wilga* típusú motoros repülőgéppel gyarapodott az egyesület, s így tovább javulhattak a kiképzés, a teljesítményrepülés feltételei. Nagy hasznát vették a gépnek az *ejtőernyős szakosztály* tagjai is. Ugyanebben az évben a szocialista országok Dunakeszin megrendezett vitorlázórepülő bajnokságán *Hahner István* az előkelő második, *Szentvölgyi Tibor* a negyedik helyen végzett, s ezzel a magyar résztvevők közül *a legeredményesebbek lettek.* Hahner egyébként kétszer — 1976-ban és 1978-ban bizonyult az év legeredményesebb magyar vitorlázórepülőjének. Hahner és Szentvölgyi teljesítette elsőként a klub tagjai közül a *gyémántkoszorús* jelvény feltételeit.

De nem szabad megfeledkeznünk a többiekről sem. *Farkas Lajos, Sinka Lajos, Réthy Jenő, Várhegyi Aladár, dr. Wimmer Lászlóné, Szilágyi Éva, Kovács József* és a szakosztály jelenlegi vezetője, *Tuskó Mihály* sok szép eredménnyel járult hozzá az MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub éremgyűjteményének bővítéséhez.

Jubileumi zászló a szakszervezettől

A félszáz esztendős jubileum alkalmából rendezett megemlékezésen *Rödönyi Károly* nyugalmazott miniszter, az egyesület elnöke mondott ünnepi beszédet, majd az MHSZ részéről *Kiss Lajos* vezérőrnagy, a Nemzetközi Repülő Szövetség képviseletében pedig *Pencz János* alezredes méltatta a klub eredményeit, jelentőségét. A vasutas-szakszervezet jókívánságait *Szemők Béla,* a központi vezetőség titkára tolmácsolta, majd *jubileumi emlékzászlót* adott át a klub elnökének. Kiss Lajos vezérőrnagy *Az MHSZ Kiváló Klubja* kitüntetést nyújtotta át és elismerésben részesítette a klub eredményesen dolgozó vezetőit.

Pilnál György

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A vasút gazdaságosságában nagy szerepet játszik. (Folytatás a 37. függőlegesben.) 13. Nem szoros. 14. Igen ritka, zsiráfféle állat. 15. Régi spanyol pénz. 16. Az Árpád-ház ősanyja. 18. Becézett női név. 19. Vissza: ismerni. 20. U. B. 21. Csetepaté. 23. Kakucs társközsége. 24. Utcák kereszteződése. 26. Német város a Duna mellett. 27. Nád szélei. 28. Kése, keverve. 29. Elszigetel. 31. Tör, táviratban. 33. Halkan mond valamit. 34. Somogy megyei község. 35. Ülőalkalmatosság. 36. Kicsinyítő képző. 38. Pipa közepe. 39. Indiai nép. 40. Arab a végeken. 42. Zamat. 44. Ritkaság, különlegeség. 46. Régi cím. 48. N. A. B. 50. Az NSZK egyik vidéke. 51. Indiai állam és város. 53. Egy vegyület. 55. Azonos betűk. 56. Erődítmény. 57. A beszéd része. 58. Visszavissza: a lakóhelyem. 61. Lakvár. 63. Kimondott betű. 64. Végek nélkül rátarti. 65. Heves megyei község. 67. Medve. 69. Angol méltóság. 70. Távol-keleti szövetség rövidítése. 72. A Duna mellékfolyója.

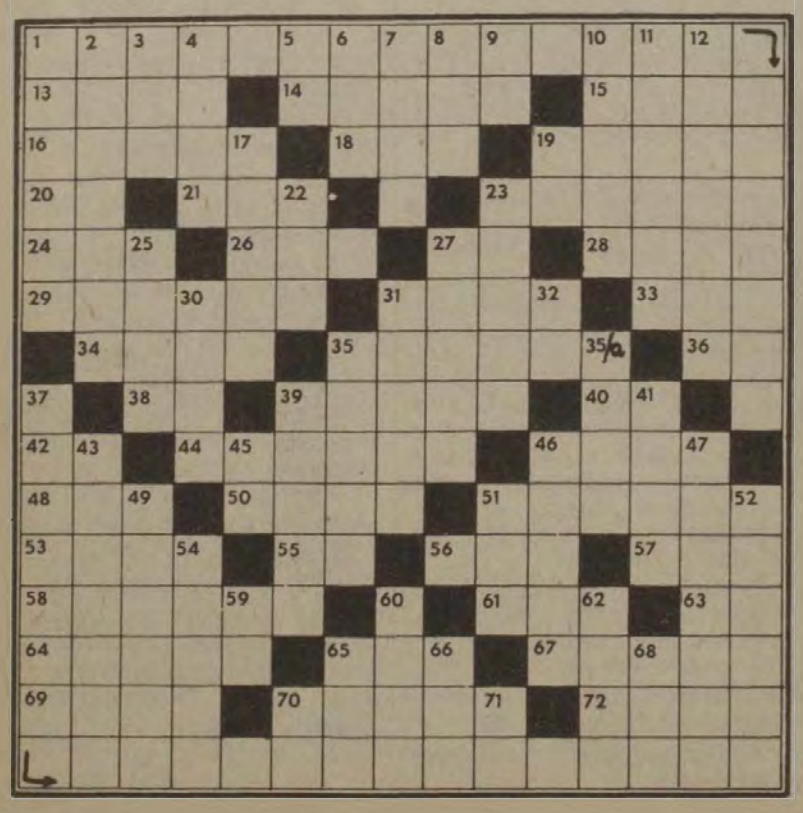
Függőleges: 1. Alaszkához tartozó szigetcsoport. 2. Dél-afrikai folyó. 3. Zamata. 4. Magyar Atlétikai Szövetség. 5. Fedd. 6. Orosz folyó. 7. Örlemény. 8. Az USA egyik legnagyobb hírügynöksége. 9. Igekötő. 10. Attila legkisebb fia. 11. ... Márk, neves szobrászművész volt. 12. Gumi. 17. Kiderít, kifigyel (latin). 19. Csontokat köt össze. 22. Illemkezdet. 23. Példakép. 25. Orosz férfinév fordítottja. 27. Latin újdonság. 30. Nagy levelű növény. 31. ... Lenk, mongol uralkodó volt. 32. Róna páratlan betűi. 35. Nyugat-afrikai város. 35/a. Angol hosszmérték. 39. Pápai korona. 41. Fűszer. 43. Ízes. 45. N. S. 46. A Duna mellékfolyója. 47. Válogatott labdarúgónk. 49. Különös, szokatlan. 51. Belső szervünk. 52. Hangzatosan (olasz). 54. Régi hajítófegyver. 59. Hangtalanul hat. 60. Testünket behálózzák. 62. Nem tegnapit. 65. Csapadék. 66. Orosz kérdőszó. 68. Kimondott kettős betű. 70. Az arzén vegyjele. 71. Tiltószó.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 37. függőleges.

Beküldési határidő: 1980. június 20.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A baleseti veszély lebecsülése többször vezetett tragédiához.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 9. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Békefi Mihály, Békéscsaba II., Petőfi u. 20. 5600; Sütő Ferencné, Pásztó, Nógrádi S. u. 3/4. 3060; Akli István, Budapest, Akácfa u. 15. 1980; Kiss Andrásné, Sopron, Patak u. 11. 9400; Varga Zsigmond, Vecsés, Deák F. 51. 2220.



HÍREK

— Taggyülés. Salgótarján állomás szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja április 22-én, tartotta első félévi taggyülését. Fazekas József főbizalmi számolt be az elmúlt évben végzett munkáról, ismertette a kifizetett szociális segélyek összegét és az üdülési lehetőségeket. A beszámolót vita követte.

— Író—olvasó találkozó. A nyíregyházi vasutasok művelődési házának vendége volt a közelmúltban Moldova György József Attila díjas író. A találkozón több mint százan vettek részt. A népszerű író beszélt az eddig megjelent műveiről, pályájának emlékezetes eseményeiről és terveiről.

— Kirándulás. A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház vezetősége május 14-én, egynapos kirándulást szervezett Jugoszláviába a szocialista brigádklub tagjai részére. A negyventagú csoport busszal indult Csáktornyára és ott megtekintették a város nevezetességeit, majd Muraszombatra látogattak.

— Családi est. A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja minden évben taggyűléssel egybekötött családi estet rendez tagjai részére. Legutóbb május 15-én, látták vendégül a megjelent 350 nyugdíjast. Tóth János szb-titkár üdvözölte a vendégeket, majd Hunyadi Mátyás, a nyugdíjas csoport elnöke ismertette az elmúlt év eredményeit. Utána a fővárosi művészek vidám műsorral szórakoztatták a nyugdíjasokat.

— Díszítőművészeti kiállítás. A nagykanizsai vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában díszítőművészeti kiállítást rendeztek. A látogatók a népi hímző szakkör tagjainak alkotásait tekinthették meg.

— Társadalmi munka. A pásztói 5-ös számú hídfenntartó építésvezetőség tizenegy tagú Nógrádi Sándor szocialista brigádja a közelmúltban társadalmi munkában játékcsúszdát épített a pásztói 1-es számú óvodának. A brigád tagjai az óvodát a jövőben is patronálják.

— Amatőrfilm fesztivál. A szolnoki járműjavító művelődési házának amatőrfilm klubja rendezte május 16-án, és 27-én, az országos amatőrfilm fesztivált. A beérkezett 127 filmből a zsüri 47-et tartott alkalmasnak bemutatásra. A zsüri elnöke Simkó Sándor filmrendező volt. A nagydíjat Bucsek—Horváth szerzőpárosnak (mindketten a kőbányai filmklub tagjai) ítélték oda, „Kiegészítő tananyag" című alkotásukért.

Lakáscsere

Elcserélném budapesti másfél szobás, modern, összkomfortos, erkélyes, második emeleti, hívóliftes MÁV bérlakásomat hasonló minőségű nagyobb budapestire vasutas dolgozóval vagy MÁV bérlakásban élő nyugdíjassal. Tanácsi, megfelelő szövetkezeti vagy OTP cserelakás is érdekel. Érdeklődni lehet munkaidőben a 34—28 üzemi vagy 220-660 121 városi telefonszámon.

Elcserélném két szoba komfortos, Rákosszentmihály állomás épületében levő lakásomat 1,5 vagy 1 szoba összkomfortos budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet telefonon: 228-488. Muszka Gyuláné.

Elcserélném debreceni két szoba összkomfortos, távfűtéses, 54 négyzetméteres lakásomat budapesti hasonlóra vagy 1,5 szobásra vasutas dolgozóval. Érdeklődni üzemi telefonon: 03-14-22, reggel 8—16 között.

Elcserélném egy szoba komfortos, 35 négyzetméteres, kertes, udvarra néző tanácsi lakásomat kétszobás nagyobb MÁV bérlakásra vagy tanácsira. Megtekinthető hétköznap 17—20-ig, szombat délután és vasárnap egész nap. Cím: Budapest IX., Hámán Kató u. 12—14. XI. lépcső II. 93. Lazányi István.

Elcserélném Budapest IX., Ráday u. 14. szám alatti két szoba összkomfortos tanácsi lakásomat 1,5 szoba összkomfortosra, Kelenföldi csere előnyben. Érdeklődni lehet: Szabó István, Kelenföld állomás 52-19 telefonon.

Elcserélném székesfehérvári egy plusz két félszobás (53 négyzetméteres) tanácsi lakásomat hasonló budapesti vagy környéki tanácsira. Lift van. Lakótelepi házmesteri vagy MÁV bérlakás is érdekel. Cím: Daróczi Zoltán, Székesfehérvár, József A. u. 2/c. V I. Telefon: 42-18.

Elcserélném két szoba komfortos, kertes lakásomat egy szoba komfortosra vagy hasonló tanácsira. Érdeklődni lehet Balogh László, Budapest, Keresztúri úti MÁV-telep, VIII. ép. 4. 1106.

Elcserélném nagy méretű (97 négyzetméter) kettőszobás komfortos, II. emeleti MÁV bérlakásomat vasutas dolgozóval egyszobás komfortos, földszinti vagy I. emeleti budai, tanácsi lakásra. Érdeklődni: Budapest VIII., Kerepesi út 1—5. VI. ép. II. em. 31. Hegedüs.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon városi: 229-872,
üzemi: 19-77

Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224-818

Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója

Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
80—2264. Szikra Lapnyomda,
Budapest

Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

FELVESZÜNK!
KIKÉPEZÜNK!

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG szolgálati főnökségeire:

NŐKET — FÉRFIAKAT,
LÁNYOKAT — FIÚKAT

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint:
forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, kocsifeliró, személy- és árupénztáros, távgépíró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörbe.

Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel: mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásipari műszerész, fűtés- és vízvezetékszerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés fenntartó munkakörökbe.

FELVESZUNK TOVÁBBA:
festőket, mázolókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat betanított- és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ, minden beosztásban havi 191 óra!

Nagyobb budapesti főnökségeinken, egyes beosztásokban munkásszállást biztosítunk.

Továbbtanulási, művelődési, sportolási, üdülési lehetőség.
VÁLTOZATOS, ÉRDEKES MUNKAKÖRÖK!

JELENTKEZÉS, bővebb felvilágosítás:
a MÁV Budapesti Igazgatóság állomásain, vontatási, pályafenntartási főnökségein, valamint a

KÖZPONTI MUNKAERŐ FELVÉTELI IRODÁN
Budapest, Keleti pu. (Cinkotai kapu)

Telefon: 145–010.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. JÚNIUS 16.

Magyar vasutasok NDK kitüntetése

Vasutasnapi ünnepség a nagykövetségen

Az NDK Vasuti és Közlekedési Dolgozóinak napja alkalmából, június 11-én, az NDK Budapesti Nagykövetségén ünnepséget rendeztek, melyen megjelent *Ónozó György* közlekedés és postaügyi miniszterhelyettes, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója.

Az NDK közlekedésügyi minisztere nevében *Wolfgang Richter* közlekedési tanácsos köszöntötte a meghívott vendégeket, majd beszélt az NDK közlekedésének fejlesztéséről, ez évi feladatairól. Végezetül a két ország közlekedési ágazatainak, ezen belül kiemelten a vasutak gyümölcsöző együttműködéséről szólt.

A rövid ünnepi beszéd után *Rudolf Rossmeisel* rendkívüli és meghatalmazott nagykövet, a kapcsolatok elmélyítésében és fejlesztésében szerzett személyes érdemeikért öt magyar közlekedési, illetve vasutas dolgozót tüntettek ki. Az *NDK Államvasutak Érdemérmét* kapták: *dr. Kovács Aliz*, a KPM Nemzetközi Osztályának munkatársa, *Kiss Károly*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője, *Fehér László*, a MÁV Vezérigazgatóság osztályvezetője, *Nagy István* Budapest Ferencváros állomás tolatásvezetője, *Tóth János* Rákosrendező pályaudvar tolatásvezetője.

Gyermeknap

A debreceni igazgatóság szakszervezeti bizottsága május 31-én gyermeknapi ünnepséget rendezett. Az ünnepségen megjelent negyven gyereket a szakszervezeti bizottság megvendégelte, majd mesefilmet vetítettek részükre. Hódmezővásárhely állomáson is köszöntötték a gyerekeket. A több mint száz gyereket délután a Dózsa György általános iskola bábszakköre műsorral szórakoztatta.

A vasút májusi szállítási teljesítménye

24 millió 480 ezer utas és 11 millió 479 ezer tonna áru

Májusban a vasút *24 millió 480 ezer utast szállított*, s ezzel a bázishoz viszonyítva 97,7, a tervet alapul véve pedig 98,4 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométerben kifejezett személyszállítási munka teljesítése 101,7, illetve 98,2 százalékos.

A személyszállítás minőségét fejlődés jellemezte. A menetrendszerűség összességében közel egy, a nemzetközi vonatoknál pedig 5,7 százalékkal, az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra jutó fajlagos késési idő pedig több mint 10 százalékkal volt kedvezőbb, mint a múlt év májusában.

A fuvaroztatók vasúttal szemben támasztott áruszállítási igényét — hasonlóan a megelőző hónapokhoz — májusban is csökkenő tendencia jellemezte. A vasút

11 millió 479 ezer tonna árut szállított, s ezzel a bázishoz viszonyítva 98,4, a tervet alapul véve 96 százalékos teljesítést ért el.

A lemaradás abszolút értéke 184 ezer, illetve 473 ezer tonna. Az árutonnakilométer teljesítése — az átlagos fuvarozási távolság növekedésének eredményeként lényegesen kedvezőbben alakult — 101,7, illetve 98,2 százalékot tett ki.

Az elszállított áruvolumen 1979 azonos időszakához viszonyítva a belföldi és exportforgalomban 1,4 és 3,9 százalékkal csökkent, az import- és tranzitszállítások mértéke viszont 1,5 és 1,2 százalékkal nőtt.

A kocsiigényes árumennyiség

a bázisbelinél 2,2 százalékkal, a tervben előírtnál 2,4 százalékkal volt kevesebb.

Ezen belül a bázishoz képest a szénnél 5,5, a kőnél 2,3, a kavicsnál 2, a cementnél ugyancsak 2 százalékos csökkenés, ezzel szemben a mésznél 9, a cementgyártmányoknál 3,2, a műtrágyánál 0,3 és a tűzifánál 2,2 százalékos növekedés következett be.

Az élőállat-küldemények volumene 9,2 százalékkal maradt alatta a bázisszintnek, a könnyen romló árukból viszont 1,5 százalékkal többet fuvarozott a vasút, mint egy évvel korábban.

A záhonyi átrakótérség belépőforgalma 1979 azonos időszakához viszonyítva 1,1 százalékkal csökkent. Az átrakókapacitás jobb kihasználása és a térség kedvezőbb üreskocsi-ellátása eredményeként

a széles nyomtávú teherkocsikba érkezett áruk ki-, illetve átrakása 2,5 százalékkal meghaladta a bázisszintet.

Emelkedett a térségben megrakott normál nyomtávú teherkocsik mennyisége, illetve az ezekbe berakott árusúly is. Az átrakótérség kilépő áruforgalma 12,6 százalékkal volt nagyobb, mint egy évvel korábban.

Az áruszállítás minősége májusban erőteljesen javult. Ezt jól szemlélteti, hogy az időre ki nem állított teherkocsik száma 22,8, a géprevárások mennyisége 60,1, a vonatácsorgások száma 76,4, a belföldi vonatfeloszlatási esetek pedig csupán 73,3 százalékát tették ki a bázisbelinek.

A korszerű vontatójárművek kihasználása az áruszállításnál a villamosmozdonyoknál 2,7, a nagy dízel-mozdonyoknál 1,4, a kis teljesítményű dízel-mozdonyoknál pedig 0,5 százalékkal volt kedvezőbb a tervezettnél.

A teherkocsik kihasználása a bázishoz viszonyítva a statikus terhelést és a termelékenységet alapul véve

3,8, illetve 3,4 százalékkal javult, a kocsifordulót tekintve viszont 4 százalékkal romlott.

A népgazdasági szempontból is nagy jelentőséggel bíró nemzetközi teherkocsi-gazdálkodás májusban igen kedvezően alakult. Az idegen teherkocsik átlagos hálózati tartózkodási ideje a bázishoz képest 2, az OPW-túllépés pedig több mint 70 százalékkal csökkent. A gazdálkodás egyenlege a múlt év májusi tartozást kifejező 7,2 ezer teherkocsinappal szemben 109,1 ezer követelést kifejező teherkocsinapot tett ki.

KÖZELI ISMERŐSÜK VOLT

Pápai vasutasok dísztávirata az első magyar űrhajósnak

Az egész ország megkülönböztetett érdeklődéssel és büszkeséggel kísérte az első magyar űrhajós repülését, és a Szaljut—6 orbitális űrkomplexumon végzett eredményes munkáját. Különösen azokban a helységekben, városokban volt nagy az öröm, ahol személyesen is ismerték *Farkas Bertalant.*

A pápai vasutasok is többször találkoztak vele, amikor Pápán teljesített katonai szolgálatot. Gyakran megfordult ugyanis a vasútállomáson. Közeli ismerősként küldtek neki dísztáviratot, amikor világgá röppent a hír: *magyar űrhajós repült az űrbe. Sok sikert kívántak megtisztelő küldetése teljesítéséhez.* Minden este izgatottan hallgatták a legfrissebb híreket, nézték a televíziót. Megkülönböztetett figyelemmel kísérték a kozmonauták munkáját, és közben azért drukkoltak, hogy sikeres legyen a visszatérés is.

Ez az óhaj június 3-án teljesült. *Valerij Kubászov* és *Farkas Bertalan* sikeresen földet ért. *Leonyid Brezsnyev személyesen tüntette ki őket.*

DÍJAZOTT PÁLYAMŰVEK

Tata térségében új nyomvonalon halad majd a hegyeshalmi fővonal

Dr. Telek János vezérigazgató-helyettes átadja a díjakat a legjobb pályaművek alkotóinak (Zeimann Ferenc felv.)

A *Budapest—Hegyeshalom* közötti fővonal korszerűsítése keretében *Tata* város térségében új — 160 km/óra sebességre alkalmas — vonalvezetésű pályát kell kialakítani, amely lehetővé teszi a vasútüzemi feladatok gazdaságosabb ellátását. Ezzel együtt meg kell oldani az állomás és az ipari üzemek vasúti; az állomás, a város és a korszerűsítéssel érintett környék közúti kapcsolatát a forgalmi csomópontok kialakításával, továbbá mindezekkel összhangban rendezni kell a város érintett területeit.

A MÁV javaslata alapján a KPM, Tata Város Tanácsa, valamint az ÉVM az említett célok műszaki és gazdasági szempontból egyaránt kedvező elérése érdekében *zártkörű és titkos tervpályázatot írt ki, melyre 19 pályamű érkezett be.* A pályaművek elbírálását a vasutasszakszervezet székházában végezték, előbb szakági — vasúti, közúti, területrendezési és építészeti —, majd komplex munkabizottságban. A bíráló bizottság legfőbb törekvése az volt, hogy Tata városban a különböző szakterületek legcélszerűbb elgondolásaira vonatkozóan, összehangolt megoldásokat kapjon.

A pályaművek közül *tizet díjaztak, illetve vásároltak meg, több mint félmillió forintért.* A legmagasabb összegű, százezer forintos díjat az UVATERV, az IPARTERV és a VÁTI munkatársaiból álló tervezői kollektíva nyerte el.

A díjakat június 9-én *dr. Telek János* vezérigazgató-helyettes adta át.

FÉLIDŐBEN

Újabb állomásához, egyben félidejéhez érkeztünk a szakszervezeti választásoknak. Májusban befejeződtek az alapszervezetek vezetőtestületeinek beszámolói és megtörtént a tisztújítás is. A választási munkában szerzett tapasztalatokat a tagsággal való közvetlen találkozás gazdagította, s az elhangzott észrevételek, véleménycserék reagálási „kényszert" teremtettek a felsőbb szervek értékelő munkájában is.

A tervszerű és folyamatos számadásban, az alapszervezeti választó taggyűlések, bizalmiküldött-értekezletek sikerét alapvetően meghatározta az előkészítő szervező munka. Az aktivitásban tükröződött a tagság tájékozottsága, a fontos eseményre irányuló agitáció és propaganda hatásossága, s az őszinte megnyilvánulásokat befolyásolta a munkahelyi vezetők iránti bizalom mértéke is.

A vasút gazdasági szerkezetében végbemenő változások szükségszerűen megkövetelték az alapszervezetek struktúrájának módosítását. Az üzemfőnökségek létrejöttével a szakszervezeti bizottságok összevonását is el kellett végezni. A májusban lezajló választások után a MÁV, a GySEV és az Utasellátó Vállalatoknál *összesen 257 alapszervezet kezdte meg működését.* Ez a számadat egyúttal jól érzékelteti — az öt évvel ezelőtt megválasztott 416 szakszervezeti bizottsággal szemben — az összevonással együttjáró nagyobb személyi felelősséget is.

A befejeződött alapszervezeti választások tapasztalatai gondos előkészítő munkáról tanúskodnak. Ebben az időszakban különösen fontos szerep hárult a jelölő bizottságokra, amelyek nagyfokú körültekintéssel tették meg javaslataikat az újonnan választandó testület tagjaira. Munkájukat eredményesen segítették a pártalapszervezetek és a gazdasági vezetők, valamint a tagság is. A jelöltekkel kapcsolatban, a tagság több mint 80 százaléka mondott véleményt és tett feladatmeghatározó észrevételt az elkövetkező időkre.

A számadások sikerét növelte az is, hogy a szakszervezeti bizottságok beszámolói kollektív munkával készültek. Ezáltal sokoldalúan tükrözték a szakszervezeti munka eredményeit, gondjait, a gazdasági tevékenység segítését, a dolgozókról való gondoskodás, az üzemi demokrácia, az érdekvédelem és érdekképviseleti feladatok ellátásának értékelését. A beszámolók többsége nagyon helyesen visszatért a bizalmi választásokon elhangzott kérdésekre, és összegezte a tapasztalatokat.

Az őszinte szó, a vezetőtestületek kritikus és önkritikus elemző munkája kedvező légkört teremtett a tagság aktivitásához is. Sok helyen szóvá tették az üzemi és munkaszervezés hiányosságait, a szociális ellátottság problémáit, az anyaggal, energiával, munkaerővel való takarékosság feltételeit és a helyenként mutatkozó béraránytalanságok jelenségeit.

Az alapszervezeti választások befejező fázisában tehát, ismét megfogalmazódtak a konkrét helyi tennivalók. Ezek végrehajtása immár 257 újonnan választott szakszervezeti bizottság feladatkörébe tartozik.

SOPRON KAPUJA

A GySEV Sopron állomáson épült új, külső megjelenésében is modern felvételi épülete a legkényesebb igényeket is kielégíti. (Képriport az 5. oldalon) (Laczkó Ildikó felv.)

Szaktanfolyam kocsitisztítóknak

A *budapesti* és a *pécsi* vasútigazgatóság kezdeményezésére 50 órás szaktanfolyamot szerveztek a kocsitisztításokat végző irányítók részére. Ezt az indokolta, hogy már a MÁV-nál sem a rongy és a seprű a jellegzetes takarító eszköz, hanem mindinkább a gépek és vegyszerek kerülnek előtérbe. *(Csak a személykocsik tisztításához nyolcféle gépet használnak.)*

Ezért a tanfolyamon a személyszállítási és munkavédelmi ismereteken kívül kémiát, gépi ismereteket is tanítanak a hallgatókkal, ezenkívül a résztvevőknek gyakorlati bemutatókat is tartanak. A Keleti pályaudvar oktatótermében rendezett speciális tanfolyam ötvenöt hallgatója június 17-én vizsgázik a tanultakból.

Elemző beszámoló — tárgyilagos hozzászólások

Számadás Debrecenben az elmúlt öt évben végzett munkáról

Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága május 30-án számolt be a küldöttértekezletnek az előző választás óta végzett munkáról. *Czeglédi Sándor* szb-titkár beszámolója, melyben a központi határozatok megvalósításáról, a szakszervezeti és üzemi demokrácia érvényesülésének tapasztalatairól szólt, reális volt. Mint említette az eltelt öt évben javult a szakszervezeti munka nyilvánossága.

A műhelybizottságok és az szb. együttműködésének köszönhető, hogy a munkahelyi nevelésről, az érdekvédelemről készített előterjesztések színvonala, a termelést-gazdálkodást segítő tevékenység, a politikai—kulturális célok gyakorlati megvalósítása tovább javult. A gazdasági és szakszervezeti vezetés közösen végzett munkahelyi nevelő munkája, a bizalmiak jogainak, kötelességeinek gyakorlása révén javult az állomás kollektívájának fegyelmi helyzete, ami pozitívan érezte hatását a főnökség termelési eredményében.

Életre való kezdeményezések

Szállítási feladataikat maradéktalanul teljesítették. Javult az élő- és holtmunka hatékonysága, amiben jelentős szerep jutott a brigádoknak. A jegypénztárosok munkáját korszerű jegynyomtató és jegykiadó automaták segítették. A pénztárban dolgozó szakszervezeti tagok odaadó munkájának, a korszerű gépeknek egyaránt jelentős szerepük volt abban, hogy megszűntek az utasok panaszai.

Megyeszerte közismertté váltak, s eredményesek voltak azok a kezdeményezések, melyeket *„Egy nap az iskoláért”*, *„Egy nap a gyerekekért”*, a *„Virágos Debrecenért”* jelszó alatt indítottak a főnökség kollektívái. Érdemes megemlíteni, hogy kongresszusi felajánlásukban 5 ezer tonna többlet áru elszállítása szerepelt, amit — a helyi igények alapján — megduplázták. De említhetném a *„Ki tud többet a Szovjetunióról”*, a *„Korunk valósága”*, a *„Bizalmi és gazdasági vezető együtt a dolgozókért”* címmel meghirdetett vetélkedőket és egyéb közművelődési akciókat is. Az elmúlt időszakban a főnökség brigádjainak kifizetett 495 ezer forint jutalom, a négy MÁV Kiváló Brigádja cím, a komplexbrigádok eredményei is jól tükrözik a dolgozók helytállását.

Érdemes megemlíteni, hogy az állomás szakszervezeti bizottságának jelentős szerepe volt az áru ki- és berakodások folyamatossá tételében, amit sokszor éppen a kocsihiány hátráltatott. *A Debrecenből indított tehervonatok átlagos terhelése az utóbbi négy évben 51 tonnával nőtt, a kocsitartózkodás pedig 5,3 napról 5 napra csökkent, s javult a kocsikihasználás is.* A főnökség vezetői azonban jól tudják, hogy az eredmények még javíthatók.

Bátran éltek a bírálattal

A múlt évben a következetesebb fegyelmező munka révén több volt a kilépő, mint az újfelvételes dolgozó. Igaz ebben a természetes kiöregedés is szerepet játszott, de az sem hagyható figyelmen kívül, hogy a kilépők mintegy fele nem tudott a fegyelemmel, a szolgálati renddel megbarátkozni.

Az előző választások óta — különösen az első három évben — *rohamosan emelkedett a létszámhiányból eredő túlórák száma.* Igaz, a múlt évben a létszám további csökkenése mellett sikerült a túlórák számának növekedését megállítani, de még így is 4,5 millió forintot fizettek ki túlórára!

Az előző választások óta a frekventált és nem fizikai területen dolgozók átlagbére *átlagosan 1500 forinttal, az utazószolgálatnál 1700 forinttal nőtt.* Gondot jelent viszont a szabadság és a pihenőnapok kiadása. Annak ellenére, hogy az szb a kollektív szerződés szerint járt el 1978. december 31-én, a ki nem vett szabadság elérte a 3800 napot. A dolgozók 107 esetben kérték a munkaügyi döntőbizottság segítségét, s indokolt esetben az érdekvédelem nem maradt el.

Amint a beszámolóból a bizalmi küldöttek megtudták; az állomás új szociális létesítménye sokat javított a körülményeken, *de a laktanyákban uralkodó állampotok a törekvések ellenére sem szolgálják a zavartalan pihenést.* A felszólalók joggal tették szóvá ezeket a hiányosságokat.

A beszámolóhoz tizenhárman szóltak hozzá, köztük főbizalmiak, munkabizottsági tagok, nyugdíjas és ifjúsági aktivisták. A legtöbben a vonatkísérő személyzet problémáiról, s különösen arról szóltak, hogy az éjjeli órákban a rossz szervezés miatt gyakran nem tudnak szolgálati helyükre visszatérni. A hozzászólásokból az is kiderült, hogy az állomáson nemcsak a tagdíj fizetéskor, üdüléskor keresik a szakszervezetet, hanem az érdekvédelmi, a termelést segítő, a munkavédelmi, a közművelődési eredmények vagy éppen gondok alapján is. Nem véletlen, hogy *Cseh József*, a debreceni tb. véleményét tolmácsolva, *jó minősítést adott az állomás szakszervezeti bizottságának munkájáról*, megköszönve a korábbi műhelybizottsági aktivisták munkáját is.

Összehangolt, jó munkával

Délután az állomás és vontatási főnökség 85 küldötte, a vasút üzemszervezési törekvéseivel összhangban, választotta meg az üzemfőnökség 15 tagú szakszervezeti bizottságát, melynek titkára *Czeglédi Sándor*, elnöke pedig *Zákány Miklós*, a vontatási főnökség motorszerelője lett.

Mint *Volosinovszki János*, a debreceni területi bizottság titkára elmondta, az üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának hatásköre a Füzesabony—Tiszalök—Nyírábrány háromszögben elterülő *mintegy 330 km nyíltvonali hálózatra, 66 kisebb-nagyobb szolgálati hely több mint 3100 szakszervezeti tagjára terjed ki*, s így a MÁV üzemfőnökségei között is a legnagyobbak közé tartozik. Ezen a területen csak jól összehangolt munkával, a szakszervezeti bizottság, a gazdasági vezetők és társadalmi szervezetek cselekvő együttműködésével lehet a szakszervezeti tagság érdekvédelmét, érdekképviseletét jól ellátni, a dolgozókat a XII. Pártkongresszus által megjelölt gazdasági mozgalmi feladatok végrehajtására mozgósítani.

Orosz Károly

A középszerveken a sor

Az értékelés alapja a végzett munka

A vasutas-szakszervezet testületeinek sorában fontos szerepük van a középszerveknek. A *Magyar Szakszervezetek Alapszabálya* szerint irányító testületei a területükhöz tartozó alapszervezeteknek. Szervezik, segítik, ellenőrzik a határozatok végrehajtását, képviselik a tagságot a párt, a gazdasági, az állami vezetésnél és a felsőbb szerveknél.

Júniusban bizalmi küldöttértekezleten számolnak be a IX. kongresszus óta végzett tevékenységükről. Munkájuk értékelésének kiindulópontja: *hogyan ítélte meg a tagság a szakszervezeti munkát a bizalmi csoportokban, az alapszervezetekben, s milyen jogos igényt támaszt a jövőt illetően.*

Érvek és ellenérvek

Az áprilisban befejeződött bizalmi, és a májusban megtartott szakszervezeti bizottsági választásokon mindenütt élénk vita alakult ki, érvek és ellenérvek csaptak össze. Mindez a közvetlen fejlődést segítette elő. A beszámolók erősítették a szakszervezeti demokratizmust, rámutattak az eredményekre és a hibákra. Minden bizalmi csoportértekezleten felelősségteles eszmecsere folyt a tennivalókról. Arról, hogy a bizalmiak tevékenységére épülő új szervezeti rendszerben a tagok és a felsőbb szervek mit várnak a bizalmitól a bizalmi helyettestől, egyszersmind a bizalmiaknak milyen segítségre lesz szükségük feladatuk ellátásához.

Már a bizalmiakat választó csoportértekezleteken is sok szó esett arról, hogy a jövőben a csoportbizalmi — üzemfőnökségnél a bizalmiak küldötte — egyben az alapszervezet legmagasabb testületének, *95 bizalmi küldött és tisztségviselő pedig szakszervezetünk középirányító szervének, a debreceni vasútigazgatóság területi szakszervezeti bizottságának lesz a tagja.* Annak a testületnek, amelyik átveszi az eddigi területi tanács szerepét, jog- és hatáskörét. Sőt, annál sokkal többet, mivel tagjainak — úgy is mint csoportbizalmiaknak, s úgy is, mint határozatokat, döntéseket, állásfoglalásokat hozó testület tagjainak — az eddigi tanácstagoknál is aktívabban kell végezniük munkájukat.

Önhittség nélkül bízhatunk abban, hogy a testületek tagjai — a szakmai sajátosságunkból adódó nehézségek ellenére is — *megfelelnek majd az új szervezeti rendszer követelte igényeknek.* Biztosíték erre, hogy jól képzett bizalmiak állnak a szakszervezeti csoportok élén, és közülük is a legrátermettebbek, a legnagyobb tapasztalattal rendelkezők közül kerülnek ki azok, akik középszinten a bizalmi küldöttek testületének lesznek tagjai.

A legjobb mérce

Területi jellegű, bizalmi küldöttekből álló testületünkben helye lesz a váltókezelőnek, a kocsirendezőnek, a forgalmi és a vontatási utazóknak, a záhonyi átrakónak, a pályamunkásoknak, a fiataloknak, a nőknek, a műszakiak képviselőinek. Minden szakszolgálattól a legjobbakat, a legfelkészültebbeket szeretnénk a testületekbe választani. Azokat a bizalmiakat, főbizalmiakat, szb-titkárokat és egyéb tisztségviselőket, akik megfelelő gyakorlattal rendelkeznek, s nem csupán csoportjuk, szolgálati helyük belső életét ismerik, hanem a vasútigazgatóság tevékenységében is képesek lesznek eligazodni. A májusban befejeződött alapszervezeti választásokon területi bizalmi testületünkbe delegált küldöttek megfelelnek e feladatnak.

A középszervek munkájának eredményessége elsősorban az alapszervezeti munka színvonalában mérhető le. A debreceni területi bizottság június 21-i beszámoló vezetőségválasztó küldöttértekezletének is ez lesz a meghatározója. Hiszen szakszervezetünk IX. kongresszusának határozata nem véletlenül fogalmazta meg, hogy *„a munka értékelésének, elismerésének alapja a végrehajtásban kifejtett tevékenység legyen”*.

A mostani választás valamennyiünk számára tartalmaz újat, szokatlant. *Az előzőtől eltérő felépítésű szervezetet választunk, ehhez kell szabnunk a követelményeket, ehhez kell alkalmas, lelkes tisztségviselőket választani.* Olyanokat, akik mozgalmi munkájukkal fokozottan hatni tudnak az eseményekre, s mindenkor élnek a lehetőségekkel. A szakszervezeti munkában csakúgy, mint az élet minden területén a szocialista építőmunka minőségi jegyeit kell keresni.

A vasutasok igényei is csak hatékonyabb, jobb munkával elégíthetők ki, és ebben a szakszervezeteknek sajátos eszközeikkel kell részt venni. Feladatuk, hogy mozgósítói legyenek a munkahelyi életnek, a munkaversenynek, az újítómozgalomnak, a szakmai képzésnek, s még sorolhatnánk mi mindennek. *Segítenünk kell mindazt, ami előbbre viszi a személy- és áruszállítást, az átrakási feladatok teljesítését, de fel kell lépni a szervezetlenség, a munkafegyelem megsértése, a társadalmi tulajdon megkárosítói ellen, tudatosan kell törekedni belső tartalékaink feltárására.*

A realitásoknak megfelelően

A szakszervezeti munkában — a középszervek szintjén is — minden eddiginél nagyobb feladat vár a bizalmiakra, mint a testület tagjaira. Nagy szükség van az új iránti fogékonyságukra, felelősségérzetükre. A lényeg: *mindig a realitásoknak kell vezérelni bennünket, s nem a vágyaknak.* A dolgozók érezzék és tudják, hogy szükség van a gondolatukra, van szavuk — ezt semmilyen anyagi ösztönzés nem pótolhatja.

Éppen ezért további munkánkban irányadónak tekintjük, amit *Gáspár Sándor*, a SZOT főtitkára a XII. pártkongresszuson így fogalmazott meg: *„Igaz, demokratikus fórumok és módszerek nélkül látszólag egyszerű döntéseket hozni, de az is igaz, hogy megfelelő tömegtámogatás nélkül zsákutcákkal terhes lesz a megvalósítás útja is.”*

Volosinovszki János

Anyagellátási Igazgatóság

Eredményes volt az szb termelést segítő munkája

A MÁV anyagellátási igazgatósághoz tartozó szolgálati helyek küldöttei a közelmúltban választották meg a szakszervezeti bizottságot. *Vilhoffer Viktor*, a szakszervezeti bizottság titkára számolt be az elmúlt öt év eredményeiről, gondjairól. Elmondotta többek között, hogy sikeres volt a szakszervezet gazdasági munkát segítő tevékenysége. A munkáskollektívák aktívan részt vettek például a felszabadulási és kongresszusi munkaversenyben. *A kommunista műszakok termelési értéke majdnem kétmillió forint volt.*

Javult a létszámgazdálkodás is. A szakszervezeti bizottság sokat tett a differenciált bérezés megvalósításáért. A teljesítménybérezés bevezetése különösen a fatelítő főnökségnél volt eredményes. Az szb-titkár felhívta a figyelmet arra, hogy a jövőben az eddiginél *többet kell törődni az újítómozgalom fejlesztésével,*

A nők és a fiatalok helyzetének elemzése után a beszámolót vita követte, majd a küldöttek megválasztották a szakszervezeti bizottság tizenhárom tagját. Az szb titkára ismét Vilhoffer Viktor lett.

Popp Pálné

A vonatkísérők bizalmija

ELŐSZÖR KERÜLT SZAKSZERVEZETI FUNKCIÓBA

Az 1201-es számú gyorsvonaton találkoztunk *Vig Józseffel.* Vonatvezetőként utazott a főváros felé. Amiért egy kis beszélgetésre kértük, nem a szolgálatával, hanem azzal volt kapcsolatos, hogy Vig Józsefet a nagykanizsai vonatkísérők egyik szakszervezeti csoportja bizalmijává választotta.

— *Szakszervezeti tisztséget még sohasem viseltem* — mondta, amikor megválasztásáról kérdeztük —, *ezért meglepett, amikor mind a harmincan rám szavaztak . . .*

— Szívesen vállalta a megbízatást?

— *Hogyan is mondjam? Ennyi bizalomnak nem lehet ellenállni!* Mindenkit jól ismerek a csoportban, engem is ismernek, hiszen augusztusban lesz harminc éve, hogy Nagykanizsa állomásra kerültem. Meg azután a segédvezénylőket gyakran helyettesítem a vonatkíséretnél. *A munkatársak pedig igazán fel tudják mérni, ki hogyan ért a munkaszervezéshez.*

S munkatársai bizonyára látták, hogy Vig József segédvezénylőként nagyon ügyelt az egyenletes munkabeosztásra. Arra, hogy senkinek se legyen havonta 230—240 óránál több szolgálata, s a távollét se haladja meg a 280 órát.

— Mi lesz a dolga, mint bizalminak? — kérdeztük.

— *A nagyobb jogés hatáskör biztosítva van.* Ezzel kell élni, ezt kell tartalommal kitölteni. Igyekszem úgy dolgozni, hogy a csoportom érezze, nem hiába választott meg. Bízom benne, hogy a vezénylőtisztünk, *Szegvári László*, aki maga is javasolta megválasztásomat, segít majd a bizalmi tisztem eredményes ellátásában is. A bizalmihelyettesem *Kovács V. István*, régi munkatársam, ő most jön utánunk az 1211-es vonattal.

— Találkoznak?

— Talán csak futtában . . . Integetünk egymásnak. Tudja, az állandó utazás, a változó fordák miatt nálunk az a legnehezebb, hogy összejöjjön a csoport. Erre úgyszólván csak az oktatások alkalmával van lehetőségünk. Akkor igyekszem majd időt szakítani a szakszervezeti csoportértekezleteink megtartására is.

L. J.

Az első öt év mérlege

A Budapesti Központi Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Tanácsa június 7-én, megválasztása óta első ízben számolt be az eltelt öt év munkájáról. A Vasúti Főosztály konferencia termében rendezett küldöttértekezleten *dr. Varga Miklós* levezető elnök köszöntötte a 68 bizalmi küldöttet, az 50 tanácskozási jogú részvevőt és a vendégeket, köztük *Gulyás János* vezérigazgató-helyettest, *Nagy Károlyt*, a Vasúti Főosztály pártbizottság titkárát, és *Kedves Ferencnét*, a vasutas-szakszervezet elnökségének tagját.

Az elnöki megnyitó után *Tóth Jánosné*, a szakszervezeti tanács titkára tartotta meg szóbeli kiegészítőjét, melyben többi között ismertette a szakszervezeti munka továbbfejlődését szolgáló szervezeti keretek változását, a bizalmiak, főbizalmiak megnövekedett szerepét, majd összegezte az alapszervezeti választások tapasztalatait. A rövid szóbeli kiegészítő után a vitában 12 küldött kapott szót.

Az írásbeli jelentés és a szóbeli kiegészítést követő vita lezárása után került sor a 15 tagú szakszervezeti bizottság megválasztására. A bizalmi testület 83 főre egészült ki, melynek összetétele jól tükrözi a 22 szakszervezeti bizottság sokrétűségét.

A szakszervezeti bizottság elnökének *Nagy Gábort*, a MÁV Számítástechnikai Üzem főbizalmiját, titkárává pedig ismét *Tóth Jánosnét* választották. A számvizsgáló bizottság elnöke *dr. Nánási Lórántné*, KSZH hivatalvezető-helyettes lett. Ugyancsak megválasztották a 10 munkabizottságot és a kongresszusi küldötteket. A Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusán 23 küldött képviseli a középszervhez tartozó szervezett dolgozókat.

Újonnan alakult középszervek

A most folyó választásokon a vasutas-szakszervezet középszerveinek száma kettővel gyarapodott. Június 6-án Budapesten a Vasutasok Szakszervezete Benczúr utcai székházának tanácstermében megválasztották a Vasútegészségügyi Szolgálat szakszervezeti bizottságát.

A tanácskozást *dr. Benkő Csaba*, a miskolci területi egészségügyi központ igazgatója nyitotta meg, majd *dr. Veres László*, a vasutas-szakszervezet elnökségének tagja tájékoztatta a részvevőket a szervezeti felépítés módosításáról. Ezt követően a küldöttek megválasztották a 15 tagú szakszervezeti bizottságot, a számvizsgáló bizottságot, a kongresszusi küldötteket és a munkabizottságokat, valamint a bizalmi küldötteket. A szakszervezeti bizottság elnöke *dr. Széplaki Ferenc*, a MÁV Tüdőgyógyintézet főorvosa, főbizalmi, titkára *dr. Tegzes Erzsébet*, a budapesti területi egészségügyi központ szájsebész főorvosa lett. A számvizsgáló bizottság elnökének *Csembók Istvánt*, a vasútegészségügyi igazgatóság revizorát választották meg.

Másnap, június 7-én a TBÉF Tatai út 3. szám alatti szociális kombinátjában került sor az építési főnökségek szakszervezeti bizottságának megválasztására. *Róza Sándor* elnöki megnyitója után *Feleky Pál*, a vasutas-szakszervezet alelnöke ismertette a szervezeti változásokat, majd 69 tagú bizalmi testületet, 15 tagú szakszervezeti bizottságot, 5 tagú számvizsgáló bizottságot, 11 munkabizottságot választottak. Az új középszerv szakszervezeti bizottságának elnöke *Szitás András*, a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség dolgozója, titkára pedig *Töllyné Pogács Rózsa* lett.

Országgyűlési képviselő lett a dombóvári mozdonyreszortos

Noé Istvánt, a dombóvári vontatási főnökség mozdonyreszortosát országgyűlési képviselőnek választották a város és környékének lakói. A közelmúltban tartott jelölőgyűlésen *Gyuricza István*, a városi pártbizottság első titkára javasolta a harminchat éves vasutas országgyűlési képviselővé történő választását.

Noé István népszerű közéleti ember a városban. Pályafutását tmk-lakatosként kezdte, majd elvégezte a közgazdasági technikumot és a gépészeti szakközépiskolát, később pedig a vasúti tisztképzőt. Politikai ismereteit az egyéves pártiskolán fejlesztette tovább. *Aktív közéleti tevékenységéért 1971-ben tanácstaggá választották. Öt éve tagja a városi pártbizottságnak, az idén pedig a megyei pártbizottság is soraiba választotta. Munkahelyén több éve szakszervezeti bizalmi; megbízatásának példamutatóan tesz eleget.*

Június 8-tól már az eddigieknél is felelősségteljesebb feladat hárul a halk szavú, szerény vasutasra. A dombóvári 5-ös számú választókerület lakóinak érdekeit kell képviselnie az országgyűlésen.

NÉVADÓ ÜNNEPSÉG

a Május 1. brigád szervezésében

A nyugati műszak kocsiszolgálati főnökség héttagú Május 1. szocialista brigádja június 5-én névadó ünnepséget rendezett a pályaudvar klubhelyiségében. A családtagok, rokonok, munkatársak jelenlétében *Jurkievicz Tibor* brigádtag gyermekét köszöntötte az anyakönyvvezető, majd a szülők és a névadók ünnepélyes fogadalmat tettek a gyermek felelősségteljes nevelésére.

A szakszervezeti bizottság ajándékát *Fülöp István* szb-titkár adta át. A brigád is ajándékkal kedveskedett a kicsinek, amit *Csapó Sándor* brigádvezető-helyettes nyújtott át.

(Képünkön: a szülők és a névadók az ünnepségen)

Ötös névadó Debrecenben

Névadó ünnepséget rendezett május 30-án a debreceni igazgatóság szakszervezeti bizottsága. A családtagok, rokonok, munkatársak jelenlétében öt gyermek szülei és névadó szülei tettek ünnepélyes fogadalmat a gyermekek felelősségteljes nevelésére.

Az igazgatóság központjában dolgozó szülőknek az igazgatóság vezetői megbízásából *Balogh Sándor*, a munkaügyi és szociális ellátási osztály vezetőhelyettese, a Zenekari Főnökség dolgozóinak *Márton Gábor*, zenekari főnök adott át pénzjutalmat. A szakszervezeti bizottság ajándékkal kedveskedett a kicsinyeknek.

Véget ért a tisztségviselők levelező tagozatos oktatása

Szakszervezetünk elnökségének döntése alapján az 1979—1980-as oktatási évben, kísérleti jelleggel került sor a tisztségviselők levelező tanfolyamon való alapképzésére. A középszervekkel együttműködve *a záhonyi üzemfőnökségen, Celldömölkön, valamint Budapesten a Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Tanácsa tisztségviselői részére szerveztük meg a tanfolyamot.* A káderkiválasztásnál nagy figyelmet fordítottunk arra, hogy a beiskolázott bizalmiak, főbizalmiak, nem függetlenített szb-titkárok a szakszervezeti választásoknál figyelembe vett aktivisták legyenek. Ennek megfelelően *Celldömölkön és a központi hivataloknál 25—25, Záhonyban 40 tisztségviselő kezdte meg a tanfolyamot.*

A levelező tagozatok előadásain és konzultációin az időszerű szakszervezeti tennivalók mellett feldolgozásra kerültek a termelést és a gazdálkodást segítő munkára, a bizalmi jog- és hatáskörök érvényesülésére, a munkahelyi nevelésre és közművelődésre vonatkozó SZOT-határozatok. Sajnos a tanfolyamokon teremhiány nehezítette a csoportos konzultációk hatékonyságát, jóllehet a beiskolázottak száma nem volt olyan nagy, ami a kisebb csoportok mindenáron való kialakítását igényelték volna.

Összegezve a tanfolyamok tapasztalatait, megállapítható, hogy a hallgatók megfeleltek megbízatásuknak és sok olyan ismerettel gazdagodtak, amit a választások során már jól tudtak kamatoztatni. Különösen a gyerekes anyák körében vált kedveltté a tanfolyam, mivel a bentlakásos képzéssel ellentétben havonta csak egy napot kellett távol lenni a családtól. Ezt nemcsak a család hanem a munkahelyi vezetők is jobban elnézték, mint a hosszabb idejű bentlakásos tanfolyamot. Nem beszélve arról, hogy költségkihatása lényegesen kedvezőbb a szakszervezeti bizottságok részére is.

Hogy a hallgatók nem becsülték le a tanfolyamot, arra bizonyíték: *a beiskolázottak mintegy fele rendszeresen pihenőnapjából, szabad idejéből szakított időt ismeretei bővítésére.* Nem szerénytelenség megállapítani, hogy a cigány származású tisztségviselők is becsülettel elvégezték a tanfolyamot.

A szakszervezeti bizottságok többsége rendszeres kapcsolatot tartott a levelező oktatásban részvevő tisztségviselőkkel, segítették felkészülésüket. Volt olyan hallgató, aki az üzemi demokrácia kiszélesítése, a szakszervezeti munka nyilvánosságának fokozása érdekében a gazdasági vezetők részére is javasolta hasonló képzési forma bevezetését.

A levelező tagozatos képzés hátrányaként említhető, hogy az egyhónapos időközök miatt a tananyag egy kicsit szétaprózódott, s a hallgatók egymás közti kapcsolata nem lehetett olyan szoros, mint egy bentlakásos képzésnél. Ennek ellenpéldája is előfordult Záhonyban és Celldömölkön, ahol kocsirendező, pályamunkás, forgalmista, üzemmérnök, vagy éppen adminisztrátor a tanfolyam ideje alatt baráti kapcsolatot alakítottak ki és segítették egymás felkészülését.

Összességében a tisztségviselők levelező oktatása kiállta a próbát, s a jövőben a nagyobb szolgálati helyeken a tisztségviselők képzésének hatékony eszköze lehet.

Orosz Károly

Fazekas Lajos

KERINGÉS

Kör kör után — percek, villanások,
éj és nappal, vágyak és vonzások;
tavasz, nyár, ősz, tél — folytonos tájak
színeiben táncolnak az ágak.

Valami éles idő-szél repít,
rovom éveim sűrű köreit,
és időmből — úgy tűnik — nem marad
megpihenni a csillagok alatt.

Kör kör után — évek, villanások,
nap és élet, vágyak és vonzások;
— e nyugtalan kor utasa vagyok,
s fülemnél zenélnek a csillagok.

Déli pályaudvar

A beszámoló tárgyilagosan értékelte az elmúlt időszakban végzett munkát

A Déli pályaudvar szakszervezeti bizottsága az elmúlt napokban tartotta vezetőségválasztó taggyűlését. *Szelei Ferenc* szb-titkár számolt be az eddig végzett munkáról és a legfontosabb feladatokról. A többi között hangsúlyozta, hogy az szb kiemelt feladatként kezelte az állomás gazdasági munkájának segítését, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását, valamint az üzemi és szakszervezeti demokrácia fejlesztését.

Az állomás január elsejétől körzeti üzemfőnökség lett. E változáshoz természetesen a szekszervezetnek is alkalmazkodnia kellett.

A szakvonali feladatokkal kapcsolatban egyebek között elmondotta, hogy rendszeresen foglalkoztak a szocialista brigádmozgalom fejlesztésével, a kommunista műszakok szervezésével. *Az állomáson az idén százhuszonnyolcan vették ki részüket a társadalmi munkákból, s az ebből adódó érték meghaladta a 38 ezer forintot.* A gazdasági, politikai munka eredményességét bizonyítja többek között az is, hogy az idén elnyerték az *Élenjáró szolgálati hely* címet.

A szociális gondokról szólva *Szelei Ferenc* hangsúlyozta, *hogy áldatlan állapotok uralkodnak a műszaki kocsiszolgálat női öltözőjében és a laktanyákban.*

A **titkár** beszámolójához tizenketten szóltak hozzá. A többi között *Robotka Mihály* térfelvigyázó — akit korábban főbizalmivá választottak — arról beszélt, hogy bár a Déliben kevés a munkaerő, ennek ellenére a dolgozók szorgalmasan teljesítik a feladatokat, a nyári forgalomban is helytállnak.

Kecser István, a hőközpont gépkezelője azt kifogásolta, hogy munkahelyét, ahol drága gépeket tárolnak, eső után elönti a víz, a gépek rozsdásodnak.

A vita után megválasztották a kilenc tagú szakszervezeti bizottságot. Az szb-titkár ismét *Szelei Ferenc* lett.

S. R.

Mint sebész a műtőkéssel

Egy brigádkitüntetés

és ami mögötte van

A jászkiséri MÁV Építőgépjavító Üzem tmk kollektívájáról, a *Steinmetz* szocialista brigád tagjairól azt mondják: *úgy bánnak a szerszámmal, mint a sebész a műtőkéssel.* Kell is, hogy a felépítményt karbantartó géplánc, a nagy teljesítményű eszterga- és fúrógépek üzemképes állapotban mindig készenlétben legyenek, s ehhez jó, a karbantartást, javítást és felújítást segítő szerszámokra van szükség. A brigádnaplóba önfegyelemről, szigorról tanúskodó önértékelő bejegyzést *Nyitrai Ferenc* tmk-lakatos, a kollektíva vezetője röviden így egészíti ki:

— Az a mondás járja közöttünk, hogy kötelességünk a munkahelyen megtenni mindent a jó munka érdekében, de amit „kint" lakóhelyünkön teszünk, az már ráadás. Brigádunk tagjai ugyanis bejárók: Jászapátiból, Jászladányból, Jászszentandrásról, s mindenki ilyen „ráadást" nyújt a társadalomnak saját községében óvodákban, tanácsnál, szociális otthonokban, iskolában. Természetesen a „kint" végzett munka is bekerül a brigádnaplóba.

Az üzemben mások is megelégedéssel szólnak munkájukról. Az elmúlt évi vállalkozásaikban fő helyen szerepelt a szerszámgépek karbantartása, az importból beszerzett gépalkatrészek legyártása, felújítása, az anyag- és energiatakarékosság. Ezeket teljesítették. A kis kollektíva 1056 társadalmi munkaórával járult az üzemi feladatok végrehajtásához. *Csak az üzemi szociális épület villámhárítójának építésére 250 társadalmi munkaórát fordítottak, hát még mennyit tenne ki a gondnoksággal szocialista szerződésben vállalt belső parkok gondozási munkája,* vagy egy tolópad reteszelő berendezésének beiktatása, mellyel a gépek biztonságát segítették elő.

A Steinmetz szocialista brigád még nem jegyezte brigádnaplójába azt, *hogy két évvel ezelőtt öt, az elmúlt évben pedig négy brigádtag fejezte be családi házának építését, természetesen az egész kollektíva segítségével.* Úgy is lehet mondani: egymásnak felépítették a házakat, méghozzá más-más községbe átjárva. Az idén sem vállalt kevesebbet a brigád az eddigieknél. A jászkiséri gyógyszertár építésénél, a nyolctantermes általános iskola építésénél több száz társadalmi munkaórával segítettek.

Nem véletlen tehát, hogy a felsorolt vállalások és teljesítések nyomában nagy, megtisztelő elismerés járt: maga az üzem *Kiváló Üzem* címet, a Steinmetz szocialista brigád pedig a *MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja kitüntetést kapott.*

Dénes Géza

Kié legyen az üdülőjegy?

Ezen eddig soha nem volt vita a mozdonyjavító műhelyben. Annyi beutalót kaptak, hogy aki igényt tartott rá, háromévenként egyszer elmehetett két hétre pihenni, kikapcsolódni. Az azonban ritkán fordult elő, hogy a szocialista országokba is kijusson valaki. Az idén ilyen jegy is érkezett, méghozzá a bolgár tengerpartra, amely valósággal lázba hozta az embereket.

Amikor döntésre került a sor, a szakszervezeti bizalmi azt javasolta, hogy a jegyet *Martos Istvánnak* adják.

— *Pista bácsi* — indokolta a bizalmi —, *a legidősebb köztünk. Két év múlva nyugdíjba megy, s nem valószínű, hogy addig a műhely kap még egy ilyen beutalót. Azt talán nem kell bizonygatnom, hogy Pista bácsi mindnyájunk tanítómestere, a legjobb lakatos, a társadalmi munkában is elöljár, harmincöt éve szakszervezeti tag, szóval mindenképpen megérdemli, hogy feleségével elmehessen a bolgár tengerpartra.*

Csend lett. Az embereknek nem volt ellenvetése, más javaslata, hiszen valamennyien valóban nagyon tisztelték az öreget, s úgy gondolták, érdemesre esett a választás.

A bizalmi már éppen szavazásra akarta feltenni a kérdést, amikor egy loboncos hajú fiatal feltartotta a kezét.

— *Tessék, Kutas elvtárs* — adta meg neki a szót a bizalmi.

— Természetesen én is egyetértek a javaslattal, s inkább Pista bácsit szeretném megkérni, hogy ha esetleg mégis meggondolná, s nem venné igénybe a beutalót, én szívesen átvenném. Ugyanis pont a beutaló idejének kezdése előtti napon lesz az esküvőm, s jó lenne a nászutat a bolgár tengerparton eltölteni.

— *Azt meghiszem!* — kiáltott hangosan valaki, s mint a megbolygatott méhkas, zúdult fel az egész csoport.

— *Hát először is* — állt fel egy negyven év körüli lakatos —, *ha jól tudom, te tavaly is kaptál szakszervezeti beutalót. Másodszor meg, már engedelmet kérek, de hogy jössz te ekkora merészséghez...*

— *Igaz!* — kiáltották többen is. — *Hiszen a szakmunkás-bizonyítványán még alig száradt meg a tinta. Ha valamilyen okból Pista bácsi nem veszi igénybe a beutalót, úgy akad itt arra érdemes ember még nem egy...*

A fiatal riadtan kapkodta körbe a fejét, magyarázkodni akart, de a bizalmi, amikor csendre intette a népet, Martos István lakatosnak adta meg a szót.

— *Ne háborogjatok barátaim* — szólt csendes, de határozott hangon a lakatos —, *mert én megértem ifjú szaktársamat.* Életének legszebb napjait szeretné még szebbé, felejthetetlenebbé tenni. És nagyon téved, aki azt hiszi, hogy ennek a gyereknek még nem sok szava van. *Három éve felnőtt, felelős emberként dolgozik köztünk. Vagy vitatja-e* valaki is azt a precíz hegesztési munkát, amit csak ő rá bíznak. Így mondom, őszintén, ahogy van, és ne sértődjön meg az idősebbek közül senki. És még valamit. Az igaz, hogy én két év múlva nyugdíjba megyek, de azért lesz nekem még alkalmam eljutni a bolgár tengerpartra. Jóskának, meg remélem, nem lesz több esküvője, nászútja, hát így én köszönöm a megtiszteltetést, de lemondok a jegyről Kutas szaktársam javára.

— *Még meg sem szavaztuk!* — kiáltották többen, s ahogy újra csend lett, s a bizalmi szavazásra tette fel a kérdést, egyöntetűen — a fiatal hegesztő is —, az öreg lakatosra szavazott.

Az emberek élénk beszélgetés közben vonultak az öltöző felé. Az öreg lakatos — aki soha nem sietett a fürdéssel, átöltözéssel —, most nagyon hamar összekapta magát, s az elsők között lépett ki a járműjavító kapuján, aztán megvárta a fiatal hegesztőt.

— *Rá se ránts, fiú* — lépett Kutas Jóskához —, *hiszen meggondolom én azt az utat még százszor, és százegyedikszer is neked fogom adni a beutalót.*

— *Na de Pista bácsi* — tiltakozott zavartan a fiatalember —, belátom, hogy csakugyan önző voltam, de bocsásson meg, most, hogy közeledik az esküvőm napja, másra sem tudok gondolni, csak arra: *milyen szép is volna, ha...*

— *No, te csak hallgass* — intette le az öreg. — *Én sem lennék különb, de más sem, ebben a helyzetben. Csak ne szólj senkinek. Dolgozz becsületesen, mint eddig, vagy még jobban. A többit meg bízd rám.*

A fiú hálás szemekkel nézett az öreg lakatosra, aki egyébként tanítómestere is volt, majd keményen kezet szorítottak, és szó nélkül mentek az autóbuszmegállóig.

Dávid József

Munkaértekezlet a művelődési intézmények vezetői részére

A vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs propaganda- és sportosztálya a vasutas művelődési intézmények és könyvtárak vezetői részére május 27-én munkaértekezletet tartott. Az értekezlet résztvevőit tájékoztatták az elnökség 1979. évi júliusi határozata alapján, *a vasutas-szakszervezet Központi Zeneiskolája és a Törekvés Művelődési Központ összevonásával megalakuló, s országos módszertani központ jelleggel működő intézmény feladatairól,* a vasutas művelődési intézmények beilleszkedésével kapcsolatos elképzelésekről.

A MÁV területén működő 26 művelődési intézmény, 42 önálló és körzeti könyvtár, valamint 285 letéti könyvtár egységes szakmai irányítása, ellenőrzése, munkájuk koordinálása az új országos művelődési központ feladata lesz.

AHOL MEGÁLLT AZ IDŐ

Pihenésre alkalmatlan laktanya a Déli pályaudvar árnyékában

Hivatalos levelek, felszólítások, határozatok másolatait olvasgatom. Akik a leveleket aláírták: *Gulyás János*, vezérigazgató-helyettes, *Doma Sándor*, a budapesti területi bizottság munkavédelmi felügyelője, *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára és *Gáspár Imréné dr.*, a szakszervezet szociálpolitikai és munkavédelmi osztályának vezetője. A címzettek: *Kiss Károly*, a budapesti igazgatóság vezetője, *Koller György*, az igazgatóság építési és pályafenntartási osztályának vezetője, valamint *dr. Szabó Miklós*, a területi bizottság titkára. Az első levelet április 25-én írták. A többit május 30-án és június 2-án. Tartalmuk lényegében megegyező. Valamennyi levélíró hatékony intézkedést sürget a Déli pályaudvaron levő forgalmi és vontatási szakszolgálat laktanyájában uralkodó áldatlan állapotok megszüntetésére.

Vizsgálatot vizsgálat követett

Az előzmények. A Vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai szakosztálya április 18-án ellenőrzést tartott az említett laktanyában. Részlet *Gulyás János* vezérigazgató-helyettesnek, a budapesti igazgatóság vezetőjéhez címzett leveléből: *„A szakosztály munkatársa kérte, hogy Bognár Imre, a vontatási kirendeltség vezetője, vagy Papp László művezető is legyen jelen az ellenőrzésen. A szolgálati vezetők a kérést megtagadták."*

A nélkülük tartott ellenőrzés során megállapították, *hogy a laktanya pihenésre alkalmatlan.* Ezzel kapcsolatban a pécsi igazgatóság is többször sürgette a budapesti igazgatóság intézkedését. A pécsi vontatási főnökség szakszervezeti bizottságának választásán a bizalmiak tették szóvá ugyanezt. A korábbi bejelentéseknek, panaszoknak sem lett eredménye. Május 20-án a budapesti területi bizottság munkavédelmi felügyelője is ellenőrzést tartott és elmarasztaló bírálatát nyolc pontban fogalmazta meg. Egyben felszólította a budapesti igazgatóság építési és pályafenntartási osztályának vezetőjét, hogy a hiányosságokat júniusban, illetve legkésőbb júliusban szüntesse meg.

Ezt követően a laktanyában szinte egymást érték a vizsgáló bizottságok. A nem szűnő panaszok hatására a vasutas-szakszervezet szociálpolitikai és munkavédelmi osztályának munkatársai is tüzetesen megvizsgálták a helyszínt, és megállapították:

„A Déli pályaudvar állomásfőnökségének felügyelete alá tartozó laktanyában uralkodó állapotok kifogásolhatók. A laktanya felszerelése hiányos, több szobában csak vaságy van. Az ágyneműk elhasználódtak, selejtezni kellene. A szobákban nincs szék, asztal, ivópohár, az ablakokról hiányzik a függöny, hamutál az egész épületben sem található. A dolgozók tisztálkodása csak részben biztosított. Az 1978 nyarán elromlott villanybojlert még mindig nem javították ki... Szükségesnek tartjuk, hogy a laktanya otthonosabbá tétele érdekében azt, a szociális normákban előírt berendezésekkel szereljék fel."

A szociálpolitikai és munkavédelmi osztály már 1979 novemberében is tájékoztatta a területi bizottságot a laktanya állapotáról és intézkedést kért. A területi bizottság a november 8-án kelt levelében a következőket válaszolta: *„A laktanya a megfelelő pihenési lehetőség biztosítására alkalmas."* Ennek ellenére folyamatos intézkedésről biztosította a szociálpolitikai osztályt.

Sajnos, a laktanya állapota tovább romlott. Az intézkedéseknek — úgy tűnik — nem volt foganatja. Erről június 5-én e sorok írója is meggyőződött.

„Szégyelljük, ami itt van..."

A Déli pályaudvar modern épületének szomszédságában levő laktanya állapota kiábrándító. Vaságyas szobái, függönytelen ablakai, kopár falai, repedezett kőpadlói egy háborúba vonult zászlóalj kaszárnyájának hangulatát idézik. A második emelet a vonatkísérőké. *Varga Gabriella* laktanyaügyeletes kísér szobáról szobára. Fáradtan, egyhangúan fűz néhány mondatot a látottakhoz, hiszen annyiszor panaszkodott már hiába az itt járt ellenőröknek. *Talán maga sem hisz már abban, hogy egyszer orvosolják a bajokat.*

Végigmegyünk a vasszekrényekkel zsúfolt folyosón és benyitunk a 6-os és 7-es szobákba. Szekrény és szék nincs, a falak és az ablakok csupaszak. Kísérőm kinyitja előttem az egybenyíló női és férfi WC rozzant ajtaját. Kilincs és zár a belső fülkék ajtaján sincs. A tartályból csorog a víz, a falak szennyesek. Lehangoltan megyünk tovább.

— *Itt a másodikon 36 ágy van* — magyarázza *Varga Gabriella.* — A leggyakrabban a pécsi, a nagykanizsai, a tapolcai, a szombathelyi és a szegedi kalauzok, vonatvezetők járnak ide. Sokszor nincs elég hely, s nem lehet nyugodtan pihenni.

A társalgó asztalainál négyen-öten üldögélnek. Ketten éppen vacsoráznak. Leülök az egyik székre. *Horváth I. Ferenc* most pakolja be a megmaradt kenyeret és szalonnát a táskájába.

— Szombathely állomáshoz tartozom, árukirakó vagyok. *Két éve járok ide, de ezt a laktanyát nem lehet megszokni* — panaszolja. — Gyakran elromlanak a bojlerek, zsúfoltak a szobák. Ételmelegítésre van három gáztűzhely, de most is csak az egyik üzemel.

— *Normális szeméttartónk sincs* — szól közbe *Nagy Ferenc* vonatvezető. — *Már harminc éve járok ide Tapolcáról. Az a véleményem, hogy ezzel a laktanyával nem sokat törődnek az illetékesek.* Nézze, konzervdobozokba nyomjuk el a csikket, a W. C.-ajtókon nincs kilincs. Már elhatároztuk, hogy egyszer összedobjuk rá a pénzt, mert *szégyelljük, ami itt van.* Nincs tv, rádió, szőnyeg és függöny sem. Nemrégen még volt egy sakkkészletünk. Már az sincs; a főnökség elvitte.

„Akarsz jól aludni?"

A második emeleti szobákba 24 óra alatt, több mint százan térnek be pihenni, gyakran azonban csak boszszankodnak. Keserűen fogalmazzák meg magukban az annyiszor hangoztatott szociális körülmények fejlesztéséről alkotott véleményt. *A vasút büszke arra* — nem is alaptalanul —, *hogy mennyit fejlődtek a dolgozók munka- és szociális körülményei. Az ide járó vasutasok azonban azt tapasztalják, hogy Budapest egyik legimpozánsabb pályaudvarának árnyékában megállt az idő. Úgy látszik, ez a laktanya nem szívügye a helyi vezetésnek...*

A harmadik emelet a vontatási szolgálat dolgozóié. *Lacza Istvánné* ügyeletes ironikusan megjegyzi:

— *Nekem nincs szerencsém. Mindig akkor jönnek ellenőrizni, amikor én vagyok szolgálatban.*

Arcán azonban nyoma sincs a haragnak. Szívélyesen kalauzol a helyiségekbe. A tíz szobából három munkásszállás, és egy vendégszoba. Ezért csak 11 motorvezetőnek van itt hely. A szobák itt sem különbek, mint a másodikon. A folyosón találkozunk egy mérges vasutassal. Fürödni akart, de nincs meleg víz.

— *Pocsék itt minden* — mondja. — *Valaki kibelezte a mosdóbojlert, a másik pedig már két éve rossz. Most mehetek le a másodikra zuhanyozni.*

— *Szóltunk már a pft-nek is a bojlerek ügyében, de hiába. Nem küldtek szerelőt* — jegyzi meg csendesen *Laczáné.*

Benyitunk a fürdőbe. Leszerelt zuhanyozók hevernek a földön, a falakból csövek, drótok meredeznek. Száraz minden, hiszen nem működnek a bojlerek. Megnézzük a 11-es szobát, amelybe tavaly a tisztképzősök laktak. Most lomtárnak használják. Szekrényeket, székeket zsúfoltak ide össze. Mellette a 14-es, munkásszállás. Az emeletes vaságyak fölött egy táblán felirat: *„Akarsz jól aludni? Akkor légy te is csendes!"* Szótlanul csukjuk be az ajtót.

A folyosón találkozunk *Herbai Ádám* pécsi motorvezetővel. Most kelt fel. Megszólítom:

— Jól pihent?

— Most igen. Már öt éve járok ide, ismerem az ágyakat. Nem lehet mindegyikben aludni, mert kinyúltak a sodronyok és teknősek az ágyak. *Ha valaki ilyenbe fekszik, kettétörik a dereka.* Éjszaka sajnos, tömegnyomor van és a zaj is nagy. Világításra egy mennyezetről lógó csupasz villanyégő szolgál.

Jelentésre várva

Az áttanulmányozott ügyiratokra, levelekre gondolok. Az egyik így fejeződött be: *„Kérem, hogy a szükséges intézkedéseket — az illetékesek felelősségrevonásával együtt — haladéktalanul megtenni és részemre jelenteni szíveskedjék!"* Másnap felhívtam a vezérigazgató-helyettest. Érdeklődtem, hogy április 25-e óta jelentettek-e már valamit.

— *Még semmit* — válaszolta.

Most már csak abban bízom, hogy a hivatalos, igazoló papírok megfogalmazása előtt valaki végre küld a laktanyába egy villany- és egy vízvezeték-szerelőt. Hogy ne kelljen annyira szégyellni a közönyt...

Kaszala Sándor

Nyaralás Kenesén

Hat turnusban 2700 gyerek

Június 9-én Balatonkenesén megkezdődött a vasutas szülők gyermekeinek nyári üdültetése. Az első turnusban a nevelőintézetekben tanuló gyermekek üdülnek, összesen 320-an. Ebből 115-en — szociális körülményeik miatt — térítésmentesen nyaralhatnak.

Az iskolai szünet június 13-án kezdődik. Csak a kőszegi, a répceszentgyörgyi és a kaposvári nevelőotthonokban tudták előbb befejezni a tanévet, ezért még 130 gyermek beutalására nyílt lehetőség. A jegyeket a területi bizottságok között osztották ki.

Balatonkenesén az idén 2700 gyerek üdül majd hat turnusban. A kőszegi és a bodrogolaszi nevelőotthonokban pedig 740 gyermek töltheti a vakációt. A külföldi csereüdülés keretén belül *összesen 166 gyerek nyaralhat a Szovjetunióban, Ausztriában, Lengyelországban és az NDK-ban.* Olaszországgal az idén kötöttünk csereüdülési szerződést. Ennek keretében harminc vasutas szülő gyermeke utazhat az említett országba.

Mintaszervezet a Keletiben

A Keleti csomópont Vöröskereszt szervezete a múlt évben végzett kiváló munkájáért a napokban kapta meg a *Mintaszervezet* kitüntetést. Az 1962 óta működő szervezet igazán az utóbbi három évben — a legutóbbi vezetőség megválasztása után — hívta fel magára a figyelmet. Ez idő alatt a tagság létszáma csaknem megkétszereződött. A vezetőség között többen; köztük a titkár, *Kónya János*, sokszoros kiváló véradó.

Tavaly a csomópont Vöröskereszt-szervezet tagjainak 24 százaléka, *összesen 126 liter vért adott térítésmentesen.* A titkár a szervezet további terveiről elmondta, hogy az idén a tavalyinál is több donorral kívánnak megjelenni a térítésmentes véradásokon. Tevékenységük természetesen ezzel nem merül ki, azt is célul tűzték ki, hogy rendszeresen tartanak egészségügyi és családvédelmi előadásokat.

(S)

A vasút veszélyes üzem

A Vasúti Főosztály megrendelésére a Közlekedési Dokumentációs Vállalat munkavédelmi oktatófilmet készíttet „A vasút veszélyes üzem" címmel. A film — megtörtént balesetek alapján — az árufuvarozás közbeni veszélyekre hívja fel a figyelmet. A forgatást a napokban fejezték be és a laboratóriumi munkák után jövőre mutatják be.

Nagy Tibor rendező utasítást ad a film egyik szereplőjének

A film egyik izgalmas jelenete

(Óvári Árpád felvételei)

Lomok és nézetek

Azt mondja a szende szomszédasszony, hogy kidobja a régi mosógépét, mivelhogy már nem mos, csak zörög, tépi a ruhát és folyik. Újat vesz helyette, korszerű automatát, tizenvalahány ezerért. A férje soron kívüli jutalomhoz jutott — teheti. És azt is mondja a szende szomszédasszony, hogy a szörnyű szomszéd kidobta a régi feleségét, mivelhogy már nem mosott rá, csak zsörtölődött napestig, olykor dühében összetépte a szörnyű szomszéd féltve őrzött autós szaklapjait, és minden semmiségért folyt a könnye. Szörnyű újat vesz (feleségül) helyette, tizenvalahány évvel fiatalabbat. Ússe kő, azt sem bánja, ha a fiatalabb nem mos rá, majd mos magamagára. Baráti körben, ha az asszony-csere szóba kerül, addig is mossa kezeit.

Miközben ekként eszmecserélünk a lépcsőházban, sietősen ránk köszön a szürke szomszéd: gyűjtő körútra indul szürke Trabantjával, mivelhogy a szomszédos kerületben éppen lomtalanítási napokat tartanak, s ilyenkor valódi kincsekre lelhet a lomokban: múlt századbeli könyvritkaságokra, barkácskészség esetén feltámasztható, ősöreg bútorokra, meg amúgy csak pult alól kapható mosógép-alkatrészekre. A könyveket a gyűjtőknek és az antikváriumoknak adja el, a megszépített bútorokat a bizományinak, a gépalkatrészeket pedig a munkaidő után fusizó maszek szerelőknek. A bevételből a nyáron társasutazásra indul: „olaszban" járt már, most „spanyolba" készül.

Nos, ha itt a szervezett lomtalanítás ideje, talán a mi lakókörzetünkre is sor kerül, s meglehet, ingyen viszik el a szűkre méretezett lakásomban immár helyenincs hoimikat. Mély lélegzetet veszek — rendteremtek én is. Habár teszem ezt évek, évtizedek óta, ennek ellenére újfent felgyülemlik a sok limlom. Ráadásul gyötör a kétség: melyiket ne szeressem? Netán a kopottas kávéfőzőt? De hát van egy évtizede a kézi vezérlésű kávédarálónak mondtam búcsút (fafiókjából kiszállingózott a finom kávépor), mostanság pedig a szobadíszek szobadísze — értéke a teaforraló szamovárral vetekszik. A széntüzelésű kályhát is kiszuperáltam egykor, és olajkályhát állítottam a helyére — pedig szénválságról szó sem esett. Csak úgy véltem: nem elég korszerű.

Mi hát a lom, amelytől bölcs ember nagybölcsen megszabadulna? Kérdezném az okos szomszédot, utóvégre ő köztudottan taktikus, de tartok tőle: taktikából még félrevezethetne. Dehogy dobta ki annak idején — csaknem három évtizede — elegáns nyúlszőrkalapját; naftalinba rejtette el, miközben kék svájci sapkát húzott a homlokába. Majd amikor viselőjének politikai nézeteit nem a főfődő alapján következtették ki, tíz évvel később előkerült ama főnök előtti megemelésre is alkalmas ruhadarab. Ám megmaradt a kopottas micisapka is, akárcsak a lódenkabát, amely lám, a legutóbbi télen ismét divatba jött (jóllehet csupán esztétikai okokból, minden hátsó gondolat és eszmei tartalom nélkül). Okos szomszéd méltán mosolyogta meg ama tovatűnt, kapkodós időkben riadt szomszédot, aki olcsó népbútorra cserélte ki a nagypapától örökölt, eredeti koloniált, amikor az szemöldökráncolásra késztette a fecsegő szomszédot...

De hát hol van már a tegnapelőtt! A holnapi lomtalanításra készülgetek — ám látom: nemcsak én. Csomagolják az öreg gépeket a szomszédos gyárban is. Ideje volt már: okádta a füstöt a fránya gyárkémény, és senkisem tudta, miért — az ősöreg termék már a negyedik piacon se kellett, még a félnomád gyöngyhalászok sem adtak érte egy fia gyöngyöt. Faggatom a termékkel egyidős portást: lomtalanítunk, lomtalanítunk, öregapám?... Megvetően mér végig: intenzíven fejlesztünk... Mit? — kérdem ismét... Mitmit, hát az ősöreg terméket: új gépen, többet és drágábbat. Piackutatjuk már az ötödik piacot, hátha adnak érte a teljesen nomádok tetszetős műgyöngyöt!

Ha ők úgy, nekem nem muszáj — tehetem belátásom szerint. S ha már lomtalanítunk, valamit igenis kiteszek a kapu elé, ne jöjjön hiába a hulladékszállító teherautó. Talán egy köteg újság is megteszi. A lapok többsége úgyis csak önmagát ismétli. Íme ez a cím is: „NEM HALASZTHATÓ TOVÁBB A TERMÉKSZERKEZET KORSZERŰSÍTÉSE." Mellette meg: „NAPSÜTÉS, DERÜLT IDŐ VÁRHATÓ."

És mégis esik.

F. T.

Vannak-e belső tartalékaink?

AZ UTAZÓSZEMÉLYZET FOGLALKOZTATÁSÁNAK TAPASZTALATAI A SZEGEDI IGAZGATÓSÁG SZOLGÁLATI HELYEIN

A szegedi igazgatóság területén a vonatkísérői feladatokat 15 telepállomás forgalmi és 7 vontatási főnökség utazó személyzete látja el. Az utazószemélyzet foglalkoztatása az üzemviteli szakszolgálat megalakulásával az üzemviteli osztály hatáskörébe került. A forgalmi és a vontatási dolgozók (utazók) vezénylése korábban egymástól teljesen elkülönítetten, a forgalmi telepállomásokon és a vontatási főnökségeken történt. Az együttes vezénylés gondolatával azonban már korábban is foglalkoztunk. Ennek célja az lett volna, hogy a forgalmi és a vontatási utazószemélyzet egy időben kezdje és fejezze be a szolgálatot, így elkerülhető az a körülmény, hogy hol mozdonyvezetőre, hol vonatvezetőre vár a vonat.

Reflektorfényben az utazók

Melyek az eddigi tapasztalataink?

Az elmúlt években a foglalkoztatásukkal járó problémák az utazószemélyzet felé fordították a figyelmet. Az sem véletlen, hogy a kollektív szerződésben előírt foglalkoztatási feltételek betartása ezen a munkaterületen dolgozóknál jelentette a legnagyobb gondot és itt merült fel a legtöbb túlóra is. Növelte a gondokat az is, hogy a forgalmi utazószemélyzet létszáma közben állandóan csökkent. Igazgatóságunknál az elmúlt öt év alatt 402-vel lett kevesebb a vonatkísérők száma.

Az időközben bevezetett szervezési intézkedések és korszerűsítések csökkentették ugyan a vonatkísérői feladatokat, de ezek hatása csak mérsékelni tudta a létszámcsökkenés következményeit.

A műszakpótlék bevezetése és a korábbi teljesítménybérek 50 százalékának alapbéresítése óta az utazószemélyzet általában elégedett a bérezésével. Az is igaz, hogy a magasnak ítélt keresetet túlórákkal együtt érik el.

Az utazószemélyzet változó illetmény rendszerének módosítására azért került sor, mert a vonatok menettartamára épülő teljesítménybér nagyobb arányban szerepelt a bérezésükben, mint amilyen mértékben azt befolyásolni tudták.

Gyakran hallani ma olyan véleményt, hogy az utazószemélyzet nem érdekelt a vonatok menetrend szerinti közlekedésében és inkább a jobban jövedelmező túlórákra és műszakpótlékra törekszenek. *Ez a törekvés nem általánosítható, és ha elő is fordul, ennek határt szab a forgalmi szolgálattevők szervező és irányító munkája.*

Az utazószemélyzet munkaidejében *még ma is sok a meddő idő*, ami elsősorban a vonatközlekedés tervszerűségének javításával, a vonatok menetrend szerinti — menettartamon belüli — közlekedtetésével csökkenthető. A vonatközlekedést szervező és irányító szakirányítókon és forgalmi szolgálattevőkön kívül ebben fontos szerepet játszanak az utazószolgálatot teljesítő dolgozók is.

A munkaerőhiány hátrányai

A vonatok menetrend szerinti közlekedését *hátrányosan befolyásolja az is, hogy a tolató tehervonatok a vonatindító-, rendelkező állomásokról rendezetlenül indulnak.* A rendezetlenül és esetenként késve induló tolató tehervonatokból a vonalon gyakran egyetlen vonatfékezővel kell — a szűkre szabott tartózkodási idők alatt — a kocsikat kisorozni. A vonatfékező hiány miatt nemcsak lassúbb, veszélyesebb is ez a munka.

A vonatfékező hiány arra is visszavezethető, hogy a jelentkező munkaerőt elsősorban kocsirendezőnek alkalmazzák és ha ez sem elegendő, a kocsirendező hiányt a meglevő fékezőkből pótolják.

A személyvonatokon sincs meg minden esetben a menetjegyek ellenőrzéséhez szükséges létszám. Közben a feladatok nőttek. Egyre több helyen szűnik meg a menetjegy kiszolgáltatása, amit a jegyvizsgálóknak kellene pótolniok. A mellékvonalakon beállításra kerülő B-szerelvényeknél az is lassítja munkájukat, hogy menet közben nem tudnak a kocsik között közlekedni.

A jegyvizsgáló személyzet munkafegyelme is kívánni valót hagy maga után, mert nem is minden esetben törekszenek feladatuk maradéktalan ellátására. Tapasztalható, hogy megelégszenek a túlórákból és műszakpótlékból eredő keresetükkel és lemondanak a bevételből származó jutalékról.

Tekintettel arra, hogy a menetjegyek eladásához pénzügyi érdekeink fűződnek, *a jegyvizsgálók munkájának értékelésénél nagyobb figyelmet kellene fordítani az utánfizetésre.* Az anyagi érdekeltség növelése céljából talán a jutalék növelése sem lenne eredménytelen.

A vonatvezető hiány esetenként nehezíti a vonatközlekedés lebonyolítását is, *mert a rendkívüli vonatokhoz nem tudnak a telepállomások időben vonatvezetőt biztosítani, vagy a 16 szolgálati órát elért vonatvezetők leváltására intézkedni.* A feladatok ellátásához szükséges munkaerő megszervezésére irányuló törekvések mellett a meglevő személyzet hatékonyabb foglalkoztatásával kell a feladatokat megoldani. Az utazószemélyzet egységes elvek szerinti, tervszerű, hatékony foglalkoztatásához az üzemviteli szakszolgálatnak kell a feltételeket megteremtenie.

Egységes elvek szerint

Tapasztalható-e javulás az üzemfőnökségek megalakulásával?

Az üzemfőnökségek megalakulásával megteremtődött az a keret, amelyben a forgalmi és vontatási utazók felhasználásának irányítása egy szervezet (vezénylési csoport) által hatékonyabbá tehető. Körzeti üzemfőnökségeinken *(Békéscsaba, Szeged, Szentes, Vésztő)* a vezényleti csoportok egy helyről vezénylik az utazószemélyzetet és ez már egymagában is kedvezőbb feltételeket teremt a foglalkoztatáshoz. A személyes kapcsolat gyorsabb és megbízhatóbb információkat eredményez és ezek felhasználásával csökkenthető a korábban gyakori várakozási idő.

Szentesen és Szegeden az egy helyről történő vezénylés következtében csökkenteni lehetett a vezényléssel foglalkozók számát. *A többi szolgálati helyen is az a törekvésünk, hogy ebben a beosztásban levők elsajátítsák mind a vontatási, mind a forgalmi utazók vezénylését.*

Az egységes vezénylési gyakorlat kialakítását egyelőre nehezíti a forgalmi és vontatási szakszolgálatnál korábban kialakult — egymástól eltérő — gyakorlat.

Megfontolandó javaslatok

Vésztőn és a közeljövőben megalakuló kecskeméti üzemfőnökségnél a forgalmi utazóknál nem volt folyamatos vezénylő szolgálat. A jövőben ezeken a szolgálati helyeken is folyamatos lesz a vontatási és forgalmi utazókat egyaránt vezénylő vezényleti csoport munkája és ezzel javul az ellenőrzés és irányítás hatékonysága.

Milyen elgondolások vannak a további előrelépésre?

Az utazószemélyzet teljesítményeinek egységes nyilvántartása és értékelése szempontjából fontos lenne az értékelendő adatok azonosítása a vontatási és forgalmi utazóknál. A vontatási utazók teljesítményeinek folyamatos nyilvántartására és a változó illetmények elszámolására célszerű lenne a forgalmi utazóknál jól bevált utazási napló alkalmazása.

A körzeti üzemfőnökségeknél megoldható lenne a forgalmi utazók teljesítményeinek elszámolása is és ezzel a számviteli főnökségen munkaerő szabadulna fel. A teljesítményeknek helyben történő számfejtése megteremtené a lehetőségét az utazási naplók folyamatos ellenőrzésének statisztikai, üzemi, munkaügyi és pénzügyi vonatkozásban egyaránt.

Az utazószemélyzet hatékonyabb foglalkoztatása érdekében *tovább kell fejleszteni a vonatok továbbításának rendszerét.* A lehetőségekhez mérten bővíteni kell a CSM-es közlekedést. Gyorsítani kell a nagy forgalmú fővonalak vonatbefolyásolásra alkalmassá tételét, a mellékvonalakon pedig egyszerűsíteni kellene a CSM-es közlekedés feltételeit. *(Éberségi berendezés, állomás távolságú közlekedés, pályatelefon, szolgálati helyekre csökkentett sebességgel történő behaladás stb.)*

Meg kell valósítani azt a törekvést, hogy a forgalmi utazók csak a vonatnál végzendő munka (tolatás, jegyvizsgálat) céljából teljesítsenek a vonatokon szolgálatot. A vonatok továbbításának lehetőségét a vontatójármű és annak személyzete önmagában biztosítsa. A pályakezdő fiatalok számára vonzóbb vontatási szolgálatnál a jelentkező munkaerővel ez megoldható.

A vontatási vonatvezetők kiképzése során bővíteni lehetne az oktatandó anyagot és ezeken a tanfolyamokon a gyakornokok teljes értékű vonatvezetői vizsgát szerezhetnének. Ezt hasznosíthatnák később mozdonyvezetői kiképzésük során is, de addig is gazdaságosabb lehetne foglalkoztatásuk.

A vonatkísérők létszáma tovább nem csökkenhet

Az utazószemélyzetnél a túlórák további csökkenését csak munkaidőt kímélő szervezési intézkedésekkel és a rendelkezésre álló személyzet munkaidejében még meglevő tartalékok feltárásával lehet elérni.

A megoldásra váró feladataink között elsőként a tényleg szükséges létszám biztosítását kell említeni. *Változtatni kell a bázisszemléleten és a valós helyzetből kell kiindulni.* A tervszerű foglalkoztatás érdekében fokozni kell a vonatközlekedés tervszerűségét, a menetrendszerűséget. A vezénylési, a személyzetirányítási munka javításával csökkenteni kell az indokolatlan teljesítményeket, meddő várakozásokat, átvezényléseket, önköltségi utakat. Az indokolatlan módosításokat, teljesítményeket szigorúan tárgyalni kell. Javítana a helyzeten, ha a hálózaton a személyzetirányító munkát egyszerűsítenénk, ami a vezénylési munka-hatékonyságát tovább növelné.

Az utazószemélyzet szociális körülményeinek javítását is állandóan napirenden kell tartani. *A laktanyákban és várakozó helyiségekben kulturált körülményeket kell teremteni, biztosítani kell az utazók zavartalan pihenését.*

Még valamit: nem engedhető meg, hogy a vonatkísérők létszáma tovább csökkenjen. Éppen ezért a munkaerő-gazdálkodás színvonalát is javítani kell. Az új munkaerőt nem elég csak várni, hanem fel kell kutatni. Ezt segítik elő az iskolalátogatások, a munkaerő-toborzások, a tanfolyamok stb. A munkaerő-gazdálkodók, a szakoktatók sokat tehetnek a létszámgondok enyhítése érdekében.

Dr. Susla János
a szegedi vasútigazgatóság üzemviteli osztályvezetője

MÁJUS 31-ÉN

Átadták a második vágányt Tápiógyörgye és Újszász között

Tápiógyörgye és *Újszász* között május 31-én átadták a forgalomnak a 8,5 kilométer hosszú, automatizált, villamosított második vágányt. Ez a vonalszakasz része volt annak a nagyarányú rekonstrukciónak, amely évekkel ezelőtt Rákostól indult el. Ezen a fővonalon eddig *Nagykátán, Tápiógyörgyén* és *Újszászon* kerülték egymást a vonatok. Emiatt szinte napirenden voltak a hosszabb, rövidebb késések.

Az újjáépített pályaszakaszra a legerősebb, 54 kilogrammos síneket fektették le, *következésként 120 kilométer óránkénti sebességgel roboghatnak rajta a vonatok.* A vonalszakasz villamosítását csehszlovák, a biztosító berendezéseket a MÁV bal parti biztosítóberendezési és fenntartási főnökség szolnoki üzemének, a pályaépítést pedig a Betonútépítő Vállalat 40. számú főépítés vezetőségének dolgozói végezték el.

Marad, vagy megszüntetik?

Már meghúzták a lélekharangot az őrségi — *Zalalövő—Bajánsennye* között közlekedő vonatoknak. A vonalat — az előzetes tervek szerint — meg akarták szüntetni. Az utolsó szerelvény május 31-én közlekedett volna. A vonal elsiratása azonban, amelyre sokan méltóképpen készültek, elmaradt. Nagy örömére az utazóközönségnek, és a vasutat igazán szerető dolgozóknak.

Május 9-én a szombathelyi igazgatóság szolgálati táviratban közölte a vonal állomásainak vezetőivel, hogy a vonatközlekedést egyelőre nem szüntetik meg, minden vasutas végezze tovább a munkáját. A bölcs döntést az Őrség lakossága is hamarosan megtudta és mindenki örült. Sajnos a menetrendszerkesztők nem kedveztek az utasoknak, mert az Őrség felé közlekedő vonatok 25 százalékát vasárnap nem indítják.

Ennek ellenére nagy eseménynek számít az, hogy a környék egyetlen vasútja kegyelmet kapott!?

M. J.

Sopron kapuja

A festői szépségű Sopront és környékét egész évben sok turista keresi fel. A GySEV Lokomotív-Turist utazási irodája negyven osztrák és tizenkét NSZK utazási irodával tart kapcsolatot. A GySEV-állomást — a nagy turisztikai forgalom miatt — méltán nevezhetjük Sopron kapujának is. Ilyenkor nyáron még több dolguk van az itt dolgozó vasutasoknak.

Megérkeztek az üdülővendégek. Az állomásról buszok szállítják az utasokat az üdülőkbe

Sopronon keresztül közlekedik a 2804-es számú ÖBB személyvonat. Az utasok leszálltak, a szerelvény azonnal indul Wiener-Neustadba

A GySEV VÁM-raktárt is üzemeltet. Tízezer négyzetméter fedett és huszonötezer négyzetméter nyitott területen raktározzák, csomagolják az árukat
(Laczkó Ildikó képriportja)

Ma gondolkodj, holnap újíts!

ÉSSZERŰ TAKARÉKOSSÁGRA VAN SZÜKSÉG A MUNKAHELYEN ÉS AZ ÉLET MINDEN TERÜLETÉN

A Magyar Szocialista Munkáspárt XII. kongresszusa fontos feladatként szabta meg a népgazdaság belső tartalékainak feltárását és jobb kihasználását, a munka termelékenységének növelését, az önköltség csökkentését, a termékek minőségének javítását. A népgazdaság minden területén — így a vasútnál is — az anyagi lehetőségektől függően folytatni kell a termelés korszerűsítését, tovább kell csökkenteni a nehéz fizikai munkát. *Átfogó és ésszerű takarékosságra van szükség az élet minden területén.*

A fő feladatokra összpontosítva

A vasút vezetői az újítómozgalmat a gazdasági feladatok megoldása egyik segítőjének tekintik. A vasutasok öntevékeny újítói kezdeményezéseinek hatására nemegyszer áthidalhatatlannak látszó akadályokat tudtunk leküzdeni. A szakosztályok, a vasútigazgatóságok, az üzemek, valamint a főnökségek most azért tárják dolgozóink elé a műszaki problémákat, hogy újítóinkat elsősorban a vasút előtt álló nehéz műszaki feladatok ötletes megoldására mozgósítsák.

A feladatterveket dolgozóink — a gazdasági és a társadalmi szervek vezetőinek javaslatai, észrevételei alapján — *a vasút legfontosabb feladataira összpontosítva állították össze.* Ismert azok neve, akik a megoldáshoz felvilágosítást, tanácsot és segítséget nyújtanak. Meghatározták az újítási díjon felül a különdíj összegét, és a feladatok megoldása után, az elért vállalati eredmény alapján kifizetésre kerülő újítási díj százalékos díjkulcsát. *Ha a benyújtott javaslat eléri a találmány szintjét és a vasútnak gazdaságos megoldást jelent, szolgálati találmánnyá minősítését javasolják.*

A szabadalmaztatási eljárást hivatalból intézik, a feltaláló szerződés alapján részesül megfelelő díjazásban. Remélhetőleg dolgozóink — látva a feladatokat — az eddiginél nagyobb számban kapcsolódnak be az ötödik és a hatodik ötéves terv vasúti céljainak megoldásába. A szocialista és az ifjúsági brigádok pedig, mint újító munkacsoport vegyenek részt a feladatok megoldásában.

Fontos tudnivalók

Számukra közöljük az alábbiakat.

Az újítási javaslatnak tartalmaznia kell: *a megoldás módját és eszközét, a szerző nevét, beosztását, szükség esetén a vázlatrajzot, vagy a kísérleti darabot.* Csak olyan újításra alapítható jog, amely legalább a javaslattevő nevét és lakcímét tartalmazza, illetve a megoldást a megvalósításhoz szükséges mértékben ismerteti.

Az újítási javaslatot mindig a hasznosítható szolgálati főnökséghez kell benyújtani. *A javaslat akkor tekinthető újításnak, ha ismerteti a megoldás eszközét és módját, s a megoldás műszaki, illetőleg munka- és üzemszervezési jellegű, viszonylag új, hasznosítása a vállalat részére eredményes,* a javaslat megtétele előterjesztőjének nem munkaköri kötelessége, vagy ha munkaköri feladata, akkor azon belül jelentős alkotói teljesítmény, nem okoz fogyasztói érdekeket sértő minőségromlást.

A felsorolt feltételek egyidejű fennállását hivatalból kell vizsgálni, és ha bármelyik hiányzik, a javaslat nem tekinthető újításnak.

Az újítási feladattervben meghirdetett, sürgős, vagy szakmai gyakorlatot igénylő jelentős feladat megoldására előzetes szerződés köthető. A feladattervi témára meghirdetett különdíjat a megoldás elfogadásától számított *30 napon belül ki kell fizetni.* Az újítás szerzőjének — ellenkező bizonyításig — azt kell tekinteni, aki a megoldást tartalmazó javaslatot elsőként nyújtotta be a hasznosító szolgálati főnökséghez.

A javaslattevőket egyenlő arányban kell társszerzőnek tekinteni, ha az újítási javaslatban nem jelölik meg a szerzőség arányát. Szerzőségi (társszerzőségi igény) legkésőbb az újítás hasznosításának megkezdésétől számított egy éven belül érvényesíthető a bíróságnál. A javaslattevő a benyújtott újítási javaslattal kapcsolatos bármely sérelem esetén az elbíráló szerint illetékes szakszervezeti szervhez fordulhat.

Kellő propagandával

Az újítással, az újító anyagi elismerésével, a feladattervvel, az újítás átadásával kapcsolatos viták eldöntése a bíróságra tartozik. Az újítási javaslattal kapcsolatos minden beadvány és eljárás, az újítóval kötött kísérleti, hasznosítási szerződés, valamint az újítással kapcsolatban folyamatba tett polgári peres és nem peres (végrehajtási) eljárás illetékmentes.

Az újítási feladattervi téma kidolgozása előtt célszerű kapcsolatot teremteni a felvilágosítást adó személlyel. Nem árt megkérdezni, hogy a kidolgozásra kerülő témára már benyújtottak-e javaslatot, illetve kötöttek-e kidolgozására előzetes szerződést.

Az újítási javaslatok elbírálásával megbízott szolgálati helyek vezetői, a szakszervezeti szervekkel együtt, a színvonalas tájékoztatás megszervezésével, a dolgozók egyéni és csoportos mozgósításával, kellő propagandával és egyéb rendelkezésükre álló eszközökkel *segítsék elő az újítási feladattervben foglaltak minél szélesebb körű teljesítését.*

Dr. Gyóni Béla

Eszti néni köszöntése

A 101 esztendős özv. Németh Károlyné 72 esztendős leányával él együtt Nyíregyházán. A férje is ott volt vasutas. Eszti nénit, aki jó egészségnek örvend, a közelmúltban meglátogatta Kovács Lehelné, a vasutas-szakszervezet társadalombiztosítási osztályának munkatársa és Csujna János, a körzeti üzemfőnökség szbtitkára. Elbeszélgettek az idős asszonnyal, majd a vasutas-szakszervezet elnöksége nevében pénzjutalmat adtak át neki.

VETÉLKEDŐ

Harmincöt év szabad hazában

A miskolci igazgatóság területén működő honvédelmi klubok sikeresen szerepeltek a *„35 év szabad hazában"* elnevezésű vetélkedősorozatban. A nagyüzemi döntőn öt klub vett részt. A győzelmet a miskolci biztosítóberendezési fenntartási főnökség csapata nyerte. A második az igazgatóság, a harmadik az építési főnökség honvédelmi klubjának csapata lett.

Kirándulás

A közelmúltban a vasutas-szakszervezet szakszervezeti bizottsága egynapos autóbusz-kirándulást szervezett *Kőszegre* és *Bükfürdőre.* A negyven tagú csoport megtekintette Kőszegen a Jurisich-várat és a történelmi város egyéb nevezetességeit, majd elsétáltak a Hétforráshoz is. Délután a büki termálvízben fürödtek.

A szakszervezeti bizottság legközelebb *Aggtelekre* szervez majd hasonló kirándulást.

AZ IDÉN MÁSODSZOR

Vasutas-építőmunkás hangverseny Debrecenben

A vasutas-szakszervezet debreceni területi bizottsága, a Hajdú megyei Állami Építőipari Vállalat szakszervezeti bizottsága, május 26-án a Kölcsey Ferenc művelődési központban, az idén másodízben rendezte meg a vasutas-építőmunkás hangversenyét.

Külön jelentőséget adott az eseménynek, hogy az est keretében került bemutatásra *Csenki Imre* karnagy, Kossuth-díjas zeneszerző *Klarinét-rapszódia* és *Cigányszvit* című műve, melynek koncertszerű előadása magyarországi bemutató volt. A bemutatót a zeneszerző személyes jelenlétével tisztelte meg.

Halmos Sándor köszöntő szavai után *Márton Gábor,* a debreceni MÁV Filharmónikus Zenekar igazgatója — *Csenki Imre* tanítványa — mutatta be a zeneszerzőt, aki 1940-től 1950-ig munkálkodott Debrecen zenei életének fejlesztésén. Eközben európai színvonalú kóruskultúrát és rangos zenei hagyományokat teremtett. 1949-ben már olyan vegyeskara volt Debrecennek — az általa vezetett Kollégiumi Kórus —, amely a Budapesti MÁV Filharmonikus Zenekarral Bartók: *Cantata profana* című művének első debreceni bemutatójára vállalkozott. Két évadban vezető karnagya volt a debreceni MÁV Filharmónikus Zenekarnak és sokan emlékeznek még Kodály Székelyfonó című művének általa történő megszólaltatására.

Csenki Imre tanítványai, kórustagjai közül sokan választották élethivatásuknak a zenét, mert egy életre szóló élményt kaptak tőle, a tanártól, a muzsikustól, az embertől. 1950-ben lett az *Állami Népi Együttes* vezetője. Munkásságát *Kossuth-díjjal* ismerték el.

A bemutató szavak után Csenki Imre Kossuth-díjas zeneszerző szólt két művének keletkezéséről. Ezt követően felhangzott a Klarinét-rapszódia, *Gömöri Attila* klarinétművész tolmácsolásában, majd a Cigányszvit megszólaltatása következett. Mindkét mű nagy sikert aratott.

Az est további részében *Verdi, Rossini, Donizetti, Puccini* népszerű operáiból hangzottak el részletek *Mohos Nagy Éva* operaénekes, *Marsay Magda* érdemes művész, *Tréfás György* érdemes művész, a Csokonai Színház magánénekesei, valamint *Korondy György* érdemes művész, az Állami Operaház magánénekesének közreműködésével. A műsorban elhangzott Liszt *II. magyar rapszódiája,* valamint *Tassó* című műve. A hangversenynek nagy sikere volt a dolgozók körében, s ebben nem kis része van a debreceni MÁV Filharmonikus Zenekarnak.

A Táncsics Kiadó kiadványai

Búza Márton—Vas János:

A munkahelyi demokrácia és a szakszervezetek

Napjaink sokat vitatott kérdése a munkahelyi demokrácia. Akadnak még megoldatlan, vagy részben megoldott problémák; *például külön fejezetben szólnak a szerzők a szocialista demokrácia fejlesztéséről az intézményekben, a hivatalokban és a költségvetéssel gazdálkodó szolgáltató szerveknél,* amiről az eddig megjelent könyvekben, cikkekben alig olvashattunk. A kötet első része a munkahelyi demokrácia fejlődését mutatja be, elemzi a szakszervezet szerepét és feladatát, második része a gyakorlati tapasztalatok, a még gyakran előforduló hibák bemutatásával is az üzemi, munkahelyi demokrácia fejlesztését kívánja segíteni.

A szakszervezeti nevelő munka időszerű kérdései

Az 1970-es évek közepén a pártdokumentumok is rögzítették a szakszervezeti nevelő munka viszonylagos elmaradását, és felhívták a szakszervezetek figyelmét a munka erőteljesebb fejlesztésére.

A kötet szerzői arra a kérdésre próbálnak választ adni, hogy a szakszervezetek nevelő munkáját miként lehetne hatékonyabbá tenni. A kötetben található munkaprogramok hasznos segítséget nyújtanak a szakszervezeteknek — területi sajátosságaik figyelembevételével — a központi határozatok megvalósításához.

FELVESZÜNK! KIKÉPEZÜNK!

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG szolgálati főnökségeire:

NŐKET – FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT – FIÚKAT

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint:
forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, kocsifelíró, személy- és árupénztáros, távgépíró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörbe.

Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel: mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásipari műszerész, fűtés- és vízvezetékszerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés fenntartó munkakörökbe.

FELVESZÜNK TOVÁBBÁ:
festőket, mázolókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat betanított- és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ, minden beosztásban havi 191 óra!

Nagyobb budapesti főnökségeinken, egyes beosztásokban munkásszállást biztosítunk.

Továbbtanulási, művelődési, sportolási, üdülési lehetőség.
VÁLTOZATOS, ÉRDEKES MUNKAKÖRÖK!

JELENTKEZÉS, bővebb felvilágosítás:
a MÁV Budapesti Igazgatóság állomásain, vontatási, pályafenntartási főnökségein, valamint a

KÖZPONTI MUNKAERŐ FELVÉTELI IRODÁN
Budapest, Keleti pu. (Cinkotai kapu)
Telefon: 145–010.

Munkába indulás előtt — *Ki lehet a példaképe?*

— Emlékeztetőül minden dolgozónak adok egy kis ajándékmalacot, hogy soha sem feledkezzenek meg a takarékosságról.

— Ha felkeresem a főnökömet valamilyen problémával, mindig mélyen lehajtja a fejét.

(Kesztyűs Ferenc rajza)

Oázis a Tajgában

Ukrán fiatalok építik a BAM keleti szakaszát

Urgalt, a Bajkál—Amur vasúti fővonal keleti szakasza leendő városának nevezik. Ez a szakasz átszeli Kelet-Szibériát és a Csendes-óceán partvidékéig vezet.

Öt évvel ezelőtt, 1974. november 7-én, amikor az Ukrajnából érkezett 320 fiatal építő lerakta a jövendő város első lakóházainak alapjait, magam is láttam a munkájukat. Kijevben, Szovjet Ukrajna fővárosában azon a napon kellemes volt az idő, a férfiak átmeneti kabátban, a nők kosztümben mentek az ünnepi felvonulásra. Itt azonban a hőmérő mínusz 32 Celsius fokot mutatott. Körös-körül a tajga hűzódott: *sziklák, jégbilincsbe vert patakok sokasága.* Az ember lába alatt az örökké fagyott talaj, amelynek ingatag jelleméről az építőknek akkor még csak homályos elképzeléseik voltak.

Munkába indul a Jakutszkij Komszomol brigád (ÁPN felvétel)

A moszkvaiak példája nyomán

Mi hozta őket ilyen messzire — tízezer kilométernyi távolságra Ukrajnától? *A Bajkál—Amur fővonal (BAM) építése.* A vasútvonal — megnyitva az utat a nehezen megközelíthető, a teljesen még meg nem hódított, a különböző ásványi kincsekben gazdag körzetek felé — új ösztönzést, új lökést ad Szibéria és a Távol-Kelet termelőerői, valamint az ország népgazdasága további fejlesztéséhez. Természetes, hogy a vasútvonal építésének mielőbbi befejezésében valamennyi köztársaság lakói érdekeltek. *A moszkvaiak példája nyomán, akik Tinda város felépítését vállalták, az ukránok a BAM keleti szakaszát jöttek építeni.* Az önkéntesekből szervezték a „Dombassz"-ról elnevezett első munkacsapatot. Ugyanakkor Ukrajnából öt vasúti szerelvényt indítottak útnak — traktorral, bulldózerekkel, előregyártott házakkal, s különböző felszerelésekkel, berendezésekkel.

Öt év telt el azóta, s én újra felkerestem *Urgalt*. A csegdomini repülőtérről dombok lábánál kígyózik az út. A kaviccsal nemrég feltöltött útszakaszt ma már az örök fagy vagy a föld alatti vizek az egyik helyen lesüllyesztették a másikon éppen ellenkezőleg — felpúposították. *Nehéz dolguk van itt a gépkocsivezetőknek.*

Az egyik útkanyar után, a dombon feltűnik a jelzőtábla: „Urgal" felirattal. Szabálytalan architektúrájú több emeletes lakóházak emelkednek a magasba, homlokzatukon ukrán díszítőelemekkel, továbbá a kórház, a kultúrház épülete. *Jelenleg 6500 ember él itt,* de a város továbbra is gyors ütemben növekszik.

A jég bilincsében

Nyikolaj Lukjanyenko építésvezető kalauzolt bennünket az épülő, terjeszkedő városban.

— Egy több emeletes lakóház felépítéséhez itt csaknem kétszerannyi energiára és anyagi erőforrásra van szükség, mint az oroszországi föderáció középső övezetében — mondja. — Az örökké fagyott talaj nagyon csalóka. Azt hinné az ember, hogy mi sem egyszerűbb, mint házat építeni itt: *a jég bilincsébe vert talaj kemény, mint a vas, nyugodtan lehet rajta építkezni.* Sajnos azonban a vaskemény talaj, ha házat építenek rá, mocsárrá, ingatag aljzattá válik. Éppen ezért először 15 méteres mélységű fúrólyukat kell fúrni, *a furatokba vasbetoncölöpöket kell leverni, házanként 150—200 cölöpöt,* s ezekre rakják az előregyártott betonlapokat. A külső falakat vastagabbra kell rakni, az ablakon nem duplán, hanem triplán kell beüvegezni, hogy a meleg ne illanjon ki a lakásból.

Az urgali lakóházakban minden szükséges kellék megtalálható: meleg víz, szemétgyűjtő-vezeték, tágas konyha, villamos főzőlap stb.

Urgalnak egyelőre sem saját technikuma, sem egyeteme nincs, ám a fiatalok fele tanul. A habarovszki főiskolák a városban megnyitották kihelyezett tagozataikat. A szokásos előadásokat pedig a hallgatók a televízió képernyőjéről hallgatják, a videomagnetofonon keresztül. A hallgatók itt beszélik meg a tanárokkal az anyaggal kapcsolatos problémáikat, itt is vizsgáznak.

Napjainkban Urgal gyors ütemben nagy vasúti csomóponttá fejlődik — a vasútvonalak távol-keleti gyűrűjévé. Az Urgaltól az Amur melletti Komszomolszkig vezető 500 kilométeres szakaszon 1979 júliusában indult meg a vasúti forgalom. A távol-keleti fával megrakott első vasúti szerelvények a szárnyvonalon már elindultak a Csendes-óceán partján épült *Vanyino* kikötőbe. Ezenkívül a transzszibériai vasútvonal *Izvesztkovaja* nevű állomásától szárnyvonal vezet *Urgalig*, amely a két vasúti fővonalat összeköti egymással. *Komszomolszk Amurtól a már üzembe helyezett szárnyvonal Habarovszkig vezet, és a BAM-ot szintén összeköti a régi transzszibériai vonallal.* Ez a gyűrű a tengermellék valamennyi körzetét egyesíti.

Ez a vidék gazdag szénben

Urgal körzetében a jövőben területi termelési komplexum kialakítását tervezik: a vidék gazdag szénban, a feltárt szénkészletek elérik a 32 milliárd tonnát, s más hasznos ásványokban. A Bureja felső folyása mentén elterülő 67 ezer négyzetkilométernyi terület 80 százalékát erdő borítja. Itt fekszik Urgal is. Már dolgoznak itt a faipari üzemek, az utak hiánya miatt azonban az ágazat csak lassan fejlődött. A BAM lehetővé teszi, hogy a fát az év minden szakában elszállítsák. Jelenleg hatalmas, kitűnően gépesített fafeldolgozó-komplexumok épülnek. A kitermelt fa egy részét a Csendes-óceán medencéjébe fekvő országokba exportálják.

Jevgenyij Bugajenko

(APN)

Alagútbélés a BAM-hoz

Számítógépes szimulációval készült földrengésmodell segítségével számolták ki a Leningrádi Bányászati Egyetem tanárai a *Bajkál—Amur* vasúti fővonal alagútjaihoz a biztonságos bélésfalak szerkezetét.

— Még nem ismerjük eléggé a szeizmikus mozgásoknak a vasúti alagutakra gyakorolt hatását, pedig ez a probléma most a BAM vonalain meglehetősen időszerűvé vált — mondotta a kísérlethez fűzött kommentárjában a bányaépítési tanszék vezetője, *N. Bulicsev* professzor. — A Bajkáltól északra a vasútvonal építése most érkezett el a leginkább földrengésveszélyes vidékekre. A földrengések kipattanásának koordinátáit előre nem lehet ugyan megjósolni, de meg lehet akadályozni a földlökések pusztításait.

Mivel ismerjük a földrengést követő kéreghullámok természetét, a számítógép segítségével alkalmas módszert találhattunk az alagút szerkezetének kialakítására.

— APN —

Eszperantó nyelvű vasúti szakszótár

Nemrég jelent meg az UIC 12 000 vasúti szakkifejezést tartalmazó hatnyelvű szótárának *(Lexique Général Des Termes Ferroviaires)* harmadik kiadása. Mint arról már lapunkban is tájékoztattuk olvasóinkat, a *Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség* szakszótár bizottsága e szótár eszperantó nyelvre való lefordításán dolgozik. Nagy szakismeretre és idegen nyelvtudásra van szükség ehhez a munkához. Nemzetközi összefogással a befejezéshez közeledik ez a munka.

A közelmúltban Győrben, a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán rendeztek ilyen tanácskozást, amit *dr. Hegedüs Gyula* főigazgató nyitott meg. A munkaülésen a jugoszláv, az NSZK, az osztrák, a csehszlovák és a magyar bizottságok tagjai vettek részt. A többi országból írásban küldték el észrevételeiket, javaslataikat a szótárral kapcsolatban.

Patay János

NSZK delegáció tanulmányozta szakszervezetünk tevékenységét

Június 2-től 7-ig szakszervezetünk vendége volt az NSZK vasutas-szakszervezet háromtagú delegációja: *Erwin Plaumann* főpénztáros, *Werner Schiwe* központi vezetőségi tag és *Karl Klein*, a számvizsgáló bizottság tagja.

A delegációt, amely szakszervezetünk munkáját tanulmányozta, fogadta *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára.

Ellátogattak többek között a balatonkenesei gyermeküdülőbe, a hévízi szanatóriumba, a tapolcai vasutas művelődési házba, a BVSC-be és a gyöngyösi kitérőgyártó üzembe. Tapasztalatcserén vettek részt központunk pénzügyi és gazdasági osztályán, és *Pere József* osztályvezető tájékoztatta a vendégeket a vasutas-szakszervezet pénzügyi munkájáról.

Szemők Béla, központi vezetőségünk titkára tájékoztatja a vendégeket (Laczkó Ildikó felv.)

Hetvenöt éves bolgár testvérlapunk

a Transzporten Glas

Tiszteletet parancsoló jubileumához, az első szám megjelenésének 75 éves évfordulójához érkezett bolgár testvérlapunk, a *Transzporten Glas*. Az évfordulóról május 21-én nagyszabású ünnepségen emlékeztek meg Szófiában, melyre a szocialista országok testvér lapjainak főszerkesztőit is meghívták.

A bolgár ellenállók szövetségének székházában rendezett ünnepség elnökségében helyet foglalt *Peko Takov*, a Bolgár Kommunista Párt Központi Bizottság politikai irodájának tagja, *Sztojján Mihajlov*, a központi bizottság titkára, *Vaszil Cano* közlekedési miniszter, *Gevrgi Georgiev*, a Bolgár Szakszervezeti Tanács titkára, a minisztérium, a közlekedési ágazatok és a szakmai szakszervezet számos vezetője.

Az ünnepi beszédek elhangzása után kitüntetések átadására került sor. A *Transzporten Glas* szerkesztőségének *Peko Takov* átnyújtotta a bolgár államtanács magas kitüntetését, a *Georgi Dimitrov* Érdemrendet.

A személy- és teherszállításban

Gyümölcsöző az együttműködés a KGST-országok vasúti közlekedésében

A szocialista országok vasúti közlekedésének fejlesztésében jelentős szerepet játszik a *Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa* keretében megvalósuló együttműködés. A KGST-országok egy sor nemzetközi szervezetet hoztak létre. Ezek közé tartozik a közös tehervagonpark, az OPW is. Ez a szervezet hatékonyan működik. Segíti az üresjáratok csökkentését, a vagonok gyorsabb fordulóit, a rendezőpályaudvarok munkájának javítását, a nemzetközi fővonalak jobb kihasználását.

Az együttműködés másik fontos területe az üzemeltetési feladatok jobb ellátása a nemzetközi forgalomban. Ez mindenekelőtt a ki- és berakodás meggyorsítására és olcsóbbá tételére, valamint az országok közötti átrakás nélküli szállításra vonatkozik. Megoldásuk fő iránya a vagonok megfelelő nyomtávra történő átállítását szolgáló egységes technikai megoldások és tökéletesített módszerek bevezetése, az egységes csomagolás széles körű alkalmazása, rakodólapok és más a rakományok gépesített feldolgozását megkönnyítő eszközök használata.

Vegyük például a szovjet vasutak lvovi igazgatóságát. Rajta keresztül jut Európába a szárazföldi szállítóeszközökön útnak indított szovjet export fele. *A lvovi vasútigazgatóságot négy szomszédos ország, köztük Magyarország vasúti hálózatával tizenhárom határátkelőhely köti össze.* Szoros baráti szálak fűzik egymáshoz a csapi és a záhonyi vasutasokat. Tizenhat évvel ezelőtt ez a két kollektíva szerződés kötött egymással az együttműködésről és a tapasztalatok cseréjéről. Együttműködésük lehetővé teszi a szállítási tervek teljesítését, a vagonállás csökkentését, a menetrend betartását.

Nagy jelentősége van a személyszállításban kialakult együttműködésnek is. Közös erőfeszítésekkel szervezik például a nemzetközi expresszvonatok forgalmát. *Expresszvonatok közlekednek Moszkva és Budapest között is. Ezeket mindig korszerűbb kényelmesebb kocsikból állítják össze.* Kiszolgálásukat a legjobb vasutasbrigádok végzik. A mozdonyvezetők versengenek a menetrend lehető legpontosabb betartásáért

— *A szomszédos országokkal, így Magyarországgal is évről évre tökéletesítjük a személyforgalmat* — mondta *G. Poroh*, a lvovi vasútigazgatóság vezetője. — *A magyar kollégákkal közösen állítjuk össze az ehhez szükséges intézkedési programot.* A szoros együttműködés lehetővé tette, hogy a munkacsoportokat sikerült összehangolni. A határ két oldalán szolgálatot teljesítő brigádok tagjai személyesen ismerik egymást. Együtt készülnek az 1980-as olimpia részvevőinek vasúti szállításával kapcsolatos feladatok megoldására is.

— Az elmúlt évben a KGST XXXIII. ülésszaka elfogadta a szállítók hosszú távú célirányos együttműködési programját. Ez a program is előirányozza a vasúti közlekedésben való együttműködést. *A szállítások növekedésének előrejelzésére támaszkodva 1990-re — 1976-hoz viszonyítva — az utasforgalom mintegy kétszeresére, az áruforgalom pedig 60—80 százalékkal növekszik.* A program tartalmazza a közösen megoldandó főbb feladatokat, továbbá azt is, hogy az építésre és felújításra fordított erőfeszítéseket 14 kelet-nyugat és négy északdél irányú fővonalra kell összpontosítani. A megépítendő vonalak között vannak olyanok is, melyek Magyarországon haladnak át. Ezek a *Krivoj Rog—Lvov—Budapest*, a *Szczecin—Budapest—Szófia—Gdynia—Budapest—Burgasz* között közlekednek majd.

J. Grecsanyin

Peko Takov átadja a Georgij Dimitrov Érdemrendet Petko Tomovnak a Transzporten Glas főszerkesztőjének

Szabadka és Indija között

Átadták rendeltetésének a villamosított fővonalat

Urbán Lajos, közlekedés- és postaügyi államtitkár, *Szücs Zoltán* vezérigazgató kíséretében május 30-án Jugoszláviában részt vett az *Indija—Újvidék—Szabadka—országhatár* közötti vasútvonal villamosításának befejezése és üzembe helyezése alkalmából rendezett ünnepségen. A vonalszakasz villamosítása jelentősen meggyorsítja a két szomszédos ország közötti vasúti forgalom lebonyolítását, fokozza az üzembiztonságot és a gazdaságosságot.

Urbán Lajos tárgyalt *Nikola Kmeziccsel*, a Vajdaság Szocialista Autonóm Tartomány végrehajtó tanácsának elnökével és más jugoszláv vezetőkkel a magyar—jugoszláv közlekedési és hírközlési együttműködés továbbfejlesztésének időszerű kérdéseiről.

Balkezes, de nem suta

HORKAI, AKI ÚJRA OLIMPIAI BAJNOK AKAR LENNI

A medencék világában rendszerint úgy emlegetik: *„a kis Horkai"*. Pedig *Horkai György*, a BVSC válogatott vízilabdázója 180 centiméter magas, testsúlya pedig 76 kiló — vagyis nem tartozik a kifejezetten aprócska emberek közé. Ha azonban összehasonlítjuk egy „igazi" vízilabdázóval — *Faragóval, Csapóval*, a szálfatermetű *Szívósról* nem is beszélve —, valóban kicsinek látszik.

Már, ami a termetét illeti...

Az eredményességet azonban nem pusztán a kilók, a centiméterek határozzák meg. Erre enged következtetni az, hogy a huszonhat esztendős, mahol-nap kétszázszoros válogatott sportoló éremgyűjteményében szép számban található a sárgásan csillogó nemesfémből: ***volt már olimpiai és Európa-bajnok, szerepelt a Világ Kupán győztes magyar együttesben.*** Jószerivel csak a világbajnoki arany hiányzik a legrangosabb trófeák közül...

Tősgyökeres vasutas versenyző, pályafutását is a Szőnyi úton kezdte — úszóként. Gyorsaságát aztán a pólósok között is jól kamatoztatta, s kamatoztatja a mai napig: ***rendszerint ő úszik a labdára, s rendszerint — el is éri...***

A szakemberek 1972-ben figyeltek föl rá, amikor a magyar csapat tagjaként aranyérmet szerzett a Szentesen lebonyolított Ifjúsági Barátság Versenyen. Két esztendővel később már biztos tagja a Bécsben győztes EB-együttesnek. Csapatba kerülését sokan azzal magyarázták, hogy balkezes, s az ilyen játékos egyszerűen hiánycikk a magyar mezőnyben. Bár a megállapításban van némi igazság, Horkai nem sokkal a bemutatkozás után bebizonyította: ***egyéb tekintetben is rendelkezik a klasszisjátékosok erényeivel.*** Ez a fiú, kérem lát a vízben... Tudatában van annak, hogy a vízilabdázás csapatjáték, s mint ilyen, legjobbjait egyebek mellett a helyzetfölismerés is jellemzi.... Nem tartozik a gólokat ontó pólósok közé, egyesületében és a válogatottban egyaránt amolyan előkészítő, kiszolgáló szerepkört tölt be...

De azért attól a félelmetes balkéztől így is rettegnek a kapusok a világ minden táján. Nem véletlenül!

Pedig nemigen akad olyan utánpótlás vízilabdaedző, aki engedné, hogy tanítványa úgy lőjön, ahogyan Horkai. Így ugyanis — legalábbis a fizika törvényei szerint — nem lehet lőni. Horkai nyújtott karját a feje mellől vállmagasságig leengedi, aztán a már szinte álló labdát egy csuklómozdulattal villámgyorsan, a legkiszámíthatatlanabb pillanatban lövi a hálóba. Tempó közben, vagyis akkor, amikor — szaknyelven így mondják: *a kapus lába alól éppen „kivették a sámlit", azaz süllyed.*

Magasba lendül a félelmetes bal kéz

S miután a vízilabdát — a pontozásos sportágakkal ellentétben — gólokra játszák, *Horkai György nagy tiszteletnek örvend a medencék világában.* Nem véletlen, hogy *Gyarmati Dezső* szövetségi kapitány csapatában kulcsszerep hárul a budapesti vasutasok játékosára. Ő az egyik legbiztosabb ember az együttesben, helyét senki sem kérdőjelezi meg.

Hogy milyen szereplést vár Horkai a csapattól, önmagától a moszkvai olimpián, az aligha kérdéses. Hiszen aki ismeri a magyar vízilabdázás múltját, jelenét, erejét, az tudja: az ezüstérem itt már a kudarccal egyenlő.

Horkai György Moszkvában is olimpiai bajnok szeretne lenni. Mert — így mondja: *azt az érzést, ott a dobogó tetején, nem lehet megúnni...*

Pilhál György

KISZ-fiatalok járőrversenye

A Győzelem Napja alkalmából Celldömölk üzemfőnökség KISZ-bizottsága a közelmúltban járőrversenyt rendezett a fiatalok részére, Alsóság-parkerdőtől a sághegyi ifjúsági pinceklubig. Az első három helyet a vontatási főnökség KISZ-alapszervezetének csapatai szerezték meg.

A győztes csapat vándorserleget, a második és a harmadik helyezett csapatok sportfelszerelést és könyvjutalmat kaptak.

Lövészverseny Hatvanban

A hatvani vasutas MHSZ lövészklub a közelmúltban KISZ-kupa lövészversenyt rendezett, amelyen a csomópont száz fiatalja vett részt. Egyéniben első: *Szabó István*, a lányok közül *Kotler Ágnes*. Csapatban a győztes a vontatási főnökség I-es KISZ-alapszervezete lett. Második a távközlés, harmadik pedig a vontatási főnökség II-es KISZ-alapszervezete lett.

HÍREK

— **Ünnepi könyvhét.** Szombathelyen, a vasutasok Haladás Művelődési Házában — az ünnepi könyvhét alkalmából — Fodor András, József Attila-díjas költő dedikálta könyveit. A művelődési ház zsúfolásig megtelt könyvtárában a vasutas családból származó költő életútjáról és verseiről beszélt olvasóinak.

— **Nyugdíjas búcsúztató.** A miskolci járműjavító szakszervezeti bizottsága május 30-án búcsúztatót rendezett a közelmúltban nyugdíjba vonult 32 vasutas részére. Az egykori kollégákat a szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte, majd az üzem férfikórusa műsort adott tiszteletükre.

— **Űrhajók és űrállomások.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház nyugdíjas klubjának tagjai részére „Űrhajók és űrállomások" címmel előadást tartott Vértes Ernő csillagász. Az űrhajózás fejlődését filmen is bemutatta.

— **Kiállítás.** A kiskunhalasi Thorma János Múzeum és a vasutasok művelődési háza június 1-én, „Vajdasági gyermekviseletek" címmel kiállítást rendezett a művelődési házban. Az érdekes kiállítást — amely június 22-ig tekinthető meg — dr. Solymos Ede, a bajai Türr István Múzeum igazgatója nyitotta meg.

— **Ankét.** A Népszava szerkesztősége a közelmúltban nagy sikerű ankétot tartott Szentesen, a vasutasok művelődési házában. Az ankéton megjelent több száz olvasónak, Sztankai József, Horn Gábor és Gulyás Márta, a lap munkatársai adtak tájékoztatást a Népszava profiljáról, szerkesztési elveiről, majd kérdésekre válaszoltak.

— **Véradás.** A hatvani vasúti csomóponton ebben az évben már másodszor szerveztek véradónapot. Legutóbb — májusban — összesen 113-an negyven liter vért adtak térítésmentesen.

— **Kirándulás.** Mátraballa állomás Rákóczi szocialista brigádja a közelmúltban egynapos kirándulást szervezett Losoncra. A brigád megismerkedett a város nevezetességeivel és tanulmányozták a vasútállomás dolgozóinak munkáját is.

— **Oktatás.** A közelmúltban a hatvan—salgótarjáni pft-főnökségen is befejeződött a szakszervezeti politikai oktatás. A négy típusú politikai otatáson összesen 270-en vettek részt.

— **Szakmai találkozó.** Ismerkedéssel egybekötött szakmai találkozót rendezett a közelmúltban a hatvan—füzesabonyi pft-főnökség Hatvanban, amelyre a hatvan—salgótarjáni pft-főnökség szakembereit hívták meg.

— **Író-olvasó találkozó.** A Landler járműjavító művelődési házának vezetősége június 3-án író-olvasó találkozót rendezett. Vendégük Királyhegyi Pál író volt.

Lakáscsere

Elcserélném vasutas dolgozóval budapesti, nagyméretű szoba, konyhás — kettő szoba komfortossá alakítható — MÁV-bérlakásomat (Északi főműhely-telep) budapesti komfortos, tanácsi kekezélsű garzonra vagy kisméretű egyszobásra. Érdeklődni lehet egész nap: 833—872, Szabó lakás.

Elcserélném Budapest, XV. kerületben levő másfél szobás, összkomfortos lakásomat budapesti két plusz félszobás vagy egy plusz két félszobásra. Érdeklődni lehet munkaidőben 9—16 óráig a 40—32 vagy 220—660 349 m. telefonszámon, Csiszárné.

Elcserélném 1 szoba komfortos, 61 négyzetméteres, harmadik emeleti, utcai MÁV-bérlakásomat hasonló alapterületűre második emeletig. Minden budapesti csere érdekel, liftes ház előnyben. Cím: Szeberényi Lajos, Budapest, Kerepesi út 5. III. 30. sz. III. számú épület. 1087.

Elcserélném budapesti másfél szobás, modern, összkomfortos, erkélyes, második emeleti, hívóliftes MÁV-bérlakásomat hasonló minőségű nagyobb budapesti vasutas dolgozóval vagy MÁV bérlakásban élő nyugdíjassal. Tanácsi, megfelelő szövetkezeti vagy OTP cserelakás is érdekel. Érdeklődni lehet munkaidőben a 34—28 üzemi vagy 220—660 121 m. telefonszámon.

Elcserélném két szoba komfortos, Rákosszentmihály állomás épületében levő lakásomat 1,5 vagy 1 szoba összkomfortos budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet telefonon: 228—488 Muszka Gyuláné.

Elcserélném debreceni két szoba összkomfortos, távfűtéses, 54 négyzetméteres lakásomat budapesti hasonlóra vagy 1,5 szobásra vasutas dolgozóval. Érdeklődni üzemi telefonon: 03—14—22, reggel 8—16 között.

Elcserélném egy szoba komfortos, 35 négyzetméteres kertes udvarra néző tanácsi lakásomat két szobás vagy nagyobb MÁV-bérlakásra vagy tanácsira. Megtekinthető hétköznap 17—20-ig, szombat délután és vasárnap egész nap. Cím: Budapest IX. Hámán Kató u. 12—14. XI. lépcső, II. 93. Lazányi István.

Elcserélném székesfehérvári egy plusz két félszobás (53 négyzetméteres) tanácsi lakásomat hasonló budapesti vagy környéki tanácsira. Lift van. Lakótelepi házmesteri vagy MÁV-bérlakás is érdekel. Cím: Daróczi Zoltán, Székesfehérvár, József A. u. 2/c. V. 1. Telefon: 42—18.

Elcserélném nagy méretű (97 négyzetméter) kettőszobás komfortos, II. emeleti MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval egyszobás komfortos, földszinti vagy I. emeleti budai, tanácsi lakásra. Érdeklődni: Budapest VIII. Kerepesi út 1—5. VI. ép. II. em. 31. Hegedüs.

Több mint ezren rajtoltak

Vasutas Kupa és Csik Judit nemzetközi tájfutóverseny a Börzsönyben

A Törekvés SE Tájfutó szakosztálya által rendezett *31. Vasutas Kupa és Csik Judit nemzetközi tájfutóversenyre* ezúttal a Börzsönyben került sor. Öt ország — *Bulgária, Csehszlovákia*, az *NDK, Svájc* és a *Szovjetunió* — több mint 200 versenyzője, valamint 75 hazai klub 900 tájfutója indult. Ez a létszám rekordnak számít a versenysorozat történetében.

Az első napon *Szobtól* északra, *a 4 kategóriás váltóversenyen 409-en indultak.* Újdonság volt az először kiírt 4 tagú utánpótlás váltó, két 13 és 1 éves fiú, illetve lány részvételével, ahova 22 csapatot neveztek. A látványos tömeges rajtok után a váltóhelyen bőven akadt izgalom a nézők körében, amikor a harmadik, illetve negyedik futónál megkezdődött a hajrá. Végül is a 4 kategóriában a PVSK, DVTK, a Szegedi VSE csapatai győztek.

Másnap az egyéni küzdelmekre került sor. Két rajból 4 órán át, egy és két percenként, folyamatosan indultak a rangsoroló és minősítő kategóriák futói, majd a mindenki számára nyílt kategória, *összesen 24 korcsoport.* E napon is önálló versenyt rendeztek az utánpótlás kategóriák számára. A *Márianosztra* és *Kóspallag* közötti erdős tereprőI erre az alkalomra új speciális tájfutó térképet helyesbítettek a Törekvés tájfutó szakosztály versenybírái. *A pályák hossza a korcsoporttól függően 2,5 km-től 12,5 km-ig terjedt, a szintek 100 és 600 méter közöttiek voltak, míg az ellenőrzőpontok száma 6 és 19 között mozgott.* A mély, helyenként csúszós, sáros talajon színvonalas versenyt vívtak a tájfutók.

A résztvevő nemzetek zászlaival feldíszített célban 2 célkapu várta az 1135 befutót. Az induló szülők gyermekeit az idén is gyermekmegőrzőben foglalkoztatták. A legkisebbeknek az erdő szélén futóversenyt rendeztek. A medrespataki vadászháztól 4 különbusz szállította vissza a versenyzőket Verőcére, ahol megfürödve, pihenten mérlegelték a saját maguk által kiszámított és kifüggesztett eredményeket. Az önkiértékelés módszere idén ismét bevált.

A kategóriák győztes csapatának 3 tagja emlékzászlót, a klub Vasutas-vándorserleget kapott 1 éves megőrzésre. A felnőtt férfiak 21 A kategóriáját *Nyul József*, a Haladás VSE versenyzője, míg a női 19 A versenyt *Rostás Irén* a HVSE versenyzője nyerte.

A verseny keretében bonyolították le az európai vasutas klubok *Lokomotív kupaversenyét* 15 szakosztály 10—10 tagjának részvételével. Ez a verseny, melyet *Drezda, Prága* és *Budapest* szakosztályvezetői hoztak létre, az idén immár a hetedik alkalommal került megrendezésre. A versenyen 6 magyar, 3 NDK-beli, 5 csehszlovák és 1 svájci klub versenyzői indultak a váltóverseny 3 kategóriájában, majd másnap az egyéni verseny 10 korcsoportjában 4 férfi, 3 nő és 3 szenior résztvevővel.

Az összesített eredmények alapján a *Lokomotív Drezda* győzött, második a *PVSK*, míg 3. a *Törekvés* együttese lett.

Tizenhárom olimpiai pont

A Szolnoki MÁV-MTE-ben vívásban is van utánpótlás

A *Szolnoki MÁV-MTE* vívószakosztályában tehetséges fiatalok versenyeznek. Bizonyítja ezt többek között az is, hogy az idei országos ifjúsági és serdülő vidékbajnokságon nyolcan harcolták ki az országos bajnokságon való részvétel jogát. Az ifjúsági versenyzők közül leány tőrben *Pusztai Ildikó* „vidék bajnoki" címet szerzett, *Balla Csilla* pedig bronzérmes lett. A serdülőknél *Köves Csaba* kardban ezüstérmesként jutott tovább.

Az országos bajnokságra májusban került sor a fővárosi sportcsarnokban. A MÁV-MTE nyolc ifi és serdülő vívója közül öten jutottak a kilences döntőbe. Az ifjúsági leány tőrben *Pusztai Ildikó* bronzérmet szerzett, *Balla Csilla* pedig kilencedik lett.

Ifjúsági párbajtőrben *Banczik Zoltán* negyedik, *Hidasi Levente* pedig ötödik helyezést szerzett. A serdülők közül kardban *Köves Csaba* csupán rosszabb tusaránnyal szorult a harmadik helyre. Az összesített eredmények alapján a MÁV-MTE vívók 13 olimpiai pontot gyűjtöttek.

Az atléták is jó formában vannak. A fedettpályás idény sikersorozata után helytálltak a közelmúltban Budapesten rendezett „B" kategóriás szakosztályok minősítő versenyén is. *Elsősorban az olimpiai kerettagok szerepeltek jól, és két országos csúcsot is javítottak.*

MIÉRT SZŰNT MEG

a BVSC jégkorong-szakosztálya?

Néhány héttel ezelőtt hír jelent meg a napilapok sportrovatában: *„Megszűnt a BVSC jégkorong-szakosztálya"*. A néhány soros indoklásból csupán annyi derült ki, hogy az egyesület elnökségét már régóta foglalkoztatta a szakosztály anyagi helyzete, többször szóba került a megszüntetés gondolata. Ok: *az egyesületi költségvetés képtelen fedezni a szakosztály kiadásait*, s ezért az egyetlen járható utat választva az elnökség március 21-én elvi állásfoglalást hozott a szakosztály megszüntetéséről, s erről tájékoztatta az illetékes sportszerveket is. Az április 24-én lezajlott újabb elnökségi ülésen született meg a végleges döntés...

Vágvölgyi Mátyást, a BVSC-elnökét a szakosztály megszüntetésének emberi oldalairól kérdeztük.

— *Nem volt más kiút az egyesület vezetése előtt. Egyszerűen képtelenek voltunk biztosítani az anyagi feltételeket, s ezt, bizony, a többi szakosztály is megérezte.* Szerencsére a versenyzők is átérezték ezt a helyzetet, hiszen látták, tapasztalták, hogy évekig mindent megpróbáltunk a szakosztály életben tartásáért. *A bázisszerv anyagi támogatása önmagában nem volt elegendő, máshonnan pedig egyetlen fillért sem kaptunk.* A helyzet akkor vált igazán kritikussá, amikor újabb áremelkedés történt a túlnyomórészt import fölszereléseknél. A legutolsó hónapokban még olyan esetek is előfordultak, hogy a fiúk a saját költségükön, zsebből járultak hozzá a fölkészülés egyes kiadásaihoz. Ez, természetesen nem mehetett tovább...

P. Gy

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon városi: 229-872,
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
80—2480 Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. JÚNIUS 30.

Határforgalmi verseny

Tízezerrel több kocsi

Lökősháza állomáson ünnepélyes külsőségek között adták át a Vasutasok Szakszervezete elnöksége és a MÁV vezérigazgatója által adományozott oklevelet, melyet az 1979. évi eredmények alapján *a magyar vasutas kollektiva érdemelt ki.* Az ünnepségen részt vettek: a román vasutasok, a MÁV Vezérigazgatóság, az MSZMP Békés megyei Bizottságának, a szegedi igazgatóság, a vasutas-szakszervezet és a határforgalmi szervek képviselői.

Faragó Béla MÁV képviselő méltatta az elért eredményeket. Elmondotta többek között, hogy a nemzetközi személy- és áruszállítási igények lehető legjobb kielégítésére törekedtek. 1979-ben mintegy tízezerrel több vasúti kocsit adtak át, illetve vettek át a a román vasútaktól. Az árutonna-forgalom közel félmillió tonnával emelkedett. Ugyanakkor csökkent a gépmenetek száma, s a mozdonyok tartózkodási ideje.

A román és a magyar vasutasok jó kapcsolata, baráti együttműködése lehetővé tette, *hogy a határforgalom szinte egész évben zökkenőmentesen bonyolódott le.* Az elért eredményekhez nagymértékben hozzájárult a két vasút dolgozói között három évvel ezelőtt megindított szocialista munkaverseny, melyhez a román vasutas dolgozók is csatlakoztak, s a meglevő problémák megoldására, a két vasút érdekeinek összeegyeztetésére törekedtek. Kedvezően befolyásolta az eredményeket a vám és határőri szervekkel kialakult jó együttműködés is.

A magyar vasutasok másodszor kapták meg az elismerő oklevelet, melyet a vezérigazgatóság és a vasutasszakszervezet képviselője adott át. A munkában élenjáró dolgozók közül heten kiváló dolgozó kitüntetésben részesültek.

Barátságvonattal a Szovjetunióba

Június 30-án este 23 óra 50-kor a Nyugati pályaudvarról indult az a *Barátság különvonat*, amellyel 334 vasutas utazott a Szovjetunióba. A vonat utasainak döntő többsége olyan szocialista brigádvezető vagy brigádtag, akik társaikkal együtt az elmúlt évben végzett eredményes munkájukért különböző fokozatú brigádkitüntetést érdemeltek ki.

A különvonat első állomása *Kijev* lesz. Ezután *Leningrád*, majd *Moszkva* következik. A 12 napos út jó alkalom lesz a részvevőknek arra, hogy megismerkedjenek e három szovjet város nevezetességeivel. A program ugyanakkor lehetővé teszi szovjet vasutasüzemek megtekintését és baráti találkozók létesítését az üzemek dolgozóival.

Üdülőavatás Boglárlellén

Bensőséges ünnepség keretében adták át június 27-én a dunakeszi járműjavító felújított boglárlellei üdülőjét. Az 1959-ben létesített üdülő rekonstrukcióját két évvel ezelőtt kezdték el. Az üzem erre a célra majdnem kétmillió forintot kapott. A kivitelezési tervek elkészítését és a felújítását jórészt társadalmi munkában végezték.

A létesítményt *Kardos Tibor*, a vezérigazgatóság gépészeti és járműfenntartási szakosztályának helyettes vezetője és *Révay Sándor*, a járműjavító üzemek szakszervezeti bizottságának titkára adta át *Bősz Józsefnek*, a járműjavító szb-titkárának és *Bakó Károly* igazgatónak.

Bősz József köszönetet mondott mindazoknak, akik társadalmi munkával vettek részt az üdülő felújításában. Most már hetvenen pihenhetnek egyszerre a korszerű, kényelmes létesítményben.

A 11 kilométerövezet helyett csak öt marad

A díjszabási rendszer korszerűsítésével egyszerűsítették a személyzeti menetjegyeket

A bevétel nem változik, de jobban járnak a dolgozók

A *Minisztertanács* határozatának megfelelően a személydíjszabási rendszer korszerűsítésének keretében elkészült a vasutas arcképes igazolvány alapján kiszolgáltatható személyzeti menetdíjak forintkerekítése és a kilométerövezetek összevonása.

A díjszabási rendszer korszerűsítésével lényeges egyszerűsítés vált lehetővé. A jelenleg érvényben levő *C.52. sz. Menetkedvezményi Utasítás* a személyzeti menetdíjakat 11 kilométerövezet szerint, személy- és gyorsvonatra állapította meg. A kilométerövezetek összevonásával összesen öt kilométerövezet marad meg. Az új kilométerövezetek menetdíjának kialakításakor döntő szempont volt a jelenlegi övezetekre érvényes menetdíjak összegének figyelembevétele, valamint a teljes forintra kerekítés lehetősége. További egyszerűsítést jelent, hogy a menetdíjak személy- és gyorsvonatra egységesen lettek megállapítva 1—2. kocsiosztály megkülönböztetésével, így a gyorsvonati pótjegy is megszűnik. Ugyancsak egyszerűsítést jelent az is, hogy a MÁV és GySEV közötti díjszabási metszőpont megszűnik.

A legcsekélyebb személyzeti menetdíjat a kezdő övezetben 1—50 km-ig második kocsiosztályon történő utazás esetén *1 forintban állapították meg.* Az 1—50 km-es távolságban a személyzeti jegy menettérti utazásra érvényes.

Eddig a legcsekélyebb menetdíj — egy útra — 0,40 forint volt. Tekintettel arra, hogy ebben az övezetben bonyolódik le a legnagyobb forgalom, s az utasok túlnyomó többsége vissza is tér a kiinduló állomásra, *a menettérti jegy bevezetése vált célszerűvé.* A menettérti jegy alkalmazásával jelentősen csökken a jegypénztárak leterheltsége.

A további díjövezetekben a menetdíjak egy útra szólóan kerültek megállapításra, de lehetősége van az utasnak arra, hogy személyzeti menetjegyét menettérti útra váltsa meg.

Tájékoztatásul közöljük a személyzeti menetdíj-táblázatot:

km	2.	1.
	kocsiosztályban	forintban
50*	1*	2*
100	2	3
200	3	4
400	4	6
700	5	7

*menettérti útra

Az új személyzeti menetdíjakból származó éves bevétel a számítások szerint változatlan marad.

A vasutas családtagok részére napi munkába járásra rendszeresített félhavi és havi jegynek a dolgozó által fizetendő részár egész forintra kerekítése bevételi oldalról jelentéktelen, viszont jelentős könnyebbség a jegykiadó helyek számára.

A személyzeti menetdíjak forintra történő kerekítése és a kilométerövezetek összevonása az utasok és a jegykiadóhelyek számára is lényeges egyszerűsítést jelent. A személyzeti menetdíjakkal kapcsolatos változásokról a *Hivatalos Lap* részletes tájékoztatást ad.

Kastélyból kórház

A péceli Ráday kastély egyike az ország legszebb barokk stílusú kastélyainak. Falai között jelenleg betegeket gyógyítanak. Az épület a budapesti MÁV Kórház felügyelete alá tartozik. Az elmúlt év júliusa óta restaurátorok munkálkodnak a kastély kulturális értékeinek megmentésén. Újjávarázsolják az értékes freskókat, képeket. A félmillió forint értékű munkát ebben az évben fejezik be.
(Képriport a 3. oldalon) **(Laczkó Ildikó felvétele)**

Tatai változások

Évről évre nagyobb az állomás forgalma

Tata vasútállomás és környéke egyike azoknak a szolgálati helyeknek, ahol — különösen nyáron — szinte üdülőtelepi hangulatot árasztanak a gyümölcsfákkal és díszcserjékkel szegélyezett szolgálati helyek, a városról, a tóról, az ott látható ligetekről, műemlékekről nem is szólva.

— *Szép, szép, ám az embernek egy idő után ez természetessé válik* — fejti ki a véleményét Arsi Lajos, Tata állomásfőnöke, aztán a természeti szépséget bizonyos számokkal hozza összefüggésbe: — *Évről évre mind több hazai és külföldi turista keresi fel városunkat. Következésképpen a vasút személyforgalma is ennek arányában növekszik.*

— Mi jellemző az áruszállításra? — kérdezem Arsi Lajostól.

— Mondhatnám, ugyanaz a helyzet, mint a személyforgalomban: *egyre nagyobb feladatokkal birkózunk meg.* Hogy csak a nagyobb fuvaroztatókat említsem, iparvágánya, illetve rakodóterülete van itt az Észak-dunántúli Tégla- és Cserépipari Vállalat három gyáregységének, a Hűtőtechnikai Szövetkezetnek, a Gabonafelvásárló és Malomipari Vállalatnak. Rakodóterületi bérlettel rendelkezik a Volán 18. számú kirendeltsége, a Posta, ezenkívül innen fuvaroztat még 14 kisebb-nagyobb vállalat, szövetkezet. *1976-ban bekapcsoltak bennünket az országos konténerhálózatba,* ami azt jelenti, hogy a Komárom megyébe érkező, illetve a megyében feladott szállítótartályok a mi állomásunkon át jutnak rendeltetési helyükre.

— Milyen küldemények mennek Tatáról és mik érkeznek ide?

— Annyira vegyes, hogy felsorolni is nehéz lenne, így csak a legkülönlegesebbeket említem: *nemrégen például madáreledelt indítottunk útnak az NSZK-ba, most különleges ásványőrleményt továbbítunk Svájcba. S van itt sokféle tégla, cserép, mezőgazdasági termény, textília, gép stb. havonta ezer, ezerkétszáz vagonnal.* A konténerforgalomban a legnagyobb az emelkedés. Az első években 90—100 szállítótartályt kezeltünk havonta, s ez a szám azóta mintegy a duplájára emelkedett.

A vágányok mentén egy fiatalember közeledik felénk kerékpáron. Közelünkbe érve lassít, majd illedelmesen köszön.

— *Jól mennek a dolgok, Sanyi?* — kérdezi tőle Arsi Lajos, azután felém fordulva magyarázza: — *Szolgálattevő Tatabánya-felsőn. Kovács Sándornak hívják. Almásfüzitőn tanulóként szolgált mellettem. Igazán büszke vagyok rá, mert nagyon jó vasutas vált belőle.*

— Vannak-e létszámgondjaik?

— *Sajnos, négy váltókezelőnk hiányzik, mert nehéz megfelelő embert kapni. Ezen a vidéken száz és száz helyen kínálják a munkalehetőséget. Én pedig olyan embert — mint a napokban is járt egy nálam — nem veszek fel, akinek csak idén hat „kilépett" bejegyzést írtak a munkakönyvébe . . .*

— Mi mégis a megoldás?

— Járom a gimnáziumokat, s próbálom rábeszélni a végzősöket ,hogy jöjjenek a vasúthoz. Eddig nem sok eredménnyel. Egyébként a létszámunk 50 százaléka nő. Általában jól megállják a helyüket, mint például *Vecsei Lajosné*, megbízott kereskedelmi főnök, aki a Május 1. szocialista brigád vezetője. A fiatalasszony most végezte el a tisztképzőt, a férje Tatabánya-felsőn forgalmi szolgálattevő.

A szakma professzorai

Még nem fejeződött be teljesen a tartálykocsi javítása, de a műszaki kocsiátvevők már jönnek, hogy ellenőrizzék a munkát
(Riport az 5. oldalon) **(Karff László felvétele)**

A hatvani szociális otthonban

Két idős embert patronál az Április 4. szocialista brigád

A Hatvan—Salgótarjáni Pályafenntartási Főnökség Április 4. szocialista brigádja 1980. évi vállalásait a közelmúltban kiegészítette. *Vállalták, hogy a hatvani szociális otthonban lakó két idős emberről gondoskodnak, megszépítik öreg napjaikat.*

A brigád tagjai havonta meglátogatják őket. Az otthonban különösen nagy a boldogság, amikor név- és születésnapjukra virágcsokorral, ajándékokkal köszönti őket a brigád.

Margit néni és Józsi bácsi ilyenkor érzik, hogy nincsenek egyedül, hozzátartoznak egy kis közösséghez, akiknek elmondhatják örömüket, bánatukat. Az idén is ilyen vidámsággal telt el a névnap. A 82 éves Margit néni és a 76 éves Józsi bácsi — akik a szavakból kifogyhatatlanok — elmondták életük történetét.

A TERVSZERŰ FELKÉSZÍTÉS EREDMÉNYE:

A bizalmi- és az alapszervezeti választásokat mindenütt nyílt, őszinte légkör jellemezte

Megválasztották a 15 tagú budapesti területi szakszervezeti bizottságot

A Vasutasok Szakszervezete Budapesti Területi Bizottsága június 15-én tartotta választói értekezletét a MÁV TBÉF Tatai úti székházának művelődési termében. A szavazati joggal rendelkező 106 meghívott bizalmiküldött közül 102 vett részt a tanácskozáson. Ott voltak továbbá mindazoknak az öt éve megválasztott vezető testületeknek tagjai, melyeknek megbízatása most lejárt. Jelen volt a tanácskozáson és az elnökségben foglalt helyet *Koszorús Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkára, *Ritter Attila*, a budapesti pártbizottság munkatársa, *dr. Rimóczi László* szakosztályvezető, *Kiss Károly*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője.

Szavaznak a küldöttek
(Óvári Árpád felvételei)

A munkaverseny nem kampányfeladat

Az értekezletet *Végh Ferenc*, a területi bizottság elnöke nyitotta meg, majd *dr. Szabó Miklós*, a területi bizottság titkára fűzött szóbeli kiegészítést az ötéves munkáról a választói értekezlet elé terjesztett írásbeli jelentéshez.

Dr. Szabó Miklós a szóbeli kiegészítőt ismerteti

Elöljáróban rámutatott, hogy a választások előkészítésének homlokterébe a bizalmi munka került. A beszámolási időszakban törvényerőre emelt bizalmi jogkör, az együttes ülések létrehozása az utóbbi idők egyik legnépszerűbb intézkedésének bizonyult a budapesti területen is. *A tapasztalatok azt mutatják, hogy az összehangolt előkészítés biztosította az új szervezeti felépítésre való zökkenőmentes áttérést.* A választásokat nyílt, őszinte légkör, bátor és kezdeményező véleménynyilvánítás jellemezte. A csoportértekezleteken a tagság mintegy 80 százaléka vett részt és a részvevők hozzászólásai megerősítették a beszámolóban ismertetett eredményes munkát. A hozzászólók kritikai észrevételeket is tettek és számos javaslattal éltek. Szinte mindenütt foglalkoztak a munkafegyelem megszilárdításának fontosságával, a munkaszervezésben és a műszaki fejlesztésben jelentkező problémákkal, az anyagellátásban mutatkozó hiányokkal. Helyenként szóvá tették, hogy a bizalmi jog- és hatáskörök gyakorlásánál nem mindig kérik ki a csoport véleményét és felhívták a figyelmet ennek a kötelezettségnek betartására. Elismeréssel beszéltek a munkaverseny szervezésében elért eredményekről, *de azt is szóvá tették, hogy a versennyel ne csupán a vállalások és az értékelések időszakában foglalkozzanak. A munkaverseny nem lehet kampányfeladat*, szervezését a mindennapi munka részévé kell tenni.

A szociális ellátottságról szólva első helyen említette *a munkásszállók és a laktanyák mostoha körülményeit.* Sokat segítene, ha a VI. ötéves tervidőszakban megépítenék a 400 személyes férfi és az 500 személyes női központi munkásszállást. A felsőbb szervek segítsége szükséges ahhoz is, *hogy Budapesten egy folyamatosan működő gyermekintézményt létesítsenek*, hogy a nődolgozók fokozottabban vállalhassanak fordulószolgálatot.

Mostoha viszonyok a munkásszállókban

A balleseti helyzetben a legnagyobb erőfeszítések ellenére sem sikerült a kellő mértékben előrelépni az elmúlt öt évben — állapította meg a beszámoló és sürgette, hogy a rendezőpályaudvarok elegyrendezési technológiájának további javítása, szigorítása, ellenőrzése mellett lényegesen javítani kell a munkavédelmi oktatást és a lehetőség határai között előbbre kell jutni a munkavédelmi beruházásokban.

A szóbeli beszámoló után *Endrődi László*, a számvizsgáló bizottság elnöke terjesztette elő a bizottság jelentését, majd az ezt követő vitában 16 küldöttnek jutott idő hozzászólásra. Az időhiány miatt elmaradt hozászólásokat írásban terjesztették be.

Nagyobb figyelmet a forgalomszabályozásra

A vontatási dolgozók küldöttei szóvá tették, a menetirányítás, a forgalomszabályozás hanyagságait. *Az indokolatlan vonatfeltartóztatások nagy energiapazarlást okoznak, a mozdonyszemélyzetnél pedig nem ritka az emiatti 15—16 órás szolgálat.* Különösen a ferencvárosi viszonylatban feltűnő ez. Javasolták: vezessék be a forgalmat irányítók anyagi érdekeltségét ezeknek a hibáknak megszüntetésére. Általános panasz az is, hogy az új szállítású *V 43-as villanymozdonyokon, gyártási hibák következtében magas a zajszint*, sokszor huzatártalom lép fel, ennek gyakran arcüreg- és szemgyulladás a következménye.

A hozzászólásokban az is elhangzott, hogy a szakszervezeti bizalmiak tevékenysége javult, többségük ma már betölti a bizalmi csoport vezetőjének feladatát, tekintélyük megnőtt.

A vitában felszólalt *Koszorús Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára is. A beszámolóból és a kiegészítésből, valamint a hozzászólásokból is kitűnt, hogy jól felkészültek a Vasutasok Szakszervezete ősszel sorra kerülő X. kongresszusára. Örömmel nyugtázta azt is, hogy a beszámoló és a felszólalók bátran szóvá tették a hibákat, feltárták azokat a nehézségeket amelyeknek elhárítása elsőrendű feladat a vasút fejlesztése érdekében. A vasúti szállítások jelenleg sajnálatosan stagnálnak. Ebbe azonban nem szabad belenyugodni, mindent el kell követni a szállítások fellendítéséért, különösen a személyszállítás visszaesésének megszüntetéséért.

Az eredményeket meg kell szilárdítani

A főtitkár e szavakkal fejezte be felszólalását: lényegbevágó eredmény, hogy a bizalmi jog kiszélesedésével sikerült áttörni az elavult szakszervezeti formát. Ezt az eredményt meg kell szilárdítani és fel kell használni a demokratizmus erősítésére.

A vitát *dr. Szabó Miklós* foglalta össze, majd sor került a választásra. Az alapszervi választásokon már megválasztott bizalmi testület mellé 15 tagú alapszervezeti bizottságot, öttagú számvizsgáló bizottságot, s 12 munkabizottságot választottak. Öt küldöttet jelöltek a Szakszervezetek Budapesti Tanácsának szeptemberi választó értekezletére, 45 küldöttet a Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusára.

A budapesti igazgatóság területi szakszervezeti bizottsága elnökéül *Lóczi Jánost*, a vasútigazgatóság bizalmiját, titkárává *dr. Szabó Miklóst*, a számvizsgáló bizottság elnökévé *Stári Dezsőt*, a budapesti vasútigazgatóság dolgozóját választották meg.

Szász Ferenc

A taggyűléseken sokan beszéltek a vasút előtt álló feladatokról

Június 21-én, a Hajdú-Bihar megyei pártbizottság, a Hajdú-Bihar és Szabolcs-Szatmár megyei SZMT, a vasutas-szakszervezet elnöksége és a vezérigazgatóság képviselőinek jelenlétében adott számot a debreceni területi tanács a bizalmi küldöttértekezletnek az elmúlt kongresszus óta végzett munkáról. A küldöttek részére előzően kiadott írásos beszámoló reálisan tükrözte az ötévi munkát, amelyet *Volosinovszki János*, a területi bizottság titkára egészített ki.

Hangsúlyozta többek között, hogy a szakszervezeti választásokat a debreceni igazgatóság területén is élénk politikai munka jellemezte. *A taggyűléseken sokan foglalkoztak a vasút előtt álló feladatokkal, a gondok megszüntetésének lehetőségeivel.* Elmondották például, hogy fegyelmezettebb munkával csökkenteni lehetett volna a balesetek számát. Az igazgatóság területén az elmúlt öt évben 1747, ezen belül 28 halálos és 27 csonkulásos baleset történt.

Az igazgatóság és a területi bizottság jó együttműködését tükrözi az is, *hogy az elmúlt esztendőkben kiemelkedő gazdasági eredmények születtek.* Több mint egymillióval több utast szállítottak a tervezettnél, és javult a menetrendszerűség. Sajnos a túlórák száma az erőfeszítések ellenére tovább növekedett. A hatékonyabb termelést, gazdálkodást segítő szervezeti munka

eredményeként egyre több ésszerű javaslatot tesznek a dolgozók a forgalmi technológiák, a vezénylési módszerek korszerűsítésére, a munkaerő-átcsoportosításra, illetve a munkakörök összevonására. A területi bizottság titkára ezután megállapította, hogy a szakszervezeti bizalmiak éltek jog- és hatáskörükkel, de az alapszervezetek rétegpolitikai tevékenységében még sok a tennivaló.

A beszámolót vita követte. *Sándor Zoltán* például elmondotta, hogy ma már egyre többen jutnak a pályán dolgozók közül is meleg ebédhez. Ez csökkenti majd a fluktuációt is. *Tóvizi Ferenc* utazó főbizalmi a munkaverseny és az újítómozgalom gondjain kívül az új vasúti személydíjszabás problémáiról szólt. *Szóvá tette, hogy a kalauzok ebben az évben nem kaptak elegendő készjegyet.* Ezért egyes vonalakon a jegy nélkül felszálló utasok nem fizetnek utazási díjat. Ennek következtében a záhonyi üzemfőnökség személyszállítási bevételei a bázishoz viszonyítva az első negyedévben több mint 150 ezer forinttal csökkentek.

Összesen 18-an mondták el véleményüket az írásos beszámolóban ismertetett termelési, közművelődési, munkavédelmi és szociálpolitikai munkáról, a szakember-utánpótlás helyzetéről.

A felszólalások után megválasztották a 15 tagú területi szakszervezeti bizottságot, 12 munkabizottságát és a kongresszusi küldötteket. A területi szakszervezeti bizottság elnöke *Dézsi Ferenc* mozdonyvezető, titkára pedig *Volosinovszki János* lett.

Orosz Károly

SOPRONI KÜLDÖTTÉRTEKEZLETÉN

Eredményes munkáról adott számot a GySEV szakszervezeti bizottsága

A *Győr—Sopron—Ebenfurti Vasútnál* június 14-ével befejeződtek a szakszervezeti választások. A középirányító szerv megválasztását a bizalmiak, bizalmi helyettesek, főbizalmiak és főbizalmi helyettesek, valamint a szakszervezeti bizottságok választása előzte meg. A választási előkészítő munkával egyidőben egy sor szervezeti változásra került sor, amelynek megértetése, elfogadtatása körültekintő politikai, agitációs- és propaganda munkát igényelt.

A GySEV Igazgatóság tanácstermében a vállalati szakszervezeti bizottságot választó bizalmiküldött-értekezleten a Vasutasok Szakszervezete Elnökségét *Gáspár Imréné dr.* képviselte. A meghívottak között volt *Sárvári Rudolf*, a Győr-Sopron megyei SZMT szervezési- és káderosztályának vezetője, *Oroszváry László*, a GySEV vezérigazgatója, *Lisiczky Lajos*, a GySEV igazgatója, *Király Tibor*, a csomóponti pártbizottság titkára és ifj. *Borsodi István*, a KISZ-bizottság titkára.

Kiss M. Sándor elnöki megnyitója után a vállalati szakszervezeti tanács és szb. ötéves munkájáról szóló beszámolót *Pusztai József* ismertette. A beszámolóban nagy hangsúlyt kapott a szakszervezet termelést segítő tevékenysége, amellyel a szakszervezeti szervek és tisztségviselők jelentősen hozzájárultak a GySEV történetében kiemelkedő gazdasági eredmények eléréséhez.

Az érdekvédelmi és érdekképviseleti munkát is a kezdeményezőkészség, a népgazdasági, a vállalati, a csoport- és egyéni érdekek egyeztetése, közelítése jellemezte. A szocialista munkaverseny-mozgalom a beszámolási időszak alatt javult, ami elsősorban a célkitűzések konkrétsága és időszerűsége, valamint az értékelések rendszerében mutatkozott meg.

A szakszervezeti munka fontosabb területeit érintve *végigvonult az ötéves munkáról szóló beszámolóban a dolgozókról való fokozottabb gondoskodás, amely az eredményes munka következményeként egyre reálisabb valóság.* A hiányosságokat sem leplező, tárgyilagos értékelés, a további feladatok meghatározása, az új szervezeti forma tartalommal való megtöltésének igénye, a gazdasági vezetés és a szakszervezeti szervek gyümölcsöző együttműködéséből adódó továbbfejlesztés lehetőségei a beszámolót követő hozzászólásokban is megnyilvánultak.

A Vasutasok Szakszervezete Elnökségének az ötéves munkáró szóló minősítését az SZMT-vel egyetértésben *Gáspár Imréné dr.* ismertette a küldöttértekezlet részvevőivel.

Az értekezlet második napirendjeként került sor a vállalati szakszervezeti bizottság elnökének, titkárának és a számvizsgáló bizottság megválasztására. A küldöttek titkos szavazás során elnöknek *Bónis Lajost*, titkárnak *Sz. Tóth Andrást* választották. A számvizsgáló bizottság elnöke: *Bereczky Mihályné.*

A Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusán a GySEV szakszervezeti tagságát nyolcan képviselik, míg a Győr—Sopron megyei SZMT küldöttérekezletére három főt választottak a küldöttek.

Madár János:

IRGALOM

Vonatok készülnek.
Remegnek a fák.
Csönd van a szívemben.
Indulok hozzád.

Nékünk az irgalom,
a mindenség kell.
Valamit kezdeni —
az életünkkel.

ÖT ÉV TÜKRÉBEN

Az Utasellátónál sokat javult a szakszervezet termelést segítő munkája

Az Utasellátó Vállalat szakszervezeti bizottsága június 14-én vezetőségválasztó küldöttértekezletet tartott a Keleti pályaudvar kultúrtermében, amelyen részt vett *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára és *Tóth László*, az Utasellátó főigazgatója is.

Henyei Ferenc szb-titkár számolt be a vállalati szakszervezeti bizottság ötévi tevékenységéről. Elmondotta többek között, hogy az elmúlt időszakban sokat fejlődött a szakszervezeti szervek termelést, gazdálkodást segítő munkája. A vszb eredményesen szolgálta a gazdaságpolitikai célkitűzések megvalósítását, a dolgozók érdekvédelmét.

A vállalat az V. ötéves tervidőszakban *előreláthatóan 10,5 milliárd forint értékű forgalmat bonyolít le*, és ezzel az árbevételi tervét 100,7 százalékra teljesíti. A forgalom növekedését serkentette a vasúti kocsipark korszerűsítése, az új bisztró- és hálókocsik forgalomba állítása. A vállalat fejlesztési politikájának középpontjában az utasok kulturált kiszolgálása állt.

A továbbiakban hangsúlyozta az szb-titkár, *hogy a vállalat az elmúlt öt esztendőben nehéz körülmények között dolgozott.* Majdnem hat százalékkal csökkent a létszám. A dolgozók bérének fejlesztését csak központi támogatással tudták megvalósítani. Kedvezően befolyásolta a keresetet a műszak- és munkahelyi pótlék bevezetése, amelyet a mozgószolgálatra is kiterjesztettek.

Henyei Ferenc ezután beszélt a vállalat munkavédelmi helyzetéről, a balesetek alakulásáról, az új beruházásokról, a szocialpolitikai eredményekről, továbbá a szocialista brigádmozgalom fejlődéséről, a szakszervezet agitációs és propagandamunkájáról. Hangsúlyozta azt is, hogy a bizalmiak többsége eredményesen hasznosította megnövekedett jog- és hatáskörét, ezáltal erősödött az alapszervezetek belső demokratizmusa.

A beszámolót követő vitában tizennégyen kérték, hogy a vezetők a jövőben is kísérjék fokozott figyelemmel a vállalat szociális helyzetét, tegyenek meg mindent a munkakörülmények fejlesztéséért.

Ezt követően megválasztották a 76 tagú bizalmi testületet, a 15 tagú szakszervezeti bizottságot, az 5 tagú számvizsgáló bizottságot és a munkabizottságokat.

A vszb elnöke *Pausch Istvánné*, titkára pedig *Henyei Ferenc* lett.

A BÉKE BRIGÁD TAGJAI

Így váltottak jegyet a barátságvonatra

A budapesti vasútigazgatóság *Béke* szocialista brigádja március 29-én a vasutas szocialista brigádok II. országos szellemi vetélkedőjén *első helyezést* ért el.

A brigád 18 tagjából 8 nődolgozó, a vetélkedőn a brigád öt tagja vett részt. Mint ismeretes jutalmul a június 30-tól július 13-ig Kijev, Leningrád, Moszkva városokat felkereső *barátságvonat* utasai lesznek.

Tíz év eredménye

A vasútigazgatóság menetrendi és személyszállítási csoportját összefogó Béke brigád 10 éve alakult. Az eltelt évtized során *többször értek el bronz, ezüst és arany koszorús fokozatot.*

Mielőtt a brigádnaplóba tekintenénk, fel kell vázolnunk azt a szakvonali hátteret, amely munkájuk részét képezi. Irányításuk alá tartozik a napi 1200 személyszállító vonat kiállítása, felszerelése és forgalomba helyezése. Ezeknek a vonatoknak jelentős hányada Budapest hivatásforgalmát látja el, és részben ingaforgalomban közlekednek. A fővárosba érkező 120—130 ezer utas elégedett vagy sérelmezett utaztatása nagy mértékben függ a Béke brigád munkájától. Ezúttal is növekedtek feladataik. A nyári hétvégeken többlet szerelvényeket kell kiállítani. Erre a célra 16—18 szerelvényt irányítanak át a balatoni forgalomhoz, és a hét eleji munkakezdésre már ismét visszaállítják az ingázók utazásához. Tizenegy vonal forgalmát szervezik és vezetik. Ennek során *menetrendi javaslatokkal, azok készítésével, az utazási igények folyamatos felmérésével gondoskodnak a kulturált utazásról.*

Három lépcsőben

A tíz év alatt, amióta a Béke brigád társadalmi tevékenységével szolgálja a vasút és saját ügyét, átépült a budapesti Déli és Nyugati pályaudvar, továbbá Kőbánya—Kispest állomás is, miközben a csatlakozó vonalak közül a hegyeshalmin, a ceglédin, a hatvanin éves pályafelújítási munkálatok folynak. Ez csak 1979-ben 4890 vágányzári nappal, 56 254 vágányzári órával terhelte a forgalmat.

Ezek többnyire szakvonali kategóriába tartoznak. Ám többről van szó. Arról, hogy tizennyolcan a kötelező szakvonali tevékenységen túl igyekszenek mindennap többet tenni a közös célért. Ezt bizonyította a szellemi vetélkedő is, amelyen *Surányi Jenő* brigádvezető, *Maizl Erikné, Anda István, Szegedi Emőke* és *Fehér Lászlóné* vettek részt.

Az elődöntők során előbb az üzemviteli osztálynak, majd a vasútigazgatóság egészének első helyezéséért is meg kellett küzdeni, hiszen ez előfeltétele volt a továbbjutásnak. Háromszor ültek asztalhoz, hogy bizonyítsanak.

Miről volt szó? Mire kellett válaszolni?

Mindenekelőtt azokra a nem könnyű szakvonali kérdésekre, amelyek hordozói a forgalmi üzemvitelnek, tartalékai a gazdaságosságnak. Elvi és gyakorlati ismereteken kívül munkavédelmi és politikai kérdésekben való tisztánlátással kellett az általános műveltséget igazoló kérdésekre is felelni.

Mindenki tanul

A gazdasági kérdések mögött számok vannak. A vasútigazgatóság mintegy 80 személykocsival kevesebbel gazdálkodik, mint a korábbi években. Ennek ellenére elérték, hogy az elővárosi forgalom vonatai megfelelő kocsimennyiséggel közlekedjenek. Gondosan elkészült szerelvényforduló-tervekkel, a szerelvények átvitelével tudták elérni, hogy a zsúfoltság számottevően nem emelkedett. A menetrendszerű közlekedés 93 százalékos tervével szemben a kongresszusi időszakban 94,16 százalékos eredményt értek el. Ez budapesti viszonylatban nem volt könnyű feladat. Az érkező vonatok többnyire hoznak késéseket, amelyeket a budapesti területen nehéz ledolgozni. Csak aktív, előrelátó közbeavatkozással lehet segíteni. És ez sokszor túlmutat a szolgálati kötelességeken. Noha főprofiljuk a személyszállítás, négyen rendszeresen részt vesznek az áruszállításban is.

Vessünk egy pillantást a brigádnaplóba, amely tükre a történeteknek. Jelzőmondatokkal csupán: rendszeres színházlátogatás; ünnepségeken és rendezvényeken való részvétel. *Közösen végzett társadalmi munka*, ahol fizikai erőkifejtésre volt szükség. A Keletiben hóeltakarítás és a személyvonatok szerelvényeinek tisztítása sok-sok munkaórában. *Hatan tagjai a sportegyesületnek, ketten munkásőrök, egy brigádtag a szakszervezet területi bizottságának aktivistája, egy vezető propagandista és egy vöröskeresztes titkár. Egy brigádtag a marxista—leninista esti egyetem hallgatója, ketten a Tisztképző és Továbbképző Intézet nyelvi tagozatán tanulnak.* Végül: *valamennyi brigádtag jár valamilyen politikai oktatásra.*

Biztató szavak

A tényszerű felsorolás is kellően bizonyítja, hogy a vetélkedő „győztesei" átgondolt és érzelmileg is megalapozott munkája nem a véletlen eredménye. Jelképezzék ezt Koszorús Ferenc főtitkár naplóba írt szavai: *„Örülök szép eredményeiknek, szívből kívánom, hogy a jövőben is kiváló munkájukkal, szocialista emberi magatartásukkal segítsék célkitűzéseink nehéz, de szép és nemes feladatainak megvalósítását."*

V. Sz. B.

Újítási kiállítás Cegléden

A Ceglédi Körzeti Üzemfőnökség a múlt hónapban tapasztalatcsere-átadással egybekötött újítási kiállítást rendezett. A kiállítást *Kertész Pál*, az üzemfőnökség vezetőjének helyettese nyitotta meg, majd az újítások alkalmazásának hasznosságát *Süllős Illés* újítási ügyintéző ismertette.

A kiállításon 20 mintadarab üzem közben került bemutatásra. A bemutatás színvonalát, értékét növelte, hogy az újítók saját újításaikat mutatták be. Ez azért volt hasznos, mert az érdeklődők a feltett kérdésekre a legilletékesebbektől kapták meg a választ. Az újítások alkalmazása a vállalati eredményeken túlmenően élő munkaerőt, anyagot és energiát takarít meg.

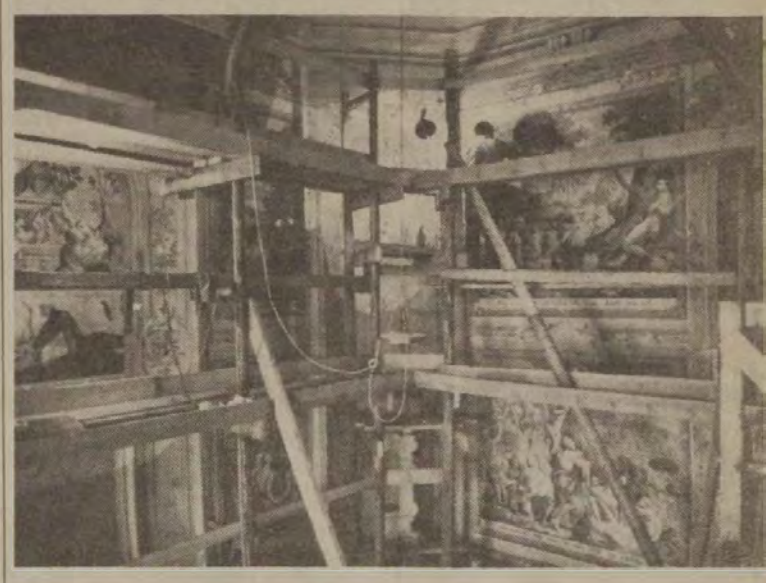
A részvevők nagy érdeklődést tanúsítottak a román dízel-mozdonyok javításánál bemutatott szerszámok használata és a munkaszervezéssel kapcsolatosan bevezetett újítási javaslatok iránt. *Az alkalmazott munkaeszközök többsége más típusú dízelmozdonyok javításánál átalakítás nélkül is alkalmazható.* Például a hengerfejtömítés vastagságmérő, főtengely forgatókészülék stb.

Az újítások alkalmazásával *közel félmillió forintot takarítottak meg a vasútnak, illetve a népgazdaságnak.* Az újítók mintegy tizenötezer forint újítási díjazást kaptak javaslataikért.

A körzeti üzemfőnökség vezetőit dicséret illeti, mert a budapesti igazgatóság területén elsőként rendeztek újítási kiállítást. A bemutatott mintadarabok az üzem területén bármikor megtekinthetők. Az érdeklődő szolgálati helyeknek az üzemfőnökség az újítás leírását elküldi.

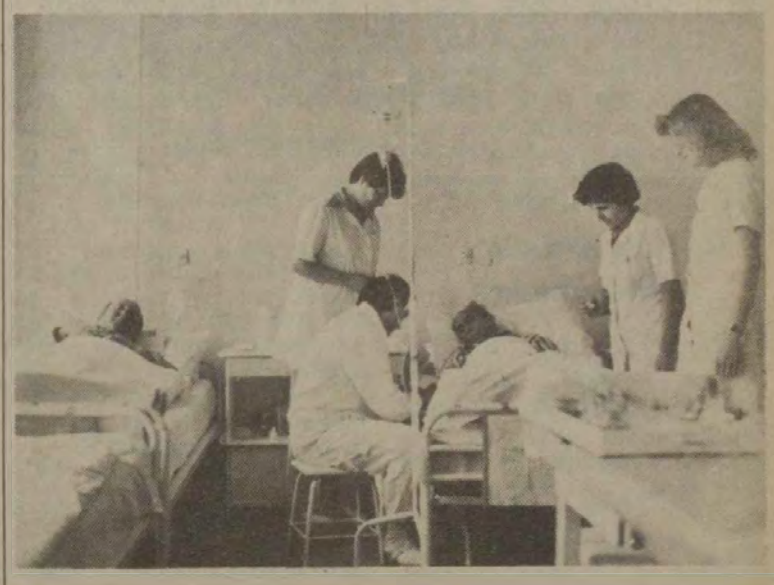
Kastélyból kórház

A kastély egykori könyvtárterme. Ma az ügyeletes orvos szobája



Restaurálják az első emeleti dísztermet. Rád Ferenc festő restaurátor egy olasz mester művét „gyógyítja"

Csak pontosan, szépen... Hoffer Andrea restaurátor munka közben



A kórtermekben zavartalan a gyógyítás. A betegek jól érzik magukat a romantikus falak között. Dr. Körösi Géza orvos éppen infúziót ad az egyik betegnek

(Laczkó Ildikó képriportja)

Gyerek és felnőtt jól szórakozott

GAZDAG RENDEZVÉNYEKKEL ZÁRULT A MÁJUS A DUNAKESZI JÓZSEF ATTILA MŰVELŐDÉSI KÖZPONTBAN

A dunakeszi József Attila Művelődési Központ májusban gazdag programmal kedvezett a gyerekeknek. A legkisebbeknek az Állami Bábszínház *„Furfangosok"* című műsorát mutatta be két alkalommal, az intézmény mozijában pedig matinésorozatot tartottak.

A könyvtárak az általános iskolák VII. és VIII. osztályos tanulói részére *„Mostan emlékszem az elmúlt időkről"* és *„Mondd, mit érlel"* címmel *Sellei Zoltán* és *Dévai Nagy Kamilla* előadóművészek közreműködésével rendhagyó irodalmi órát, valamint gyermek író-olvasó találkozót rendeztek *Csukás István* íróval. A város óvodáiban és iskoláiban gyermekrajz- és kézimunka-kiállításokat, játékdélelőttöket, repülőmodellező bemutatókat és zenészklubdélutánokat rendeztek.

A művelődési központ melletti kézilabdapályán 48 gyermek részvételével, értékes könyvutalványdíjakért folyt izgalmas aszfaltrajzverseny. Amíg a rajzok készültek, addig a gyermekközönség az intézményben vetített mesefilmsorozatot nézhette, illetve a lakótelepen közlekedő két alkalmi kisvonattal tehetett sétautazást.

A komoly zenét kedvelők sem maradtak ki a művelődési központ programsorozatából. Az érdeklődőknek egyik alkalommal az állami zeneiskolák országos versenyének helyezettjei színvonalas műsorát szervezték meg a *Musica Humana Kamarazenekar* közreműködésével. Másik alkalommal pedig a helyi 3. számú zenetagozatos általános iskola énekkarai (köztük a művelődési központ „Anonymus" gyermekvegyeskara és hangszeres szólistái) tartottak nagy érdeklődéssel kísért évzáró hangversenyt.

Májusban a különböző szakkörök, klubok, tanfolyamok és a művészeti csoportok életében is sok esemény történt. A fotókör tagjai nagy lelkesedéssel készülnek a júniusban sorra kerülő amatőr házi fényképkiállításra. A kisiskolások balett-tanfolyamának két csoportja is bemutatóra készül. A két ifjúsági klub programjai is bővelkedtek eseményekben. Volt hat ismeretterjesztő előadás, ezenkívül nagy sikert aratott *Dévai Nagy Kamilla* előadóestje, a játékos vetélkedők és a kirándulások.

Az eszperantóklub életében érdekes esemény volt a Pest megyéből meghívott pedagógusok jelenlétében tartott gyermekfoglalkozás, amely az audiovizuális módszereit mutatta be az érdeklődőknek. A klub tagjai már készülnek a július 5-én és 6-án sorra kerülő vasutas országos eszperantótalálkozó rendezésére.

A Radnóti Irodalmi Színpad a KISZ KB *„Művészet és ifjúság"* címmel meghirdetett versenyén nyert „nívódíjat" követően, májusban az amatőr színjátszók országos minősítő versenyén Lebovic: *Az ezredik éjszaka* címmel bemutatott produkciójával arany fokozatot ért el.

Nyáron az intézmény férfikara június 21-én és 22-én Szombathelyen sorra kerülő országos munkás-dalos találkozón vesz részt. Ott lesznek a június 28-án és 29-én Szolnokon megrendezésre kerülő vasutas országos énekkari találkozón is. Fellépnek az eszperantótalálkozó kulturális műsorában és az alkotmányünnepi helyi városi ünnepségen, valamint a Gödi Fészek munkásmozgalmi emlékünnepségen is.

A művelődési központ május havi tevékenységét két kiállítás is gazdagította. Az intézményben *Tóthné Petrás Anna* nívódíjas népi iparművész *„Népművészet a modern lakásban"* című nagy sikerű kiállítását több száz látogató tekintette meg.

Szőnyi Lajos

ÜGYES KEZEK

Sikeres kézimunka-kiállítás az ifjúsági klubban

Kézimunka-tanfolyamot rendeztek *Pápán*, majd kiállításon mutatták be annak a tizenkét vasutas asszonynak és lánynak az alkotását, akik nyolc héten át tanulták a hímzés, kötés, csomózás „fortélyait". A képzést a helyi művelődési központ szakképzett munkatársa vezette.

A vasutasok ifjúsági klubjában lezajlott kiállításon részt vettek a klubbal szoros kapcsolatban álló, a *Jókai Mór Művelődési Központ* ifjúsági fazekas szakkörének tagjai is. Akárcsak a vasutas lányok, asszonyok, ők is méltán arattak sikert edényeikkel és dísztárgyaikkal, valamint agyagformálási bemutatójukkal.

Képünkön: a pápai vasutasklub kézimunka- és hímzőtanfolyamán részt vett tényleges és nyugdíjas dolgozók.

Jakab István

Sokszor elátkozott épület

Amíg össze nem omlik, használni kell?

Több száz dolgozó várja szociális körülményeik jobbra fordulását

„Ma már a budapesti pályaudvarok legtöbb dolgozója nem azért mond búcsút a vasútnak, mert kevés a fizetés, hanem azért, mert rosszak a szociális körülmények."

(Egy vasúti tiszt)

A Nyugati pályaudvar műszaki kocsiszolgálati főnökségének szociális épületeihez igyekszem. *Sipos József*, az állomás szb-titkára mutatja készségesen az utat, s miközben kerülgetjük a júniusi zápor nyomán keletkezett tócsákat, a helyi szociális körülményekről beszélgetünk. Kísérőm szépítés nélkül fogalmazza meg a tényt:

— *Kriminális az öltözők, mosdók állapota, és belátható időn belül reményünk sincs arra, hogy lényeges változás történik. A szakszervezet már nem tud mit tenni, hiszen minden fórumon szóvá tette...*

Lebontani, hogy emléke se maradjon!

Az egyemeletes sárga épület előtt már vár ránk *Sipók János*, a Nyugati műszaki kocsiszolgálat szakszervezeti bizottságának elnöke. Az ősz hajú, energikus férfi átveszi az idegenvezető szerepét és betessékel az ajtón.

— *Amíg össze nem omlik ez az épület, addig használni kell* — jegyzi meg rezignáltan. Megállunk egy percre a csöppnyi előtérben — ahonnan a szürke kőlépcsők futnak az emeletre — és körülnézünk. A jobb oldali falon egy furcsa alakzatú, rozsdabarna színű szerkezetet látok; csövek, rugók, szelepek vannak rajta. Érdekes múzeumi tárgynak vélem, amely valamikor száz éve működhetett. Kísérőim mosolyognak naivságomon. Felvilágosítanak, hogy ez most is üzemképes, a fűtési rendszer tartozéka. Mellette egy meghatározatlan színű, üveg nélküli ajtó zár le egy sufnit. Nem látom mi van belül, igaz, kedvem sincs hozzá, hogy megnézzem, a por és a piszok elriaszt. Akik napónta használják az épületet, bizonyára már megszokták ezt a látványt, én azonban megborzongok. Negyvenöt előtti prolilakások sivársága jut eszembe, amelyeket a kort hűen tükröző filmeken láttam. Ma már nehéz lenne hasonlót találni, de íme én — az újjáépített, Nyugati csarnoka közelében — rábukkantam. Nem nagy öröm — korholom magam —, hiszen nem múzeumban, hanem egy csomópont szociális épületének előszobájában járok, ahonnan az öltözők és a mosdók felé vezet az út. Most már nem lehet visszafordulni, kísérőim körülfogtak, tessékelnek felfelé a lépcsőn.

— *Már régen szanálni kellett volna az épületet, lebontani, hogy emléke se maradjon, de nincs pénz egy új építésére* — magyaráz az szb-elnök. — *Talán a VI. ötéves tervben sor kerül rá, de ez egyáltalán nem biztos. A belső felújításra azért nem adnak pénzt, mert egyszer úgyis lebontják. Csak azt nem tudja senki, hogy mikor?*

Egy hűtőgép 150 embernek

Egy szűk, sötét folyósóra jutunk. Érzem a nedves falak szagát. Körben, a mennyezet alatt rozsdás fűtési csövek tekeregnek. Kinyitnak előttem egy megsüllyedt szürke ajtót és belépünk a vasszekrényekkel zsúfolt helyiségbe. Ha nem mondanák, hogy ez férfiöltöző, szerszámraktárnak hinném. A szekrények több sorban futnak faltól falig, közöttük fél méternyi szűk folyósók, azokban olajos, nehéz fapadok. *A teremben 350 szekrény van.* Ennyi ember kezdi és fejezi be itt a műszakot. *Ha van tériszony, a pszichológusok e helyen könnyen bebizonyítanák, hogy létezik szekrényiszony is.* Öltözködés közben az emberek egymást taszigálják és káromkodnak, mert mozdulni is alig lehet.

— A műszaki kocsiszolgálati főnökség dolgozóin kívül itt kapott szekrényt a Hámán Kató vontatási főnökség harminc mozdonyvezetője és az állomásfőnökség tizenhét embere is — mondja *Sipók János.* — A vontatási főnökségnek van ugyan fekete-fehér öltözője, de ez a harminc mozdonyvezető itt kezdi a szolgálatot. Ezért logikus, hogy nálunk öltözzenek. Csak az a baj, hogy ezáltal még zsúfoltabb lett a helyiség. A kocsiszolgálat dolgozói sokszor szidják a mozdonyvezetőket. *Egy embernek legalább két szekrényre lenne szüksége.* Az egyikben a tiszta, a másikban a piszkos ruhát tárolnák. Sajnos, erre nincs lehetőség.

A levegőben a szekrényekből kipárolgó olajos ruhák és bakancsok nehéz szaga terjeng. Az egyik ablak fölött a mennyezetből már kiszakadt egy darab vakolat és esős időben becsorog a víz. *Az épület egyre több helyen beázik, néha öt-hat edényben fogják fel a becsorgó vizet.*

— Március óta őrt kellett állítani az öltözőbe, mert idegenek is felsurrantak és feltörték a szekrényeket — jegyzi meg az szb-elnök, és már vezet is a fürdőbe. A helyiségben 16 mosdó és hat zuhanyozó van. *Gyakran 30—40 ember szeretne egyszerre tisztálkodni, de ez nem olyan egyszerű.* Sorba kell állni a zuhany előtt, és amíg az egyik a víz alatt áll, a másik szappanozza magát. A csapok közül kettőt most sem lehet elzárni, az ajtón nincs kilincs. A fürdő melletti helyiség a közös ebédlő. Bútorzata: festetlen hosszú asztalok és padok. Négyen-öten étkeznek most a teremben. A déli órákban sokszor veszekednek a helyekért. *Aki nem tud leülni, az állva fogyasztja el az ebédet.*

Oszvald Lajos féklakatos most egyedül ül az asztalnál. Arról panaszkodik, hogy sokszor rosszak a csapok és 150 embernek csak egy hűtőgépe van. *Ezért sokan már csak az ablakban tudják tárolni az élelmet.* A sarokban van egy kopott, agyonjavított edénymosogató is, csak éppen használni nem lehet. *Eldugult, nem folyik le a szennyvíz.* Valahol a falban a cső is megrepedt, mert körben átázott a vakolat, az iszapos víz átszivárog és büzlik.

Harminckét év óta semmi sem változott

Bejön az étkezdébe *Erdei Zoltánné*, a női szociális részleg takarítója. Árad belőle a panasz és kéri, hogy nézzek szét náluk is. *A női mosdót naponta száz kocsitakarító használja.* Mielőtt belépnénk az ajtón figyelmeztet, hogy vigyázzak, mert nincs küszöb, a helyén balesetveszélyes gödör tátong. Nemrég fürödtek éppen, megcsap a falak között gomolygó pára. A zuhanyozók válaszfalai rozsdásak, hiányoznak a zuhanyrózsák, néhány mosdó csapjából állandóan csorog a víz. A fejünk fölött ruhaszárító kötelek feszülnek.

— *Az első osztályú kocsik háttámvédőit is én mosom, egyszerre 300—400-at, ebben a csöpp fürdőben* — magyarázza *Erdeiné.* — *Képzelje el, mi van itt, amikor jönnek fürödni az asszonyok.* A háttámvédőket aztán kiteregetem ide a kötelekre a fejük fölé. A takarításhoz nem kapok ultrát, mert egy Evilux nevű szert rendszeresített a vasút. A bőröm nem bírja, felhólyagzik tőle a kezem. Hiába kérek ultrát, nekünk nem jár, azt mondják.

Az öltözőben mutat néhány nylonnal letakart szekrényt is.

— Valamelyik nap beáztunk. Így védekezünk az eső ellen, hogy ne legyen vizes a ruhánk. *Szemetes kosár egy sincs az épületben. Jelentettem ezeket a panaszokat én már százszor is, felszólaltam a termelési tanácskozáson, de senki sem tett semmit. Én már harminckét éve dolgozom itt. Azóta semmi sem változott.*

Kilépünk a szűk folyósóra. A nyitott ablakon beárad a napfény. *Az egyetlen kellemes jelenség ebben a százszor elátkozott épületben...*

Erdeiné a sarokban kinyitja még előttem a sufniszerű W. C. ajtaját. Hallgatagon nézelődünk, nem kell sok szó, a látvány önmagáért beszél. Száz nő használ itt három W. C.-csészét. Abból is egy már hónapok óta rossz, kettétört. Nem cserélik ki. *Talán erre sincs elég pénz?*

Öltöző és étkezde

Megérkezett *Gér Mihály*, a műszaki kocsiszolgálat főnöke is.

— *Akkor készül el itt valami, ha mi csináljuk* — jegyzi meg csendesen, miközben a villamosrészleg öltözőjéhez megyünk. Ott 130 dolgozónak egy teremben rendezték be az öltözőt és az étkezdét is. Körben a falak mellett sorakoznak a vasszekrények, középen pedig az asztalokat és a padokat zsúfolták össze. Vagy húszan ebédelnek éppen. *A lábasokban melegített ételek illatában elvegyül az olajos munkaruhák és cipők fülledt szaga.* A mellette levő mosdót most tatarozzák. Már csak a négy zuhanyozó válaszfalai hiányoznak. Bíznak abban, hogy hamarosan az is elkészül. A kis helyiségek zsúfoltsága itt is nyomasztó, lehangoló.

A látottak után megkönnyebbülten sóhajtok, amikor néhány perc múlva a főnök tágas irodájába lépek. Vastag szőnyegek, modern bútorok, sokágú csillárok, öblös fotelek hízelegnek a vendégnek. Az ablakokon dús függönyök tompítják a beáramló fényt. *Gér Mihály* alacsony, vékony testalkatú ember. Határozottan, félreérthetetlenül fogalmaz. Még csak hat hónapja nevezték ki főnöknek.

— Huszonhárom éve dolgozom a vasútnál — meséli. — Még emlékszem azokra az évekre, amikor az épületek karbantartása, a hiányok pótlása nem okozott ennyi gondot, mint most. Télen a pft dolgozói végigjárták a szociális létesítményeket, szolgálati helyiségeket és feljegyezték, hogy mit kell cserélni, kijavítani. Aztán tavaszra minden rendben volt. *Most írásos felszólításra sem jönnek ki az épületfenntartó főnökségtől. Mintha egy idegen céggel tárgyalna az ember.* Május 21-én tartott ellenőrzést nálunk a budapesti területi bizottság munkavédelmi felügyelője. Itt van a „hiánylista", a vizsgálat pontokba foglalmazott megállapításai. Ennek egy része ránk tartozik, saját hatáskörben elintézhető. (Például 23 ezer forint értékben rendeltünk új padokat, és egyéb dolgokat is beszerzünk majd.) A többi észrevételt továbbítom a balparti épületfenntartási főnökség 2-es számú építésvezetőségének. *A szakszervezet és a munkavédelem hivatalból szóvá teszi az itteni állapotokat, de lényeges változásra ebben az épületben már nem számíthatunk, hiszen egyszer majd lebontják. Addig a helyi vezetőktől várják a megoldást.*

Munkakörülmények a „Tulipán" vágányokon

— A műszaki kocsiszolgálati főnökségen hatszáz ember dolgozik. Milyenek a munkakörülmények?

— Én már erről nem szívesen nyilatkozom. 1973-ban elrendelték, hogy négyhetenként tervszerű karbantartást kell végezni. Ezt a karbantartást mi az úgynevezett „*Tulipán*" vágányokon végezzük. A hét vágány közül csak öt áll rendelkezésünkre, mert az egyiken a nemzetközi kocsikat tárolják, a másikon pedig a szerelvényeket takarítják. A kocsik WC-iből itt lökik ki a trágyát, a sínek között büzlik a mocsár. A közlekedési utak sincsenek lebetonozva, erőlködnek rajta a targoncák. Vízgáló csatorna nincs, a kocsik alatt dolgozókra esőben csurog a víz. A szétszerelt villamosberendezéseket is lepi a por, rongálja az eső. *Ilyen körülmények között nehéz szakszerű karbantartást végezni.* A kiszolgáló egységek is távol vannak, egy-egy sufniban. Én együttérzek az emberekkel, hiszen magam is csináltam ugyanezt hat évig Rákosrendezőn. Ott mentek tönkre az ízületeim. Az ötvenes években 110 kocsivizsgáló dolgozott ott, most 18—20. A munka- és szociális körülmények miatt mennek el az emberek, a jó fizetés se elég erős kötőanyag.

Bízzunk és reménykedjünk: mert a vasútnak természetesen mennie kell!

Kaszala Sándor

Elbocsátva – ittasság miatt

Kényszerű figyelmeztető intézkedésnek számít a vasút területén az elbocsátás, hiszen annak örülünk, ha oldódnak feszítő létszámgondjaink, s lehetőleg nem kell megválni egyetlen munkaerőtől sem. Lehetőleg, mert a „mindenáron" való megtartás sok esetben közösséget bomlasztó, súlyos baleseti veszélyhelyzetet teremtő következményekkel is járhat.

Itt van például a szolgálat közbeni alkoholfogyasztás. *Ugyan melyik munkahelyen nem akad egy-egy példa arra, hogy valakit valamikor ittasan láttak dolgozni?* Esetleg mindig azt — vagy azokat —, többször is. A szemtanúk, a kollégák ilyenkor elnézően mosolyognak, *s bizony előfordul, hogy „haveri" alapon még „falaznak"* is. S aztán, ha a példa ragadós, követői is akadnak a fegyelmezetlenkedőknek. Elgondolkodni pedig csak akkor szoktak mások vagy a saját maguk italozó magatartásán, ha az eset kellemetlen, avagy súlyos következményekkel jár.

Szerencsés megoldás, ha a kellemetlen következményt nem valamiféle baleset, hanem csak az italozó fegyelmezése jelenti. Mondjuk, ismétlődés esetén, *a MÁV-tól való elbocsátása.* Mint ahogy a dombóvári üzemfőnökségen történt.

1980 első öt hónapjában, 61 vasutas ellen, 51 fegyelmi eljárást kellett lefolytatni. Mondani sem kell: *a vétségek között vezet az ittasság.* 51 fegyelmiből 31-et ittasság miatt rendeltek el. Mégpedig 16 esetben vontatási, 11 esetben állomási és 4 esetben a vonalon dolgozó vasutasok ellen. A riasztó kép láttán nem hunytak szemet a dombóvári üzemfőnökség vezetői. Gyorsan reagáltak a kellemelen „tünetre". A fegyelmi jogkör gyakorlója — a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben — parancskönyvi rendelkezést adott ki, mely szerint: *egy éven belül ismétlődő ittasság esetén az „elbocsátva" büntetést alkalmazza.*

Öten nem vették komolyan az intő figyelmeztetést. S bár jegyvizsgáló, vonatvezető, málházó, mozdonylakatos és raktárnoki beosztásban dolgoztak — tehát fontos területen —, a munkahelyi vezetők nem alkudtak meg a helyzettel. Kellő határozottsággal és szigorral intézkedtek nyomban, hogy megakadályozzák az alkoholizmus továbbterjedő bomlasztó hatását. *Az öt italozót elbocsátották.*

Mindezt érdemes szóvá tenni azért, mert — remélhetőleg kevés helyen, de — akadnak még ellenpéldák is. Olyan esetek, amikor nemcsak a munkatársak, hanem a szolgálati vezető is elnéző az italozóval szemben. Bár tapasztalja az illuminált állapotot, további szolgálatellátásra „buzdítja" a beosztottat. Az ilyen vezető helytelen magaviseletét azonban még az sem menti, ha létszámgondjai vannak. A józanul, fegyelmezetten dolgozó vasutasokban ugyanis felmerülhet egy kérdés: *hát érdemes?*

Igen, érdemes. Nemcsak jól, kötelességtudóan dolgozni, hanem szigorú, fegyelmező intézkedéseket is foganatosítani a rászolgáltakkal szemben. Pontosan a vasútüzem biztonsága, a munkafegyelem javítása, a munkahelyi közösségek nevelése érdekében. Úgy, ahogy azt helyesen a dombóvári üzemfőnökség vezetői tették.

Pálinkás Katalin

Környezetvédelmi anket a debreceni igazgatóságon

A *környezetvédelmi világnap* alkalmából 1980. június 5-én a debreceni vasútigazgatóságnál került sor a III. vasutas környezetvédelmi anket megrendezésére.

— *Környezetvédelmi tevékenységünkben széles körű társadalmi összefogásra támaszkodunk* — mondotta megnyitójában *Kulcsár József* vasútigazgató. — Ezt bizonyítja az is, hogy az anket szervezésében és lebonyolításában nagy segítséget kaptunk a különböző társadalmi szervektől: a Hazafias Népfronttól, az Országos Környezet- és Természetvédelmi Hivatal északalföldi felügyelőségétől, a Levegőtisztaság-védelmi Intézettől, a Hortobágyi Nemzeti Park igazgatóságától és a Vöröskereszttől.

A megnyitó után a részvevők tájékoztató előadást hallgattak meg a környezetvédelem eredményeiről és gondjairól a debreceni vasútigazgatóság területén. Az előadást *Erdőhegyi György*, az építési és pályafenntartási osztály vezetője tartotta. Ezt követően a szakemberek megtekintették a *Környezetvédelem a közlekedésben* c. kisfilmet, majd *Papp Péternek*, a debreceni Levegőtisztaság-védelmi Intézet vezetőjének előadását hallgatták meg Debrecen levegőszennyezési problémáiról. Az előadó diafilmekkel tette érdekesebbé, szemléletesebbé előadását.

Az előadások közötti szünetekben a részvevők megtekintették a debreceni vasútigazgatóság környezetvédelmi eredményeit és feladatait tartalmazó fotókiállítást, amelyet az igazgatóság dolgozói készítettek.

Az anket délutáni programja a Hortobágyi Nemzeti Parkba tett látogatás. A Nemzeti Park szerepéről és felépítéséről *dr. Aradi Csaba* biológus; a természetvédelem időszerű kérdéseiről *Salamon Ferenc* igazgató adott tájékoztatást.

Negyvenegy év a MÁV szolgálatában

Az évek nem múlnak el nyomtalanul. Redőssé válik az arc, deressé a haj, de egy, ami töretlenül megmaradt negyven éven keresztül, az a vasút hűséges szolgálata, a szó legnemesebb értelmében.

Banyár István 1939. január 19-én jelentkezett szolgálattételre. Első munkahelye az Északi Főműhely Szertárfőnöksége, beosztása udvari munkás, később kocsitisztító, majd Budapest-Keleti pályaudvaron segédmunkásként dolgozott.

A háború megviselte egészségét, nem végezhetett tovább fizikai munkát. 1949-ben saját kérésére helyezték Békéscsaba állomásra.

A múlt, az eltelt 41 év emlékképei elevenedtek fel *május 28-án, amikor vezetői és munkatársai Banyár Istvánt köszöntötték nyugdíjba vonulása alkalmával. Valkó Pál, az üzemfőnökség vezetője köszönte meg a több évtizedes munkát.*

Banyár István húsz évig volt Békéscsaba állomás számviteli vezetője, majd nyugdíjazásáig létszám- és bértömeg-gazdálkodóként szolgálta a vasutat. Nemcsak szakvonali, de a társadalmi munkában is példásan helytállt. A munka mellett tanult, *már nem volt fiatal, amikor a tiszti tanfolyamot elvégezte*, friss erővel dolgozott mindig.

Nem maradt el a munkatársak köszöntője sem. Szívszorongató, könnyeket kicsalogató, de önfeledt nevetésre késztető is volt *Novák András* köszöntője, aki a munkatársak nevében tallózott a múlt emlékei között. Akik még nem tudták eddig, most megtanulhatták, milyen volt a „Banyár-féle" kőpenylebegtetés, a munkaszék legendáját is megismerhették, és azt, hogy kézmosással legjobb az idegességet levezetni. Banyár István volt az, aki ha kellett viccelt, mókázott, de ezzel együtt mindig lelkes, célratörő a lehetetlent nem ismerő munkatárs volt, személyiségét, munkabírását felülmúlhatatlan dinamika jellemezte. *Udvarias, mindig tisztelettudó volt, bármelyikünknek példaképe lehetne.*

A családias ünnepség kötetlen beszélgetéssel folytatódott, az üzemfőnökség vezetősége jutalommal, a munkatársak ajándékokkal köszönték meg a vasút szolgálatában töltött 41 évet.

— *Elfáradtam már* — mondta Pista bácsi, amikor kérdeztem, mivel tölti majd nyugdíjas napjait. — Sokat fogok játszani az unokáimmal, erre eddig nem sok időm volt. A fiam az NDK-ban él, ezután többször kiutazunk hozzá a feleségemmel.

Zacharidesz Jánosné

Nagyapáról unokára

Az álom valóra vált

Szabó István, Kiskunfélegyháza állomásfőnök-helyettese vasutasdinasztiából származik. Nagyapja vasúti hídőr volt Algyőn, édesapja pedig állomáskezelő Tiszaújfalu megálló rakodóhelyen. Ma Tiszaalpár-alsó. *Így érthető, hogy már gyerekkora óta vasutas szeretett volna lenni.* A gyermekkori álom a középiskola elvégzése után, 1957-ben teljesült. Felvették Kiskunfélegyháza állomásra kocsirendezőnek. Pár hónap múlva kocsifelíró, majd átmenesztő lett, közben megszerezte a forgalmi- és távirdavizsgát. A katonaidő letöltése után újabb szakvizsgák következtek.

1961 nyarán először tette fejére a vörös sapkát, és indította a vonatokat. Két év múlva már a tisztképző forgalmi-kereskedelmi tagozatán tanult. A tanfolyam elvégzése után ismét Félegyháza következett. *Hétévi forgalmi szolgálattevői munka után oktatótiszt lett.* A rá bízott mintegy 120 forgalmi dolgozó oktatását, kiképzését nagy szakmai hozzáértéssel végezte. Közben beíratkozott a marxista—leninista esti egyetemre. Az idén már befejezi a szakosítót is.

Két évvel ezelőtt kinevezték állomásfőnök-helyettesnek.

— *Feladatom a forgalom ellenőrzése, a személyszállítással és az elegytovábbítással kapcsolatos munkák irányítása* — mondja. — *Az állomásfőnök távollétében természetesen én vezetem a 310 tagú kollektívát.* Elágazó állomás vagyunk. Négy irányból érkeznek hozzánk vonatok, amelyek egy részét itt rendezzük, sorozzuk újabb vonatokba. Nagy az átmenőforgalmunk, amiből jelentős szerep jut a Záhony—Kelebia tranzitforgalomnak is.

Az állomást az elmúlt évtizedben teljesen átépítették. Új vágányhálózatot, gurítót, Dominó 55 típusú biztosítóberendezést, legutóbb pedig korszerű szociális létesítményt kaptak.

Szabó István nemcsak a szakvonali munkában, hanem a közéleti tevékenységben is példát mutat. 1965-ben munkatársaival együtt alakították a Petőfi szocialista brigádot. 1967-től (tíz évig) a munkaügyi döntőbizottság elnöke volt. Két éve az állomás pártvezetőségének a tagja.

Munkáját, a vasúthoz való ragaszkodását nemcsak munkatársai ismerik. Többször kapott *Kiváló Dolgozó* kitüntetést. 1969-ben *Érdemes Vasutas lett.* Legutóbb pedig április 4-én a Munka Érdemrend ezüst fokozatával tüntették ki.

Szabó István családját erős gyökerek kötik a vasúthoz. Felesége az állomás munkaügyi ügyintézője. Szakközépiskolás fia lelkes vasútmodellező. Talán ő lesz majd a Szabó családban a vasutasdinasztia következő tagja.

G. J.

A szakma professzorai a műszaki kocsiátvevők

Amíg a kijavított kocsik újra forgalomba kerülnek

Egy munkást szólítottam meg a debreceni járműjavító udvarán: — *Kiket tart itt a legtekintélyesebb embernek?*

A lakatos gondolkodás nélkül válaszolta:

— *A műszaki kocsiátvevőket* — aztán mosolyogva hozzátette: — *tőlük még a meosok is félnek.*

Igyekeztem a „nagy tekintélyű" irodára, ahol *Kovács Kálmán* műszaki főtanácsos, a kocsiátvevő csoport vezetője elmondta: szó sincs arról, hogy valami „mumusként" ügyködnének itt az üzemben, de ha a kijavított kocsikon a legkisebb hiba is észlelhető — jóllehet már a meósok átvették — *azt bizony visszarendelik a műhelybe.* Mi nem lehetünk elnézők, mert ha a kocsi üzemképtelenné válna, vagy ha valamilyen üzemzavar származna a mulasztásból, elsősorban a műszaki átvevőt teszik felelőssé.

— Hány kijavított kocsi gurul ki innen évente a forgalomba?

— *Közel nyolcezer. Ezek nagyobbrészt tartálykocsik és nyitott vagonok. A debreceni járműjavító ezek javítására van specializálva.*

— Hány százalékos az a hibaforrás, amely az önök szűrővizsgálatain derül ki?

— *Általában 5—8 százalék.*

— Gondolom, hogy ennek az üzem vezetői nem örülnek, hiszen itt is szorít a terveljesítés, illetve az a cél, hogy a javításra, fővizsgára bekerült kocsik minél hamarabb visszakerüljenek a forgalomba.

— A mi műszaki csoportunk nem tartozik az üzemhez. Közvetlen felettesünk a debreceni vasútigazgatóság. Éppen ezért bennünket kereset szempontjából sem befolyásolhat, hogy a járműjavító hogy áll a terveljesítéssel. Innen egyetlen jármű sem gurulhat ki a mi alapos műszaki ellenőrzésünk nélkül.

— A műszaki kocsiátvevőknek ezek szerint igen nagy szakmai tudással és sok tapasztalattal kell rendelkezniök.

— Ahogy mondani szokták: *minden hájjal megkent rókák vagyunk a szakmában.* Valamikor mi is a satupadnál kezdtük. De ez régen volt. Ketten Nagy Béla kollégámmal már nyugdíjra is értünk.

Ennek a kocsinak hibás a számozása — közli észrevételét a javítást végző szakemberekkel Kovács Kálmán, a kocsiátvevők csoportvezetője

(Karff László felvétele)

— Előfordult-e olyan eset, olyan hiba, amit ha nem vesznek észre, kint a forgalomban nagy baj is származhatott volna belőle?

— *A minap is volt ilyen* — mondja *Nagy Béla* műszaki átvevő —, *az egyik kocsi kerék átmérője néhány milliméterrel vastagabb volt a szabványnál. Ez a pár milliméter eltérés már elég ahhoz, hogy kisiklást idézzen elő.*

— De menjünk ki az átvevővágányokhoz — invitált az irodából a közvetlen munkahelyekre *Bodrogi András* csoportvevető-helyettes, ahol egy kocsinál olyan hibát észleltek, amiből nagyobb bonyodalmak származhatnak, mint egy kisiklásból. Tudvalevő, hogy minden kocsin rengeteg a szám- és betűjel. Ezek sok mindent mondanak a kocsiról, és nemcsak a műszakiak, hanem a forgalmi és a kereskedelmi szolgálatnak is, hazai és nemzetközi viszonylatban egyaránt. Egy számhiba, vagy egy rosszul felfestett jel nagy galibát okozhatna, s most egy ilyet vettek észre.

— *De mi azért vagyunk* — magyarázzák a műszakiak —, *hogy ilyen ne fordulhasson elő* — és már megy is az utasítás a megfelelő számjegy korrigálására.

— Ahogy hallottam, jövőre ketten nyugdíjba mennek. Lesz-e megfelelő utánpótlás ebben az igen nagy felelősséggel járó beosztásban a járművek „professzorai"-nál, akik az újításokban is élen járnak.

— Megfelelő utánpótlás, gazdag tapasztalatokkal bíró szakember lenne — magyarázzák —, hiszen 1300 ember foglalkozik itt különböző szakmai műszaki szinten a kocsijavítással, *de az igazság az, hogy ezért a beosztásért nemigen tülekednek.* Nemcsak azért, mert ez a munka igen nagy felelősséggel jár, hanem azért is, mert egy ügyes kocsivizsgáló lakatos is keres annyit, mint mi.

— Hát ez meg hogy lehet?

A műszaki kocsiátvevő csoport tagjai szótlanul széttárják a karjukat. Erre a kérdésre már másoknak kellene válaszolni.

Dávid József

Kapcsolatok

Esztendőről-esztendőre ismétlődő esemény tavasz végén, nyár elején: *megújul a vasút — és a többi, távolsági tömegközlekedési jármű — menetrendje.* E változások jobbára nem jelentenek szenzációt: az indulási-érkezési, vagy a menetidő néhány perces módosulásáról van szó, olykor — mint az idén is — új expresszeket állítanak forgalomba, rövidülhet, vagy hosszabbodhat az útvonal. A cél egyértelmű: *váljék kényelmesebbé az utazás, teremtődjék jobb kapcsolat az átszállóknak, csökkenjen a várakozási idő* — s persze, ha mód van rá, a vasút számára is legyen ésszerűbb-gazdaságosabb a forgalom szervezése. A mostani menetrendváltozást is ez jellemezte.

Az energiarobbanás légnyomására, a közutak korábbi képzeteket is felülmúló telítődésének hatására világszerte reneszánszát éli a tömegközlekedés. *Egyre többen ismerik fel, hogy nemcsak olcsóbb, s gyorsabb, de gyakorta kényelmesebb is a tömegközlekedési járművek valamelyikével, vagy azokat ötvözve célhoz jutni.* Igaz lehet ez hosszú és rövid távon egyaránt. Előadódhat, hogy a napi félórányi időnyerés is a korábbi közlekedési beidegződések módosítására ösztökéli az utazókat. Esetleg garázsban marad a személygépkocsi, vagy, akinek a városok szívében akad dolga, busz helyett vonatra száll. Ha érdemes.

Már nyomdában volt az idei nyári menetrend, amikor a főváros észak—déli metróvonalának kőbányakispesti — végleges — végállomását felavatták. Olyan nagy igényű, látványos — hozzátehetjük: *az ezredforduló igényeihez méretezve is korszerű — forgalmi csomópont létesült az egykori jellegtelen vasútállomás mellett, amely hetek alatt a vártnál is népszerűbbnek bizonyult.* Oít jelesre vizsgáztak a forgalomszervezők: e végállomás Dél-Pest majd minden pontjáról, sőt Csepelről is, autóbusszal elérhető. S amiért mindez történt természetesen: ott a metró, amely negyedóra alatt röpíti be az utasok ezreit Ferencvárosba, Józsefvárosba, Budapest szívébe. A vasút él e lehetőséggel (egy mellékmondat erejéig jegyezzük meg: a Volán is tervez új végállomást a metró népligeti állomása mellett), s néhány személyvonat végállomásául a zsúfolt belső pályaudvarok helyett Kőbánya-Kispestet jelölte ki. Sőt, utólag olyan döntés is született: *a belföldi expresszek is megállnak ott, mert sok ember gyorsabban érheti el így úticélját, vagy vidékről hazaérkezvén, állandó otthonát.*

Köztudott az is, hogy Budapestre igen sokan ingáznak — de néhányan, éppen a hosszas utazás miatt, idővel lakóhelyükhöz közelebb keresnek munkaalkalmat. A főváros iparának, szolgáltató ágazatainak viszont szüksége van rájuk: *a jobb közlekedés a népgazdaságnak is érdeke tehát.* Bár Budapesten a Keleti, majd a Déli pályaudvarnak a metró-kapcsolata már korábban megteremtődött, az igazi változást — úgy véljük — e mostani csomópontavatás jelentette. Olyan kezdetet, amelyet folytatás is követ. E mostani metróvonal is tovább épül, *s északi végállomása Rákospalota-Újpest vasútállomásnál lesz.* Ez a nemzetközi forgalomban is fontos szobi—váci vonal Újpestre, Óbudára igyekvő utasainak lesz kedvező (ráadásul már jövőre, a Nyugati pályaudvaron is átszállhatnak a belváros felé haladó metróra). S a távolabbi tervek is körvonalazódnak: a népgazdaság teherbíróképességétől függően előbb-utóbb metrókapcsolata lesz Budafoknak, a Kelenföldi pályaudvarnak, s valamikor az ezredforduló táján az óbudai MÁV-állomásnak is.

Vasút és metró — most kezdjük szokni e párosítást. Ám a megszokás mindinkább gyakorlattá lesz. Ekként válik egységes szervezetté a tömegközlekedés, kényelmesebbé az utazás — ilymódon is rövidülhetnek, legalábbis időben, a távolságok.

— földes —

Az Őrség vasútja

Riportsorozatot akartam írni a *Zalalövő—Bajánsenye* közötti vasútvonalról *„Az utolsó őrségi vonat"* címmel. Hogy ne menjek oda tájékozatlanul, átböngésztem néhány az őrséggel foglalkozó szakirodalmat, harmadszor is elolvastam a panaszkodó őrségiekről szóló riportkötetet, belekukkantottam egy idegenforgalmi tájékoztatóba. Úgy éreztem most már eleget tudok, annyit legalábbis, amennyi egy ilyen hálás témához elengedhetetlenül szükséges. Ám az elutazás előtt néhány nappal jött a hír: *marad az őrségi vasút* . . .

Kútba esett a „nagy" riport. Ha nem írhatok a megszűnő vasútról, írok hát a tovább élőről, vagy a tovább halódóról — gondoltam. — Mert azt egy pillanatig sem hittem — és most sem hiszem —, hogy az alig húsz kilométeres vonalszakasznak hosszabb távú jövője van. *De mi lehet az ítéletvégrehajtás elodázásának oka?*

Azzal az elhatározással mentem az Őrségbe, hogy feljegyzek mindent, ami a forgalomáttterelés mellett és az ellen szól. Felkészültem arra, hogy majd ott is, mint máshol szokványos érvekkel találom magam szembe és többnyire nem is ért meglepetés. Elhangzottak viszont olyan megállapítások, amelyek a tények, a valóság támasztékával ellátva nagyon is igaznak bizonyultak. Bevallom, a végére maga mellé állított az Őrség, maguk mellé állítottak az őrségi emberek, akiknek jóindulatából én is megízlelhettem egy morzsát és bizonyára nagyobb falatot is kaphattam volna, ha időmből többre futja. Mivel érdeklődésem egyetlen témára összpontosult, igyekeztem mindvégig vasútcentrikus maradni.

A KPM vasútmegszüntetésekkel foglalkozó csoportjának telefonszámát tárcsázom. Találkozót kérek, hogy egy-két félhomályos dologra fényt deríthessek. A válasz egyértelműen elutasító.

— *Ne bolygassuk most a bajánsenyei vasutat! Egyelőre nem szűnik meg. Hogy miért nem és mikor kerül rá a sor, nem tudom.*

— *Lehet, hogy a Népszabadság cikk hatására* . . .

— *Nem, ezt nem hiszem* . . .?

Következő állomás a MÁV Szombathelyi Igazgatósága. Folyosók útvesztőiben tévelygek, csak néhány udvarra néző ablakon szökik be kevés nappali világosság. Odalent a város néhai villamosainak utolsó példánya unatkozik egy apró gőzmozdony és kocsija társaságában. Végre megtalálom akit keresek.

Akár egy évvel ezelőtt, most is kedvesen fogad, rögtön előkeresi a Zalalövő-Bajánsenye feliratú vizsgálati anyagot. Egy sarkot kérek, ahol jegyzetelhetek, egész asztalt kapok.

Mit lehet kiolvasni a vizsgálati anyagból? A történeti visszatekintés méltatlanul silány. A halálra ítélt vonal 1906-ban épült 19 kilométer 28 méter hosszúságban. Egy vágányú, gyenge „i" rendszerű felépítménnyel, ezzel együtt rendkívül alacsony, 12 tonna tengelynyomással. A vonal vonzáskörzete csaknem egészében megegyezik az Őrség területével, amelynek közlekedését sokáig a vasút határozta meg. Ma mennyire határozza meg, nem találok rá utalást. Nem is találhatok, a vizsgálat 1978-ban készült, a statisztikai adatok 1975-ös, 76-osak. Az Őrségben pedig az utóbbi három-négy évben olyan nagy változások történtek, ami az akkor készült felméréseket ma már esetleg időszerűtlenné teszi, főleg, ha — mint később látjuk majd — némelyik számadat nem is a valóságon alapszik.

Kijegyzetelek néhány statisztikai összehasonlítást. Bajánsenye lélekszáma 1970-ben 833, 1975-ben 748. Óriszentpéteré 1231 és 1176. Füzetem aljára külön, nagy betűkkel felírom: Ispánk. Meg kell majd érdeklődnöm e község sorsát. A számok szerint ugyanis 1970-ben 148, öt évvel később már csupán 57 ember élt Ispánkon. Ha ez igaz, 1980-ban csak magányos házak tetejét tépkedheti ott a tavaszi szél.

Vonatmentes időben csendes az állomás

Van itt egy másfajta, áruforgalmi összehasonlítás is. *1963-ban még 160 ezer tonna áru mozgott a vonaton, 1976-ban mindössze 32 146 tonna.* És még egy utolsó: öt év leforgása alatt 17 749 darabbal csökkent az eladott menetjegyek száma.

Tovább lapozgatom a vizsgálati anyagot. Számok, számítások tömkelege. *A vonalnak 68 millió 385 ezer forintra becsült az átépítési költsége.* (Egyébként az átépítés feltétlenül szükségessé válik!) Az utolsó oldalaknál tartok. Itt áll az ítélet: „A Forgalomszervező Bizottság javasolja . . . a Zalalövő—Bajánsenye vasútvonal személy- és áruforgalmának közútra terelését . . . javasolt időpontja: 1980. menetrendváltozás". Ez most nem következett be . . .

Tóth Zoltán

(Folytatjuk)

Ablakon kidobott pénz

Tavaly mintegy 13 millió forint árukárt fizetett ki ügyfeleinek a budapesti igazgatóság

Társadalmi tulajdonvédelmi ankétot tartottak a budapesti vasútigazgatóságon. Az összejövetelen a vasút kereskedelmi szakszolgálatának és a BVKH vezetőin kívül részt vettek a BM társadalmi tulajdon védelmével foglalkozó munkatársai is.

Az ankétnak az volt a célja, hogy számot adjon a MÁV, illetve a budapesti igazgatóság által 1979-ben kifizetett károkról és mintegy figyelmeztetésül felsorolták azokat az okokat, amelyek az igazgatóságnak *13 millió forint veszteséget okoztak a múlt esztendőben.* Ez csaknem 17 százalékkal több, mint 1978-ban volt.

A károkokat 13 pontban foglalták össze. A kocsirakományú küldeményeknél sok esetben helytelenül rakták fel és rögzítették az árut. *A legtöbb visszásság azonban abból adódott, hogy az állomásokon elhanyagolták a rakodás ellenőrzését,* és a fuvarozási naplóban sem vezették pontosan az erre a célra rendszeresített rovatot. Ebben természetesen a szállíttatók illetékesei is hibásak voltak. Akadtak azért állomások, *(Hatvan, Mosonmagyaróvár),* amelyek e téren jó példával jártak elől — az ott berakott küldemények szinte kivétel nélkül épen érkeztek meg rendeltetési helyükre.

A kereskedelmi szakszolgálat vezetői úgy döntöttek, hogy ezután rendszeres oktatásokat tartanak a nagyobb vállalatoknál, a szabályos, biztonságos rakodásokról. Emellett felhívást intéznek — elsősorban — a vágányok között dolgozó szocialista brigádokhoz, hogy vállalásukban tűzzék célul a rakományok ellenőrzését.

A feladott áruk közül többnyire betonelem, tégla, cserép, üveg, bútorok, zománcos edények, továbbá palackozott italfélék szenvedtek töréskárt.

Az értekezlet külön időt szentelt a súlyhiányból adódó veszteségek elemzésére, amely csaknem 6 százaléka volt a kifizetett károsszegnek. A vizsgálatok megállapították, hogy egy-egy kocsinál előfordultak — nem tévedés! — *10—15 tonna eltérések is.* A vágányhídmérleggel rendelkező állomásokon tehát nagyobb figyelmet kell fordítani a pontosságra, a technológiai fegyelem betartására. Semmiképpen sem engedhető meg, hogy a kocsik néhány óránál többet ácsorogjanak mérlegelésre várva. A múlt évben ugyanis néhány helyen előfordult: *a vagonokat 40—42 óra után vitték csak a mérlegre. Ebből sok esetben — főleg a romlandó áruknál — közvetlen, a tartózkodás miatt pedig közvetett kár keletkezett.*

Az elfolyás és szóródásból eredő károk sem lebecsülendők. A többnyire szemes termények szétszóródásának megakadályozását elsősorban a tolatást végzők, valamint a térfőnökök segíthetnék elő azzal, hogy ha hibás kocsival találkoznak, igyekezzenek azt helyben kijavíttatni, vagy ha arra nincs lehetőség, sorozzák ki a sérült járművet.

Az ankéton részletesen felsorolták a nagyobb tételű egyedi károkat. Így például Tatabánya-Felsőn egy citrommal megrakott kocsit csapszegtörés miatt a raktári vágányra állítottak. Ebből még nem is lett volna baj, ha idejében intézkednek. *Mivel huzamosabb ideig ott ácsorogtatták, a déligyümölcs befülledt. Ez a mulasztás az igazgatóságnak 50 ezer forintjába került.*

Elhatározták, hogy az ehhez hasonló esetek elkerülése érdekében felhívást intéznek a szocialista brigádokhoz, a vállalatok rendészeihez, hogy közösen védjék a társadalmi tulajdont, munkájuk végzése közben figyeljék a szállítmányok épségét és leplezzék le a tolvajokat.

S. R.

Vendégek Hamburgból, Dortmundból és Bécsből

Különvonattal Siófokra

Több nyugati utazási iroda — köztük a *Touropa,* az *Ameropa* és a *Neckermann* — szívesen üdülteti turista vendégeit hazánkban is. Az idén *„Alpen-See"* a szolgáltatás neve. A hamburgi, a dortmundi és a bécsi turistákat különvonattal szállítják Siófokra. A vendégek egy hétig üdülnek a Balaton partján.

Az *Utasellátó Vállalat* is felkészült a vendégek fogadására. Június 7. és szeptember 6. között *a Hegyeshalomnál belépő vonat utasait ebéddel várja, a visszatérőket pedig vacsorával látja el.* Az étkezőkocsi személyzete magyaros ételkülönlegességekkel kedveskedik a külföldi turistáknak.

Június 14-én 77 vendég érkezett Siófokra, a következő alkalommal pedig már 130-an jönnek. Az „Alpen-See" utasainak többsége már járt hazánkban és kedvező tapasztalatokat szereztek. Ezért látogatnak szívesen a Balaton partjára az idén is.

Drégely Vilmos

KERÉKPÁRON

Otthonról a szolgálati helyig...

A vasutasok közül igen sokan kerékpárral járnak munkahelyükre, illetve térnek haza lakóhelyükre. Az ő figyelmükbe ajánljuk a szinte naponta ismétlődő, szomorú híreket: *sok a kerékpáros baleset.*

Cikkünkben a kerékpárosokra vonatkozó legfontosabb közlekedési szabályokat ismertetjük.

A járdán is?

Alapvető követelmény, hogy a kerékpáros *műszakilag kifogástalan járművel vegyen részt a közúti közlekedésben.* A másik elengedhetetlen feltétel, hogy a kerékpáros *ismerje a legfontosabb, reá vonatkozó KRESZ-szabályokat.* Figyelje a közúti jelzőtáblákat, az útburkolati jeleket.

Kerékpárral a *kerékpárúton,* ahol kerékpárút nincs, ott a *leállósávon,* ahol leállósáv nincs, szorosan *az úttest jobb szélén* kell közlekedni.

Lakott területen, ahol az úttest kerékpár-közlekedésre alkalmatlan, a gyalogos forgalom zavarása nélkül és legfeljebb 10 km/ó sebességgel a járdán is szabad kerékpározni.

A leállósávon, illetve az úttest szélén és a járdán csak egy sorban szabad haladni.

Nagyon fontos szabály, hogy lakott területen kívül a főútvonalról balra bekanyarodni vagy a főútvonalon megfordulni szándékozó vezető — az általános szabályoktól eltérően —, a kerékpárról az úttest jobb szélén *köteles leszállni* és a kerékpárt az útkereszteződésen, illetőleg az úttesten a gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályoknak megfelelően kell áttolni.

Óvjuk, oktassuk a gyerekeket!

Lakott területen belül a kerékpáros a bekanyarodást és a megfordulást az általános szabályok szerint, kellő körültekintéssel köteles végrehajtani.

Kerékpár pótülésén a 18. életévét betöltött vezető egy tíz éven aluli gyermeket szállíthat. Egyébként kerékpáron személyt szállítani nem szabad.

Igen sokan figyelmen kívül hagyják azt a szabályt is, hogy a kerékpárt éjszaka és korlátozott látási viszonyok között *lámpákkal kell kivilágítani.*

Főútvonalon tilos 12. életévét be nem töltött személynek kerékpározni. *Ne engedjük meg tehát gyermekeinknek* — akik e korlátozás alá esnek —, *hogy életüket, testi épségüket a főútvonalon veszélynek tegyék ki.* Tilos továbbá elengedett kormánnyal kerékpározni, kerékpárhoz oldalkocsit, utánfutót vagy egyéb vontatványt kapcsolni, kerékpárt más járművel, illetőleg állattal vontatni, kerékpáron oldalra kinyúló, illetve előre vagy hátra egy méternél hosszabbra kinyúló, a vezetőt a vezetésben akadályozó vagy a személy- és vagyonbiztonságot más módon veszélyeztető tárgyat szállítani.

Nem szabad kerékpárral állatot vezetni. Sajnos gyakori látvány, hogy általános iskolás korú gyermekek kerékpárjukhoz kutyát kötnek. Rendkívül veszélyes játék, hiszen a kutya a másodpercek tört része alatt megijedhet, „megvadulhat" és ezáltal a vezetőjét kerékpárral együtt elránthatja, s autóbusz, személygépkocsi, motorkerékpár és egyéb jármű elé vonszolhatja.

A közúti baleseti statisztikai adatok szerint a kerékpárvezetők leginkább az *„Állj! Stop! Elsőbbségadás kötelező"* jelzőtáblákat hagyják figyelmen kívül és hajtanak rá a védett útvonalra, ezáltal kockáztatva életüket, testi épségüket.

Igen durva szabályszegés, amikor a kerékpárvezető meggondolatlanságból vagy a szabályok nem kellő ismeretéből kifolyólag életveszélyes módon hajtja végre a kanyarodásokat. Közhelynek tűnik, mégis felhívjuk a kerékpárosok figyelmét, hogy *mielőtt a kanyarodást megkezdik, először tekintsenek hátra, majd amikor meggyőződtek a kanyarodás biztonságos előfeltételeiről,* kinyújtott karral jelezzék *szándékukat és csak ezután kezdjék meg kanyarodásukat.*

Betű szerint...

A kerékpárvezetők előszeretettel hagyják figyelmen kívül azt a szabályt, hogy *a jelzőlámpa piros (tilos) jelzésénél jobbra, kis ívben is tilos bekanyarodni.*

E sorokat gondolatébresztésnek szántuk. Nem árt ezek után elővenni a KRESZ könyvet, hogy a legfontosabb közlekedési szabályokat ki-ki megtanulja. Ez annál is inkább fontos, mert — hiszen Önök is tudják — *a törvény nem tudása, vagy hiányos ismerete nem mentesíthet senkit a felelősségrevonás alól.*

Sztéhlo György,
r. százados

Vandálok a vonatokon

Évente mintegy ötmillió forint kárt okoznak a személykocsikban

— *Már megint tönkretették ezt a kocsit* — dohog a Keleti pályaudvaron az érkező szerelvényt átvizsgáló lakatos és bosszúsan fog hozzá a jegyzőkönyv megírásához. Így megy ez nap, mint nap. Egyre több kár kerül a jegyzőkönyvbe: hiányzó ablakokról, izzólámpákról, tükrökről... Ezek mind olyan felszerelési tárgyak, — különösen az ablakok és a villamos jelfogók — amelyeknek pótlásáig ki kell vonni a kocsit a forgalomból. Tehát ácsoroghat a kocsi a javítóállványon, az utasok meg szidják a MÁV-ot, hogy zsúfoltság van, kevés a kocsi ekkora forgalomhoz...

A MÁV Vezérigazgatóságán elmondották: *évente csaknem öt és fél millió forint anyagi kárt okoznak a vasúti kocsikban a garázdák, a vandálok.* Statisztikai adatok szerint egy év alatt csaknem 40 ezer villanyégő „tűnt" el a kocsikból, amelyekről tudni illik azt is, hogy úgynevezett bajonettzárasak, 24 voltosak, tehát otthon nem használhatók. Ablaküvegből 4732 táblát törtek be sörösüveggel, vagy kővel egyetlen esztendőben. Aki ilyet tesz, igazán nem törődik azzal, hogy az utasok, köztük kisgyermekek megfáznak a jéghideg, ablaktalan kocsiban. Egyesek borotvacsatlakozókra, vagy a tükrökre „specializálják" magukat. Az előbbiből 1282 darabot, az utóbbiból 1595 darabot szereltek ki egy év alatt.

Ki tudná összeszámolni hány ülést hasogattak fel, hány akkumulátort vittek el és mennyi értékes, külföldi behozatalból származó félvezetőt, diódát loptak ki a kapcsolószekrényből? Azt mondhatja valaki: *ezt nem lehet utazás közben ellopni, mások szeme láttára.* Sajnos, mégis előfordul. Sokan szemet hunynak, félelemből, gyávaságból, nem szólnak a vasúti személyzetnek, vagy a rendőrnek. A közöny bátorítja a vandál pusztítókat.

A vandálok általában éjszaka „dolgoznak". A sötét tárolóvágányokon álló kocsikba behúzódnak a „csövesek" és a vasút képtelen a szerelvények őrzését megoldani. A rendőrséggel rendszeresen tartanak éjszakai razziákat. A múlt évben 1000 személyszállító vonatot ellenőriztek. A rendőrök 15 ezer személyt igazoltattak, 211-et előállítottak, 24-et vettek őrizetbe, 16 személy ellen tettek szabálysértési feljelentést és 2000 személyt a helyszínen megbírságoltak.

A vandálokkal szemben a törvény szigorával kell fellépni. Csakhogy az a bökkenő, hogy az új Btk. felemelte a károk értékhatárát és a legtöbb esetben — 1000 forint alatti kisebb károkról van szó és ilyen esetben csak szabálysértési eljárást lehet indítani. Ha a kis károk értékéhez hozzászámítanánk a vasúti kocsik forgalomkieséséből származó népgazdasági veszteséget is, akkor hamar el lehetne venni a vandálok kedvét a pusztítástól.

Az utazóközönség pedig ezt várja!

Bermann István

Köszönet a helyettesítőknek

A jó bizonyítvány nemcsak engem illet

Mónosbél állomás dolgozójaként hetenként kétszer jártam Miskolcra az elmúlt tanévben is a Vörösmarty Művelődési Házban működő *„dolgozók általános iskolája"-ba.* Eddig sikerült jelesen elvégezni a hét osztályt.

Ezúton szeretnék köszönetet mondani állomásfőnökünknek a tőle kapott támogatásért. A tanulásban mindenkor kész segíteni, mi több: gyakran ő helyettesít, amikor iskolába kell mennem. Ugyancsak vállalja a helyettesítést *Barta Imre* és *Kovács Albertné,* arra biztatva, hogy folytassam nyugodtan a tanulást. Jó érzéssel tölt el és hálás szavakra kötelez, hogy állomásomon ilymódon is megnyilvánul a közösségi érzés, az egyűvétartozás.

Marozsán Imre,
Mónosbél

CIKKÜNK NYOMÁN

Rendelet írja elő a MÁV-nál a selejtezett holmik égetését

A *Magyar Vasutas* június 2-i számában megjelent *Vandalizmus hivatalból* c. cikkel kapcsolatban az alábbi észrevételt tesszük:

A salgótarjáni szertárfőnökségen május 13-án lezajlott selejtezés megfelelt a *MÁV Hivatalos Lap* 1970. évi 8. számában közölt, jelenleg is érvényben levő rendeletnek.

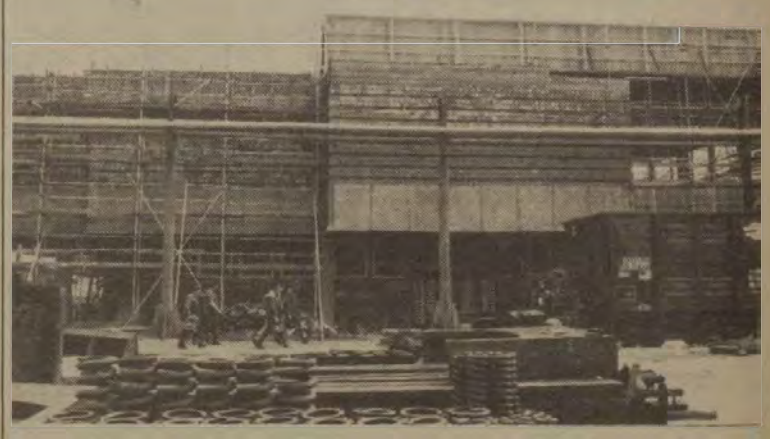
Égetéssel csak olyan eszközök kerülnek megsemmisítésre, mint a bőrbakancsok, gumicsizmák, bukósisakok és különféle textíliák, amelyek a selejtezési rendelet 10. § 4. pontja értelmében magánszemélyek részére nem értékesíthetők, és egészségügyi okokból sem forgalmazhatók. Azokat az eszközöket, amelyeket értékesíteni lehet, az igényeknek megfelelően eladjuk, illetve a visszanyert hulladékok üzemi célra való felhasználását szorgalmazzuk. A gazdaságosság szem előtt tartásával mindenre a jövőben még nagyobb gondot fordítunk.

Bodor László,
a MÁV Bp.-i Igazgatóság VII. anyaggazdálkodási osztály vezetője

A szerk. megjegyzése: Az említett cikkben szó sem volt arról, hogy a selejtezési eljárást a rendelettel ellentétben végezték volna Salgótarjánban. A fenti válasz nyomán is nyitott kérdés marad, hogy az egykori rendelet ma megfelel-e a takarékosság fokozott követelményeinek.

Röptető a kocsibontóban

Szuromi Tibor gépészmérnök és munkatársai tervezték azt a röptetőt a székesfehérvári járműjavítóban, amely az ivben levő kocsibontó vágányoknál nyújt majd védelmet a dolgozóknak az időjárás viszontagságai ellen. Az 540 négyzetméter alapterületű tetőszerkezet, amely alumíniumlemez borítást kap, egyben darupályaként is szolgál. Négy demágdarut működtethetnek itt a kocsik ajtóinak és más nehéz alkatrészeinek leemelésére. A különlegesen tervezett röptetőt házilagos kivitelezésben, kétmillió forintos költséggel készítik el

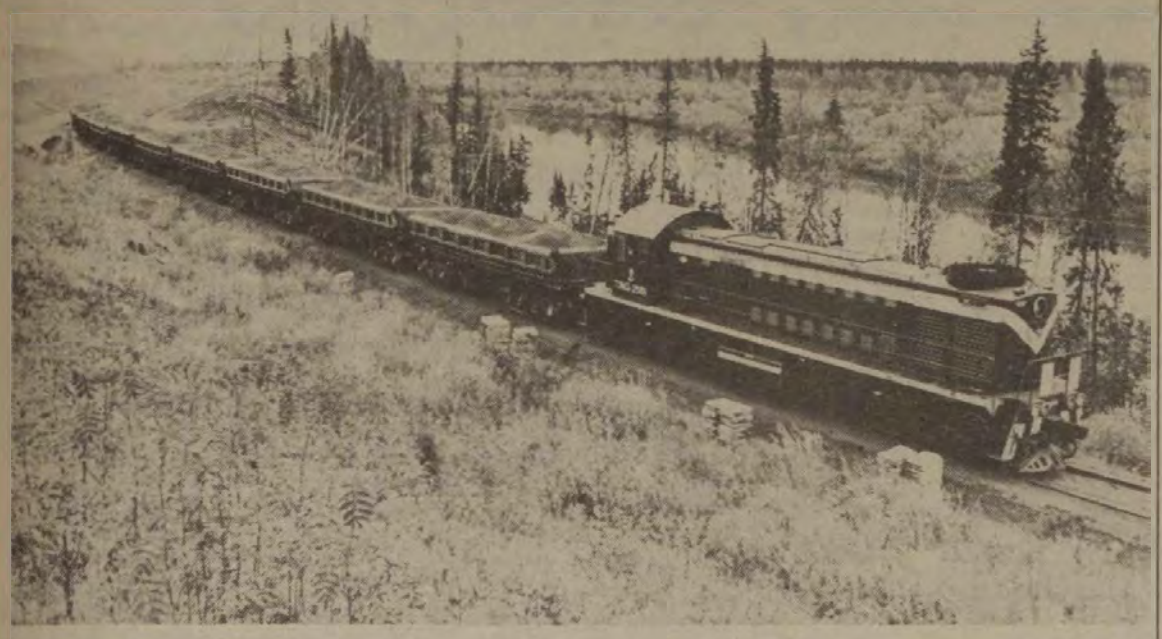


Épül az üzem új 1000 adagos üzemi konyhája és étkezdéje. A 31 millió forintért készülő szociális létesítmény átadását szeptember 30-ra vállalta a Fejér megyei Állami Építőipari Vállalat

(Lőrincz János felvételei)

ÉPÜL A BAM

Tervek az ezredfordulóra



Anyagszállító vonat a BAM már elkészült vonalszakaszán

A 3200 kilométer hosszú *Bajkál—Amur* vasúti fővonalon a pályatest több mint a felét elkészítették, s több tucat vasútállomást és kitérőt építettek. Ez év végén átadják a forgalomnak a 245 kilométer hosszú *Ugolnaja—Berkakit—Tinda* vasútvonalat, amely már az üzembe helyezett 180 kilométeres Tinda—BAM vonalszakasszal együtt lehetővé teszi, hogy Dél-Jakutia kokszolható szene kijusson a transzszibériai vasútvonalra.

Ám körülbelül még öt évre van szükség ahhoz, hogy Kelet-Szibéria központjától a Csendes-óceán partvidékéig vezető átmenő forgalmat megnyithassák, s lényegesen több időre a BAM vonzáskörzetébe tartozó területek — 1,5 millió négyzetkilométernyi területről van szó — birtokbavételéhez.

Egyebek között azonban egy igen fontos feladat megoldása került napirendre. A BAM megteremti az alapot egy még merészebb terv megvalósításához: *az Észak—Keleti vasúti fővonal megépítéséhez.* Dél-Jakutföld gazdag, kokszolható szénkészletei nagy súllyal estek latba a Tinda—Berkakit—Ugolnaja vasútvonal megépítésénél. Vajon ennek a vonalszakasznak a vége holtvágány lesz? Jakutföld gazdag, egyelőre azonban még a föld mélyében szunnyadó ásványkincsei az építőket még messzebbre hívja Északon.

A neves szovjet tudós, *Nyikolaj Nyekraszov* akadémikus, amikor megkérték, hogy a kétezredik év távlatából vessen egy pillantást a Szovjetunió termelőerőinek elhelyezkedésére, megoszlására, különösen ezt a területet emelte ki. *„Északon óriási, sok nagy országnál nagyobb területről van szó. Kétségtelenül gazdag vidék ez: van itt kőolaj, szén, nikkel, réz, ólom és más ásványkincsek"* — jelentette ki az akadémikus.

A Jakut Autonóm Köztársaság fejlesztésének problémáival foglalkozó harmadik tudományos értekezleten az új vasútvonal építésének tervét a legperspektivikusabb problémák között vették fel, amelynek a megoldásától e vidék gazdasági élete fejlődésének üteme már napjainkban is függ. *A tudományos tanács véleménye szerint a 900 kilométer hosszú Berkakit—Jakutföld vasútvonal építéséhez haladéktalanul hozzá kell fogni.* A Szovjet Tudományos Akadémia Szibériai Tagozata jakutszki intézetének tudósai, akik Jakuföld szállítási problémáit 1990-ig elemezték, arra a következtetésre jutottak, hogy ezt a vasútvonalat, bár óriási beruházásokat igényel, gazdasági szempontból célszerű megépíteni. Számításaik szerint *a vasútvonal építésére fordított összegek körülbelül hat év alatt megtérülnek.*

Jelenleg a folyókon történő idényjellegű fuvarozással és a raktározással kapcsolatos szállítási műveleteknél mintegy 50 ezer ember szabadul fel, akikre Jakutföld más, gyors ütemben fejlődő népgazdasági ágazataiban van szükség. Sok más érv is szól a vasútvonal Jakutföldig történő megépítése mellett.

Ami az ország egész északkeleti részén megépítendő vasútvonal grandiózus tervét illeti, e tervnek már hosszú története van. *Még 1904-ben előterjesztették a Szibéria—Alaszka vasútvonal tervét,* amely fő láncszemét alkotta volna a *Párizs—New York* interkontinentális vasúti fővonalnak. A Léna felső folyása mentén Jakutszkig húzódott volna, majd tovább a Csukcsfélszigeti Gyezsnyov-fokig, s a Bering-szorosban épített alagúton keresztül Alaszkáig, s innen az amerikai kontinensen haladt volna tovább.

Az ilyen nagy terveknek hosszú a históriájuk, és megvalósításuk évtizedeket, olykor évszázadokat vesz igénybe. Az interkontinentális vasúti fővonal tervének azonban már a kezdet kezdetén, a terv előterjesztésénél sem voltak hívei — túlságosan is irreálisnak tűnt abban az időben.

Ma ezen a területen a helyzet lényegesen megváltozott. A Szovjetunió, felhasználva a fejlett szocializmus gazdasági erejét, valóban grandiózus terv megvalósítását kezdte el: *a BAM építését, Szibéria, a Távol-Kelet, Észak széles körű birtokbavételét.* Ez a terv már valósággá vált. És a Szovjetunióban komolyan mérlegelik az Észak—Kelet vasúti fővonal építésének tervét is.

Viktor Zsuraljev (APN)

Nemzetközi találkozó

TOLMÁCS NÉLKÜL...

A vasutasnap alkalmából — július 5—6-án — *Dunakeszin rendezik meg a vasutas eszperantisták hagyományos találkozóját.* A rendezvény iránt figyelmreméltó érdeklődés nyilvánul meg a szomszédos országokban is. Többek között a jugoszláviai *Nis* csomópont vasutas eszperantistái jelezték, hogy népes csoporttal kívánnak részt venni a találkozón.

A *Magyar Eszperantó Szövetség* vasutas szakosztálya megbízásából a találkozót a dunakeszi vasutasok eszperantó csoportja szervezi, illetve bonyolítja le, a helyi párt- és társadalmi szervezetek a Hazafias Népfront és a TIT támogatásával. A részvevők számára a szervező bizottság magas színvonalú programokat állított össze. Szerepel ebben a Fóti Gyermekváros és az Ybl Miklós építette templom megtekintése, orgonahangverseny meghallgatása, a vácrátóti botanikuskert felkeresése. Július 6-án *eszperantó könyv-, bélyeg- és fotókiállítás is lesz,* ahol alkalmi postahivatal bélyegzi majd a leveleket. Az ünnepi ülést művészi kultúrműsor zárja. Első alkalommal hangzik itt el eszperantó nyelven Váci Mihály *Nem elég* című költeménye, Sellei Zoltán szavalóművész előadásában. Ugyancsak eszperantó nyelven énekel a Magyar Hűtőipar pol-beat együttese, a MÁV Dunakeszi Járműjavító kórusa és a helyi 3. számú általános iskola úttörő énekkara.

A találkozó érdekessége és a nemzetközi nyelv gyakorlati haszna, hogy a különböző nemzetiségű részvevők *tolmács nélkül tárgyalhatnak,* kicserélve szakmai, nyelvi, kulturális tapasztalataikat.

Kapitány Lajos

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

Tapasztalatcsere-látogatáson Bulgáriában és Lengyelországban

A Bolgár Közlekedési Szakszervezet meghívására június 2-án Bulgáriába látogatott *Molnár György,* a vasutas-szakszervezet titkára és *dr. Balázs Ákos,* a kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály vezetője. Az öt napos látogatás célja a Bolgár Közlekedési Szakszervezet nevelési, közművelődési és kulturális munkájának a tanulmányozása volt.

A delegáció tagjai megbeszélést folytattak a szakszervezet titkáraival és az elnökkel. Látogatást tettek a szakszervezet központi művelődési házában, tanulmányozták két szófiai vontatási főnökség szakmai és szakszervezeti tevékenységét és a plovdivi vasútigazgatóság közművelődési munkáját, a plovdivi kultúrotthonban pedig az ingázó dolgozók művelődési lehetőségeit.

A delegáció tagjai hasznos tapasztalatokat szereztek többek között az ideológiai, valamint a káder- és tömegpolitikai oktatásról. A két vontatási főnökség szakszervezeti vezetői elmondották, hogy a tapsztaltabb munkások tervszerűen és szervezetten foglalkoznak a fiatalok nevelésével, szakmai továbbképzésével.

A lengyel vasutas szakszervezet meghívására június 9-től 14-ig Lengyelországban tartózkodott *Szemők Béla,* a vasutas-szakszervezet titkára és *Pere József,* a pénzügyi és gazdasági osztály vezetője. A látogatás célja tapasztalatszerzés volt a lengyel vasutasok szociális ellátásának színvonaláról, a szakmunkásképzésről és a szakszervezet szervezeti felépítéséről.

A delegáció meglátogatott Varsóban egy vontatási főnökséget, majd megbeszélést tartottak a szakszervezet vezetőivel. Tanulmányozták többek között egy vasúti rendelőintézet munkáját, majd a lengyel vasutasok szakszervezeti központjában beszélgetést folytattak a szakszervezet vezetőivel.

Gdanszkban megismerkedtek egy járműjavító üzemmel, és megtekintettek két vállalati üdülőt. A látogatás tovább mélyítette a két szakszervezet közötti baráti kapcsolatot.

MÁJUS VÉGÉN

Osztrák vasutas fúvószenekart láttak vendégül a Mecsekalján

A szomszédos Ausztriából május 29-én kedves vendégek érkeztek Pécsre. A pécsi vasutas fúvószenekar meghívására a linzi vasutasok ötven tagú zenekara látogatott a Mecsekaljára.

Másnap városnézésen vettek részt a vendégek, majd délután a két fúvószenekar az *Irányi Dániel* térről indulva felváltva adott menetzenét a *Leöwei Klára Gimnáziumig.* A gimnázium dísztermében pedig koncertre került sor, melyet a Pécsi Rádió is felvett. Este a *Váradi Antal* utcai vasutas klubkönyvtárban találkoztak a gimnázium német nemzetiségi tagozatú diákjaival.

Szombaton az újpetrei parkerdőben a tsz németajkú dolgozói élvezték a linziek koncertjét. Felejthetetlen élményt nyújtott számukra, hogy közvetlen hallhatták a rádióból már részben ismert zenét.

A linziek számára legmaradandóbb élményt az egész napos balatoni kirándulás nyújtott. Siófokon előbb *Halápi János* festőművész tárlatmegnyitója előtt adtak koncertet, majd hajókiránduláson vettek részt *Badacsonyba.* Ezután Balatonfenyvesen, a vasutas üdülőben szerepeltek.

— Hogyan kerültek kapcsolatba a linzi zenekarral? — kérdeztük *Molnár Gézát,* a pécsi vasutas klubkönyvtár vezetőjét.

— *Tavaly tavasszal karnagyunk, Keresztvölgyi Ádám és dr. Dobos Jenő, a fúvószenekar elnöke találkozott Sopronban Walter Zöhrerrel, a linzi zenekar vezetőjével. Abban állapodtak meg, hogy a két zenekar kölcsönös cserelátogatásokon biztosít egymásnak koncertlehetőséget. A pécsiek viszontlátogatására július 30-tól augusztus 5-ig kerül sor.*

Barna Teréz

A két vasutas fúvószenekar utcai koncertje

STARTKOMPLEXUM A KAZAHSZTÁNI SZTYEPPÉN

Huszonöt éves a bajkonuri űrrepülőtér

Emlékszem, amikor tavaly az űrrepülőtérre repültünk. A TU—134-es tízkilométeres magasságban Bajkonur felé tartott. Messze lent úszott a Föld kéklő térképe: városok és falvak, erdők zöld tömbjei, mezők négyszögei, szántóföldek sötét foltjai.

Előttem, az ülés támlájának dőlve ült *German Sztyepanovics Tyitov.* A 2-es számú űrhajós az út első felében hallgatott. Mire gondolhatott? Lehet, hogy visszaemlékezett a sok évvel ezelőtti bajkonuri startra?

Sehol egy fa

A Volga az ablakból nem látszott. Lent sűrű felhőtakaró terült el, és ez a sík fátyol behavazott sztyeppére emlékeztetett. Az Uralon túl eltűntek a felhők, és vakító fényáradat zúdult a gépbe. A szárny alatt asztallap simaságú igazi sztyeppe húzódott: *se egy bokor, se egy fa sehol.*

A látóhatár szélén földerengtek az óriási építmények. Az ablakból továbbra is ugyanaz a sík, szelek által tisztára sepert sztyeppe látszott, de itt már betonutak csíkjai szabdalták föl, amelyek hol összefutottak, hol különböző irányba szétszaladtak. Felülről jól látszottak a nagyfeszültségű vezetékek csipkés oszlopai. Ez a híres bajkonuri űrrepülőtér.

A gép már alacsonyan szállt és könnyedén himbálózott. Tyitov széthúzta a függönyt és az ablakhoz hajolt. *Ebben a pillanatban föltűnt a starthely, amelyet még Gagarin Vosztokja perzselt meg.* Rajta kiszolgáló berendezésektől körülvett, égre irányított rakéta állt. A starthely betonlapjai a sakktábla négyzeteire emlékeztettek.

— *Gyorsan repül az idő. Jövőre Bajkonur 25 éves évfordulóját ünnepli majd...* — mondta Tyitov.

...1955, „Bajkonuri űrrepülőtér" — ezen a néven kellett megszületnie. Akkor, negyedszázaddal ezelőtt, maga az „űrrepülőtér" szó még nagyon ritkán fordult csak elő az újságok és folyóiratok lapjain. Most pedig Bajkonurt, az emberiség kozmikus startjainak bölcsőjét, az egész világ ismeri. A bajkonuri sztyeppe örökre bevonult a világ űrhajózásának történetébe.

Emberek hatalmas erőfeszítése kellett ahhoz, hogy a vad sztyeppén két év alatt soha nem látott építményeket létesítsenek, szétágazó úthálózatot fektessenek fel, és modern várost építsenek a régi karavánutak mentén.

Eljött a pillanat

A szabad kazah térségeken a második tavaszon folyt a szűzföldek szántása, amikor az építők elhelyezték az objektumokat, leverték az első jelzőkarókat. Úgy tűnik, mintha csak tegnap lett volna a hatalmas lapon krétával felrajzolva: *„Itt lesz a startkomplexum."*

Folyt a munka éjjel és nappal, rengett a föld a robbantásoktól, gépek százainak dübörgésétől. Éjszakánként az eget villámként ragyogták be a hegesztés villogó fényei. Nappal a Napot eltakarva sűrű, rőt, maró por gomolygott a levegőben. A nappal felforrósodott beton hőséget lehelt, mint az izzó kályha. Mennyi földet szállítottak el és forgattak meg, hány ezer köbméter beton ömlött a földbe!

A nagy iramban dolgozó építők megbirkóztak az örökké bonyolult feladatokkal. *Eljött a pillanat, amikor működés közben kellett ellenőrizni a földi berendezések és a startépítmény hosszú láncolatának minden szemét.* Magasba emelkedtek a kísérleti szerelőépület boltozatai, maga a kozmikus szerelőműhely pedig ámulatba ejtett méreteivel. Ide hozták az első kozmikus rakétát, amelyet a fáradhatatlan *Sz. P. Koroljov* vezetésével specialisták csoportja tervezett és épített meg. 1957. október 4-én, 22 óra 28 perckor a rakéta elhagyta bolygónk küszöbét és pályára állította a Föld első mesterséges holdját. *A kozmikus korszak első éveinek eredményeit koronázta meg a Vosztok kozmikus rakéta-komplekszum létrehozása, amelyen Jurij Gagarin ajtót nyitott a kozmoszba.*

Két kis faház

Nem messze az első starthelytől, az űrrepülőtéren áll egymás mellett két kis faház. *Az egyikben Jurij Gagarin és German Tyitov töltötte a start előtti éjszakát, a másikban az űrrepülőtérre érkező Sz. P. Koroljov akadémikus lakott és dolgozott.* Most itt múzeum van. Minden űrhajós, aki először repül a határtalan világűrbe, eljön ide az indulás előtt.

Bajkonur startműhelyei ebben az évben különösen nagy tempóban dolgoznak. Sajátosan szimbolikus az is, hogy a „csillagkikötő" szakemberei ebben a jubileumi évben bocsátották útjára a Szaljut—6-tal randevúzó ötödik nemzetközi legénységet, *Valerij Kubaszov* űrhajóparancsnokot és *Farkas Bertalan* kutató űrhajóst.

B. Kuznyecov

Dr. Jandek Géza—dr. Kanyó Gyula

A vállalati szervező munka fejlesztése és a szakszervezetek feladatai

Közismert tény, hogy népgazdaságunk egyik legfontosabb problémája ma a vállalatok megfelelő szervezettségének hiánya. A szervezés fontosságát ma már világszerte felismerték, éppen ezért nélkülözhetetlen, hogy a szakszervezetek is megismerkedjenek feladataikkal a szervező munka fejlesztésében. A szervezetlenség csökkenti a hatékonyságot, a termelékenységet és jelentős veszteségeket okozhat, tehát nemcsak vállalati, munkásérdek, de társadalmi érdek is, hogy mindenki rendelkezzék szervezési ismeretekkel. A szerzők éppen ezért foglalták össze a legfontosabb tudnivalókat.

TÖMEGSPORT DUNAKESZIN

A dunakeszi járműjavító szakszervezeti bizottsága felhívással fordult az üzem dolgozóihoz, hogy minél többen jelentkezzenek a *„Munkahelyi Olimpia"* jelszóval meghirdetett tömegsport-versenyekre.

A felhívásra 560-an jelentkeztek a különböző sportágakban. Legtöbben a kispályás labdarúgás, a lövészet és az igen népszerűvé vált tekére, de szép számmal jelentkeztek az asztaliteniszre, az atlétikára és a sakkversenyekre.

A selejtezők elkezdődtek és az üzemi döntőkre július 19-én kerül sor a DVSE sporttelepén. Az első helyezést elért csapatok és egyéni versenyzők egy későbbi időpontban sorra kerülő dunakeszi városi üzemek közötti sportversenyeken vehetnek részt. Színesebbé teszi a programot az is, *hogy az üzemi bélyeggyűjtő szakkör a döntők napján sportbélyeg-kiállítást rendez a DVSE sportcsarnokában* és ezen a napon „Munkahelyi Olimpia" emlékbélyegzőt használ a posta.

Polonia kupa, a barátság jegyében

Somoskőújfalu állomás fiataljainak csapata Zebrzydowicén és Petrovicén, a *Polonia Kupáért* immár másodszor megrendezett labdarúgótornán vett részt. A tornán három ország négy vasútállomásának, a lengyel PKP vasút Zebrzydowice, a csehszlovák CSD vasút Petrovice és Filakovo, valamint a MÁV Somoskőújfalu állomásának csapatai vesznek részt.

A tornát a CSD Petrovice állomásának csapata nyerte. Egy éven át ők őrzik a Polonia Kupát. Jövőre Filakovo Somoskőújfaluval közösen rendezi meg a kupát.

BAJNOKSÁG UTÁN A VÍVÓK

Az idén egy arany, három ezüst és egy bronz jutott a BVSC-nek

Más egyesület talán még emléktáblát is állítana versenyzőinek, ha azok az országos bajnokságon egy arany-, három ezüst- és egy bronzérmet szereznek. A BVSC-ben azonban egyáltalán nem lehetnek elégedettek a vívószakosztály idei OB-eredményeivel, hiszen, ahogy mondani szokták: *volt jobb is*... A magyar vívás egyik legerősebb pillérének számító vasutas szakosztály ezúttal sem tudta azt a teljesítményt nyújtani, amelyet hosszú évek, évtizedek óta megszoktunk tőle, bár a múlt évihez képest valamivel jobban szerepeltek.

A visszaesés mindennek ellenére csak a kívülállót éri váratlanul. Aki ismeri a szakosztály évek óta meglevő gondjait, az kevéssé csodálkozik. Jóllehet a teremgondok már megoldódtak, a hosszú ideig tartó „albérletezés" következményei azonban nem múlhattak el nyomtalanul. Igen erősen jelentkezett az eredményekben az is, hogy az utánpótlás-nevelés élén nem találhatjuk már ott *Nagy Árpádot*, aki fiatalok tucatjaiban ismerte föl a szunnyadó tehetséget... De talán azt is a visszaesés okai közé kellene sorolni, hogy a BVSC „egyeduralma" idején túlságosan háttérbe szorultak azok, akik még nem kerülhettek a felnőttek reflektorfényébe.

De hagyjuk a szakemberekre a hibák elemzését!

Az idei bajnokságon a női tőrözők szerepeltek a legjobban. *Maros Magda* — 1973 és 1978 után — harmadszor is a dobogó legtetejére állhatott, a csapat pedig az emelvény második fokára. A korábban egyértelműen „BVSC-fegyvernemnek" kikiálltott párbajtőr egyéni döntőjében ketten — *dr. Fenyvesi Csaba* és *Pap Jenő* — képviselték a vasutasvívást. Papra nem is lehetett panasz: *második helyével hozta formáját.* Fenyvesinek azonban a negyedik helyezés kevés volt ahhoz, hogy biztosítsa repülőjegyét Moszkvába — ehhez győznie kellett volna... München kétszeres bajnoka — ez talán a legszomorúbb meglepetés — legfeljebb a televízió képernyőjéről nézheti az olimpiai párbajtőrversenyeket... *Csalódás a párbajtőrcsapat harmadik helye is.* Kardban a világbajnok *Gerevich Pál* jól szerepelt, csupán az idén kimagaslóan versenyző Gedővári (Ú. Dózsa) előzte meg. Ebben a fegyvernemben, akárcsak a férfi tőrözők küzdelmében negyedik lett a vasutasegyüttes.

Hát, ilyen volt a bajnokság — vasutas szemmel!

Végezetül álljon még itt annak a három BVSC-vívónak a neve, akik — a Magyar Olimpiai Bizottság döntése nyomán — ott lehetnek a moszkvai olimpiai játékokon: *Gerevich Pál, Maros Magda, Pap Jenő.*

Ők még köszörülhetnek a csorbán...

(pilhál)

A Tokaj Expresszen — Világ Kupa pontokért

Újabb nagy sikert ért el a vasutas vívósport, igaz, ezúttal nem a páston, hanem a Nemzetközi Vívó Szövetség (FIE) végrehajtó bizottságának párizsi ülésén. A kongresszus úgy határozott, hogy 1981-től *a Világ Kupa-pontokat adó A-kategóriás versenyek közé rangsorolja a Tokaj Express nemzetközi párbajtőrviadalt.*

A döntés nemcsak az eseményt rendező BVSC számára jelent nagy sikert, hanem az egyetemes magyar vívósport elismerését is mutatja. Ezidáig még nem ért hasonló megtiszteltetés hazai párbajtőrversenyt, sőt a többi fegyvernemben is évente mindössze két A-kategóriás találkozót rendeznek Magyarországon: *a Hungária Kupa kardversenyt és a férfi tőrözők nemzetközi Budapest-bajnokságát.*

A sportdiplomáciai siker kapcsán *dr. Nedeczky László*, a vívószakosztály vezetője, a Tokaj Express főrendezője a következőket mondta:

— A nemzetközi szövetség kongresszusán arról is határozat született, hogy a jövő évtől kezdve *megváltozik a világversenyek lebonyolítási rendje.* Nos, mi már az idei Tokaj Expresszen, decemberben, az új forma szerint szeretnénk megrendezni a versenyt, s ez nyilván tovább növeli majd az érdeklődést. Valószínűleg ez is emelni fogja az idei viadal rangját, hogy az olimpia után első alkalommal itt találkozik majd a teljes párbajtőrvilág, hiszen a „moszkvaiak" mellett a játékokat bojkottáló országok vívóira is számítani lehet...

P. GY.

A MÁV Nagykanizsai TE rendezésében

Súlyemelő kondicionáló tábor általános iskolások részére

A MÁV Nagykanizsai TE egyik legeredményesebb szakosztálya a súlyemelő. *Balázs Ferenc* főfoglalkozású edző már évek óta eredményesen foglalkozik a fiatalokkal. Kezéből került ki *Simon Imre*, aki az országos bajnokságban a 60 kg-os súlycsoportban harmadik lett.

Az edző a nyári szünidőben a tavalyihoz hasonlóan kondicionáló tábort szervezett a fiatalok számára. A nagykanizsai *Fabik Károly Úttörőház és a MÁV NTE súlyemelő-szakosztályának vezetői* a lakóterületi szabadidős program keretén belül rövidesen beindítják a gyermekek részére szervezett kondicionáló tábort.

Az általános iskolások részére egy időben a sportegyesület súlyemelőcsarnoka ad otthont, ahol naponta délelőtt és délután foglalkoznak a gyerekekkel.

Várfalvi Gyula

USIC bajnokság Lengyelországban

Csapatban harmadik helyen végzett a vasutas súlyemelő-válogatott

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) megbízásából a lengyelországi *Tarnowskie—Goryban* került megrendezésre a hetedik nemzetközi vasutas súlyemelőbajnokság. A sportszeretetéről híres lengyel város felkészülten fogadta a 11 ország — *Szovjetunió, Lengyelország, Magyarország, Koreai NDK, Románia, Bulgária, Csehszlovákia, Ausztria, Franciaország, Hollandia, Finnország* — legjobb vasutas súlyemelőit.

A város főterére zárt rendben felvonuló csapatokat a rendező bizottság nevében *Jan Trojan*, a katowicei vasútigazgatóság vezetője meleg szavakkal köszöntötte. Ezután *Robert Bourienne*, az USIC francia elnöke ünnepélyesen megnyitotta a versenyt. A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség zászlófelvonásánál — az eddigi eredményeinek elismeréseként — a magyar csapatból *Rehus Uzor György* vett részt.

Az ünnepélyes megnyitó után a város központi kultúrházában kezdetét vette a nagy érdeklődéssel kísért verseny.

A város vezetői és a rendező bizottság mindent megtett annak érdekében, hogy a csapatok színvonalas versenyen mérhessék össze tudásukat.

A magyar vasutas válogatott az 52, az 56, továbbá a 82,5 kilogram súlycsoportjában nem indított versenyzőt. Ennek ellenére a csapat eredményesen szerepelt. A szombathelyi *Rehus Uzor György* a 90 kg-ban első helyen végzett. A 110 kg-ban *Ulviczki Mihály*, a plusz 110 kg-ban pedig *Boros Mihály* a második, a 60 kg-ban *Simon Imre*, a 67,5 kg-ban *Kovács László*, a 90 kg-ban pedig *Horváth Zoltán* a harmadik lett.

Csapatban a Szovjetunió végzett az első helyen 54, második Lengyelország 43, harmadik Magyarország 35 ponttal.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Nagymértékben javítja a vasút önköltségét. (Folytatása a 27. függőlegesben.) 13. Nagyszerű ember. 14. ... culpa. 15. Asztalosszerszám névelővel. 16. Zsírok, gyanták oldószere. 17. Fültőmirigy-gyulladás. 19. Fafajta. 20. Bibliai alak. 21. Régi fegyver. 22. Szabadságban fellelhető. 24. Miniszterelnökünk. 26. Tojás, németül. 28. Tajték. 30. ... culus, kör körvonal. 31. Kevés ellentéte. 33. Vulkanizált kaucsuk. 36. Törökországból írt leveleket. 38. Zalai község. 39. Ütős hangszer. 40. Melankólikus költemény. 42. Kedvelt üdítő ital. 43. Fenyőféle. 44. B. A. F. 46. Éra. 48. Kis patak. 50. ... it, műgyanta. 52. Ételízesítő. 53. ... sis, vérmérgezés. 55. Törvényes. 56. Magához kéret. 57. Elem. 59. Szekér. 60. Hideg, száraz szél. 61. ... Marcus Coccaius (32—98) római császár. 63. Római 52. 64. Bogár.

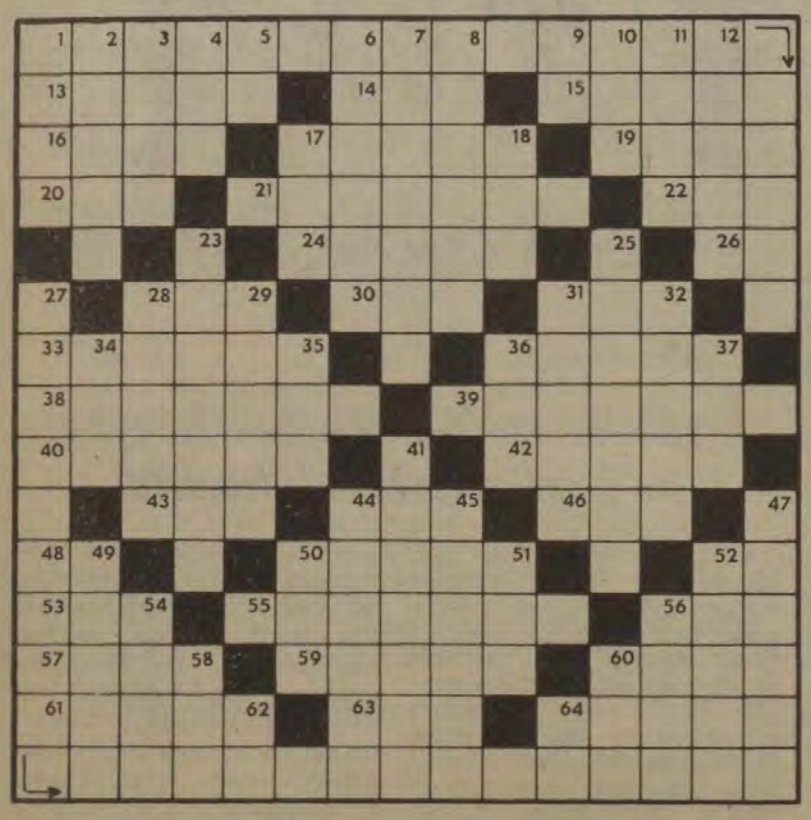
Függőleges: 1. Női név. 2. Traktor. 3. Vissza: becézett női név. 4. Zúzmara. 5. Rag. 6. ... ió, versengés, vetélkedés. 7. Büntető igazság. 8. Vas megyei község. 9. A szamárium vegyjele. 10. Város a Szovjetunióban. 11. Vissza: heveny betegség. 12. Szultáni parancs, rendelet. 17. Betűpótlással testrész. 18. Szérű a közepén. 23. Nicaragua fővárosa. 25. Egy Móricz-regény címe. 28. Kicsit felháborodva kérdez. 29. Gázlómadár. 31. Takarmánytárolók. 32. Tejtermék. 34. Az egyik oldal. 35. Élvezeti cikk (ék. fel.) 36. Kérdőszó. 37. Mint 31. vízszintes. 41. Diákszabadság. 44. Nagyfejű madár. 45. A gyermek teszi. 47. Olasz város. 49. Zöldségféle. 50. Bajnokcsapatok Európa Kupája. 51. Mint 63. vízszintes. 52. Perzsiai város. 54. Szovjet város. 56. Merre? 58. Élvezetben van! 60. Husáng. 62. Ezüst vegyjele. 64. Sír.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásként a 27. függőleges.

Beküldési határidő: 1980. július 18.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az improduktív költségek minimálisra csökkentése.

Egy-egy könyvet nyertek a lapunk 11. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Forgács József, Belezna, Petőfi u. 73. 8855; Tóth Gyula, Tapolca vasútállomás; Havasi Mónika, Nyíregyháza, Nád u. 13.; Rúzsa Pál, Szeged, Felsőváros 113/A.; Széles Pálma, Debrecen, Béke útja 8.



HÍREK

— Gyerekeket patronálnak. A miskolci vontatási főnökség fiatal mozdonyvezetőinek Salvador Allende szocialista brigádja a múlt év eleje óta patronálja a bodrogolaszi MÁV nevelőotthon lakóit. Havonta egy nap társadalmi munkát végeznek ott. Segítenek többek között az oktatáshoz szükséges szemléltető eszközök készítésében. Legutóbb rozsdátlanították a nevelőotthon udvarán álló gőzmozdonyt.

— Alkotó gyerekek. A MÁV Tervező Intézet Bláthy Ottó I. szocialista brigádja az intézetben dolgozók gyermekei részére „Alkotó gyermekek" címmel pályázatot hirdetett. A beküldött rajzokból, kézimunkákból, szobrokból kiállítást rendeztek, majd június 21-én délután diszkó műsort rendeztek a gyerekeknek.

— Kirándulás. A hatvani vontatási főnökség Alkotmány szocialista brigádja — hozzátartozóikkal együtt — egynapos autóbusz-kiránduláson vett részt Aggteleken. A kiránduló csoport délután Miskolc nevezetességeivel ismerkedett.

— Egészségügyi előadás. Filmvetítéssel egybekötött egészségügyi előadást tartott a közelmúltban dr. Novák Pál ellenőrző orvos a hatvani csomóponton a nők részére. A téma a terhesgondozás volt.

— Véradás. A tapolcai körzeti üzemfőnökség Vöröskereszt-szervezete a közelmúltban véradónapot szervezett, amelyen 72 vasutas összesen 26 liter vért adott térítésmentesen. Debrecen állomáson június 9-án és 10-én rendeztek véradónapokat. 126-an majdnem negyven liter vért adtak.

— Nyugdíjasok taggyűlése. Dombóvár állomás szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a közelmúltban taggyűlést tartott. A csoport elnöke tájékoztatta a résztvevőket az elmúlt évi eredményekről, majd Kerepesi László, a MÁV Nyugdíj Hivatal osztályvezetője a nyugdíjakkal kapcsolatos kérdésekről tartott tájékoztatót. Utána a dombóvári Vadvirág néptáncegyüttes műsorral szórakoztatta a jelenlévőket.

— Vita a belső ellenőrzésről. A közelmúltban a KTE nagykanizsai vasutas szakcsoportja rendezésében dr. Kiss Balázs Péter, a Vasúti Főosztály mukatársa „Belső ellenőrzés a MÁV-nál" címmel előadást tartott. A vita során kitértek a társadalmi tulajdon védelmének fontosságára is.

— Író-olvasó találkozó. Debrecen állomás nagy oktatótermében június 6-án Kiss Tamás költővel találkoztak az olvasók. Közreműködött: Székelyhidi Ágoston kritikus, Cseke Péter, Kállai Bori színművészek és a MÁV Filharmónikusok Zenekarának rézfúvós együttese.

— „Nosztalgia" vonat. A GYSEV idegenforgalmi szolgálata az idén is fogad „Nosztalgia" vonatokat. A vonat utasai század eleji szerelvényen érkeznek hazánkba. Egynapos, eseményekben gazdag programmal várják őket.

Lakáscsere

Elcserélném két szoba komfortos — nagyméretű (100 négyzetméter), telefonos és korszerűsített — szolgálati lakásomat két szoba komfortos tanácsi lakással Budapesten vagy környékén. Érdeklődni lehet munkaidőben: 852—711, munkaidő után: 144—240 számú telefonon.

Elcserélném a miskolci egy szoba összkomfortos, földszinti gázfűtéses, telefonos tanácsi lakásomat hasonló vagy garzon budapesti (vagy környéki) tanácsi lakásra. Bővebb felvilágosítást ad mindennap 17—20 óra között Frisch István Budapest, Tél u. 8. II 5. 1043.

Elcserélném Budapest, IX., Ráday u. 14. szám alatti két szoba, összkomfortos tanácsi lakásomat 1.5 szoba összkomfortosra. Kelenföldi csere előnyben. Érdeklődni lehet Szabó István, Kelenföld állomás 52—19 telefonon.

Elcserélném vasutas dolgozóval budapesti, nagyméretű szobakonyhás — kettő szoba, komfortossá alakítható — MÁV-bérlakásomat (Északi főműhely-telep) budapesti komfortos tanácsi kezelésű garzonra vagy kisméretű egyszobásra. Érdeklődni lehet egész nap: 833—872, Szabó-lakás.

Elcserélném Budapest, XV. kerületben levő másfél szobás, összkomfortos lakásomat budapesti két plusz félszobás, vagy egy plusz két félszobásra. Érdeklődni lehet munkaidőben 9—16 óráig a 40—32 vagy 220—660 349. m telefonszámon Csiszárné.

Nagy erőpróba előtt a vasutas válogatott

A Pécsi VSK nyerte a pontversenyt az országos vasutas ökölvívó bajnokságon

Cegléden, a Vasutas Sportcsarnokban kilenc egyesület 151 versenyzőjének részvételével rendezték meg az országos vasutas ökölvívó-bajnokságot. A legtöbb versenyzőt a PVSK indította (44). A legjobb mérkőzéseket a felnőttek vívták. Ezek közül a Pirbus—Vajda és a Németh—Sándor összecsapás emelkedett ki.

Győztesek. Felnőttek (papírsúlytól felfelé): Kálmán (PVSK), Makkai (NYVSSC), Pirbus (PVSK), Kozma, Rácz (Debr. MVSC), Zámbó J. (Haladás VSE), Sándor (NYVSSC), Veres (DMVSC), Balázsi, Magyar (NYVSSC), Alvics, Markó (PVSK). Ifjúságiak (papírsúlytól felfelé): Ráczkövi (CVSE), Kantár (NYVSSC), Zámbó G. (Haladás VSE), Sárközi (NYVSSC), Szalai, Szili, Pozsár, Schneider I. (PVSK), Huszár, Perubjánszky (MVSC).

Az országos vasutas ökölvívó-bajnokság egyben válogató verseny is volt a július 7—14-ig Debrecenben sorra kerülő nemzetközi vasutas bajnokságra. A sorrendben hetedik bajnokság megrendezésével a *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) ugyanis a „Vasutas Sportközpontot" bízta meg.

A bajnokságra kilenc ország — az NDK, a Szovjetunió, Lengyelország Csehszlovákia, Jugoszlávia, Románia, Bulgária a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság és Magyarország — vasutas válogatottja nevezett. A 17 tagú válogatott keret négy egyesületből — *Pécsi VSK, Nyíregyházi VSSC, Debreceni MVSC, Szombathelyi Haladás* — került ki. Felkészítésükkel a vasutasszakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztálya *Paku Lajost*, a PVSK és *Szántó Józsefet*, az NYVSSC vezető edzőjét bízta meg.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Bezeur u. 41.
Telefon városi 229-872,
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
80—2691. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. JÚLIUS 11.

A vasutasok köszöntése

Írta: Jakab Sándor, a SZOT főtitkár-helyettese

Július második vasárnapján ünnepelnek a vasút dolgozói és e napon — immár harmincadszor — őket köszönti az egész magyar társadalom. Az ország legnagyobb vállalatának dolgozóit, mindazokat, akik számára megtisztelő hivatás a vasúti szolgálat.

Az idősebbek bizonyára emlékeznek még arra az időre, *amikor irigyelt szakma volt a vasútnál dolgozni és rangot jelentett a MÁV-hoz bejutni, e közlekedési ág egyenruháját felölteni.* Ám aki itt dolgozhatott, annak kötelességgel, szigorú fegyelemmel kellett ellátni feladatát. A vasfegyelem, a szakma szeretete, a hivatástudat, a közösség szelleme meghatározóan járult ahhoz, hogy a MÁV pontossága, szervezettsége híressé vált.

Hazánk felszabadulásával, harmincöt évvel ezelőtt, a vasút, s a vasutasok életében is jelentős változás történt. A barbár fasiszta pusztítás szinte teljesen tönkre tette, megsemmisítette a közlekedés legfontosabb ágát. A kommunista párt kiadta a jelszót: *„Arccal a vasút felé!"* Ez az időszak mindenkinek felhívta figyelmét a közlekedésre, a vasútra, az itt dolgozókra, mert a nemzet léte múlott azon, hogy az élet meginduljon, a forgalom helyre álljon, az újjáépítés megkezdődjön. A szabad élet első éveiben érezhető figyelem, felismerés a későbbiek során alábbhagyott, sőt volt időszak, amikor hátrányos politikai megkülönböztetéssel járt. *Nehéz évei voltak ezek a MÁV-nak és dolgozóinak. Abban az időben a hivatástudat, a szakma szeretete, az erőn felül végzett áldozatos munka tartotta meg a vasutat a szinten, hogy a korábban megszerzett elismerés nem veszett el.* Nehéz volt ellenállni a pillanatnyi érdeknek, a csábításnak. A MÁV dolgozóinak többsége kitartott eredeti elhatározása mellett, mert tudták, hogy a vasút más közlekedési ágak fejlődése mellett is nélkülözhetetlen, annak működése, színvonala a mai időkben is jelentős. A tervgazdálkodásban a szervezettség, fegyelem, együttműködés alapvetően befolyásolja fejlődésünket, népgazdaságunk hatékonyságát.

Várakozásuk, bizakodásuk eredményeket hozott. Gazdasági életünk előrehaladásával korszakos változások történtek. Gőzösről áttérni villamos, vagy dízel vontatásra, a korábbi normák megváltoztatására, a hatékonyabb, gazdaságosabb munkára — embert formáló időszak. Az ember alkotó szerepe abban is látható, hogy a gépesítés mind több területen száműzi a nehéz fizikai munkát. *A fővárosban és vidéken korszerű munkásszállók épültek, s tovább javult a vasutasok korábban is híres egészségügyi ellátottsága.* Az elért eredmények ma újabb sikerekre ösztönöznek. *Napjainkban talán legidőszerűbb, legfontosabb az együttműködés kiszélesítése, a szervezett, fegyelmezett munka.*

Jobb együttműködésre, hatékonyabb munkára van szükség a közúti szállítással, az üzemekkel, s a szomszédos országokkal. *Politikai, hangulati tényező a gyors, pontos áru- és személyszállítás.* Közismert, hogy ez nemcsak a vasúton, illetve a vasutasokon múlik, mégis a legtöbbször őket okolják, vagy őket kérik a még jobb, még több munkára. Így van, és várhatóan így lesz ez az idén is. Az első félévben, a népgazdaság helyzetéből adódóan ugyanis a vártnál kevesebb volt a fuvarigény, *de számítani lehet arra, hogy a következő hónapokban ugrásszerűen fokozódik a forgalom.* Ha már a tél végi, tavaszi hónapokban is ütemes lett volna a szállítás, a vasutasok most nem kényszerülnének arra a kettőzött helytállásra, amelyből minden bizonnyal az őszi—téli forgalom idején ezúttal is ízelítőt kell adniok. S e nehéz munka élharcosai a szervezett dolgozók, közülük is a legjobbak, a szocialista brigádok tagjai.

A magyar társadalomnak és a népgazdaságnak jelentős esztendeje az 1980-as. Túl vagyunk az MSZMP irányt mutató XII. kongresszusán, újjáválasztottuk a tanácsokat, az országgyűlést, megalakult az új kormány, s rövidesen sor kerül a szakmai szakszervezetek, majd a SZOT kongresszusára. Az idén befejeződik az V. ötéves terv és előkészítjük a következő tervidőszakot. Munkánk befolyásolja az előttünk álló évek alakulását. Tapasztalataink szerint tovább növekszik az emberi tényezők szerepe. A társadalmi szervek vezetői ezért fordítanak nagy figyelmet a tisztségviselők munkájára. A közelmúltban megválasztott szakszervezeti tisztségviselők, olyanok, akik társaik bizalmából képesek megfelelően ellátni az érdekvédelmi feladatokat.

Szocializmust építő társadalmunk a munka társadalma. A szakszervezetek a gazdasági vezetőkkel együtt szervezik a munkaversenyt, s tevékenyen közreműködnek, hogy újszerűen, a korábbinál hatékonyabban, szervezettebben dolgozhassunk. *Sok nagyszerű bizalmi, főbizalmi és más tisztségviselő munkálkodik a vasútnál is — hírük túljutott a MÁV keretein.* Tudott az is, hogy sok az új tisztségviselő, akiket tapasztaltabb társaik most készítenek fel az igényesebb feladatokra.

Őket is köszöntjük a harmincadik, jubileumi vasutas napon —, de nemcsak őket. Rajtuk keresztül a vasutas társadalom valamennyi tettrekész tagját, mindazokat, akik részt vállalnak a kongresszusi határozatok sikeres valóra váltásából. *A szakszervezetek, a népgazdaság más területén dolgozó munkatársaik és a magam nevében kívánok kellemes vasutas ünnepet, és jó egészséget az örömöket és gondokat egyaránt ígérő hétköznapokhoz is.*

Ülést tartott a központi vezetőség

Szakszervezeti munkánk irányuljon az idei tervfeladatok teljesítésére

NAPIRENDEN A MÁV, A GYSEV ÉS AZ UTASELLÁTÓ TERMELÉSI ÉS GAZDÁLKODÁSI TEVÉKENYSÉGE

A vasutasszakszervezet központi vezetősége június 27-én ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt Koszorús Ferenc főtitkár, Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója, Gyócsi Jenő, a vasutasszakszervezet elnöke, Nagy Károly, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, Oroszváry László, a GYSEV vezérigazgatója és Tóth László, az Utasellátó Vállalat főigazgatója.

Az ülést Gyócsi Jenő elnök nyitotta meg. A napirend ismertetése, illetve elfogadtatása után Szemők Béla titkár tájékoztatta a központi vezetőséget a MÁV, a GYSEV és az Utasellátó várható első félévi eredményeiről.

A megváltozott követelményekhez igazodva

Az idei tervek a MÁV-nál, a GYSEV-nél és az Utasellátó Vállalatnál is feszítettebbek voltak a korábbi évekhez képest. A tervkészítés során a MÁV vezetői számítottak arra, hogy — az energiatakarékosság miatt — kevesebb utast és árut szállítanak majd a közúti járművek. Mindez jobban igénybe veszi a vasút kapacitását. Emiatt és az új gazdasági szabályozók várható hatására *a MÁV az idén 290 millió utas és 137 millió tonna áru elszállítását tervezte.*

A MÁV eddigi személy- és áruszállítási tevékenységét értékelve megállapítható, hogy az év első öt hónapjában *a vasút 116 millió 474 ezer utast szállított.* Ez a bázishoz viszonyítva 96,2, a tervhez képest pedig 97,6 százalékos teljesítésnek felel meg. Az átlagos utazási távolság sem növekedett a korábbiakhoz hasonló mértékben. Az utaskilométer-teljesítmény 2,9 százalékkal maradt el a tervezettől.

Kis mértékben javult a személyszállítás kulturáltsága. A vonatok menetrendszerűsége a bázisszinten maradt, de a fajlagos késési idő csökkent. Az átlagos utazási sebesség 3 százalékkal növekedett. A távolsági forgalomban a megvásárolt új lengyel személykocsik javították az utazási körülményeket. A régebbi kocsikkal „megerősítették" a hivatásforgalmat lebonyolító szerelvényeket. Ezáltal csökkent a vonatok zsúfoltsága. A személyszállítás színvonalának további emelését akadályozza a megfelelő üzemi pályaudvarok hiánya és a munkaerőgondok.

A MÁV áruszállítási teljesítménye a bázishoz és a tervhez viszonyítva is kedvezőtlenül alakult. Az első öt hónapban — február kivételével — a fuvarozási igény kisebb volt, mint tavaly. A belföldi áruszállítás 2,6 százalékkal, a nemzetközi pedig 1,1 százalékkal maradt el 1979 hasonló időszakától. A nemzetközi forgalmon belül az exportszállítások mennyisége 6,7, az importé 2,6 százalékkal csökkent. A tranzitforgalom 3,2 százalékkal nőtt. *A bázishoz viszonyított elmaradás összesen 1,1 millió tonna áru, míg a tervezetthez képest 3 millió tonnával kevesebb árut szállított a vasút,* ami 94,6 százalékos tervteljesítésnek felel meg.

A szocialista országokba történő exportszállítás — Lengyelország és a Szovjetunió kivételével — nagymértékben csökkent, a kapitalista országokba szállított áruk mennyisége viszont — különösen Ausztriába, Franciaországba és Olaszországba — növekedett. A szocialista országokból behozott importáru a bázishoz viszonyítva 2 százalékkal, a tőkés országokból behozott árumennyiség pedig 6 százalékkal csökkent.

Jobban, amit lehet...

Az előszállítási akció — az időben megkötött szerződések ellenére — *nem járt teljes sikerrel.* Kő és műtrágya kivételével a többi árufajtából az előző évinél kevesebbet szállított a vasút. A tervezettnél kisebb áruforgalmat több tényező idézte elő. Az egyik az volt, hogy a gazdasági szabályozók módosítása, a beruházások visszafogása és a termelői árváltozások miatt a fuvaroztató vállalatok bizonytalankodtak; *csökkentek a szállítási igények.* A nemzetközi áruszállításra

(Folytatás az 5. oldalon)

A 30. vasutasnap központi programja

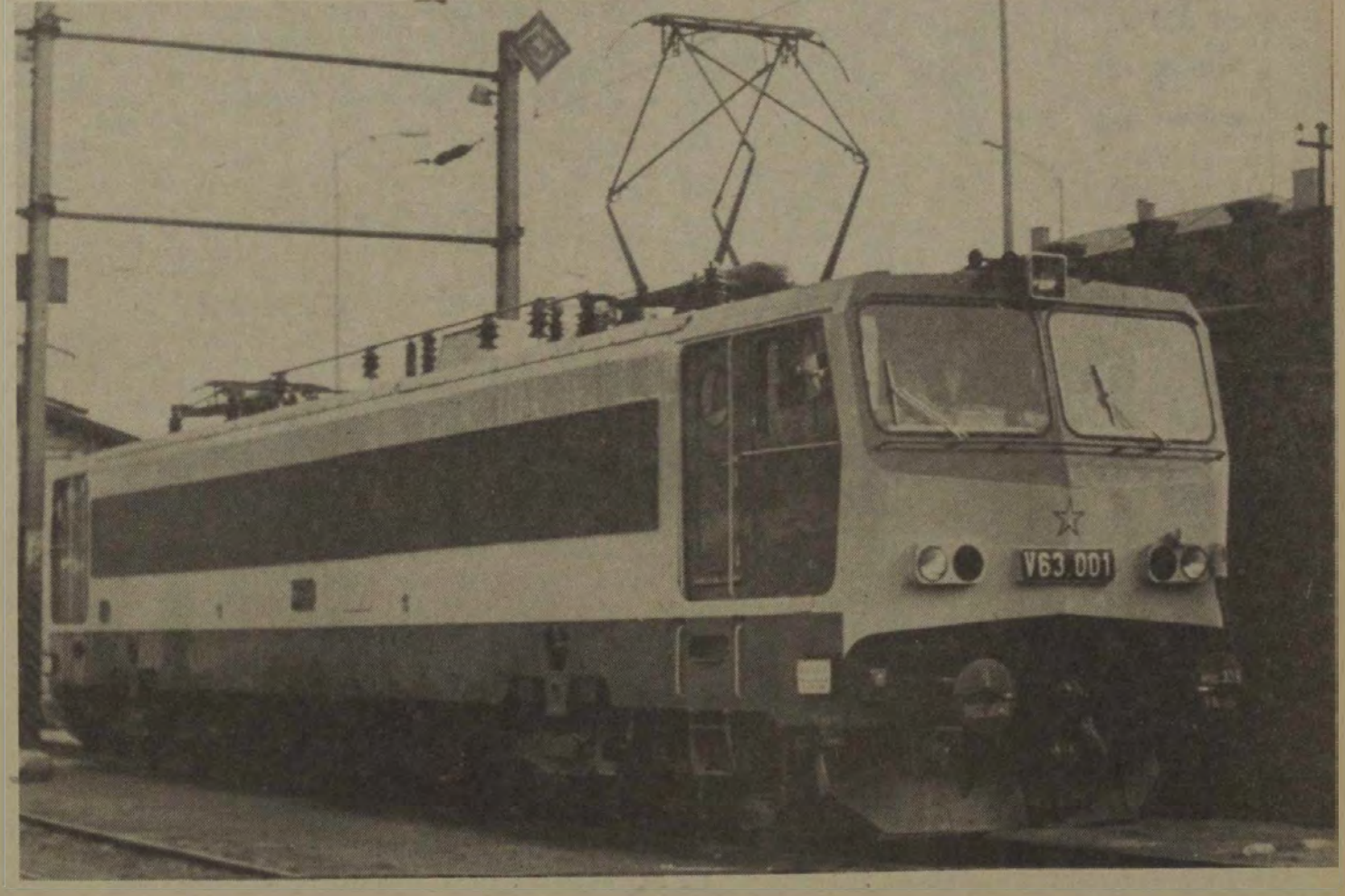
Híven a hagyományokhoz, az idén is gazdagnak ígérkezik a vasutasnap programja. A központi rendezvényeket ezúttal is a vasutas képzőművészeti kiállítás vezeti be, amelynek ünnepélyes megnyitójára július 10-én csütörtökön 18 órakor kerül sor a Vasutasok Szakszervezete *(Budapest VIII., Népszínház utca 29.)* központi képzőművészeti iskolájában.

Másnap, pénteken délelőtt 11 órakor a vasúti munka élenjáróinak a *Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében* ünnepélyes keretek között adják át a *Kiváló Vasutas* és a *Kiváló Munkáért* kitüntetéseket.

A *tisztavatásra* július 12-én szombaton délelőtt 11 órakor kerül sor a Déli pályaudvar „kerengőjében". Előtte 10 órakor a Déli utascsarnokában megnyitják a vasutas fiatalok III. országos *„Alkotó Ifjúság"* kiállítását.

Színesnek ígérkezik a 30. vasutasnap programja a vasútigazgatóságok és a nagyobb csomópontok, üzemfőnökségek, vasútüzemek rendezésében is. *Ferencvárosban* például július 13-án, vasárnap, egész napos rendezvénysorozat várja az oda látogatókat. A délelőtt 11 órakor sorra kerülő politikai nagygyűlést napestig tartó nonstop kultúr- és sportműsor követi. A játékos vetélkedőtől kezdve a vidám és a könnyűzenei műsorig — neves művészek felléptével — minden megtalálható a gondosan összeállított programban. Ha valamivel szerényebb keretek között is, de hasonló rendezvények lesznek *Miskolcon, Szegeden, Pécsett, Debrecenben, Szombathelyen, Dunakeszin,* hogy csak néhány példát említsünk.

A sokszínű program bizonyára kellemes szórakozást nyújt majd azoknak a vasutasoknak és hozzátartozóiknak, akik vasárnap pihenőnapjukat töltik és ellátogatnak az ünnepségek színhelyére.



A Ganz Villamossági Művek az év végéig öt 5000 lóerős, tirisztoros villanymozdonyt készít a MÁV megrendelésére. A képen látható prototipus kiállta a próbát. (Riport a 4. oldalon) **(Laczkó Ildikó felv.)**

Az eredményekben is lemérhető

A tagság cselekvően vesz részt a vezető és irányító munkában

A vasutas-szakszervezet szegedi területi bizottsága június 28-án Szegeden tartotta küldöttértekezletét. A Dél-Alföld szervezett dolgozóit 87 küldött képviselte. A megjelenteket a küldöttértekezlet levezető elnöke, *Gazsi Lajos* köszöntötte. Az elnökségben helyet foglalt *Koszorús Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára, *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, *Kapás Sándorné*, a Csongrád megyei párt-vb tagja, *Lovász Lázár* vasútigazgató, valamint a szakszervezetek *Csongrád, Békés* és *Bács-Kiskun* megyei tanácsának képviselői.

Sokat javult a munka színvonala

Az előző választás óta végzett munkáról *Acsai Mihály*, a területi bizottság titkára tartott beszámolót. Elmondta, hogy nagy figyelmet fordítottak a szervezeti élet fejlesztésére. A végzett munka eredményessége jól lemérhető a testületek tevékenységében, a tagság tájékozottságában, a határozatok következetes végrehajtásában. Szélesedett a bizalmiak és a tagság részvétele a vezető, irányító munkában. Növekedett önállóságuk. Jól tudtak élni a részükre biztosított, megnövekedett jogokkal. Döntéseikben, állásfoglalásaikban mindjobban érvényesült a kollektív vélemény és cselekvési egység. Javult a szakszervezeti rendezvények színvonala.

1978-tól folyamatosan sor került a szakvonali szervezeti felépítés korszerűsítésére, a körzeti üzemfőnökségek szervezésére. *Békéscsabán, Szegeden* és *Szentesen* üzemfőnökség alakult. E szervezésekkel párhuzamosan szakszervezeti bizottságokat vontak össze. A jelenlegi választások során a *kecskeméti*, a *vésztői* és 1981. január 1-től a *Kiskunhalason* induló üzemfőnökséghez igazodó szervezeti változás újabb összevonást eredményezett. Így a korábbi 51-ről 21-re csökkent az alapszervezetek száma.

A politikai munka sajátos eszközeivel segítették az igazgatóság szállítási feladatainak teljesítését. A gazdaságpolitikai célkitűzések megvalósítását jelentősen segítették a szocialista munkaverseny különböző formái. *Az igazgatóság területén 564 brigádban több mint 6300-an dolgoznak.* Különösen kiemelkedő eredményt értek el a NOSZF 60. évfordulójának, valamint az MSZMP XII. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére indított munkaversenyben.

Tervszerű volt a káderek képzése

A beszámoló kitért arra is, hogy az 1976 nyarán létrejött jogsegélyszolgálat elérte célját. Eddig 1612-en kértek jogi tanácsot, legtöbbjük az üzemi baleseti kártérítéssel, bérjellegű juttatással és munkaviszonnyal kapcsolatos kérdésekben kértek segítséget.

Sikeresnek mondhatók a politikai oktatások terén elért eredmények. A hallgatók létszáma emelkedett, elérte az összdolgozók 30 százalékát. Különösen eredményes volt a tisztségviselők továbbképzése. *A bizalmiak 92, a bizalmihelyettesek 75 százaléka végzett tanfolyamot.* 1010 fő részesült alap-, illetve továbbképzésben a vasutas-szakszervezet és az SZMT-k által szervezett 1—4 hetes tanfolyamokon.

A munkahelyi közművelődés fontos területe az állami felnőttoktatás szervezése. Kiemelten foglalkoztak a 8 általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők továbbtanulásával. Eredményeként *1975-től évente közel 50 fő végezte el az általános iskolát.* Több csomóponton kihelyezett osztályokat indítottak.

Segítették a vasutas művelődési intézményeket, a dolgozók kulturális, sportolási igényeinek kielégítését. Munkájukban fontos helyet kapott a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása. Előbbre léptek a munkásszállások terén, ezt jelzi a lakókocsik iránti egyre kisebb igény. Új szállítóeszközök beszerzésével javult a munkásszállítás. Segítették a dolgozók lakásgondjainak megoldását. Tovább javult a vasutas dolgozók egészségügyi ellátása.

A beszámolóhoz 14-en szóltak hozzá, köztük *Koszorús Ferenc* főtitkár, aki elismeréssel szólt a szegedi terület munkájáról, mely tervszerű, szakszerű, igényes és rugalmas volt. A főtitkár ezután a szakszervezeti mozgalom időszerű feladatairól, majd szociálpolitikai kérdésekről beszélt. *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, a vasút előtt álló feladatokat ismertette, külön kitért a személy- és áruszállítási feladatok teljesítésére. Szólt a szocialista brigádmozgalom jelentőségéről, a további feladatokról. Végül elismeréssel beszélt az igazgatóság munkájáról, a szakszervezeti tisztségviselők helytállásáról. *Lovász Lázár* vasútigazgató az igazgatóság előtt álló feladatokat ismertette, *Dobóczky Károlyné* pedig a vasutas-szakszervezet emberközpontú ténykedését hangsúlyozta.

A vezetőszervek elismerő értékelése

A küldöttértekezlet végén újjáválasztották a szegedi területi szakszervezeti bizottságot és munkabizottságait. A 15 tagú testület elnöke a nyugdíjba vonuló *Acsai Mihály* lett, titkárává *dr. Lugosi Józsefet* választották. Az öttagú számvizsgáló bizottság elnöke *Kakuszi Béla* lett. A Vasutasok Szakszervezetének X. kongresszusán 21 küldött képviseli a szegedi vasutasokat.

Gellért József

Nyugállományba vonuló vasutasok kitüntetése

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa — nyugállományba vonulásuk alkalmából — több évtizeden át végzett kiemelkedő munkájuk elismeréseként a

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: dr. Velényi János osztályvezetőt, KPM Vasúti Főosztály.

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Gali Sándor osztályvezetőt, Debrecen Jj. Ü.; Ring Lajos kertész építésvezetőt, Bp. MÁV Épületfennt. Főn.; Teszéri György, osztályvezetőt, KPM Vasúti Főosztály.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Kiss József külsős forg. szolg. tevőt, Szolnok áll.; Patai Antal vizsg. főkalauzt, Szentes Körzeti Üzemfőn.; Fenyvesi Imre művezetőt, Szombathely Jj. Ü.; Fodor Józsefné kocsitisztítási csop. vezetőt, Bp. Nyugati pu.; Tóth Ferenc újító lakatost, Szombathely Vont. Főn.; dr. Kováts Imre oszt. vez., Miskolc Vasútig.; Lázár Géza darukötőt, Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Matók Istvánné ügyintézőt, KPM Vasúti Főosztály; Simon József ügyintézőt, Bp. Vasútig.; Szűcs Sándor szertárfőnököt, MÁV Landler Jenő Orsz. Osztószertárfőn.; Tölgyessy József művezetőt, Dorog Vont. Főn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Bagyin József felépítm. munkavezetőt, Hatvan, Salgótarjáni Pft. Főn.; Balla Béla üzemirányító csop. vez., Szeged Vasútig.; Ács Lászlóné munkaügyi vez., Bp. MÁV Felépítményvizsg. Főn.; Kovács István forg. vonalbiztost, Miskolc Vasútig.; Liptay Tivadar tervcsop. vez., Bp. Rákosrendező Hidép. Főn.; dr. Nagy Elek oszt. vez.; Szombathely Vasútig.; dr. Pécsi Lajos üzemfőnök-helyettest, Nagykanizsa Üzemfőn.; Simon Mihály ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Tasnádi István pénztárvizsg. csop. vez. Debrecen Vasútig.; Tőkölyi István ügyint., MÁV ÜGH

Gulyás János vezérigazgató-helyettes átnyújtja a vezérigazgatói dicséretet
(Óvári Árpád felv.)

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Aszódi Sándor házgondnokság kezelő, Bp. Épületfennt. Főn.; Fábrik Imre raktárnok, Győr áll.; Görög Ferenc vonatvez., Debrecen áll.; Gyarmati György ügyint., Pécs Vasútig.; Káli István ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Kiss Györgyné dr. Gonda Margit gyermekgyógyász főorvos, Szolnok MÁV Kórház és Rend. Int.; Nagy László KTG-tiszt. Vámosgyörk áll.; Becker József személyzeti csop. vez., Szeged MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Riba Imre ügyint., Pápa Pft. Főn.; Szabó István kábelárokásó brigádvezető, Bp. TBÉF; Szakács István szabványügyi előadó, Miskolc Jj. Ü.; Szluka János ügyint., Bp. MÁV Hídfenntartó Főn.; Tóth László oktatási csop. vez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Turi János raktárvez., Bp. Déli Szertárfőn.; Varga Imre előmunkás, Debrecen Pft. Főn.; Zsadányi Mihály váltókezelő, Hajdúdorog áll.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Batai Antal segédkezelőt, Debrecen Vont. Főn.; Bombai István szénszerelő munkást, Kaposvár Szertárfőn.; Csik Béla állomásfőn., Selyp áll.; Csifári József kazánfűtőt, Bp. Ferencváros pu.; Dalos Alajos anyagoszt. vez. h., Szombathely Jj. Ü.; Debreceni Mihály vonali tartalékos állomásfőn., Debrecen áll.; Erdős Lajosné anyaggazdálkodót, Sajószentpéter áll.; Falusi Györgyné ügyint., Szolnok Pft. Főn.; Gálóczi József tolmácsot, Bp. Keleti Igazgatósági részleg; Halász Árpád lakatos csop. vez., Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Hegyi Lajos ügyviteli alkalmazottat, MÁV ÜGH; Henter Lajos térfelvigy., Rákosrendező áll.; Istókovics József oszt. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Jávor Mihály normatechnológus, Pécs áll.; Kamarás Ferenc áruszáll. tanácsadót, MÁV Közönségszolg. Iroda; Katona Miklós asztalost, Debrecen Jj. Ü.; Kellner Istvánné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Király Gyula blokklakatost, Szeged-Rókus BBFF; Kis Béla ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Hauer Sámuel vontatási technológust, Sopron Vont. Főn.; Kiss László hídász főépítésvez., Miskolc Építési Főn.; Kocsis Mihály segédmunkást, Békéscsaba Körz. Üzemfőn.; Kollár István irányító művez., Landler Jenő Jj. Ü.; Kovács Józsefné ügyint., BBFF; Kozma Lukács István tanműhelyi művez., Északi Jj. Ü.; Laskai József kazánfűtőt, Püspökladány Vont. Főn.; Molnár János művez. h., Miskolc-Tiszai pu. BBFF; Mónos József felépítm. munkavezetőt, Veszprém Pft. Főn.; Nyíri József vonalkezelőt, Debrecen Pft. Főn.; Nyírfalvi Béla díszpécsert, Szolnok Jj. Ü.; Oláh Béla motorvezetőt, Szentes Körz. Üzemfőn.; Papp Gábor ügyint., Záhony áll.; Pataki István tolatásvez., Szeged Körz. Üzemfőn.; Piski Nándor oktatótisztet, Ferencváros Vont. Főn.; dr. Phersy Ferenc oszt. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Radicsai Gyula főpályamestert, Miskolc Pft. Főn.; Samu Jenő ügyint., Bp. Vasútig.; Sárosi Lajos ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Simon Gyula gazd. igazg., Szombathely TBÉF; Szabó György szerelőlakatost, Gyöngyös Kitérőgyártó Ü.; Szücs Ferenc váltótisztítót, Apafa áll.; Szücs Ferenc műsz. gazd. tanácsadót, KPM Vasúti Főoszt.; Bánhegyi Sándor forg. állomásfőn. h., Bp. Kelenföld áll.; Tóth Imre raktárnokot, Törökszentmiklós áll.; Török Béla raktárnokot, Nagykanizsa Üzemfőn.; Varga István polgárvédelmi törzsparancsnokot, Pápa áll.; Varga József gépkezelőt, Dombóvár Építési Főn.; Váradi József műsz. ellenőrt, Dunakeszi Jj. Ü.; Vigh József ügyint., MÁV BVKH; Zsigri István személypénztárost, Bp. Keleti pu.; Kormányos László építésvez., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.

A MISKOLCI TERÜLETEN

A tisztségviselők összetétele jól tükrözi a dolgozók rétegeződését

Miskolcon június 21-én tartották a bizalmi küldöttértekezletet, hogy megválasszák a területi szakszervezeti bizottságot, a számvizsgáló bizottságot és a munkabizottságokat.

Az elnöki tisztet betöltő *Juhász István* üdvözölte a részvevőket, köztük *Koszorús Ferencet*, szakszervezetünk főtitkárát, *Illésné dr. Kovács Magdolnát*, az MSZMP Borsod megyei Bizottsága vb-tagját és *Hernádi Istvánt*, a miskolci vasútigazgatóság vezetőjét. A napirend elfogadása után *Zombori Lajos* tartott beszámolót szakszervezetünk miskolci területi tanácsa nevében.

Az alapszervezeteknél már lezajlott választások tapasztalatait összegezve szólt a fokozott aktivitásról, arról, hogy a tagság bátran mondott véleményt a bizalmiak munkájáról, a vezetőségek tevékenységéről. *A megválasztott tisztségviselők összetétele a testületekben tükrözi az adott szolgálati hely dolgozóinak rétegeződését.* Tisztségbe azok kerültek, akik arra alkalmasak és el tudják majd látni a funkciójukkal járó feladatokat.

Jelentősen növekedtek a miskolci igazgatóság teljesítményei a beszámolási időszakban. *Az 1975. évi 27,4 millió tonnával szemben a múlt évben már 30,3 millió tonna árut szállítottak.* Ezt a rendelkezésre álló eszközök jobb kihasználása, a munkaszervezés fejlesztése és a dolgozók, főként a szocialista brigádok áldozatkész munkája tette lehetővé. Hiszen az elmúlt öt évben nem nőtt a rendelkezésre álló szállítóeszközök aránya, a fizikai létszám pedig csökkent. Megállapította a beszámoló, hogy az éves tervek teljesítésére történő mozgósítás során *sok energiát fordítottak a mennyiségi mutatók teljesítésére, de kevesebbet a minőségi követelmények megvalósítására.* Nem vették kellően figyelembe a megváltozott követelményeket — állapította meg önkritikusan a beszámoló — s ez vezetett oda, hogy 1979-ben már lemaradást jeleztek a minőségi mutatók.

Eredményesen befolyásolta a termelést segítő munkát is az üzemi demokrácia kiszélesítése. Tágabb lehetőség nyílt a feladatok megismertetésére, a dolgozók széles körű mozgósítására. A fórumokon elhangzott javaslatok, bírálatok segítették a döntések jó kialakítását.

Beszámolt *Zombori Lajos* arról is, milyen eredményeket értek el a dolgozók szociális ellátásának fejlesztésében, élet- és munkakörülményeik javításában. Kiemelte, hogy új szociális létesítmény épült *Kál-Kápolna, Hidasnémeti, Füzesabony* állomáson és a *Jászkiséri Gépjavító Üzemnél.* Negyvenhét közúti és 16 vasúti járművel oldják meg 1600, naponta bejáró vasutas dolgozó utaztatását. Mozgó üzemi konyhája is van a Miskolci Építési Főnökségnek, s különösen az utóbbi három évben jelentős előrehaladást értek el a pályán dolgozók üzemi étkeztetésében. Ezt indokolta is a nagygépes pályafenntartás és az éjszakai munkáltatás. Öt év alatt több mint 2,9 millió forintot költöttek arra, hogy férőhelyek megvételével elősegítsék a vidéki dolgozók gyermekeinek óvodai, bölcsődei elhelyezését.

A tanácskozást követő vitában, amelyben 18 felszólalás hangzott el, Koszorús Ferenc főtitkár is szót kért. *Elismeréssel értékelte a miskolci területi bizottság tisztségviselőinek munkáját.* A feladatokról szólva kiemelte a hatékonyabb munka és gazdálkodás jelentőségét, mert — hangsúlyozta — csak a vasút nyereségét gyarapítva teremthetünk alapot az életszínvonal növelésére.

A vitát Zombori Lajos foglalta össze, majd sor került a választásra. A 15 tagú területi szakszervezeti bizottság elnökévé *Ványai Miklóst*, titkárává *Zombori Lajost* választották meg.

Közéletiségével is példát mutatott

Bensőséges nyugdíjas-búcsúztatót tartottak június 26-án a Keleti csomópont ifjúsági klubjában. Az ünnepelt, *Keresztesi Ottó*, a budapesti vasútigazgatóság tervgazdasági és üzemszervezési osztályának dolgozója tiszteletére rendezett összejövetelen nemcsak a közvetlen kollégák vettek részt, hanem az öt központi szolgálattól is eljöttek a beruházásokkal foglalkozó munkatársak. Ez a gesztus azzal is magyarázható, hogy Keresztesi Ottó 20 éven keresztül *kulcsszerepet töltött be a beruházások szervezésében, irányításában.*

Harminchét évvel ezelőtt került a Magyar Államvasutakhoz, és számos helyen teljesített szolgálatot. Szakképesítéseit esti iskolákon, tanfolyamokon szerezte meg, így például elsők között végezte el a vasútnál indított *üzemviteli és tervirányító szakiskolát.*

Keresztesi Ottót nemcsak szakvonali munkájáról, hanem *közéleti tevékenységéről is jól ismerték:* 1962 óta — megszakítás nélkül — tagja volt a vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottsága közoktatási csoportjának. Sok fiatalt javasolt és küldött különféle tanfolyamokra, esti iskolákra. Emellett munkahelyén megalakította a *Landler Jenő szocialista brigádot*, amelynek tíz esztendőn keresztül volt a vezetője. (Ezt a kollektívát ma is a legjobbak között tartják számon az igazgatóságon.)

Vigyázat: háborús veszély!

BUDAPESTI FELHÍVÁS

Súlyos veszély fenyegeti a világ népeit; veszélyben van az enyhülés, fokozódik a fegyverkezés üteme — s ez már-már kaput nyit a háborúnak.

Szálljunk szembe a fenyegetéssel! Kezdjük újra — minden szinten — a párbeszédet, hogy helyreállítsuk a bizalmat és közösen cselekedhessünk. A hitleri fasizmus legyőzésének és a második világháború befejezésének 35. évfordulóján a Béke-világtanács felhívással fordul mindenkihez:

— *mindenkihez, aki a romok és holttestek felett megesküdött; küzdeni fog azért, hogy ne legyen több világégés;*

— *mindenkihez, aki síkraszáll a fegyverkezési verseny tébolya ellen;*

— *mindenkihez, akit aggodalommal tölt el az erőpolitika újjáéledése és gyakori alkalmazása a nemzetközi kapcsolatokban;*

— *minden fiatalhoz, akik a béke világában akarnak élni;*

— *a világ népeihez és kormányaihoz.*

Vigyázat: háborús veszély!

Tudjuk, a háború nem elkerülhetetlen. Még nem késő, még megállíthatunk mondhatunk a fegyverek fékevesztett felhalmozásának. Még nem késő, még meggátolhatjuk új nukleáris pusztító eszközök telepítését, különösen Európa szívében. Most kell végetvetni az erőszak politikájának. Blokádokkal, szankciókkal, bojkottal és katonai provokációkkal ne fenyegessenek többé!

Mindannyiunkon múlik az enyhülés megmentése. Mindannyiunk dolga küzdeni a leszerelési tárgyalások folytatásáért, a nemzetközi gazdasági kapcsolatok igazságos rendjének kialakításáért. Se világnézeti, se felfogásbeli, se vallási különbségek nem állhatnak a nyílt dialógus útjába. Nem akadályozhatják meg, hogy együttes erővel érvényesítsék akaratukat mindazok, akiket nyugtalanít a gyorsan romló nemzetközi helyzet.

Tegyük félre most, ami elválaszt, s keressük ami összeköt.

Béke-világtanács

Július 1-től felemelték a családi pótlékot

Nyolcezer vszt-biztosítottat érintenek a kormány szociálpolitikai rendelkezései

A Minisztertanács július 1-től felemelte a kétgyermekes egyedülállók, három- és több gyermekes családok, valamint tartósan beteg, illetve testileg vagy szellemileg súlyosan fogyatékos gyermeket eltartók családi pótlékát.

Nem változott a családi pótlék összege olyan családok esetében, akik egy, illetve két gyermeket — ideértve az egyedülálló egygyermekes dolgozókat is — tartanak el háztartásukban.

A családi pótlék jelenlegi havi összege:

	gyermekenként	összesen
egy gyermek után	490 Ft	490 Ft
két gyermek után	490 Ft	980 Ft
két gyermek után egyedülállónak	660 Ft	1320 Ft
három gyermek után	660 Ft	1980 Ft
négy gyermek után	660 Ft	2640 Ft
öt gyermek után	630 Ft	3150 Ft
hat gyermek után	610 Ft	3660 Ft

minden további gyermek után gyermekenként 610 Ft lesz.

Ez az intézkedés több mint 190 ezer családot és 600 ezer gyermeket érint, s a családi pótlékban részesülő családok 17,6 százaléka részére biztosítja a felemelt összegű családi pótlékot. A Vasutasok Szakszervezetének társadalombiztosításra jogosult dolgozói és nyugdíjasai közül *mintegy 8000 család kap 27 331 gyermek után emelt összegű családi pótlékot.* Ez a vasutas családok 18,4 százalékát érinti.

Egytől négy gyerekig emelkedik az összeg

A hatályba lépett családi pótlék rendelkezések egyrészt azt az elvet juttatják kifejezésre, hogy az egy gyermekre jutó családi pótlék összege *a három- és négygyermekes családoknál nagyobb mértékben emelkedjen, összhangban a népesedéspolitikai határozattal, figyelembe véve az optimális családlétszámot.* Másrészt, ha a gyermekek száma négynél több, az emelés összege alacsonyabb, s végül a családnál a gyermek nevelésében, gondozásában fokozott terhet jelentő tartósan beteg, illetve testileg vagy szellemileg súlyosan fogyatékos gyermek után az emelés összege lényegesen magasabb. *Ilyen gyermek után havonta 810 Ft családi pótlék jár.* Ezzel függ össze a rendelkezésnek az a része is, mely arra az esetre intézkedik, ha a családi pótlékra jogot adó két gyermek közül az egyik tartósan beteg, illetve testileg vagy szellemileg súlyosan fogyatékos. *Két ilyen gyermek után havi 1470 Ft családi pótlék jár.* Eszerint a fogyatékos gyermek után járó havi 810 forinton felül a másik gyermek után is havi 660 Ft családi pótlék illeti meg a dolgozót. Ha tehát a családi pótlék fogyatékos gyermek után is jár, a többi gyermekre eső nem lehet kevesebb, mint amennyi a fogyatékos gyermek nélkül járna. Például: ha 5 gyermek van a családban, belépne a degresszív, vagyis a 120 forintos emelés gyermekenként. De ha egy gyermek testi vagy szellemi fogyatékos, így e gyermek után a 810 forintot, a többi négy után a 150 forittal emelt 660 forintot kapja gyermekenként a dolgozó.

Ki igazolhatja a gyerek betegségét?

Tartósan beteg, illetve testileg vagy szellemileg fogyatékosnak minősül a tizenhat évesnél fiatalabb gyermek, aki állapota miatt állandó felügyeletre szorul, valamint az a tizenhat évesnél idősebb gyermek, aki tizenhatodik — továbbtanulása esetén tizenkilencedik — életévének betöltése előtt megrokkant. *A gyermek egészségi állapotát alapvetően és elsősorban a Vasútegészségügyi Szolgálat szakorvosa igazolja.* El kell azonban fogadni valamennyi kórház, rendelőintézet szakorvosainak, továbbá az illetékes SZTK felülvizsgáló főorvosának erre vonatkozóan kiadott igazolását.

Az új rendelkezés, figyelembevéve a családi körülmények sokrétű lehetőségét, a társadalombiztosítási törvény szabályait, az emelés alapvető elveit érvényesítve rendezi a részkérdéseket. Így, ha három vagy több gyermek után jár családi pótlék, a gyermekszám csökkenése miatt a háztartásban maradt gyermekek családi pótlékának összege nem lehet kevesebb annál az összegnél, amely a jogosultat korábban gyermekenként megillette.

Egy gyermek után a havi 660 Ft családi pótlék jár annak, akit mint egyedülállót, e gyermek figyelembevételével, 1980. július hónapban vagy azt követően két gyermek után megilletett már családi pótlék és továbbra is egyedülálló. A gyermekét egyedülállóként nevelők érdekeit fejezi ki, az egyedülállóság hónapjára járó családi pótlék kifizetésére vonatkozó szabály módosulása, azzal, hogy az egyedülállóvá válás hónapjára a magasabb összegű családi pótlékkülönbözet akkor is megilleti — a korábbiaktól eltérően —, ha más személy e hónapra már családi pótlékban részesült.

Az összeg emelését nem kell kérvényezni

A családi pótlékra vonatkozó új rendelekzések *július 1-én léptek hatályba, s így a felemelt összegű családi pótlék első ízben július hónapra jár,* így azt, a júliusra járó munkabérekkel együtt augusztusban, a zárfizetés alkalmával kell kifizetni. Nyugdíjasaink részére a *MÁV Nyugdíj Hivatal* a július havi nyugdíjjal együtt folyósítja a felemelt családi pótlékot.

Még valamit, *a magasabb összegű családi pótlékot nem kell igényelni; a felemelés hivatalból történik.* Azok azonban, akik eddig három vagy több gyermek után részesültek családi pótlékban és a családi pótlékra jogosult gyermekeik között van tartósan beteg, illetve testileg vagy szellemileg súlyosan fogyatékos gyermek(ek), s ha azt eddig nem jelezték a társadalombiztosítási ügyintézőnél, hogy a kiemelt összegű (810 Ft) családi pótlékot megkapják, igényüket mielőbb jelentsék be. **Dr. Bordi István**

Nővérszálló a MÁV Kórház mellett

Budapesten, a Szondi és a Rippl Rónai utca sarkán elkészült a MÁV Kórház új nővérszállója. A többszintes, kívülről is szép, korszerűen felszerelt épületbe május elseje óta folyamatosan költöztek be a fővárosban lakással nem rendelkező, egyedülálló nővérek. Képriportunk az új létesítményt mutatja be újdonsült lakóival együtt.

Lengyel Zsuzsa a kórház II-es belgyógyászatán dolgozik, ő négy éve Selypről jött Budapestre

Ambrus Györgyné, a 306-os szoba lakója, a gyermeksebészeten dolgozik

Minden emeleten korszerűen felszerelt konyha áll a nővérek rendelkezésére

A szálló tornatermében bárki kedve szerint végezhet testmozgást a különféle tornaszereken

(Laczkó Ildikó képriportja)

Nyári dallamok – üdülőknek

Bár alaptermészetemtől mi sem áll távolabb, mint az irigység, most mégis irigykedve gondolok azokra, akik nyaralni készülnek. Hogy miért? Pusztán azért, mert én már voltam nyaralni. Június második felében. Afféle áprilisi időjárás közepette. Igaz, a SZOT jóvoltából ama kellemetességben részesültem, hogy egy kies üdülőben együtt tölthettem két hetet egy évtizedek óta kitartóan atomokkal meg fizikával foglalkozó atomfizikussal. Közös volt a fürdőszobánk, egy asztalnál étkeztünk — jó ízűen! —, s végre-valahára módom nyílt közelebbről megismerni egy olyan férfiút, aki otthonosan közlekedik a kívülálló számára oly félelmetes nukleáris közegben.

Komoly ember, mondtam magamban, aki feltehetőleg még álmában is a maghasadással foglalkozik, s miközben másokat éjszaka a vacsorára felszolgált nehéz ételek késztetnek forgolódásra, ő a nehézvíz továbbfejlesztésén — netán még nehezebbé tevésén? — töpreng. Ennek megfelelően kínosan ügyeltem arra, nehogy ebéd közben holmi átlagemberre való témákkal untassam. Ha ömlött az égi áldás, megjegyeztem: *én ám tudom, hogy nem a föld alatti atomrobbantások okozzák e különös jelenséget, hanem az évszakok periodikus váltása, s úgye júniusban mi sem természetesebb, minthogy essen és essen, he-he-he...*

Amikor pedig arra kért, hogy nyújtsam felé a kenyeres kosarat, készséges mozdulatomat e nyelvi játékkal fűszereztem: *örömest odaatom!*

Képzelhetik meglepetésemet, amikor egyik reggel a fürdőszoba felé igyekezvén azt hallom, hogy e tisztes atomfizikus — danol. De nem ám holmi elektronikus melódiát, még csak nem is Honegger *„Johanna a máglyán"* című oratóriumának egyik szólamát, hanem azt, hogy — leírni is alig merem —, *„Jaj, úgy élvezem én a strandot"*... Megvallom, először arra gondoltam, hogy eltévesztettem a fürdőszoba ajtaját, aztán meg hogy megártott az este elfogyasztott három kupica sligovica (nem az atomfizikusnak, nekem!), és hallucinálok. Vagy nem a professzor énekel, vagy mégis a Johanna az atommáglyán dallamai szárnyalnak felém, csak az én köznapi fülem már képtelen felfogni az ilyen magasztos zenei hangokat.

Illik, nem illik: bekukucskáltam a fürdőszobába a kulcslyukon. S mit lát a szemem, mit hall a fülem? *Az atomfizikus ott áll egy szál csíkos pizsamában — férfiszokás, hogy éjszakára rabnak öltözünk —, az arca merő egy borotvahab, és trillázik. A nyárról, hogy újra itt van (hol van?!), meg hogy úgy élvezi ő a strandot.* A teljes igazsághoz tartozik: először nem is arra gondoltam, hogy a professzor meghibbant, hanem, hogy ha már ily könnyű belesni a közös fürdőszoba kulcslyukán, jaj, miért épp az atomtudorral hozott össze a SZOT-sorsom, s miért nem a folyosó túlfelén levő fürdőszobát használó, a nukleáris töltetekhez feltehetőleg nem is konyító, magányos (ám magányában még vonzóbb) fiatalasszonnyal, Zsuzsával. Miközben derékszögben görnyedve ezen tanakodtam, fizikusom új dalra fakadt: *„Szeretlek Zsuzska, te édes fruska, de ha bevallanám, kicsúfolnál talán, úgy biz' ám, trallalá, szép Zsuzsám..."*

Elhatároztam: már az aznapi reggelizéstől kezdve felhagyok a fölös agyfárasztással, töprengjen az atomfizikushoz méltó témákon a szép Zsuzsája. Amikor kenyeret kért, azt mondtam, hogy: *tessék, amikor pedig sót kért, cukrot adtam neki.* Néhány könnyed mondatot azért ejtettem a képzőművészetről, emigyen: *„Kedvenc festményem a Zsuzsanna meg a vének"*... *„Igaza van, ifjú barátom"* — így ő —, *„de én a reprodukciónál jobban szeretem a valóságot"* — mondta, gálánsan meghajolt, majd átült a szomszédos asztalhoz, ahol a magányos, ám magányában Zsuzsannánál is vonzóbb fiatalasszony, Klári ült. Atomfizikus legyen a komputere mellett, aki ezt megérti! Asztaltársam végül is Zsuzsa után epekedik — vagy képtelen beretválkozni slágerdanolás nélkül? Amíg ezen töprengtem, Klári sétára indult az atomemberrel, Zsuzsa egy ugyancsak velünk üdülő, tagba szakadt mozdonyvezetővel — én pedig ott maradtam az üdülőben a nyugdíjas veteránokkal.

Reggeli, ebéd, vacsora, séta; reggeli, ebéd, vacsora, séta — teltek a napok. Asztaltársam hol Klárival értekezett (ha jóhiszemű vagyok, feltételezem: szigorúan tudományos alapon), hol Zsuzsannával, a második hét második felében pedig azt dalolta bús baritonján, hogy: *„Minden jót, Mónika! Most megyek, rohanok hozzád!"* És ment, rohant — miközben én a reuma gyógykezelésének módozatairól értekeztem kedves nyugdíjas barátaimmal.

Azért tudják, hogy mi volt ennek a kora nyárnak a legmagvasabb tanulsága? Az, hogy: *„Az a szép, az a szép, akinek a szeme kék, hejde akinek a szeme kék."*

Szavamra: ily korszakalkotó megállapításhoz nem is kell atomtudornak lenni.

F. T.

KÉT KERÜLET HATÁRÁN

„Üvegpalota" a vágányok fölött

Kőbánya-Kispest állomás rangos szolgálati hellyé lépett elő

Az átadási ünnepségen ide még a kézfogás se jutott el. Az építők, a metrósok, a BKV-sok elismeréseket, dicséreteket, kitüntetéseket kaptak, de a vasutasokról: Kőbánya-Kispest állomás dolgozóiról szó sem esett. Pedig a tények magukért beszélnek: Kőbánya-Kispest állomást a metró új vonalszakaszának megnyitása a főváros egyik fontos közlekedési csomópontjának rangjára emelte. A Cegléd és Lajosmizse felől vasúton érkezők és Budapest belső kerületeibe utazók itt közvetlenül átszállhatnak a metróra. Azok számára pedig, akik innen folytatják útjukat a külső kerületekben levő munkahelyük, lakásuk felé, nyolc, úgynevezett ráhordó autóbuszjárat végállomását alakították ki.

A szívükkel is vasutasok

Az állomáson korábban volt 5 vágány, és egy 12 órás szolgálat alatt 130 vonat. Ebből 60 állt meg itt. Az utasok számát 10—12 ezerre becsülték. Most 9 vágány van. A 130 vonatból 90 áll meg, és van 14 induló és 14 érkező új vonat. Az utasok száma az eddigi becslések szerint napi 50 ezer. A pénztárak forgalma az első 10 nap alatt 240 ezer forint volt, a korábbi egész havi 60 ezerrel szemben.

Az átállás előtt 26 emberre lett volna itt szükség, de átlagosan 18 volt. Ma 50 az állomás engedélyezett létszáma, de a kirendeltekkel együtt is csak 40 van. Tíz ember állandóan hiányzik, helyettük a régiek húznak. Az újak *Üllőről, Pilisből, Örkényből,* a *Nyugati* és a *Keleti pályaudvarról*, a „nagy házból" (igazgatóság), *Záhonyból, Debrecenből, Rákoskeresztúrról, Pécelről, Salgótarjánból, Pusztaszabolcsról* és *Bokodról* járnak ide. Van, aki öt órát utazik mire ideér, és bizony eszébe se jut, hogy imába foglalja az állomás nevét. *Kusztor István* rendelkező forgalmi szolgálattevő így osztályoz:

— *Vagyunk, akik nemcsak az eszünkkel, de a szívünkkel is vasutasok vagyunk, aztán vannak, akik most kezdik itt az életet, és vannak, akik a pénzért még egy tetűt is pórázon vezetnének...*

Az állomás új épülete magasan a vágányok fölött van. Az új felvételi épület orosházi üvegből készült. Ez az első ilyen az országban. A burkolóanyag cehalin, piros és sárga színekben. Az üvegcsoda állomás takarítandó felülete 2 ezer négyzetméter. Első látásra szembetűnő, hogy itt más világ van. A metrót és az autóbuszállomásokat csikk- és szotyolatenger borítja, itt rend van. *Tabányi Mihály* főmérnök főintéző, az állomás főnöke mégis helyreigazít:

— *Szeretnénk, ha rend lenne, mert a rossz példa úgy terjed, mint a járványos betegség, és a kedves utas nem mindig kedves utas. A férfimosdó kagylóját még az átadás előtt hazavitte valaki, mert azt hitte, hogy ott van az igazi helyen. A csapokra és csavarokra úgy kell vigyázni, mint a múzeumok féltett kincseire. És vigyázni csak akkor lehet, ha mindenki figyel mindenkire...*

A főnök munkaideje 6 óra 30 perctől 14 óra 30 percig tart hivatalosan, de az utóbbi évben hajnali 4 óra 30-tól 18 óra 30-ig majd mindennap itt van. Ő nem csúsztathat és neki túlóra se jár. Bánsági János rendelkező forgalmi szolgálattevő szavai:

— *A főnök pártonkívüli kommunista. És ez nemcsak az én véleményem. Ha minden kötél szakad, és nincs forgalmista, akkor beáll szolgálattevőnek. Ha nincs váltókezelő, kimegy a toronyba...*

Nincs két egyforma perc

Barna arcú, vállas ember a főnök. Élete harminckét esztendejéből 15 évet adott eddig a vasútnak. Hat éve van itt. Előtte négy éven át Rákoson volt rendelkező szolgálattevő.

— *Az én családomban mindenki vasutas. Apám 1941-től Józsefvárosban szolgál. István öcsém a MÁV Kórházban kezdte az életet beteghordozóként, ma ugyanott orvos. Mária húgom az Északi járműjavítóban műszaki rajzoló. Etelka, a feleségem vasútforgalmit végzett Szegeden, ma Zugló megállóhelyen pénztárátadó. Két gyerekünk van, és ha a vérük irányítja őket, nem szakad meg a lánc...*

Nem kell kérdezni tőle, érezni minden szaván, még a mozdulatain is, hogy szeret itt lenni. Mielőtt idekerült, két év alatt négy főnök adta a másiknak a kilincset, mert Kőbánya-Kispestet így könyvelték a nagykönyvben: *„Olyan hely a nap alatt, ahol csak megszakadni lehet. És még ráadásul olyan is, ahol a főnöknek három ember helyett kell dolgoznia..."*

— Miért szeret itt lenni?

A szeme szinte mosolyog:

— *Itt nincs két egyforma perc, és nincs két egyforma szolgálat. A másik pedig az, hogy aki szeret dolgozni, az itt tényleg kiélheti magát.* És nehogy azt higyje, hogy csak én vagyok itt ilyen. Van itt néhány olyan kolléga, akivel a világot is meg lehet váltani. *Lugosi Gézáné, Mráz Józsefné, Kusztor István, Bánsági János* szolgálattevők, *Mester Mihály* váltókezelő, *Négyesi Mihályné* és *Uhrin Károlyné* pénztárosok olyanok, akikre mindig lehet számítani. És már itt van az új generáció: *Osgyáni Gyuszi* jeles érettségi bizonyítvánnyal jött ide. Két évig volt váltókezelő s ma az egyik legjobb forgalmistánk. Most helyette is dolgoznak a többiek, mert éppen szigorlatozik a jogtudományi egyetemen.

A régi épület már műemlék

A pénztárak már a csillogó-villogó üvegpalotában vannak. A forgalmi iroda, a főnöki szoba és a bemondó még a régiben. *A régi a múlt század végén épült, ma már műemlék.* A tető cserepei feketék a koromtól, az ajtók és az ablakok keretei valaha zöldek voltak, a falak rózsaszínét ólomszürkére fakították az évek.

A tények szerint a kis állomásból máról holnapra nagy állomás lett. *Irénke, azaz Lugosi Gézáné 29 éve vasutas.* Itt 1959. január 7-én kezdte a szolgálatot. A huszonegy éven kívül és azzal együtt ide köti az első igazi szerelem. Itteni vasutas kérte meg a kezét és vette feleségül. Itt lett kiváló dolgozó, és kapott nem is egyszer rendkívüli előléptetést és igazgatói dicséretet. Irénke így fogalmaz a változásról:

— *Egy éve még idehallatszott a nyárfákról a rigófütty. Most a nyárfák helyén a metró robog, és a Ferihegyi gyorsforgalmi úton is az autók százai száguldanak. Amióta nagy állomás lettünk, én kétszer voltam rendelkező forgalmi szolgálattevő, és őszintén szólva mind a kétszer féltem. Régi a biztonsági berendezés, és Lőrinc felől minden váltónk kézi állítású. Most külsős forgalmista vagyok...*

Kusztor István kun arcú, göndör hajú, busa bajúszú fiatalember. Jánoshalmán született, Kiskunhalason volt kocsifelíró, Komlón váltóőr és bárcázó, aztán itt a katonai leszerelés után váltóőrnek jelentkezett.

— Amióta az eszemet tudom, mindig vasutas akartam lenni. Teljesen mindegy, hogy mi, csak vasutas. Azt a napot, amikor idejöttem, jelentkezni, sose fogom elfelejteni, pedig megjártam néhány állomást. Szóval, jövök az irodába és mondom, hogy a főnököt keresem, mert én lennék az új váltókezelő. A forgalmista megnéz, fölmér, aztán azt mondja, hogy, menjek a toronyba és jelentkezzek. De hát nekem először a főnöknél kell jelentkeznem a szabályzat szerint, dadogom-habogom, mire a forgalmista megnyugtat: *nyugodtan menjek, mert jelentkezhetek, és nem is vétek a szabályzat ellen, mivel most éppen a főnök a váltókezelő.* Hát, ilyet se láttam addig a napig, és ha valaki úgy meséli nekem, biztosra könyvelem, hogy hazudik...

Kusztor István Monoron lakik. Két gyerek édesapja. Most vett egy ötszobás családi házat 310 ezer forintért. A házától az állomásig 25 percet utazik.

A kongresszus szellemében

Bánsági János rendelkező forgalmi szolgálattevő is vasutasnak született. Tíz éve forgalmista, hét éven át igazgatósági tartalékos volt, három éve ide kérte magát.

— *Édesapám 1942 óta volt forgalmista, most Kőbánya Hizlalón főnök. Csaba öcsém itt volt szolgálattevő, és ide is jön vissza, de jelenleg sorkatona...*

Markáns arcú, kék szemű, határozott egyéniség. 1974. óta tagja az MSZMP-nek.

— *Ami elhangzott a fiatalokkal kapcsolatosan a kongresszuson, az nálunk mind áll. Itt tényleg a növekvő követelményekhez igazodva, a korosztályok sajátosságait figyelembe véve lehet fejleszteni a munkastílust.*

Az új állomás két kerület határán áll. Igaz, hogy ma már két híd is köti a X.-hez és a XIX.-hez, de a valóságban egyik kerület se tartja meg édes gyermekének. Talán papír kéne ehhez is? *Négyesi Mihályné* számadó pénztáros kicsit kesernyés mosollyal mondja:

— *Még az a szerencse, hogy eddig úgyszólván csak papíron volt vagy van nyár. Itt van ez az ultramodern épület, de még a mai napig nincs kész a szellőzés és a hűtés. Képzelje el, mi lenne itt, ebben az üvegcsodában, ha igazi meleg lenne?...* Én itt lakom a szomszédban, a Steinmetz kapitány utcában, építettünk egy ötszobás családi házat. Két gyerekünk van, és arra is számítottunk, hogy nekik is legyen helyük, ahol fészket rakhatnak. A vasúttól 7 ezer forint kamatmentes kölcsönt kaptam az építkezéshez. *Úgy is szoktam mondani, hogy én már egy életre eladtam magam a vasútnak. De ezt nemcsak a kölcsönért tettem.* Mivel nálunk pénztárosból is hiány van, így most úgy oldjuk meg a dolgot, hogy huszonnégy órás szolgálatokat tartunk. Ez most így jó az állomásnak is, meg nekünk is. Ami nekünk pénztárosoknak teljesen új: nagyon sok a hétvégi és a kiránduló utasunk.

A pénztárosok panasza: *A nyomdától kapott jegyek csaknem az első tíz nap alatt elfogytak és hiába sürgetik* a pótlást, eddig jegy helyett csak ígéreteket kaptak.

Uhrin Károlyné reggel hétkor kezdte a szolgálatot és itt lesz holnap reggel hétig. Két gyermek édesanyja és már boldog nagymama. Az ő védőszárnyai alatt kezdte meg élete első szolgálatát: *Nagy Andrea* és *Nagy Mariann*, vagy ahogy itt mondják: *az ikrek.* Egyiküket információs, a másik pénztáros. De, hogy melyik az egyikük?...

Édesapjuk a Keleti pályaudvaron kocsivizsgáló, Juli nővérük a szombathelyi főnökségen bérelszámoló. Mariann egy órával fiatalabb Andreánál. A vasútforgalmi szakközépiskolában végeztek pár nappal ezelőtt. *A szívük mélyén mind a ketten forgalmistának érzik már magukat,* és két dolgot szeretnének nagyon és máris: külön-külön szolgálni, és minél előbb átkerülni és igazi forgalmistának lenni.

Egyiküket (hogy melyikük?!) csicsergése:

— *A főnök azt mondta, hogy itt minden lehet belőlünk. Nagyon rendesen elbeszélgetett velünk, csak ő is mindig összekevert bennünket.*

Az ikreket elkísérte életük első szolgálatára *Gézavári Dick Lord*, aki különben egy szép, nyolchónapos német juhászkutya és Erzsi néni, azaz Uhrin Károlyné egyszeri engedélyével ezt az éjszakát itt töltheti.

Németh Sándor

A baráti vasutak képviselői

Harkányfürdőn egyeztették a nemzetközi vonatok menetrendjét

A baráti vasutak menetrendi és személyszállítási szakemberei, valamint az utazási irodák, a háló- és étkezőkocsi vállalat képviselői évről évre júniusban ülnek össze a következő évben közlekedő nemzetközi személyszállító vonatok menetrendjének és vonatösszeállításának megtervezése céljából.

Gittinger Tibor, a MÁV Vezérigazgatóság menetrendi és forgalomszervezési osztályvezető-helyettese elmondotta, hogy az idén június 17—26. között a MÁV *Harkányfürdőn* rendezte meg az 1981—1982. évi menetrendben közlekedő nemzetközi vonatok tervezésével kapcsolatos értekezletét.

— *Ezeknek az értekezleteknek nagy a jelentősége* — mondotta. — *A kialakult nemzetközi gyakorlatnak és szokásoknak megfelelően ugyanis a páratlan években vannak a nagyobb változások.* A Harkányban megtárgyalt témák 1983-ig határozzák meg a személyszállító vonatok menetrendi helyzetét. Az OSZZSD a megállapodásoknak megfelelően az értekezletre minden vasút javaslatot készít, melyet egymásnak és az OSZZSD-nek egyaránt megküldenek. *Értekezletünkön 95 nemzetközi összeköttetés szerepelt, ebből 33 vonatnál a MÁV is érdekelt volt.* Éppen ezért 11 vonat tárgyalása során az ügyvezetői teendőket a MÁV látta el.

— Milyen javaslatot terjesztett az értekezlet elé a MÁV a nemzetközi vonatok közlekedésével kapcsolatban?

— A MÁV 1981/82 évi menetrendi komplex javaslatában szerepelt, hogy a Lengyelországból és Csehszlovákiából *Rijekába* és *Splitbe* közlekedő közvetlen kocsikat mindkét irányban *Komárom—Kisbér* útirányon át továbbítja. A kocsikat Székesfehérváron sorozná be az *Adriatica* és a *Maestrál* szerelvényeibe. Emiatt a Maestrál e terveknek megfelelően Kaposvár érintése nélkül Székesfehérváron át közlekedne, s a Balaton déli partján vinné az utasokat a jugoszláv tengerpartra.

Intézkedéseket határoztunk el továbbá a *Pannonia* és a *Polonia* expressz vonatok egyesítésének megszüntetésére is. Így amennyiben az európai nemzetközi értekezleten álláspontunkat elfogadják, *a Pannonia nyáron Bukaresten át Várnáig, télen Szófiáig közlekedik.* Az összeköttetések biztosítása érdekében a *Polonia expressz* útvonalát Belgrádon át Szófiáig terveztük meghosszabbítani. Új nappali összeköttetést hoztunk létre *Budapest—Bukarest között Arad érintésével.* Így alakult ki az a sajátságos rendszer, mely szerint a nyári időszakban fővárosunknak — kivéve a Szovjetuniót — minden európai szocialista ország fővárosával nappali összeköttetése is lesz.

— Érintette-e az értekezlet a nyári időszámítás problémakörét?

Igen, érintette. Sokat foglalkoztunk ezzel a kérdéssel. Jelenleg Európában még nincs egységes álláspont. Várhatóan a már elhatározott intézkedéseket is több országban megváltoztatják.

A harkányfürdői értekezleten elhangzott szakértői javaslatok jegyzőkönyve lesz egyébként az alapja a hágai konferencia szocialista vasutakra vonatkozó megállapodásainak.

(Szabó)

MOST MÁR SOROZATBAN

TIRIK JÖNNEK A SZILIK UTÁN

A vasútvillamosítás biztató jövőt ígér a gyári közösségnek

A Ganz Villamossági Művek az idén megkezdi az 5000 lóerős, az új mértékegység szerint 3600 kW-os, *tirisztoros villamos mozdonyok sorozatgyártását.* Ugyanakkor továbbra is készülnek a jól bevált, 3000 lóerős szilícium egyenirányítós villamos mozdonyok, valamint biztosítóberendezések a MÁV számára.

NAGYSZERŰ HAGYOMÁNYOK

A Ganz 1892-ben kezdte meg villamos berendezések gyártását járművekhez. Tíz évvel később jelent meg az első saját gyártású nagyvasúti villamos mozdony, 3000 V-os, háromfázisú, váltakozó áramú táplálással az olaszországi *Valtellina* vasútvonalán. 1933-ban már a MÁV Hegyeshalom—Budapest közötti sínpárján robogott a vasút fejlesztésében új korszakot nyitó, egyfázisú, 50 Hz-es villamos mozdony, melynek létrehozása *Kandó Kálmán nevéhez fűződik.*

Az 1950-es években nagyszámú dízel-villamos mozdonyt, motorvonatok villamos berendezéseit, valamint nagy teljesítményű fázis- és periódusváltós villamos mozdonyokat gyártott a vállalat. 1964-ben kezdődött meg a 3000 lóerős teljesítményű szilíciumos mozdonyok sorozatgyártása. Ebből a típusból azóta több mint 300-at szállítottak a MÁV-nak, s ezek közül az utolsó 150 toltvonati üzemre is alkalmas.

A MÁV növekvő vontatási igényeinek megfelelően fejlesztett ki a Ganz Villamossági Művek a Ganz-MÁVAG-gal, mint járműszerkezeti partnerrel a hattengelyű, 5000 lóerős, *tirisztoros* villamos mozdonyt, melynek teljesítménye a villamos berendezés egy részének módosításával 7000 lóerőre növelhető. A vasutasok által már jól ismert mozdony külső formáját és a vezetőállás belső elrendezését formatervezési szempontokkal, az ergonómiai és esztétikai követelmények figyelembevételével alakították ki. A prototípusok 1974—75-ben kerültek pályára.

Az idén meginduló sorozatgyártásból kikerülő mozdonyok *120 km/óra sebességre készülnek.* A nagy, körülbelül 7000 lóerős indítóteljesítmény a személyvonati forgalomban a menetidők csökkentéséhez, a tehervonatok indításánál pedig a legnagyobb vontatási sebesség gyors eléréséhez, s ezzel *az állomások átbocsátóképességének növeléséhez vezet.*

A Ganz Villamossági Művek a Ganz-MÁVAG alvállalkozójaként, részt vesz a dízelmozdonygyártásban is: *a villamos berendezéseket szállítja.* Az utóbbi évek fejlesztésének legnagyobb eredménye a hattengelyes, 3000 lóerő teljesítményű, M 63-as dízel-villamos mozdony.

ÚJ GYÁRTÁSI ÁG

A vállalat egyik legfiatalabb gyártási ága: a Magyarországon immár egy évszázados gyártási múlttal rendelkező *vasútbiztosító berendezések készítése. Ezt a tevékenységet a vállalat hat évvel ezelőtt vette át a Telefongyártól.* A vasútbiztosító berendezések típusválasztékából csak a korszerű elveken felépülő, jelfogófüggéses és elektronikus berendezések gyártásával foglalkozik. Készülnek állomási és térközbiztosítók, útátjáró, távvezérlő, vonatszámjelentő, vonatbefolyásoló, pályafoglaltságot érzékelő és jelző berendezések.

Zundel Rudolf, a Ganz Villamossági Művek járműépítési gyáregységének vezetője arról tájékoztatott, hogy az idei évre jelentős megrendelésük van a MÁV-tól. A már évek óta gyártott 3000 lóerős villamos mozdonyokból húsz darabot, ezenkívül első sorozatként az 5000 lóerős, tirisztoros mozdonyból öt darabot szállítanak. Az első félévben tíz „szili" hagyhatta el a gyárat, s ebből a típusból a második félévre is ennyi maradt. Az öt 5000 lóerős mozdony elkészítése a következő hetekben kezdődik.

KEDVVEL, AMBÍCIÓVAL...

A mozdonygyártásnál dolgozó *Kandó Kálmán, Ganz Ábrahám* és *Dobó Katica* brigádok dolgozói elmondták, hogy a jugoszláv motorvonatgyártási program befejeztével többen bizonytalannak látták a gyáregység jövőjét. A MÁV villamosítási programja és a gazdaságos villamos mozdonyok iránti megnövekedett igény azonban biztosítja a kiegyensúlyozott munkát, növeli a brigádok munkakedvét.

Pelsőczy István

Tudósítás a központi vezetőség üléséről

(Folytatás az 1. oldalról)

kedvezőtlenül hatott az élesedő politikai helyzet és az év eleji kedvezőtlen, hideg időjárás. Júniusban, az eddig elszállított árumennyiség alapján arra lehet következtetni — folytatta Szemők Béla —, hogy a tervben előírt árumennyiség 95—96 százalékát fuvarozza el a vasút. Ez azt jelenti, hogy féléves szinten a lemaradás meghaladja a 3,5 millió tonnát

Kedvezőbben alakult az átlagos áruszállítási távolság, ezért az árutonnakilométer-teljesítmény az elszállított árumennyiségnél kisebb mértékben csökkent. Így az első öt hónapban teljesített *9,9 milliárd árutonnakilométer a bázisnál 0,7 százalékkal, az előirányzottnál pedig 1,2 százalékkal kevesebb.* A szállítókapacitás nem teljes kihasználása és a hálózat kisebb leterhelése lehetővé tette az áruszállítás minőségének javítását. A szolgálati helyek többsége eredményesen kihasználta lehetőségeit, és javultak a minőségi mutatók. Az időre ki nem állított kocsik mennyisége a tavalyinak csupán 13 százalékát tette ki. Lényegesen csökkent a géprevárások, gépácsorgások és a belföldi vonatfeloszlatások száma is. Sajnos, a kilépő vonatok feloszlatásának száma négyszerese a bázishoz viszonyított adatnak. Ez jórészt a szovjet, az olasz és a jugoszláv vasutak fogadási nehézségei miatt következett be.

A tehervonatok átlagos terhelése a bázishoz viszonyítva *1158 tonnáról 1163-ra nőtt.* Eredményesebben gazdálkodtunk az idegen kocsikkal is. A MÁV az év első öt hónapjában — napi átlagban — 3213 kocsi bérének megfelelő „követel" jellegű egyenleget ért el a tavalyi „tartozás" jellegű egyenleggel szemben. Emelkedett a külföldön lévő MÁV-kocsik száma. *Átlagos tartózkodási idejük a múlt évi 12,75 napról 14,45 napra nőtt.* Harminc százalékkal növelték a nem részes vasutak felé irányított OPW-kocsik számát oly módon, hogy az OPW-túllépést 70 százalékkal csökkentették.

Az idegen kocsik tartózkodási idejének csökkentése érdekében korlátozni kellett a kocsik belföldi forgalomban történő felhasználását. A kevesebb vonatfeloszlatás érdekében áruvisszatartási, kontingentálási és áruforgalmi korlátozásokat tettünk. Ennek hatására az idegen kocsik tartózkodási ideje *3,57 napról 3,54 napra csökkent.* Nem minden területen következett azonban be kedvező minőségi változás. Például a kocsiforduló idő 6 százalékos növekedése miatt a teherkocsik termelékenysége 6 százalékkal csökkent.

Tervszerű karbantartás

A vasutasszakszervezet titkára ezután arról beszélt, hogy az év eddig eltelt időszakában a járműjavító üzemek — az igényeknek megfelelően — elvégezték a karbantartási munkákat. Elmaradás — az import motoralkatrészek hiánya miatt — csak az M 62-es és a román gyártmányú mozdonyoknál van. A tervhez viszonyítva lényegesen több személy- és teherkocsit javítottak.

Tervszerűség jellemezte a pályafenntartási szolgálat munkáját is. A jobb anyagellátás következtében a múlt évinél nagyobb mennyiségű aljazatot cseréltek. Tervszerűen folytak a sín- és kitérőcserék is. A pályakarbantartó gépláncok által végzett vágányszabályozás, ágyazatrendezés, illetve ágyazattömörítés nem érte el ugyan az elmúlt évi volument, de megfelel az évi program időarányos részének.

A biztosítóberendezési szolgálat jó munkáját dicséri, hogy a berendezések hibájából történt vonatkésések száma a bázisidőszakhoz viszonyítva csökkent.

Az állóeszközfejlesztésről szólva *Szemők Béla* hangsúlyozta, hogy az erőforrásokat a folyamatban lévő beruházásokra koncentrálták. Az ötéves tervben előirányzott beruházások megvalósítása érdekében előtérbe helyezték a pályakorszerűsítési és biztosítóberendezési beruházásokat. Eddig a hálózatfejlesztésre fordítható *4,4 milliárd forint 23 százalékát, a járműbeszerzésre rendelkezésre álló 4,4 milliárd forint 59 százalékát használták fel.* Az állóeszközfejlesztési terv időarányos teljesítése — az előző évekhez viszonyítva — jónak mondható.

Az év első öt hónapjában a MÁV 3 villamosmozdonyt, 115 személykocsit, 45 Bz-sorozatú, háromrészes motorkocsit, 83 mellékkocsit, 1620 teherkocsit és 150 közepes konténert vásárolt.

Kisebb létszám, több kereset

Ezután a munkaerőhelyzetről és a bérekről beszélt a titkár:

— Az összlétszám öt hónap alatt (a teljes munkaidőben foglalkoztatottaknál) a bázishoz viszonyítva 4100-zal csökkent. A közlekedés területén a fizikai foglalkozásúak létszáma 2100-zal, az ipari és az építőipar területén pedig 1000-rel csökkent. A nem fizikai foglalkozásúak létszáma 1000-rel kevesebb, mint tavaly. A teljes munkaidőben foglalkoztatott egy közlekedési dolgozó árutonnakilométerben mért termelékenysége 1,9 százalékkal nőtt a bázishoz képest.

A közlekedési és építési területen dolgozók *havi átlagbére 7 százalékkal, az ipari területen dolgozóké 8 százalékkal nőtt.* Az idén végrehajtott bérfejlesztésnél az alsó bérhatár elérésére 13 millió, a keresetek differenciálására pedig 171 millió forintot használtak fel. A közlekedési tevékenységnél 2,7 százalék (110 Ft/hó), az ipari tevékenységnél 4 százalék (149 Ft/hó), az építőipari tevékenységnél 4 százalék (152 Ft/hó) az egy főre jutott béremelések nagysága. A MÁV-nál a bérfejlesztés mértéke 3 százalék volt (120 Ft/fő). Ezt a bérfejlesztést csak úgy lehetett végrehajtani, hogy a prémium nem a bértömeget, hanem a részesedési alapot terheli.

Szemők Béla ezután ismertette a második félévi legfontosabb feladatokat.

A hátralévő időszakban előreláthatóan 74 millió tonna áru elszállításáról kell gondoskodni. Ezzel az évi szállítási terv kb. 97—98 százalékra teljesíthető, vagyis éves szinten a várható szállítási volumen 134 millió tonna lesz. A következő hónapokban a belföldi, az export és a tranzitszállításoknál egyaránt növekedés várható.

A tervezett 137 millió tonna áruval szemben a 134 millió tonna elszállítását feltételezve és az árfolyampolitikai intézkedések vasútra vonatkozó kedvezőtlen hatásait is figyelembe véve, mintegy 270 millió forint fuvardíjbevétel kiesésére kell számítani. A csökkenő teljesítmény mellett lehetőség nyílik a racionálisabb kocsigazdálkodásra, amellyel mintegy 80 millió Ft kocsibérköltség takarítható meg, vagy ilyen nagyságú bevételnövekedés érhető el.

A bevételek és a költségek változásának hatásaként *az eredmény várhatóan 5 milliárd 370 millió Ft-ra tehető.* Ez 6 százalékos jövedelmezőségi színvonalnak felel meg. Mindent el kell követni annak érdekében, hogy a vállalati eredmény ne csökkenjen az említett érték alá, mivel ennek az érdekeltségi alapok szempontjából súlyos konzekvenciái vannak.

Valamennyi területen fokozni kell a takarékossági szemléletet. Ennek érdekében a tervezettnél kisebb teljesítmények esetén elsősorban a nagy fajlagos költségű gőzvontatási teljesítményeket kell csökkenteni, a vonattovábbításnál és a tolatási munkánál egyaránt. A beruházási tevékenységnél keresni kell az olcsóbb megoldási lehetőségeket, mert ezt követeli a bázishoz viszonyított, rögzített beruházási színvonal.

Ezután a GySEV és az Utasellátó Vállalat eredményeiről beszélt az előadó. *Elmondotta többek között, hogy a GySEV teljesítményei általában kedvezően alakultak.* Különösen jelentős a nemzetközi áruszállítási teljesítmények növekedése. Személyszállítási teljesítményeik viszont a korábbi évek tendenciájának megfelelően tovább csökkentek.

Június végéig a GySEV vonalain 2 millió 255 ezer tonna áru került elfuvarozásra. Ezen belül a belföldi forgalomban a bázishoz viszonyítva 37 ezer tonnával kevesebb árut szállítottak el, de nemzetközi viszonylatban 11,8 százalékkal több tonna árut fuvaroztak, ami tonnakilométerben számolva 12,8 százalékos növekedésnek felel meg. Az évi nemzetközi szállítási tervnek 55,2 százalékát teljesítették öt hónap alatt a GySEV dolgozói.

Jó üzletpolitika az Utasellátónál

Az Utasellátó Vállalat gazdálkodásával kapcsolatban Szemők Béla megállapította:

— *Az árbevétel újra elérte azt a nagyságot, amit a szeszesital-forgalom korlátozása előtti időszakban realizáltak.* Az 1979. évi áremelkedések következtében az idei első félév bevétele meghaladta az 1979. I. félévit, változatlan áron számolva azonban a forgalom mintegy 10 százalékos visszaesést mutat.

A vállalat összes árbevétele az első félévben 4—4,5 százalékkal haladja meg az előző év azonos időszakának árbevételét. Ezen belül a vendéglátó és a mozgószolgálati üzletág 6—7 százalékkal növeli forgalmát a bázisidőszakhoz viszonyítva, de a bolti kiskereskedelmi üzletág forgalma stagnál. *Ez utóbbi is oka annak, hogy a vállalati árbevétel alacsonyabb a szakmai átlagnál* és a szeszmentes árbevétel is csak 5 százalékkal magasabb az elmúlt félévihez képest.

A vendéglátó üzletágban az ételforgalmazás terén mintegy 12 százalékkal magasabb árbevételt realizáltak a bázisidőszaknál, de ezen belül a vásárolt ételek forgalma nagyobb mértékben emelkedett, mint a saját termelésű, elsősorban meleg ételeké.

A vállalat számos áruforgalmi intézkedést tett az üzletpolitikai célok valóra váltására. A különböző árintézkedések, az osztályba sorolások módosítása, a megfelelő haszonkulcsok kialakítása, a pavilonkezelők ösztönzőbb bérezése, továbbá az árubeszerzés hatékonyabbá tétele, a jó árrésű cikkek értékesítése és új cikkek bevezetése szolgálja a program végrehajtását.

Alakuljanak komplexbrigádok!

A szakszervezet termelést segítő tevékenységében pozitívumként említhető, hogy a versenyfelajánlásokban és végrehajtásukban is egyre nagyobb mértékben kerülnek előtérbe a minőségi elemek — állapította meg Szemők Béla. *A munkaverseny több formájában is fontos törekvésse vált a gazdaságosabb, hatékonyabb üzemvitelre való törekvés, aminek jelei a félévi eredményekben már megmutatkoznak.* A második félév gazdasági feladatai rendkívül jelentősek. Valóraváltásukban szakszervezetünkre is nagy szerep vár. Minden erőnkkel azon kell lennünk, hogy a várhatóan növekvő szállítási igények maradéktalan kielégítésére a dolgozókat megfelelőképpen mozgósítsuk. *Különösen nagy feladat hárul a bizalmiakra,* akik jog- és hatáskörüknél fogva a partner gazdasági vezetők részére a szükséges segítséget megadják.

Ösztönöznünk kell a brigádkollektívákat, a szolgálati helyeket a fuvarpiaci és üzemviteli helyzethez rugalmasan alkalmazkodó pótvállalások megtételére.

Nagyobb figyelmet kell fordítani a vasutasbrigádokból létrehozható komplex brigádok kialakítására és a korábbiaknál is nagyobb jelentőséget kell tulajdonítanunk a nagy fuvaroztató felek szakszervezeti szerveivel kialakított együttműködések kiszélesítésének.

A központi vezetőséget ezután *Baranyai Zoltán* osztályvezető tájékoztatta a vasutasszakszervezet nemzetközi munkájáról. *(Erről részletesebben lapunk következő számában tudósítjuk olvasóinkat.)*

A központi vezetőség végül személyi ügyekben döntött, *Molnár Györgyöt* — akit a SZOT titkársága július 1-től kinevezett a Balatonfüredi Oktatási Intézet igazgatójának — érdemei elismerésével, központi vezetőségi tagsága meghagyásával, felmentette titkári tisztségéből, elnökségi és titkársági tagságából.

A vasutasnap tiszteletére

Újítók kiállítása a Keleti pályaudvaron

A budapesti vasútigazgatóság területén dolgozó újítók munkáiból *a XXX. vasutasnap tiszteletére kiállítást rendeztek a Keleti csomópont kultúrtermében.* A mintegy 90 tárgyból és képből álló bemutatót *Kővári József,* a tervgazdasági és üzemszervezési osztály vezetője nyitotta meg.

— *Az igazgatóság területén évről évre növekszik az újítók száma* — hangsúlyozta —, *különösen örvendetes, hogy a szocialista brigádok tagjai közül — egyénileg és kollektívan — egyre többen kapcsolódnak be az újítómozgalomba: számuk az utóbbi időben megközelíti az ötezret.*

Ezután arra hívta fel a jelenlevők figyelmét, hogy munkaterületükön fokozottan támogassák a gazdasági fejlődést elősegítő kezdeményezéseket.

A kiállításon színes grafikonon ábrázolják a benyújtott, illetve az elfogadott újítások számát. 1971—75 között például 4564 javaslatot adtak be, ebből 2218-at fogadtak el. Ezek a számok a következő öt évben 1046-tal, illetve 689-cel emelkedtek.

Megtudtuk, hogy igen eredményes az újítómozgalom *a székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen,* ahol évente 110—120 újítást adnak be a dolgozók, s ebből 70—80-at vezetnek be. Az övéké volt például az az úgynevezett stéklámpa is, amely mágneses megoldással rögzíthető főleg mozdonyszerelés közben. Korábban ezen a világító alkalmatosságon egy kampó volt, de ha nem tudták hová felakasztani — egy másik embernek tartania kellett.

A TERVIDŐSZAK VÉGÉRE

Megvalósulnak a MÁV szociálpolitikai céljai

Írta: Gulyás János vezérigazgató-helyettes

A SZOCIALISTA ELOSZTÁS ELVE *a munka szerinti elosztás, s annak következetes érvényesítése.* Ha azonban a munka szerinti jövedelem lenne a jövedelem egyetlen forrása, akkor a családon belüli eltartottak számától függően igen nagy különbségek keletkeznének az egyes családok életviszonyaiban.

A társadalom tagjainak vannak olyan szükségleteik, amelyeknek kielégítését a szocialista állam nem teheti egyszerűen a végzett munkától függővé. Ezeknek jelentős részét társadalmilag szervezik és a költségek döntő részét is a társadalom viseli.

Mindezeket figyelembe véve, a szocialista állam jövedelempolitikája a fogyasztási alap elosztását a munka szerinti és a szükséglet szerinti elosztás egyeztetésével szabályozza. *E vegyes elosztási rendszer a bérek és társadalmi juttatások formájában fejeződik ki.* A dolgozók jövedelmének jelentős hányada az úgynevezett társadalmi juttatás.

A szükségletek kielégítése két szinten valósul meg. Egyrészt a központi állami eszközökből megvalósuló társadalmi juttatások, másrészt a vállalati eszközökből megvalósuló béren kívüli juttatások formájában.

A munkaerő biztosításában és megtartásában egyre növekvő szerepe van a vállalati szociális juttatásoknak. Ezúton gyakran nagyobb eredményt tudnak elérni a munkaerőhelyzetük stabilizálásában, mint adott esetben a bérek emelésével.

A VASUTAS DOLGOZÓKRÓL való szociális gondoskodás politikai feladat, emellett munkáltatói kötelesség. Az életkörülmények javítására irányuló szociálpolitikai tevékenység társadalmi szinten is igen számottevő, hiszen a 140 ezer vasutas és családtagjaik az ország lakosságának jelentős hányadát teszik ki. Célkitűzéseinkkel nem csupán a felsőbb szintű elhatározások maradéktalan végrehajtására törekszünk, hanem egyben a jó munkahelyi légkör kialakítását és a tudatformálás folyamatát is segítjük.

Az ötödik ötéves terv befejezésének közeledtével lassanként meg lehet vonni a vasút középtávú szociálpolitikai terve végrehajtásának mérlegét. Ezt kíséreljük meg ebben a cikkben.

Az ötéves ciklusra szociálpolitikai célú előirányzatunk *mintegy 3,6 milliárd forint.* 1980 végéig ezt 25—30 százalékkal túlteljesítjük.

Üzemegészségügy vonatkozásában célunk 20—26 üzemorvosi és 10—14 fogorvosi rendelő létesítése volt. Megvalósul 17 üzemorvosi és 12 fogorvosi rendelő.

Az üzemi étkeztetést 19 300 adag előállítására alkalmas főzőkonyhával, 4000 dolgozó egyidejű étkeztetését szolgáló étteremmel, valamint 2350 adagos melegítő-tálaló konyhai kapacitással kívántuk bővíteni. *Az üzemi étkeztetés iránti igény csökkenésével összefüggésben a tervezett építkezések nem valósulnak meg teljes mértékben.* Az építőipari árak emelkedése viszont azt jelenti, hogy a forint teljesítés 100 százalék felett lesz.

A MUNKÁSSZÁLLÁSOK, LAKTANYÁK fejlesztésére tervezett előirányzatból 800 munkásszállási és 700 laktanyai férőhely építését terveztük. *1979 végéig 678, illetve 645 férőhely készült el. 1980-ban még 198 munkásszállás és 96 laktanyai hely lesz a gyarapodás.*

A munkásszállításra tervezett összeget teljes egészében felhasználjuk. A tervidőszak végére minimálisra csökken a tehergépkocsival történő személyszállítás.

A népesedéspolitikai határozatból adódó feladatok végrehajtása érdekében az előirányzat 650—700 férőhely létesítése. 1976—79 között 70 óvodai férőhely épült. 1980-ban Székesfehérváron 100, az Északi Járműjavítóban 150, a Landler-lakótelepen 25, Szolnokon 50, Debrecenben 260 hellyel bővül a bölcsődei-óvodai férőhely. Elkészült Szegeden a postásokkal közösen épülő létesítmény, amelyben 100 helyet kapunk. Ezeken túl, több községi, városi tanácstól is vásárolunk férőhelyet. Befejeződik a szombathelyi bölcsőde mosodájának építése, a nagykanizsai óvoda korszerűsítése.

Az üdültetés fejlesztéseként a tervidőszak során a vállalati üdülők férőhelyeinek számát 400-zal tervezzük bővíteni és tovább folytatni a meglevők korszerűsítését. *Célkitűzéseink megvalósulnak.* Átalakítás folyik Balatonfenyvesen, a balatonbogláriüdülő már három épületegységgel üzemel. Folyik a balatonkenesei gyermeküdülő és a vonyarcvashegyi időszakos szociális gondozó korszerűsítése.

VÁLLALATI LAKÁSÉPÍTÉSRE és az önerős építés támogatására tervezett összegből 5000 dolgozó lakásproblémájának megoldását kívántuk segíteni. *Négy év alatt 7681 dolgozónak adtunk segítséget természetbeni lakással, vagy a magánerős építés támogatásával.* A jövőben munkaköri szolgálati bérlakást csak elengedhetetlenül szükséges mértékben építünk. Ilyen szempontból kiemelt Záhony és környéke, ahol 1980-ban 132 lakás építése fejeződik be.

A szociális szempontból rászoruló dolgozók segélyezésére *évenként 10 millió forintot fordítunk.* Ezt az összeget a szakszervezeti bizottságok kezelik.

Tanulmányi pénzbeni juttatásoknál eredetileg csak a vállalati ösztöndíjat vettük számításba. Időközben az ellátásfajták köre bővült. Így az eredeti tervtől eltérően, kiugróan magas teljesítési arány várható. *Az ösztöndíjasok száma 1979-ben 1875 fő volt.* Ebből 286 felsőfokú, 486 középfokú, 1103 pedig szakmunkásképző intézetben tanul. A különböző szakmai tanfolyamokon részt vevők száma 11 869 fő volt. Állami oktatási intézményekben tovább tanul 5374 dolgozó.

A kulturális és sport intézmények bővítését, fenntartását a jóléti és kulturális alapból biztosítjuk.

A dolgozók munkakörülményeit közvetlenül befolyásoló munkavédelmi fejlesztések meghatározásánál elsősorban olyan korszerűsítések kerültek tervezésre, amelyek csökkentik a nehéz fizikai munka arányát, illetve kedvezően befolyásolják a balesetek megelőzését.

A MUNKAVÉDELMI ELLÁTÁSBAN az előirányzatok fedezik az előírt ellátási normák biztosítását. A tervcsoporton belül *1979-ben 1888 férőhellyel bővült az öltöző, és 363-mal a melegedői kapacitás.* Folyik 5642 dolgozó részére melegedői, 257 fő részére pedig öltözői férőhely kialakítása.

Az anyagi lehetőségek korlátozottak. A meglevők legcélszerűbb felhasználásával törekszünk arra, hogy a vasutas dolgozók szociális ellátása, élet- és munkakörülménye rendszeresen javuljon.

Ferencváros újabb elismerésre pályázik

BESZÉLGETÉS A CSOMÓPONT GAZDASÁGI ÉS MOZGALMI VEZETŐIVEL

Négyen ülünk *Berendi Tibor* szobájában, Budapest-Ferencváros állomás állami díjas főnökén kívül *Kandrik László*, az állomás üzemgazdásza, *Emődi István*, az állomás szakszervezeti bizottságának titkárhelyettese és e sorok írója. Beszélgetésünk témája a munkaverseny-mozgalom.

Kezdeményező szerepben

— *Közismert, hogy a közlekedési tárcán belül mi indítottuk el tavaly a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyt* — idézi a múltat Berendi Tibor. — *Célkitűzéseinket lényegében teljesítettük, vagyis a lemaradások minimálisak voltak. A vonatok terhelésében például a 96 százalékos előirányzattól mindössze 0,2 százalékkal maradtunk el.*

— Sajnos, a vontatási főnökségnél három közfeltűnést keltő, súlyos anyagi kárt okozó baleset volt, amiért a felelősöket elmarasztalták — mondja Emődi István. — *Ezért aztán nem kaptuk meg a Kiváló vasuti csomópont kitüntetést...*

Kandrik László jól követhető magyarázatba kezd:

— A IV. ötéves terv értékelése alapján a Minisztertanács és a SZOT Vörös Zászlójával tüntettek ki bennünket, mivel öt év alatt háromszor elnyertük a Kiváló vasúti csomópont címet. *Az idén, az V. ötéves terv utolsó évében feltétlenül ki akarjuk érdemelni a kitüntetést, mert akkor újra megpályázhatjuk a Vörös Zászló elnyerését...*

A vezetők számokkal bizonyítják, hogy az idei első félév mérlege pozitív, tehát a „kiváló" cím követelményeit, egyben a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny vállalásait maradéktalanul teljesítették a dolgozók.

Beszédes adatok

— *Baleseti helyzetünk kedvező* — folytatja az üzemgazdász. — *Különösen jó eredmények születtek a kocsigazdálkodásban. Állomásunkon a kocsik tartózkodási ideje átlagosan 20 perccel rövidült.* Ez fél év alatt 800 ezer kocsira vonatkozik. Az idegen kocsik tartózkodási idejét átlagosan 10 órával csökkentettük! Továbbá: *a berakott áruk mennyisége 30 ezer tonnával nőtt a bázisidőszakhoz, tehát 1979 első fél évéhez viszonyítva.* Említésre méltó még a személypályaudvari szocialista brigádok teljesítménye: a nemzetközi gyorsteher- és TEEM-vonatok összeállítását és menetrendszerűségét csaknem száz százalékra teljesítettük. *Az első hat hónapban mindössze két késés fordult elő (!)...*

Berendi Tibor átveszi a szót:

— Az üzemi demokrácia minden fórumán hangsúlyoztuk és hangsúlyozzuk gazdaságpolitikai célkitűzéseink fontosságát, a hiányosságok kiküszöbölésének szükségességét. A hibák kijavítására mindenkor mozgósítjuk az érdekelt dolgozókat. Mindenki tisztában van azzal is, hogy az V. ötéves terv utolsó esztendejében vagyunk, s már a VI. ötéves terv előkészítése is a feladataink közé tartozik. *Megértette azt is mindenki, hogy a ferencvárosi csomópont jó vagy rossz munkája kihat a MÁV egész tevékenységére*, ezen keresztül a népgazdasági eredményekre.

Emődi István a munkahelyi közösségek felelősségérzetéről, törhetetlen aktivitásáról beszél:

— Csomópontunk brigádjai annak idején azonnal csatlakoztak a Vörös Csillag Gépgyár *Sziklai Sándor* szocialista brigádjának versenyfelhívásához. Márciusban kommunista műszakokat tartottunk. Csomóponti szinten 1702 dolgozó vett részt az önkéntes munkaakciókban és 10 844 órát teljesítettek. Az elvégzett munka értéke 201 ezer forint.

Kandrik László így folytatja ezt a gondolatsort:

— Eredményeink természetesen gondok és problémák között születnek meg. *A munkaverseny állását, a legfrissebb teljesítéseket tíznaponként közöljük a kollektívákkal.* A régi gyakorlat lényege a havonkénti tájékoztatás volt. E változtatással is szeretnénk fokozni a munkaverseny-mozgalom lendületét...

— *Tavaly csak a szakmai körökben közismert balesetek jelentettek negatívumot* — emlékezik. — *Ezek oka két dolgozó mulasztása volt, természetesen megtettük a szükséges intézkedéseket...* Az időközben bekövetkezett létszámcsökkenés ellenére 1979. évi gazdasági tervünket száz százalékra teljesítettük. Jelentős eredménynek könyveljük el, hogy mindemellett sikerült valamennyi pihenőnapot természetben kiadni és nem túlórában kifizetni a dolgozóknak.

— *Minden téren a legmesszebbmenőkig igyekszünk segíteni a ferencvárosi csomópont munkáját, az országos vontatási feladatok elvégzését* — szögezi le Horváth Lajos. — Főnökségünk dolgozóinak száma általában meghaladja az ezret. 53 szocialista brigádunkban több mint ötszázan dolgoznak. Örvendetesen nőtt az ifjúsági brigádok száma. Még szívmelengetőbb jelenség, *hogy a közelmúltban sok hézagpótlónak nevezhető, de fontos szakmai vállalást teljesítettek fiataljaink.* Az idei szakmai felajánlások eddigi teljesítésén túlmenően nagyszerű „fegyvertény" volt a kocsijavító műhelyben egy 800 négyzetméteres felület betonozása, a szolgálati helyek tatarozása, a Budapest szocialista brigád szereplése a Magyar Rádió *Könyvpárbaj* című vetélkedőjén stb.

Komplex szerződés

Feltétlenül említésre méltó még, hogy a vontatási szocialista brigádok az utóbbi időben egyre szorosabb kapcsolatot alakítottak ki a Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Házával. Ennek folytán a munkásművelődés ügyében is előrelépés várható...

— A második félév nagy feladata nálunk a villamosításra való átállás lesz — fejtegeti a vontatási főnök. — A szocialista brigádok, a munkaversenyben részvevők segítségét a gazdasági és társadalmi vezetők ezúttal is igénylik. S még annyit: *a tavalyi év elejétől a forgalom és a vontatás közötti együttműködést az érdekelt szocialista brigádok komplex szerződése nagyszerűen szolgálja.* Bizonyára ez is meghozza az eredményét.

Ujházy György

VASÚTI TISZTEK LESZNEK

Vizsgák után, új feladatok előtt

Feszült arcok, idegesen vibráló tekintetek, fojtó vizsgaláz. A MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet 203 nappali tagozatos hallgatója július első napjaiban adott számot a mintegy két esztendő során szerzett elméleti-gyakorlati ismereteiből. Az, aki csak egyszer is átesett már ilyen „diákfacsaró" számonkérésen, nem tud közömbös maradni a fiatalok leplezett vagy kevésbé leplezett drukkját látva.

Nem maradt közömbös *dr. Kun Dezső*, az intézet igazgatója sem, akivel bekukkantottunk egyik-másik tanterembe. Hajdan — 1948—49-ben — ő is ennek az immár századik életéve felé ballagó matuzsálemiskolának volt a hallgatója, de kijutott neki a vizsgákból később is, a közgazdasági egyetemen. Így azután nem csoda, hogy a még mindig eleven emlékei; no meg az ízigvérig pedagógusi vénája miatt egyszerre elfogult és szigorú is a „végelszámolásnál". Ars poeticája ugyanis: *„a mindig többet tudni akarás és a hittel végzett munka — ezt a vasút és mindnyájunk biztonsága követeli meg."* Amikor kijőve valamelyik tanteremből, csöndesen behúzzuk magunk után az ajtót, nem állta meg, hogy az éppen bent vizsgázóról ne mondjon valami szépet, jót.

Közben az intézetről is sok mindent megtudok. Azt a többi között, hogy nem elég az érettségi ahhoz, hogy valaki beiratkozhasson. Mindenekelőtt több évi vasúti szolgálati tapasztalatra, számos szakvizsgára van szükség ahhoz, hogy jelentkezhessen. És ez még nem minden. Ha a jelentkező a felvételin meg is felelt, öthónapos előkészítő tanfolyamon, illetve három hónap üzemi gyakorlaton is „át kell esnie", s lényegében csak ezután kezdheti meg tízhónapos tanulmányait a nappali tagozaton. Azután van még egy sor tudnivaló, amit minden leendő vasúti tisztnek el kell sajátítania, tekintet nélkül arra, hol dolgozik, melyik tagozaton tanul. Hiszen ha a vasút egészét látja, csak akkor értheti meg saját feladatát is, a különböző munkafolyamatok láncszerű kapcsolatát.

Az intézet 1980. január 1-től nemcsak közép szintű vezetőket képez önálló feladatokra, hanem vállalkozott a felsőbb szintű vezetőképzésre és továbbképzésre is. *Jelenleg mintegy 1400 a különféle szakmai továbbképzésben részt vevők száma.* E szám nagysága azonban nem teszi kétségessé az iskola alapvető feladatát: *a vasúti tisztek nappali képzését.* Ez a forma elengedhetetlen ahhoz, hogy az elmélet és a gyakorlat szerves egységet alkosson, s a mindennapok változásaival lépést tartson.

Vajon milyen tervek, elképzelések foglalkoztatják a leendő vasúti tiszteket? Hol fognak dolgozni? Elégedettek-e munkájukkal? S mennyire felkészültek?

A harmadik emeleten a magasépítési tagozat tizenkilenc hallgatója vizsgázik, közöttük három lány, illetve asszony. A tanár elégedetten nyugtázza a feleleteket. *Kengyel Katalin* és *Weszelowszky Zoltán* megkönnyebbülten sóhajtanak, miután túl vannak a vizsgán. Érdeklődésemre szívesen beszélnek önmagukról. Megtudom, hogy Katalinnak a Nyugati pályaudvar lesz jövendő munkahelye. Ott volt szakmai gyakorlaton is. Korábban teljesítményelszámoló volt a bal parti épületfenntartási főnökségen. Tele van tervekkel.

Weszelowszky Zoltán pilisicsabai, de Dorogon van a munkahelye a jobb parti épületfenntartó főnökség 5. számú építésvezetőségén. Csoportvezetőként dolgozott, s most, hogy végez, őt is mint Katit, építésvezető-helyettesi beosztás várja. *Négy testvére közül az egyik bátyja buzdította erre a pályára*, mert ő maga is a vasútnál dolgozik, a vontatási főnökségen a villamosműhely vezetője. Mint mondja, engedett a csábításnak és nem bánta meg. Megtalálta a helyét a közösségben is: *éppúgy, mint odahaza Pilincsabán*, itt az intézetben is KISZ-titkárnak választották.

A folyosó végén a szertárban a frissen készült tablót nézegetik a magasépítési tagozat hallgatói, amelyet ők maguk terveztek és készítettek el. Az igazgatóval megnéztük mi is: *a Nyugati pályaudvar rekonstrukciós képe* — itt voltak gyakorlaton —, rajta ötletesen elhelyezve a hallgatók és az oktatók fényképe. Örömüket csak az keseríti, hogy két tanáruk fényképét fekete keret övezi — ők már nem lehetnek részesei sikerüknek.

Egy emelettel lejjebb a mozdonyszolgálati tagozat 28 hallgatója adott számot tudásáról. Köztük nő nincs. Egy kívülálló számára rendkívül nehéznek tűnnek a kérdések és meglepődöm, amikor kezembe veszem az egyik vaskos tankönyvet, amely a *„Vasúti fékberendezések üzeme és karbantartása"* címet viseli, mert bizony ez a kötet súlyra sem megvetendő. Az időközbeni technikai változásokat külön kiegészítés tartalmazza (hiszen az intézetnek napra kész ismereteket kell adnia).

A forgalmi tagozat a legnépesebb, egy híján száz hallgató szerez itt bizonyítványt, köztük minden harmadik lány, asszony. Olyan tanteremben folyt a vizsgáztatás — éppen árudíjszabásból — amelyben rendes tanítási napokon oktatógép segíti a tanár munkáját. Az itt végzők közép- és nagyállomásokon lesznek forgalmi szolgálattevők. A tanár arckifejezéséből látni, hogy elégedett a feleletekkel.

Balogh Elvira és *Kavalecz Imre* feleletével is. Elvirát 1975-ben, érettségi után a jó kereseti lehetőség és a jó időbeosztás vonzotta a vasúthoz. Külsős forgalmi szolgálattevő Szobon. Nem csalódott, mert változatos a munkája, és kezdeményezési készségét is érvényesítheti.

Kavalecz Imre tulajdonképpen gyermekkora óta vasutas. Édesapja *Szikszón* váltókezelő, unokatestvére ugyanott forgalmi szolgálattevő. Kisdiákként minden szabad idejét a vasútállomáson töltötte. *Hatéves volt, amikor elhatározta, hogy a családi hagyományt követi. A szakközépiskola után, 1977-ben Felsőzsolcán lett rendelkező forgalmi szolgálattevő.* Most az iskola után Pestlőrinc lesz a következő állomás. Ahogy elmondta, nagy vágya még, hogy hetedik osztályos kishúgát is megnyerje a vasútnak.

A „legnőiesebb" szakmában, a kereskedelmi tagozaton 57-en vizsgáztak, itt férfiak mindössze tizennégyen vannak. Árupénztárosok, fuvarozásszervezők lesznek a lányok, asszonyok. Valószínűleg az állandó nappali szolgálat lehetősége vonzza ide elsősorban a nőket.

Dargainé Nagy Katalin szerencsésnek mondhatja magát. Négy éve került a vasúthoz — Debrecenben volt utánfizetési pénztáros — és most, hogy végez, 1700 forinttal lesz több a fizetése, mint korábban; *4000 forintot vihet majd haza havonként.* A budapesti vasútigazgatóság üzemviteli osztályára kerül. Elégedett. S minden erejével azon lesz, hogy vele is elégedettek legyenek.

Spitz Ágnes pályafutása is nyílegyenes úton vezetett a vasúthoz. Vasútforgalmi szakközépiskolát végzett, ahol mint utolsó éves diák Szobon, illetve Sturovón volt gyakorlaton. Megszerette az ottani munkát, s örömmel ment vissza, amikor az érettségi után hívták. Vámközvetítő lett. Az iskolától bevallása szerint nemcsak szakmailag, de érzelmileg is kapott útravalót.

Arcok, vallomások. Röpke villanások az ember egy fontos sorsfordulójáról. A harmincadik vasutasnapon ők már felavatott vasúti tisztek lesznek. S kezdődnek ismét az emberformáló, munkás hétköznapok, a helytállás, a bizonyítás. Felelősséggel, tudással valamennyiünk biztonságos utazásáért.

Gy. Szabó

Az Őrség vasútja II.

Hűvös a reggel. Szombathelyről Körmend felé halad velem a vonat. Akárhányszor utaztam erre, soha nem úsztam meg igazoltatás nélkül. Most a civil ruhát viselő határőr egy oldalpillantást vet rám, már megy is tovább.

Körmend. Két percem van átszállásra, a nagy négytengelyes kocsikból álló szentgotthárdi vonat mellett szinte eltűnik a múzeum után áhítozó motorszerelvény. Bekopogok a vezetőállás ajtaján. Fekete bajuszos motorvezető bújik elő, pár szóban elmondom, mit akarok. Felenged. Nem kér papírt, azért, nehogy utólag lelkiismeretfurdalása legyen, átadom a megbízólevelemet. A pecsét, az aláírás hivatalos.

Menesztenek, a motorkocsi megrázkódik, lassan elindulunk. A másik vágányon a szentgotthárdi most ért a váltókra. *Körmend, az Őrség kapuja.* A vonaton utazók számára valójában még jó néhány kilométeres folyosó vezet az igazi Őrségig.

A vonatvezetőnőtől elkérem a szolgálati menetrendet. 8622-es a vonatunk, az engedélyezett sebessége 45 km. *Őriszentpéter* és *Bajánsenye* között 30, a tehervonatok 20 km-rel közlekedhetnek. Ilyen egyébként csak kétnaponként jár erre, a mostani forgalomhoz ez is bőségesen elegendő. A személyvonatok a *Zalalövő—Bajánsenye* közötti 19 km-es távolságot 35—38 perc alatt teszik meg. Nem túl rövid, de nem is hosszú idő.

Felváltva villogó kék-fehér fény jelzi: a pálya két oldalán a fénysorompó működik. Egy Trabant suhan át előttünk, sebességcsökkentés nélkül.

— Jól működnek még ezek a motorok? — kérdezem.

— *Már nagyon kivannak. Ötvenévesek, megértek a lecserélésre. Kár értük, mert kevés olyan gazdaságos vontatójárműve van a MÁV-nak, mint ezek. Nyolcszáz liter gázolaj fér a tartályba, háromnaponként járunk szerelni.*

Zalalövő. Sikerült szót váltani a vonatvezetővel. Arcáról, kissé molett alkatáról nem tudom megállapítani, innen, avagy túl van a harmincon.

— Sokat utazik?

— *Százkilencven órát. Ez a kötelező...*

Ez a sokat emlegetett százkilencven óra egy szám a vasúti statisztikában. Átlagban tényleg ennyi a kötelező, a többi meg hozzájön. A túlórák ellen — érdekes — mégiscsak kevesen tiltakoznak. Miért is tennék? *Anélkül megnézheti fizetését az utazó vasutas.*

Kanyar kanyart követ. Fekete és barnult talpfák, köztük a sárga folyamkavics óhatatlanul valami ápolatlan szúvas fogsorra emlékeztetnek. A sínek nem is ívelnek, hanem szinte szögben törnek. Ilyen helyeken zabolázatlan ló módjára ugrál, rázza magát a motor.

Felsőjánosfa. Kiszuperált személykocsi a váróterem, *ablaka nem maradt épen, belül az üléseket, de még az oldalfalakat is leszaggatták.* Három asszony száll fel, s mi tovább zötyögünk. *Pankasz*, majd *Nagyrákos* következik. A kanyarban nagyokat dob rajtunk a pálya.

— Nem félnek, hogy a motor egyszer elindul a partoldal felé?

— *Megszoktuk. Előre tudjuk, hol fogunk nagyobbakat billenni.*

A nagyrákosi megállót közút keresztezi. Mozdul a vonat, amikor szinte súrlódva Robur vág át.

— *Majdnem elütöttük ezt az autót* — lép be a jegyvizsgáló. — *Nem sok hiányzott.*

Erdők szegélyezik a vonalat. Az Őrség az ország fában leggazdagabb területe. Régen a bükk uralta a vidéket, ma már keveredik más fajtákkal.

Őriszentpéter után tizenöt ezrelékes emelkedő következik. Ez a legnehezebb szakasz. Helyből kell nekiindulni...

— Nehéz szakma a mozdonyvezetés?

— *Nem lenne nehéz, csak a sok éjszakázás fárasztó. Meg aztán eléggé kényelmetlenek ezek a motorok, a széken ülve az ember minden felütést megérez.*

Lepillantok széket keresve, de csak egy hokkedlit látok, lapján műbársonnyal bevonva. Ezt az ülőalkalmatosságot hordozza magával a vezető minden menetirányváltáskor.

Határőrvidéken járunk... Kanyar után váratlanul tűnik fel *Bajánsenye*, az egykori *Dávidháza-Kotormány.* Elbúcsúzom vendéglátóimtól. Táskámat vállamra vetve ballagok az állomás Jugoszlávia felé eső vége irányába. Középkorú férfi tart velem szembe. Belebámul az arcomba, gondolatban talán vállát megvonva elkerül. Országút keresztezi az állomás egyetlen sínpárba olvadó vágányait. Az úttól néhány méterre letűzött vörös jelzőtárcsa zárja le a gazba fulladt, vagy százötven méteren meghagyott pályarészt.

Valamikor ittfelejtett pályakocsi, mögötte hatalmas földhányás vet véget a vasútnak. Fellépek a kivénhedt járgányra, korhadt platója recseg-ropog. Próbálom tekerni kézifféket. Meg sem mozdul. *Fémalkatrészeit megette a rozsda.*

A földkúp túlsó oldaláról kiinduló hosszú egyenes sáv mutatja az egykor magyarországot Jugoszláviával összekötő vasút nyomvonalát. A következő állomás Őrihódos lenne. Cipőmet teljesen átáztatta a késő reggeli harmat. Visszatérek az üres állomásra. A személyvonat elment már.

Tóth Zoltán

(Folytatjuk.)

Tanulók napja Békéscsabán

A Békéscsabai Körzeti Üzemfőnökség állomásain és vontatási telepén a szegedi *Bebrits Lajos Közlekedési Szakközépiskola* 27 tanulója, június 9-től, július 5-ig nyári üzemi gyakorlaton vett részt.

A tanulók részvételével, az üzemfőnökség székhelyén *június 20-án megrendezték a tanulók napját*, melynek az volt a célja, hogy a tanulók ismerjék meg jobban a vasút, ezen belül a főnökség szervezetét, működését, nyerjenek nagyobb betekintést a vasutas ifjúsági szervezetek életébe, bővüljön látókörük, alakuljon ki kép jövendő munkahelyükről.

Ezen a napon tartalmas program várta a fiatalokat. A reggeli órákban érkező vonatoknál ismerős arcok fogadták őket, köztük *Kiss Judit*, aki friss érettségi bizonyítvánnyal a „zsebében" már tényleges dolgozó, de ő is most ismerkedik az üzemfőnökséggel.

Délelőtt a MÁV klubkönyvtárban, rövid megnyitó után, az üzemfőnökség szervezetével, működésével, majd a KISZ-bizottság és a KISZ-alapszervezetek, a klubkönyvtár munkájával ismerkedhettek meg.

Ezután az üzemlátogatás következett. A vasútgépész hallgatók a rendelkező forgalmi szolgálattevő munkáját tartották a legnehezebbnek, a forgalmi tanulók a mozdonyműhelyben dolgozókét.

Zaharidesz Jánosné

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

A vasutasok munkájáról, helytállásáról, példaadó szolgálatáról szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei újságokból válogattunk.

Békés megyei Népújság

A békéscsabai vasútállomás egyik külső holtvágányán, szépen kialakított, fás, virágos környezetben áll a MÁV Békéscsabai Pályafenntartási Főnökség 6-os gépesített mozgószakaszának a szerelvénye.

Az egyik műhelynek berendezett vagonban dolgozik *Pardi Zsigmond* motorszerelő, aki ért a lakatos-, a műszerész-, az esztergályos-, a hegesztőszakmákhoz és az elektromos gépek, aggregátorok javításához is.

Az újításainak, ésszerűsítéseinek se szeri, se száma. Az egyszerűbbeket be sem adja, csak felhasználja a saját munkájának a megkönnyítésére. Van azonban olyan is, ami jelentős megtakarítással jár.

— *Nemrég például beszereztünk egy öttonnás hidraulikus emelőt, amit azonban nem lehetett használni. Terheléssel a földbe süllyedt. Sarut szereltem alá, és most már jó* — magyarázza.

Hasonló volt a helyzet egy több tízezer forint értékű import síncsavarozó géppel is, amiről így beszél:

— *Egyetlen csavarozófejet adtak hozzá a franciák. Sok fejtörés után átalakítottam úgy, hogy magyar fejet is lehet hozzá használni. Vagy itt van egy angol fúrógép* — mutatja. — *Egy fej volt ehhez is. Most már rá lehet tenni 10, 13 és 15 milliméretereset.*

— Mi volt a legérdekesebb újítása?

— Egy egészen egyszerű dolog — mondja mosolyogva. — Sötétben a benzinmotorral működő síncsavarozó gép kezelőjének munka közben valaki mindig világított. Pedig a motor működése közben áram is fejlődik. *De senkinek nem jutott az eszébe, hogy ezzel az árammal világítani is lehet, csak egy kevés vezeték és égő kell hozzá...*

A pályafutását 1957-ben a Pft-nél kezdte. Munkájával, magatartásával az évek során megbecsülést vívott ki.

Észak-Magyarország

Részlet: *„A vasútépítés megszállottjai"* című riportból:

„Geodéták méricskélnek, s néhány perc múlva a leninvárosi állomás negyedik vágányán mégkezdi munkáját az ultrahang irányítással dolgozó Plasser-szabályozógép. Egy másik monstrum közeleg, nagy zörgéssel, csörömpöléssel: az ágyazatrendező. Visszahúzódik és zúzott kővel megpakolva újból érkezik. Ha ezzel elkészülnek, kezdhetik a munkát az ötös vágányon, amelyen az építési főnökség emberei az előző nap fejezték be az ágyazatrostálást. A program szerint a hatodik vágány következik. Mindez összefüggésben van azzal, hogy korszerű, dominórendszerű biztosítóberendezést szerelnek az állomáson.

— *A villamosítás előkészítése, a biztonságosabb közlekedés érdekében* — magyarázza kísérőnk, *Váradi István*, a MÁV Miskolci Építési Főnökség igazgatója. — *Nyékládháza és Leninváros között ágyazatrostálást, Hejőkeresztúr és Leninváros között pedig 11 és fél kilométeres szakaszon korszerűsítést, vágánycserét végzünk. Nyolc kilométer hosszúságban a pályát teljesen új nyomvonalon építjük, három és fél kilométeres szakaszon pedig a régi helyen végezzük el a korszerűsítést.*

Az igazgató elmondja, hogy a leninvárosi és a kövesdi nagy munka csak egy része az évi feladatnak. Ugyanis 1980-ban a terv szerint 43,5 kilométer hosszúságban végeznek vágánykorszerűsítést és 23 csoportkitérő-cserét. Ebben szerepel az is, hogy a hejőkeresztúri állomást — Miskolc előállomásának — Nyékládháza tehermentesítése végett egy vágánnyal bővítik. Eddig több mint 14 kilométer hosszú, korszerűsített vasúti vágányt, 12 csoportkitérőt adtak át a forgalomnak, többek között *Sátoraljaújhelyen, Felsőzsolcán, Miskolcon*, s a *leninvárosi* vonalon. Július 4-ig újabb, több mint 8 kilométeres szakaszt adtak át. 105 ezer köbméter földet szedtek fel, szállítottak el, 50 ezer tonna zúzott követ, 30 ezer köbméter homokos kavicsot építettek be.

Petőfi Népe

Az utóbbi tíz évben felgyorsult a bevándorlás Petőfiszálláson, a környező tanyavilágból. Hetvenen építkeznek jelenleg is a faluban. Az újak, az V. ötéves terv magánépítői közül való *Barta Mihály a Fekete Sándor utca 1. szám alatt.* Ő és a felesége hat gyerekkel szánták el magukat a házépítésre.

Száztíz négyzetméteren három szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba — tekinthetjük egy falusi munkáscsalád életművének. Barta Mihály, a markáns arcú férfi, aki 22 éve vasutas és a kistelek-csengelei vonalszakaszon sínhegesztő, egykor maga is tanyán élt. Négy éve, hogy ide költöztek.

— Hogyan győzték pénzzel? — kérdezzük a házépítésről.

— *Hát... segítettek minket. Ez az igazság. A munkahelyről is, meg idehaza is. Százezer forint kamatmentes kölcsönt kaptam a MÁV-tól.* Ezzel indulhattunk. Eljöttek a munkatársaim is, az alapba betont önteni. Mennyi téglát föladogattak, akik itt voltak! Úgy nézze meg, hogy ebbe a házba nyolcezer B—30-as blokktéglát építettünk bele.

A férfi büszke a közös műre, hat gyermeke: *Magdolna, Gyöngyi, Mihály, Attila, Róbert és a legkisebb* — a 7 éves — *Tibor* hajlékára. A sínhegesztő keresetéből, jól tudták ezt a tanácsnál is, nem lehetett volna építkezni, meg családot is eltartani. Harmadik esztendeje 800 négyszögöl községi földterületen is gazdálkodhat a Barta család.

Déli Hírlap

A miskolci napilapban szép portré jelent meg *Martinkó Zsuzsa* vasutas pályafutásáról. Ebből idézünk:

„Zsuzsa véletlenül lett vasutas. A közgazdasági szakközépiskolából helyhiány miatt tanácsolták az 1. számú szakközépiskola vasútforgalmi szakára. *S a mozdony füstje hamar megcsapta... Most már el sem tudna képzelni ideálisabb helyet a maga számára.* Biztosan megnézték az utasok is a csinos kis forgalmistát, amikor a Gömöriről két évig menesztette a vonatokat. *1978-ban már tisztté avatták. Ő volt a legfiatalabb egyenruhás azon a vasutasnapon a Déli pályaudvari ünnepségen.* Főtiszti rangot kapott, s az avatás után Sajóecsegen a rendelkező posztját töltötte be. Vezetői úgy látták, hogy még ennél is többre képes..."

Zalai Hírlap

Nemzetiségi témát érintő riport jelent meg a megyei lapban, kétnyelvű vasutasok megértő együttműködéséről. Ebből vettük az itt következő részletet:

A külsőségek is arra utalnak, hogy nemzetiségek lakta faluban vagyunk, A helységnévtáblán a *Murakeresztúr* felirat alatt ez olvasható: *Murski Krstur*. A község közintézményein is mindenütt kétnyelvűek a feliratok.

— A helyiek az úgynevezett káj-dialektust beszélik. De ez nem elég a KPM-nél tartott speciális nyelvvizsgán, ahol az irodalmi nyelv ismeretét követelik meg — mondja *Toronyi László*. — *A német és az olasz mellett az idén szerbhorvát tanfolyamot is indítottunk.*

A MÁV közel 300 millió forintot fordít a beruházásra a határállomáson. Már áll a váróteremnek, jegypénztárnak, a növény- és állategészségügyi szerveknek, a magyar—jugoszláv vasúti szerveknek és a két ország vámhivatalainak helyet adó épület. Három új vágánypár is elkészült, s épülnek a továbbiak.

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

A Vasutas Operabérlet befutott

Mint ismeretes, szakszervezetünk 20 éve indította útjára a Vasutas operabérlet akciót. Ebből az alkalomból június 24-én kedves, családias hangulatú ünnepség színhelye volt a vasutas-szakszervezet Benczúr utcai székházának tanácsterme. Szakszervezetünk vezetőinek meghívására *Mihály Andrásnak*, a Magyar Állami Operaház igazgatójának vezetésével nyolcan, köztük több neves művész jött el, hogy közösen vonják meg az eltelt két évtized bérletezésének mérlegét.

A meghívott vendégek között volt *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, *Balázs Ferencné*, a Művészeti Dolgozók Szakszervezetének titkára, a SZOT és a Kulturális Minisztérium képviselője. Természetesen ott voiltak azok az aktivisták, művészeti propagandisták is, akik az ország különböző vasúti szolgálati helyein hosszú évek óta sikeresen vesznek részt a szervező munkában. Mert az vitathatatlan, s erről később az ünnepi megemlékezések során is sok szó esett: *ez a bérlet — vasutas nyelven szólva — befutott.*

Az Erkel Színházban egy-egy idényben bemutatott operát és balettet évről évre telt-ház előtt tartják. *S az 1800 bérlettulajdonos közül ma már több mint 1300 azoknak a száma, akik megkedvelték az operazenét és öt, tíz éve rendszeresen megújítják bérletüket.* Még egy figyelemre méltó adat: a bérlettel rendelkezők 65 százaléka vidéki.

A megtett útról, a két évtized tapasztalatairól sok szó esett a házi ünnepségen, melyet *dr. Balázs Ákos*, a szakszervezet kulturális, agitációs propaganda és sportosztályának vezetője nyitotta, majd *Horváth Ferenc*, az osztály nyugdíjas munkatársa, a művészeti propagandisták irányítója tartott részletes beszámolót.

Ezután az elismerés hangján szóltak az operabérlet akció sikeréről *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, *Balázs Ferencné*, *Mihály András* az Operaház igazgatója és mások is.

A dicsérő szavak után *Koszorús Ferenc* főtitkár kitüntetéseket és jutalmakat adott át. A *Szakszervezeti Munkáért* ezüst fokozatát kapta *Doboki Andor*, az Operaház szervezési osztályának vezetője, aki hosszú évek óta lelkes támogatója, segítője a vasutas operabérlet évről évre ismétlődő szervezésének. Ezután a főtitkár több művészeti propagandistát részesített jutalomban.

Ezt követően *Mihály András*, a vasutas-szakszervezet és az Operaház között két évtizede tartó példás együttműködésért elismerő oklevelet adott át *Koszorus Ferenc* főtitkárnak, *Horváth Ferenc* pedig az Állami Operaház Emlékplakettjét kapta.

A házi ünnepséget követő fogadáson *Koszorus Ferenc* főtitkár mondott pohárköszöntőt.

Dr. Balázs Ákos, a kulturális, agitációs, propaganda és sportosztály vezetője köszönti a vendégeket

Mihály András igazgató átnyújtja az Operaház elismerő oklevelét Koszorus Ferenc főtitkárnak

(Laczkó Ildikó felvételei)

Szolnokon immár másodszor találkoztak

Vasutas-énekkarok országos seregszemléje

Országos esemény színhelye volt Szolnokon a járműjavító művelődési központja. Másodszor találkoztak itt a vasutas énekkarok, hogy részt vegyenek az immár hagyományossá vált Országos Vasutas Énekkari Találkozón.

A június 28-án és 29-én megrendezett találkozón 11 kórus — férfikarok, vegyeskarok, ifjúsági kórus, gyermekkórus —, közel 600-an vettek részt.

A találkozó ünnepélyes megnyitójára szombaton délután került sor. *Dr. Balázs Ákos*, a Vasutasok Szakszervezete kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztályának vezetője köszöntötte a találkozó résztvevőit. Méltatta az énekkarok több évtizedes munkáját. Szólt a kórusmozgalom közösségi nevelőerejéről, jelentőségéről. Üdvözölte a jövő dalosait, a tapolcai vasutas művelődési központ gyermekkórusát, a Központi Ének-, Zene- és Képzőművészeti Iskola *„Juventus"* kamarakórusát, amely ez alkalomból első ízben vett részt az országos találkozón.

A hangversenyt a tapolcai gyermekkórus nyitotta meg, ezt követően a *szombathelyi*, a *dunakeszi*, a *zeneiskola kamarakórusa*, a *szegedi vegyeskar*, majd szünet után a *miskolcsi* és a *debreceni* járműjavító férfikara, a zeneiskola központi vegyeskara, a *ceglédberceli* vegyeskar és végezetül a *szolnoki* járműjavító művelődési központ férfikara mutatta be műsorát.

A hangversenyen magyar és nemzetközi zeneszerzők művei szerepeltek. Többek között *Kodály, Bárdos, Balázs, Mozart, Friderichi, Grieg* művei hangzottak el.

A hangverseny után szakmai megbeszélésre gyűltek össze a karnagyok. *Fasang Árpád*, a zsüri elnöke, valamint *Maróti Gyula* és *Nógrádi László*, a zsüri tagjai értékelték a kórusok által bemutatott műsorszámokat. Javaslatokat, hasznos tanácsokat adtak további munkájukhoz. Kiemelkedően jónak tartották a zongorakísérők közreműködését, akik nemegyszer művészi fokon látták el a kísérői feladatukat.

A Kórusok Országos Tanácsa Munkásénekkari Bizottsága nevében *Kalmár Márton* köszöntötte a szakmai tanácskozás résztvevőit. Méltatta a hangverseny színvonalát és hatását, hasznosnak ítélte a találkozó tapasztalatcserejellegét, amelynek keretében a dalosok, a karnagyok, működtetők megismerhették egymás eredményeit. Az eredményes munka elismerésében jelentős szerepet tulajdonított a szakszervezeti központ és a működtetők irányító, segítő munkájának.

A szakmai tanácskozás után került sor a díjak átadására. *Dr. Balázs Ákos* és *Fasang Árpád*, a zsüri elnöke adta át a kórusok képviselőinek erre az alkalomra készült vázákat és okleveleket.

Másnap délelőtt a Lenin-szobornál került sor a találkozó záró ünnepségére, amelyen részt vett *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára.

A megemlékezés koszorúját *dr. Balázs Ákos, Ambrus János*, a szolnoki járműjavító igazgatója és *Engi Zsuzsa*, a miskolci Erkel Ferenc férfikar karnagya helyezte el a Lenin-emlékműnél.

A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház úttörőkórusa

Álmom a vasútról

A 30. vasutasnap alkalmából Békéscsaba pályafenntartási főnökség és a körzeti üzemfőnökség művelődési bizottsága gyermekrajzpályázatot hirdetett a vasutas szülők gyermekei részére *„Álmom a vasútról"* címmel. A beérkezett pályaművekből rendezett kiállítás megnyitója június 25-én, 14 órai kezdettel volt a klubkönyvtárban.

A pályázatra 62 rajz érkezett, melyeken megelevenednek a gyermeki képzelet csodái. Az óvodás kislány lepkés vonatai, a VI. osztályos *Juhász Szilvia* jövővasútja, ahol a zöld fényt menesztéskor az állomás épület falára vezérlik. Lehetne sorolni, hisz' minden rajzban tükröződik a gyermeki világ igaz, őszinte megnyilvánulása. Ennek akkor is tanúi lehettünk, amikor felfedezték saját rajzukat a kiállítóteremben.

Nemcsak a gyerekeknek, de a felnőtteknek is nagy élmény volt a 25-i délután, hiszen sokan eljöttek, hogy tanúi lehessenek milyen megszeppenten veszi át az ötéves szeghalmi kislány a könyvjutalmat, és milyen boldogan repül *Takács Ibolya* a dicsérő oklevélért. Minden pályázó oklevél elismerésben, a legjobbak könyvjutalomban részesültek.

Fazekas Lajos

Villámok közt

Ki oldja meg gondjaink bogát,
ha nem oldjuk meg magunk?
— Ülhetünk-e gazdag lakomát,
ha nem vetünk s aratunk? —

Nyughat-e villámok közt a szívünk,
s a lomb, az éj, a világ?
— Kileveledznek-e a bennünk
élő álombeli fák? —

A múlt: háborúk és fegyverek
űzték az embert, a népeket
hűvös menedékbe.

S a múlt szívünket körülveszi,
— a háborúk rettegései —,
akárcsak a béke.

Sport

Ha jó napja van

Dobogós is lehet

A BVSC legeredményesebb birkózója, a válogatott egyik biztos tagja dobogóra szeretne állni a moszkvai olimpián. *Gaál Károly*, a kötöttfogású kategória 68 kg-os versenyzője idehaza egyeduralkodónak számít, országos bajnoki címei mellett számos nemzetközi trófeával is büszkélkedhet, ezek közül a legértékesebb a két évvel ezelőtti Európa-bajnokságon szerzett bronzérem.

Legnagyobb ellenfelei között a román *Rusut* említi, s természetesen azt a szovjet birkózót (nem tudja még ki lesz az), aki súlycsoportjában szerepel az olimpián. Természetesen ellenük sem esélytelenként lép szőnyegre, ha jó napja van: *nyerhet*. Ez sem lenne meglepetés.

Ha jó napja van...

Gaál Karcsi ugyanis — mint a robbanékony versenyző általában — a szeszélyes birkózók közé tartozik. Célratörő, magabiztos, ám ha idegi állóképessége körül nincs minden rendben, előfordul, hogy alapvető hibákat követ el.

Persze, maga is ismeri ezt a hibáját, edzőjéről, *Székely Pálról* nem is beszélve. Így aztán felkészülésében nagy szerepet kap az idegi kondíció megszerzése. Szükség is lesz erre, hiszen az utóbbi hónapokban többször akadályozta munkájában sérülés, betegség. Kettőzött igyekezettel próbálja pótolni a lemaradást, mert tudja: *pályafutásában Moszkva jelenti — jelentheti — a csúcsot*, hisz most van az ideális birkozókorban...

P. Gy.

TÖBB MINT HOBBI

Barlangászok klubnapja a BVKH-ban

Osztrák, lengyel és román túrára készülnek

Színes és fekete-fehér fotók járnak kézről kézre a BVKH tanácstermében. A felvételekről pompás barlangi képződmények, természet alkotta cseppkőcsodák tárulnak elénk.

— *Ez a sorozat a Diabáz-barlangban készült, Bánkút térségében...*

— *Nézzétek csak, itt a Hófehérke-cseppkő!*

— *Ez pedig a Tumpeck Gyuri, sziklamászás közben...*

Vidám, élcelődő, fiatalos hangulat tölti be a termet; *klubnapot tartanak a hivatali sportklub természetjáró szakosztálya keretében működő barlangjáró és hegymászó csoport tagjai.* Minden csütörtök délután övék a helyiség a Lenin körút 120-ban. Itt tartják rendszeres elméleti foglalkozásaikat, értékelik hét végi felfedező útjaikat és készülnek az új túrákra.

Immár másfél éve annak, hogy ez a kis csoport munkához látott itt, a természetjáró szakosztály részeként és egyre többet hallat magáról. *Dr. Hampel Polyxéna*, a szakosztály agilis vezetője és *dr. Szűcs Gábor*, a sportklub elnökhelyettese örömmel újságolta, hogy a Budapesti Természetbarát szövetség által május 17—18-án rendezett *Kinizsi Kupa barlangjáró ügyességi csapatversenyen — 16 csapat közül a BVKH fiataljai bizonyultak a legjobbnak!* A sziklamászók országos versenyében legutóbb *Tumpeck György* aratott babért: második lett, remek időteljesítménnyel. Úgy tűnik, hogy a BVKH versenyzőivel a jövőben minden jelentős találkozón számolni kell...

— *Jelenleg csaknem ötventagú a csoportunk* — mondja *Lengyel János* adatátviteli technikus, a barlangászok vezetője. Ő egyébként a Postai Központi Távíró Hivatalában dolgozik, s minden szabad idejét ennek a sportnak, ennek a szenvedélynek szenteli.

— Vannak közöttünk nagyon tapasztalt és kezdő barlangászok egyaránt. *Lukács László, Regős József, Tumpeck György* a technikai felkészítés mesterei, *Szente István* geológus és *Kardos József* rendszerszervező mérnök nagyon sokat tesz a fiatalok elméleti és gyakorlati képzéséért. Jó közösségi szellem jellemzi ezt a társaságot, a tanulásban éppúgy, mint a túrákon. Sokat vagyunk együtt, igyekszünk alaposan megismerni egymást. Minden kedden edzést, minden csütörtökö klubnapot, s hétvégeken pedig közös túrát tartunk. Fő kutatási területünk a Bükk-hegyhegység. Az utóbbi időben az istvánlápai barlang feltárása, feltérképezése a fő munkánk, s ezzel Miskolc vízellátásának megoldásához nyújtunk segítséget...

Ismerkedés a Diabaz-barlang csodálatos világával

A barlangászás, a hegymászás nem tartozik az olcsó sportágak közé. *Turai Glóriától*, a BVKH felülvizsgáló csoportjának ügyintézőjétől, a csoport gazdasági felelősétől tudom, hogy az alap- és kiegészítő felszerelésekre jelentős összegeket kell áldozni. A barlangászok nem követelőznek, nem kunyerálnak; *közhasznú munkákat vállalnak az anyagiak előteremtése érdekében.* Egy-egy kéménybontás, villámhárító-javítás, „magaslati" ablaktisztítás szép bevételt biztosít, s edzésnek sem utolsó... A közös kasszából finaszírozzák vásárlásaikat és a túraköltségeket. Az idén már megengedhetik maguknak, hogy a szomszédos országokba is eljussanak. Augusztusban Ausztriában, az őszi hónapokban Lengyelországban és Romániában túráznak és tervezgetik már jövő nyári mongóliai expedíciójukat is.

(pallag)

FUT ÉS SÚLYT EMEL

Egy keményöklű fiú Nyíregyházáról

Tavaly nagyszerű évet zárt: bajnokságot nyert az ifjúságiak között, ezüstérmet szerzett a IBV-n, a jokohamai junior világbajnokságon pedig a dobogó harmadik fokára állhatott. Az idei esztendőt a korábbinál is intenzívebb munkával kezdte, s ennek néhány héttel ezelőtt már megérett az első gyümölcse: az olaszországi Riminiben, a junior ökölvívók Európa-bajnokságán aranyérmet szerzett!

Váradi János, a Nyíregyházi VSSC tizenkilenc éves öklözője — bár hivatalosan csak 1982-ben lesz felnőtt — tagja az olimpiára utazó magyar együttesnek.

Külalakja semmit sem árul el. Vékonyka, csöndes, szemüveges legény, a szavát is alig hallani. Annál keményebb az ökle... Bár mindössze 51 kiló, olyan jobbegyenese van, hogy ellenfelei rendszerint előre köszönnek neki a szorító környékén.

Egyesületi edzéseit, az első szárnypróbálgatásoktól mind a mai napig *Szántó József* irányítja. Jól megértik egymást. A versenyző érzi, tudja, az edző pedig tudatosítja a legfontosabb alapelveket: *eredményt csak szorgalmas, kitartó munkával lehet elérni.* Naponta rendszerint kétszer edz, az ötórás gyakorlás műsorában az erdei futástól a súlyemelésig sok minden szerepel.

— *A jó erőnlét a mi sportágunkban mérkőzéseket dönthet el* — mondja. — *Hiába van valakinek nagyszerű technikája, ha a második menetben már csak szédeleg a kötelek közt, nem sokra jut vele... Na, persze, ezzel nem azt akarom mondani, hogy a nyers erő önmagában elegendő...*

Mindössze három éve versenyez, ám saját számításai szerint már túljutott a százhuszadik mérkőzésén is, ebből mintegy kilencven alkalommal őt hirdették ki győztesnek.

A nyugodt, higgadt versenyzők között jegyzik.

— Soha nem vagy ideges?

— *Dehogynem, csak a feszültséget könnyen levezetem magamban* — mosolyog —, *tudniillik villanyszerelő a szakmám. Nyíregyházán, a vasútnál dolgozom...*

— Milyen eredményre számítasz az olimpián?

— Ha lehetne, erre a kérdésre majd egy hónap múlva válaszolnék!...

(pilhál)

Első a Keleti

Fiatalok — a kulturált utazásért

Immár négy éve, hogy a Keleti pályaudvar *Radnóti Miklós* KISZ-alapszervezetének kezdeményezésére elindították a *„Vasutas fiatalok a kulturált utazásért"* mozgalmat. Azóta, a mozgalomban részt vevő fiatalok szép eredményeket értek el. Vállalásaik teljesítését évente közösen értékelik, s meghatározzák az újabb feladatokat.

Legutóbb, június közepén Szegeden értékelték az elmúlt évi munkát. Ezúttal a *Keleti KISZ Bizottsága* lett az első, — ők tették a legtöbbet az utazási körülmények javításáért. A második helyet *Szeged*, a harmadikat *Szombathely* állomás, a negyediket pedig a *Nyugati pályaudvar* fiataljai szerezték meg. A tanácskozáson megállapodtak abban is, hogy e nemes mozgalom irányítását a Vasúti Főosztály KISZ Bizottsága veszi át; s az egyes vállalások a jövőben jobban alkalmazkodnak majd az üzemviteli osztályok intézkedési tervében megfogalmazott feladatokhoz.

A tanácskozást követően *Farkas Zoltán*, a szegedi KISZ Bizottság titkára elmondotta, hogy az országos versenyben második helyezett szegedi fiatalok a helyi társadalmi szervek megannyi elismerését is kivívták. A szegedi csomóponton 1280 harminc éven aluli fiatal dolgozik, közülük 652 KISZ-tag. A mozgalomba a KISZ-fiatalokon kívül a szocialista és ifjúsági brigádokban dolgozók is bekapcsolódtak. A kultúrált utazásért tett vállalásaikat a brigádszerződésekbe is bedolgozták. *Kommunista műszakokat, társadalmi munkaakciókat szerveztek a vasúti kocsik napi, illetve nagytakarítására, az utasterek, a várótermek, az állomási előterek tisztántartására, a botlásveszélyes helyek felszámolására.* A vontatási fiatalok a gépek karbantartási munkáin túl télen külön hóriadó láncot is szerveztek, azért, hogy az időjárási körülmények ne akadályozzák a vonatok időbeni indulását. Jutott idő a lomtalanításra, a parkosításra, faültetésre is. *Tavaly összesen 9420 órát dolgoztak társadalmi munkában.*

Évente sokezer fiatal érkezik a Szegedi Ifjúsági Napokra. A fiatalok fogadása, a szerelvények tárolása, takarítása is a KISZ-esek feladata. Az elmúlt év nyarán Szegeden rendezték meg a XV. Nyári Úttörőolimpiát, amelyre 16 alkalommal szerveztek társadalmi munkát. Ezt az olimpiai szervező bizottság és a KISZ KB külön is elismerte.

Az említett feladatokon túl tevékenyen részt vettek a különböző védnökségi feladatok teljesítésében és az újítómozgalomban.

A személypénztárosok, jegyvizsgálók, utasellátósok pedig arra törekedtek, hogy munkájukra panasz ne legyen. Ez sikerült is.

G. J.

JÚLIUS 5-TŐL

Lipcséből is érkezik autós vonat Budapestre

A néhány évvel ezelőtt *Drezda—Budapest* között közlekedő autós vonat után július 5-től, augusztus 17-ig, szombaton és vasárnap, *Lipcséből is lehet a magyar fővárosba és fordítva gépkocsit vonaton szállítani.*

Mint ezzel kapcsolatban *Barcsai Péter*, a Keleti állomásfőnök-helyettese elmondta: annyira közkedveltek az autós vonatok, hogy már alig fogadnak el megrendelést. Ez érthető, hiszen például egy Trabantnak az oda-vissza utaztatása mindössze 1300 forintba kerül, a Zsigulié pedig kettőezer. Az újonnan indított szerelvény két autós vagonnal, két háló-, egy Couchette és kilenc ülőkocsival közlekedik majd.

HÍREK

— **Vezetőképző.** A debreceni vasútigazgatóság kéthetes munkahelyi vezetőképző tanfolyamot indított a személyzeti és oktatási osztály szervezésében. A tanfolyamon az üzemfőnökségek operatív munkát irányító vezetői vettek részt. A záhonyi átrakókörzetet heten képviselték.

Tanulmányi kirándulás. A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség József Attila szocialista brigádja a közelmúltban oktatással egybekötött tanulmányi kirándulást szervezett Salgótarjánba. A részvevők megismerkedtek a Munka Törvénykönyve munkavédelemről szóló rendeletével, majd megtekintették a bányamúzeumot.

— **Felkészültek a nyári forgalomra.** A dombóvári Úttörővasúton az első szerelvény május 1-én tette meg az utat a védetté nyilvánított Konda patak völgyének 5,6 kilométer hosszú szakaszán. Az Úttörővasúton díjmentesen utazhatnak a kisdobosok, az úttörők és a vasútforgalmi szakközépiskola diákjai.

— **Nyugdíjba vonulók köszöntése.** Békéscsabán hagyomány már, hogy az üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága félévenként köszönti a nyugalomba vonuló dolgozókat. Legutóbb június 18-án a vasutas klubkönyvtárban azoktól köszöntek el, akik az első félévben kezdték meg jól megérdemelt pihenőjüket.

— **Munkavédelmi kiállítás.** Pécs után Dombóváron is nagy sikere volt a mozgó munkavédelmi kiállításnak. A látogatók nagy érdeklődéssel tanulmányozták a különféle védőeszközöket, és a megtörtént halálos balesetekről készült tablókat, jegyzőkönyvi kivonatokat.

— **Dicséret a brigádnak.** Lassan tíz éve lesz annak, hogy a miskolci oktatási főnökségen megkezdődött a mozdonyvezetők képzése. Azóta évenként két-három tanfolyam is megrendezésre kerül. A mozdonyvezetői utánpótlás hatósági vizsgáihoz a vontatási főnökség aranykoszorús Április 4. brigádja készíti elő a gépeket. Legutóbb a brigádot a V 43 1040 pályaszámú mozdony gondos előkészítéséért dicséretben részesítették.

— **Társadalmi munka.** A hatvani vontatási főnökség 13 tagú dr. Csanádi György szocialista brigádja, a 30. vasutasnap tiszteletére vállalta, hogy társadalmi munkában karbantartja az állomás előtt talapzaton álló gőzmozdonyt. A brigád hét tagja július 3-án elvégezte a vállalt karbantartási munkát.

— **Nyugdíjas-találkozó.** A vasutas-szakszervezet győri csomópontjának önálló nyugdíjascsoportja június 28-án jól sikerült összejövetelt tartott. A vasutas művelődési házban megtartott zenés rendezvényen közel 240 nyugdíjas vett részt közvetlen hozzátartozójával együtt.

— **Helytálltak a vetélkedőn.** A MÁV Gépjavító Üzem háromtagú csapata bejutott az SZBT által a Szakszervezeti Ifjúsági Napok keretében rendezett munkavédelmi vetélkedő döntőjébe. A kollektíva 147 pontot szerzett, s ezzel a hatodik helyen végzett. Helytállásuk azért is elismerésre méltó, mert a vasutascsapatok közül a gépjavító Halász László, Fekete József és a Nach László összetételű csapatának sikerült eljutni a döntőig.

— **Műsoros klubdélután.** A hatvani nyugdíjas csoport vezetősége június 30-án jól sikerült műsoros délutánt rendezett a vasutas-szakszervezet Liszt Ferenc művelődési házban. A rendezvényen kétszázötvenen vettek részt.

— **Kiránduló nyugdíjasok.** A szegedi területi bizottság június 26-án nyugdíjas tagcsoportjának negyven aktivistáját egész napos budapesti kiránduláson látta vendégül. Az idős emberek a főváros nevezetességeinek megtekintése után az Úttörővasútra is ellátogattak.

— **Ifjúsági találkozó.** A szegedi vasútigazgatóság KISZ-fiataljainak első találkozójára június 27—29-én került sor Szentesen. A találkozónak az volt a célja, hogy a különböző szolgálati helyeken dolgozó fiatalok megismerjék egymást és kicseréljék tapasztalataikat. A találkozó programjában, amelyen 150 fiatal vett részt, politikai, gazdaságpolitikai fórum, továbbá kulturális és sportrendezvények is szerepeltek.

Ellenőrzés a portán

— Mutassa a táskát Kovács szaki? Rendben van. A viszontlátásra.
(Kesztyüs Ferenc rajza)

KÖZLEMÉNY

A BVSC elnöksége úgy határozott, hogy a nyári strandidényben, szombaton és vasárnap, 50 százalékos kedvezményben részesíti a Szőnyi úti uszodába látogató vasutasokat. Az uszoda pénztáránál a zöld arcképes igazolvány felmutatására szogálják ki a kedvezményes belépőjegyet.

Lakáscsere

Elcserélném két szoba komfortos — nagyméretű (100 négyzetméter), telefonos és korszerűsített — szolgálati lakásomat két szoba komfortos tanácsi lakással Budapesten vagy környékén. Érdeklődni lehet munkaidőben: 852—711, munkaidő után: 144—240 telefonon.

Elcserélném miskolci egy szoba összkomfortos, földszinti, gázfűtéses, telefonos tanácsi lakásomat hasonló vagy garzon budapesti (vagy környéki) tanácsi lakásra. Bővebb felvilágosítást ad mindennap 17—20 óra között Frisch István, Budapest, Téi u. 8. II. 5. 1043.

Elcserélném Budapest IX., Rádai u. 14. szám alatti két szoba, összkomfortos tanácsi lakásomat másfél szoba összkomfortosra. Kelenföldi csere előnyben. Érdeklődni lehet Szabó István, Kelenföld állomás 52—19 telefonon.

Elcserélném debreceni két szoba összkomfortos, távfűtéses, 54 négyzetméteres lakásomat budapesti hasonlóra vagy másfél szobásra vasutas dolgozóval. Érdeklődni üzemi elefonon: 03—14—22 reggel 8—16 között.

Elcserélném nagyméretű (97 négyzetméter) kettő szoba komfortos, II. emeleti MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval egy szobás komfortos földszinti, vagy I. emeleti budai tanácsi lakással. Hegedüs, Budapest VIII., Kerepesi út 1—5. VI. épület, II. emelet 31.

Elcserélném egy szoba komfortos, 61 négyzetméteres, utcai MÁV-bérlakásomat hasonló alapterületűre II. emeletig. Minden budapesti csere érdekel, liftes ház előnyben. Szeberényi Lajos, 1087 Budapest, Kerepesi út 5. III. em. 30., III. épület.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon városi 229-872.
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
80—2891. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. JÚLIUS 28.

AZ ELSŐ FÉLÉV GYORSMÉRLEGE SZERINT

A vasút 140 millió 674 ezer utast és 64 millió 30 ezer tonna árut szállított

Júniusban a vasút *24 millió 575 ezer utast szállított*, amely 100 százalékos tervteljesítésnek felel meg. A késetten közlekedett személyszállító vonatok részaránya a bázisidőszakhoz viszonyítva kedvezően alakult. Növekedett viszont — mintegy 2 perccel — a késetten közlekedett vonatra eső késési idő.

Az áruszállítási teljesítmény *10 millió 918 ezer tonna volt.* Ezzel a tervet 94,5, a bázishoz viszonyítva 99,5 százalékra teljesítettük. A fontosabb forgalmanként a bázisidőszakhoz mérten belföldön 0,7 százalékkal, az export- és importküldeményeknél 0,9, illetve 11,5 százalékkal csökkent, a tranzitviszonylatban 5,8 százalékkal növekedett a forgalom.

Árucikkenként jelentős volt a növekedés a tégla- és cserép-, a cement-, a műtrágya- és a mészküldeményeknél, míg mérsékeltebb volt a szállítás a tűzifa-, a kő- és a szénküldeményeknél.

A műszaki-gazdasági mutatók közül a teherkocsik átlagos statikus terhelése 3,4 százalékkal növekedett, de kedvezően alakult a korszerű nagy teljesítményű mozdonyok fajlagos teljesítménye is. A teherkocsik átlagos fordulóideje azonban közel 4 százalékkal növekedett.

A MÁV Vezérigazgatóságon elkészült az első félév gyorsmérlege is. *Eszerint a vasút az első félévben 140 millió 674 ezer utast szállított*, ez a bázishoz viszonyítva 96,5, a tervet alapul véve 98 százalékos teljesítésnek felel meg. Az utaskilométer-teljesítmény 0,7 százalékkal volt alacsonyabb az előző év azonos időszakához képest, a tervezettől pedig 2,6 százalékkal maradt el.

A személyszállítás menetrendszerűsége lényegében a bázisszinten alakult, a fajlagos késési idő kismértékben csökkent. A személyszállító vonatok utazási sebessége mintegy 3 százalékkal nőtt.

Az első félévi áruszállítási teljesítmény *64 millió 30 ezer tonna.* Ez azt jelenti, hogy a vasút a tervezettnél mintegy 3,7, a bázisnál 1,2 millió tonnával kevesebb árut szállított. Mérsékelt volt a fuvarozás mind a belföldi, mind a nemzetközi forgalomban. A tervezetthez viszonyítva a belföldi áruforgalom 5,7 százalékkal csökkent, az exportforgalom 14,2 százalékkal, a tranzit 4,5 százalékkal, az import pedig 0,7 százalékkal maradt el a tervezettől.

Az áruszállítási munka minősége az év első felében több fontos mutatónál javult. Ez tapasztalható az időre ki nem állított teherkocsik, a gépre várások, a gépácsorgások és belföldi vonatfeloszlatások mennyiségének számszerű adatainál. A kilépő vonatfeloszlatások száma viszont jelentősen növekedett a bázisidőszakhoz viszonyítva. Mintegy 4,4 százalékkal nőtt a teherkocsik átlagos statikus terhelése, továbbra is kedvezőtlen viszont az átlagos teherkocsifordulóidő alakulása.

Félévi teljesítmény

A miskolci járműjavítóban 3000 teherkocsit javítottak

A *miskolci járműjavító* üzem dolgozói az első félévben háromezer teherkocsit javítottak ki és adtak át a forgalomnak. A tervezettnél kétszázzal több kocsi javítása a munkaszervezés fejlődésének is a bizonyítéka. Az üzem dolgozói soron kívül javították a zúzottkő szállítására alkalmas speciális kocsikat, valamint azokat a korszerű vagonokat, amelyek forgalomba állítása fontos népgazdasági érdek is.

Az első félévben több mint 300 cementszállító és 110 pályafenntartási kocsit tettek ismét üzemképessé. Ezen kívül fordítókorongokat, 18 szivatytyút, 6 víztartályt, 3 vasúti kerékpársüllyesztőt és száznál több szénszerelő csillét készítettek el, többnyire terven felül.

SZEGED TÉRSÉGÉBŐL

Gyors- és expressztehervonatokkal továbbítják a zöldséget és a gyümölcsöt

A Dél-Alföldön termelt mezőgazdasági termékek szállítása egész évben sok munkát ad a vasútnak. A zöldség- és gyümölcs szállítása például áprilistól az év végéig tart. A jelentős árumennyiségre való tekintettel a szegedi igazgatóság minden év tavaszán egyezteti a szállítás menetét, s az elszállításra váró árumennyiséget a megyei ZÖLDÉRT-ekkel és az állami gazdaságokkal. A legutóbbi tájékoztatás alapján *az idén a ZÖLDÉRT-ek több mint 9500 vasúti kocsit terveznek feladni, ennek kétharmadát exportra.* A göngyölegek szállításához 600 kocsit igényeltek.

A primőráruk lefutása után, jelenleg a szabadföldön termelt zöldségáruk szállítását végzik, elsősorban káposztát, zöldpaprikát indítanak útnak. Az előrejelzések szerint Csongrád megyéből, főként Szentes térségéből várható nagyobb mennyiségű káposzta, zöldpaprika-feladás.

Az időjárás kissé hátráltatta a gyümölcsérést, így a szállítás megkezdését is. A legfrissebb adatok szerint július közepén beindult a sárgabarack szállítása. Az ízes, zamatos gyümölcsből az utóbbi tíz év legjobb termése várható. A Bács-Kiskun megyei ZÖLDÉRT *július közepétől három hét alatt mintegy 950 hűtős kocsi sárgabarackot terveznek feladni.* A fő berakóhelyek *Kecskemét* és *Jánoshalma* állomások lesznek. A barackon kívül meggyből mintegy száz, őszibarackból is ugyanennyit terveznek elszállítani. A Csongrád megyei *Szatymazon* július végén kezdődik az őszibarack-szezon.

A gyümölcs szállításához főként hűtős kocsikra lenne szükség, de ezekből kevés érkezik. Ezért is kérte az igazgatóság a feladó vállalatokat, hogy kocsiigényüket előre adják meg, hogy az adatok birtokában, időre biztosíthassák a kívánt kocsikat. A szállításokhoz a már korábban is jól bevált gyorsteher és expressztehervonatokat veszik igénybe.

G. J.

Kitüntetések a 30. vasutasnap alkalmából

Ünnepség a Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében

A vasúti munkában élenjárók kitüntetésére július 11-én, pénteken került sor a Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében. Az ünnepség elnökségében helyet foglalt *Urbán Lajos*, közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Balogh Pál*, az MSZMP Központi Bizottságának munkatársa, *Nagy Károly*, a vasúti főosztály pártbizottságának titkára, *G. A. Poroh*, a szovjet vasutak lvovi igazgatóságának vezetője.

Az ünnepséget Nagy Károly nyitotta meg, majd Szücs Zoltán mondott beszédet. A MÁV vezérigazgatója bevezetőjében méltatta a vasutasnap jelentőségét. A többi között rámutatott: *ezen a napon nem magunkat ünnepeljük, hanem az évtizedek tradícióival, s a vasutasok tudásával, fegyelmezett helytállásával megalapozott munkát. A vasútnak ugyanis évről évre nagyobb feladatokat kell megoldania. Ez különösen vonatkozik az idei év második felére.*

Az őszi forgalom, mint minden évben, az idén is nagy erőfeszítéseket kíván a vasutasoktól. Még akkor is igaz ez, ha figyelembe vesszük a technika fejlődését. Mert a korszerű technika önmagában még nem old meg mindent. A figyelmet, a szakmai felkészültséget a legkorszerűbb automatika sem nélkülözheti.

Szücs Zoltán beszéde végén köszöntötte a vasutasokat, a hozzátartozókat, külön is kiemelte azokat, akik a jó munka elismeréseként kitüntetésben részesültek, majd felkérte *Urbán Lajos* államtitkárt, a kitüntetések átadására. (*A kitüntetettek névsorát a 2. oldalon közöljük.*)

Urbán Lajos államtitkár átadja a Kiváló Vasutas kitüntetést Bodnár Ferencnek, Berettyóújfalu állomás forgalmi szolgálattevőjének
(Laczkó Ildikó felvétele)

Ünnepi műszak Nyíregyházán

A nyíregyházi körzeti üzemfőnökség szolgálati helyein a 30. vasutasnap tiszteletére júliusban *ünnepi műszakot tartanak.* A szocialista brigádok és munkáskollektívák a gazdasági tervek túlteljesítését tűzték ki célul. Nyíregyháza állomás, a vontatási üzemegység és a körzeti állomások vezetői — a dolgozókkal egyetértésben — kidolgozták a vállalásokat, az ünnepi műszak tervét.

Nyíregyháza állomás dolgozói azon a napon *tovább szeretnék csökkenteni a kocsitartózkodási időt*, ügyelnek a jobb kocsikihasználásra és a menetrend szerinti közlekedésre.

A vontatási üzemegység brigádjai *soron kívül vállalták többek között két villamosmozdony forgóvázcseréjét, hat V42-es időszakos vizsgálatát, négy dízelmozdony javítását, valamint egy teher- és két személykocsi részlegvizsgálatát.* Mindezt 600 óra társadalmi munka során valósítják meg.

Az ünnepi műszakban legjobb eredményt elérő kollektívák és egyének részére a körzeti üzemfőnökség 10 ezer forint célprémiumot tűzött ki.

Nyár az Utasellátónál

Meleg étel, hideg ital

Hegyeshalomban zajlott le a főszezon főpróbája

— *Június közepén minden készen állt a hazai és a külföldi utasok fogadására* — újságolta az idegenforgalmi főidény kezdetén *Haller József*, az Utasellátó szombathelyi területi igazgatója. Az irányítása alá tartozó üzlethálózat Győr-Sopron, Vas és Zala megyére terjed ki, s az elmúlt évi 200 millió forintos árbevételt — amelyből az idegenforgalmi helyeken árusító egységek 50 millió forintot forgalmaztak — az idén túl akarják teljesíteni.

— Hogyan?

— *Elsősorban az étel- és italválaszték bővítésével, szolgáltatásunk színvonalának növelésével* — válaszolta az igazgató, majd arról beszélt, hogy az állandó jellegű balatoni üzleteken kívül két szezonbüfét már április 15-én megnyitottak. Az egyiket a *vonyarcvashegyi* vasútállomáson, a másikat a *keszthelyi* kempingben keresheték fel az előszezon vendégei. Másutt ideiglenesen növelték a személyzetet, s a nyitvatartási időket is meghosszabbították, az igények szerint. *A főszezon próbájára június 4-én került sor*, amikor is a Budapesten rendezett magyar—osztrák labdarúgó-mérkőzésre sokan jöttek Ausztriából. *Az Utasellátó hegyeshalmi büfféje akkor huszonnégy óra alatt 90 000 forintot forgalmazott étel- és italféleségekből, valamint ajándéktárgyakból, nem számítva az Utasturist valutáért árusító boltjának az napi 16 000 dolláros bevételét.*

— Hogyan sikerült a személyzet létszámát növelni?

— Részben átcsoportosítással, másrészt szünidős diákok foglalkoztatásával. Rajkán, Hegyeshalomban és Letenyén például iskolás fiúk és lányok keresik fel a vám- és útlevélvizsgálatra várakozó, szomjazó és éhező turistákat. A mozgóárusítás viszonylag szerény forgalmat hoz, de *nem mondhatunk le róla*, már csak politikai jelentősége miatt sem.

Szóba került még, hogy a terület idegenforgalmi és határátkelő pontjain *az Utasellátó boltjainak, éttermeinek külső és belső képe, valamint felszereltsége kifogástalan, sőt, a magasabb osztályba sorolás követelményeinek is megfelelne. A hűtőpultok, -szekrények száma elegendő ahhoz, hogy kánikulában se nélkülözzék az utasok a hideg italt, s az áruellátásban is elsőbbséget kapnak ezek az üzletek.*

TISZTAVATÁS A DÉLI PÁLYAUDVARON

Az avatásra felsorakozott tiszti egységek
(Tudósítás az 5. oldalon) (Laczkó Ildikó felvétele)

Július 24-én, lapzárta után

Ülést tartott a központi vezetőség

A Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége július 24-én ülést tartott a MÁV Vezérigazgatóságának Konferenciatermében. Az ülésen jelen volt *Sólyom Ferenc*, a SZOT titkára, és *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója.

A testület elsőnek az 1979—80. évi szakszervezeti tömegpolitikai oktatás, a tisztségviselők képzésének és a Balatonkenesei Oktatási Központ munkájának tapasztalatait, majd a központi vezetőség, az elnökség és a titkárság második félévi munkatervét vitatta meg és fogadta el. Ugyancsak elfogadta a szakszervezeti bizottságok és a középirányító szervek választásáról készült tájékoztatót.

A központi vezetőség ezután személyi ügyekben döntött. *Tolnai Ildikót*, a szervezési és káderosztály vezetőjét, megválasztotta a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége titkárának, a titkárság tagjának és a 1/2 százalékos ÖTA Ügyvezető elnökének. *Dénes Sándort*, a SZOT munkatársát, kooptálta a központi vezetőségbe, megválasztotta az elnökség tagjának és kinevezte a szervezési és káderosztály vezetőjének. (A tömegpolitikai oktatás, a tisztségviselők képzésének és az oktatási központ munkájának tapasztalatairól készült jelentés részletesebb ismertetésére lapunk következő számában visszatérünk.)

Kitüntetések a 30. vasutasnap alkalmából

A közlekedés- és postaügyi miniszter a 30. vasutasnap alkalmából — kiemelkedő munkájuk elismeréséül —

Kiváló Vasutas

kitüntetésben részesítette: Ávár Lajos forg. irányítót, Bp. Építési Géptelep Főn.; Babarczi Ferenc tolatásvez., Szegedi Körzeti Üzemfőn.; Bakonyi Ilona keresk. hivatalnokot, Kaposvár Üzemfőn.; Baumann Jenő lakatos csop.-vez., Debrecen Jj. Ü.; Bárfai László ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Bodó Barnabás személygépkocsi-vezetőt, MÁV ÜGH; Bondár Ferenc forg. szolg. tevőt, Berettyóújfalu áll.; Dancs Imre mozdonylakatost, Tapolca Körzeti Üzemfőn.; Erdélyi Zoltán ügyint. csop.-vez., KPM Vasúti Főoszt.; Fekete Tibor művez., Balparti BBFF; Felvári Ádám vonalkezelőt, Dunaújváros Pft. Főn.; Gaál Rudolf lakatos csop.-vez., Miskolc Jj. Ü.; Gyimesi József dízel mozd.-vez., Szombathely Vont. Főn.; Harsányi László lakatos csop.-vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Hernádi János önálló csop.-vez., Szegedi Vasútig.; Hopp Béla értékesítési csop.-vez., Bp. MÁV Hámán Kató Szertárfőn.; Horváth Sándor főművez., Dombóvár Fatelítő Főn.; Kardos László kitérőgondozót, Székesfehérvár Pft. Főn.; Kern János térfelvigy., Székesfehérvár Körzeti Üzemfőn.; Kiss Sándor oszt.-vez., Debrecen. Vasútig.; Kollár László főmenetirányítót, Bp. Keleti Igazg. részleg; Kovács Tihamér pft.-főnököt, Veszprém Pft. Főn.; Kővári Gusztáv tolatásvez.; Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn.; Markó Róbertné esztergályos szakmunkást, Dunakeszi Jj. Ü.; Mányi Imre kocsivizsg. csop.-vez., Debrecen Vont. Főn.; Mikics Róbert vonalbiztos csop.-vez., Szombathely Vasútig.; Mónus András átrakómunkás brig.-vez., Záhony, Gépesített Rakod. Főn.; Nagy István mozdonyvez., Székesfehérvár Körzeti Üzemfőn.; Nagy Torma Gyula menetirányítót, Kiskunhalas áll.; Németi Sándor művezetőt, Debrecen Ép. Főn.; Ónodkeszi József ügyint., Miskolc Vasútig.; Parács Imre víz-csőszerelő csop.-vez., Szolnok Vont. Főn.; Papp Albert lakatos csop.-vez., Bp. TBÉF; Pere József osztályvezetőt, Vasutasok Szakszervezete; Pethes Sándor üzemi igazgatót, Jászkisér MÁV Építőgépjavító J.; Pócsi Lajos GMPSZ-vezetőt, Miskolc Pft. Főn.; Sárvári László átmeneti pénztáros, Hidasnémeti áll.; Szabó Sándor utazó mozd.-felvigy., Pécs Vont. Főn.; Szabó László művezetőt, Miskolc Vont. Főn.; Tóth Gyula részlegvez., Északi Jj. Ü.; Tóth József villanyszer. csop.-vez., Dombóvár Építési Főn.; Tömöri Sándor állomásfőnököt, Almásfüzitő Áll.; Török Gyuláné ügyint., Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Turi Antal lakatos csop.-vez., Kecskeméti Vont Főn.; Vincze Miklós forg. állomásfőn.-helyettest, Diósgyőr-Vasgyár áll.; Zalán János kocsimestert, Nagykanizsa Üzemfőn.; Nagy Tibor tolatásvezetőt, GYSEV Sopron áll.; Páczer József szakácsot. Utaselátó V.

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesültek: Almási Béla dízel-mozd.-szerelő, Záhony Vont Főn.; Ács János forg. vonalbiztos, Debrecen Vasútig.; Baksa István mozd.-vez., Zalaegerszeg Vont Főn; Barabás Jánosné ügyint., Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Batta András szigetelő, Bp. MÁV Hídép. Főn.; Bánáti József szoc. pol. biz. vez., Vasutasok Szakszerv., Pécsi Ter. Biz.; Berger József üzemgondnokság vez., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Bolyos Ödön főelektrikus, Miskolc, Vill. Vonalfelügy.; Borsos Sz. Antal keresk. áll.-főn.-helyettes, Szentes Körzeti Üzemfőn.; Bujtás István mozd. irányító. Bp. Keleti Igazgatósági részleg; Csapó József szolg. főnök, Bp. Józsefváros áll.; Dombóvári Mátyás dízel-lakatos csop.-vez., Szolnok Jj. Ü.; Farkas Lajos szolg. főn., Celldömölk Osztószertárfőn.; dr. Fehér Istvánné ügyint., BVKH; Fogarasi István munkaügyi vez., Kaposvár Üzemfőn.; Győri Jenő munkavez., Szombathely MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Hartung István szerelő csop.-vez., Pécs BBFF; Hegedűs András pályamester, Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Hegedűs Ráfael főépítésvez., Miskolc Építési Főn.; Hegedűs Zoltán vontatási részlegvez., Szerencs Körzeti Üzemfőn.; Herr József főcsop.-vez., MÁV Jj. Üzemszerv Munkaszerv. és Techn. Iroda; Kovács László csap.-vez. előmunkás, Kisújszállás Pft. Főn.; Kővágó Mátyás mozdonyvez., Bátaszéki Vont. Főn.; Lajtos János előmunkás, Vác Pft. Főn.; Lévai Imre rend. forg szolg.-tevő, Rákosrendező áll.; Mandola István oszt.-vez., KPM Vasúti Főoszt.; Matkó László raktárnok, Debrecen áll.; Mónus Pál ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Nagy K. József géplakatos csop.-vez., Jászkisér Építőgépjavító Ü.; Ócsai Sándor váltókez., Kiskunfélegyháza áll.; Pásztor István előmunkás, Nyíregyháza Pft. Főn.; Pintér Mihály kazánkovács csop.-vez., Komárom Vont. Főn.; Pommer Ferenc lakatos csop.-vez., Szombathely TBÉF; Radványi Géza oszt.-vez.-h., Miskolc Vasútig.; Soós Endre részlegvez., Északi Jj. Ü.; Szabó Sándor raktárnok, Szolnok áll.; Tulézi Pál vonalgondozó, Nagykanizsa Pft. Főn.; Varga Bálint vonatvez., Mátészalka Körzeti Üzemfőn.; Varga Gyula targoncavez., Bp. Nyugati Szertárfőn.; Váradi Gábor vonatmenesztő térfelvigy., Bp Ferencváros áll.; Kozák Sándor oszt.-vez.-h., GYSEV Soproni Ig.; Terstyánszky Jánosné munkaügyi előadó, Utaselátó V.

Miniszteri Dicséret

kitüntetést kaptak: Ambrus Anna betan. munkás, Dombóvár Pft. Főn.; Ancsin István ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Balogh Ferenc ügyint., Pécs Vasútig.; Bankó György pénztárfőnök, Hatvan áll.; Bajkai János szertárfőn.-h., Bp. Északi Orsz. Osztószertár; Baranyai Béla lakatos, Miskolc-Tiszai pu. BBFF; Baráth Sándor szolg. főn., Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Baritsa Bálint áll.-főn.-h., Szolnok áll.; Bertók Lajos dízelszerelő csop.-vez., Dombóvár Üzemfőn.; Bökönyi Sándor segédmunkás csop.-vez., Debrecen Jj. Ü.; Czáder János kőműves csop.-vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Cziotka András vill. mozdonyvez., Nyíregyháza Körz. Üzemfőn.; Csonka László forg. szolg.-tevő, Baktalórántháza áll.; Dankó Gábor forg. szolg.-tevő, Sáránd áll.; Farkas Gyula alvázlakatos, Szombathely Jj. Ü.; Fodor László üzemvez., Jobbparti BBFF; Győri Jánosné vonatvez., Kál-Kápolna áll.; Hollódi Gyula hidász-munkavez., Bp. Hídfenntartó Főn.; Horváth József gépkocsikísérő, Szombathely Osztószertárfőn.; Katona József pályamunkás, Kiskunhalas Pft. Főn.; Kókai Irén ügyint., Vasútegészségügyi Ig.; Komendó Gábor diszpécser, Székesfehérvár Jj. Ü.; Körmendi Mária táblaellenőr, Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Lotz Árpád oszt.-vez., Bp. Vasútig.; Molnár Imre ügyint. csop.-vez., Debrecen Vasútig.; Molnár János mozd.-vez., Mezőhegyes Vont. Főn.; Nagy József kocsirend., Szombathely áll.; dr. Nemes Nagy Sándorné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Németh József üzemeltetési csop.-vez., Szombathely Vasútig.; Oláh László tűzikovács, Szolnok Jj. Ü.; Orgován László motorszerelő csop.-vez., Északi Jj. Ü.; Ozabiner Gyula építésvez., Miskolc-Tiszai pu. Épület- és Hídfenntartó Főn.; Pataki Tibor rakt.-vez., Szolnok Szertárfőn.; Pomozi Tibor motorszerelő csop.-vez., Bp. Hámán Kató Vont. Főn.; Rapi János járőrvezető, Hatvan Vill. Vonalfőn.; Somogyvári Mátyás darulakatos, Bp. Nyugati pu.; Sóskúti János vez. váltókez., Vác áll.; Szabó Géza karbantartó lakatos, Északi Jj. Ü.; Szabó István kocsimester, Bp. Soroksári úti áll.; Szabó József betan. munkás, Debrecen BBFF; Székely Péter csop.-vez., Szeged Vasútig.; Tóth B. Ferenc mozd.-irányító, Szeged Körzeti Üzemfőn.; Tóth József visszkereső, Székesfehérvár Körzeti Üzemfőn.; Tőkés Sándor kazánfűtő, Karcag áll.; Varga István áruátvevő, Eperjeske Rendező pu.; Vargyas Bálint géplakatos, Debrecen Ig. Osztószertárfőn.; Vámos Antal előmunkás, Celldömölk Ép. Főn.; Vincze Dénes ügyint., Miskolc Vasútig.; Witzl Jakab rakt. munkás, Pécs Szertárfőn.; Zádori Sándor bognár csop.-vez., Miskolc Jj. Ü.

A MÁV vezérigazgatója

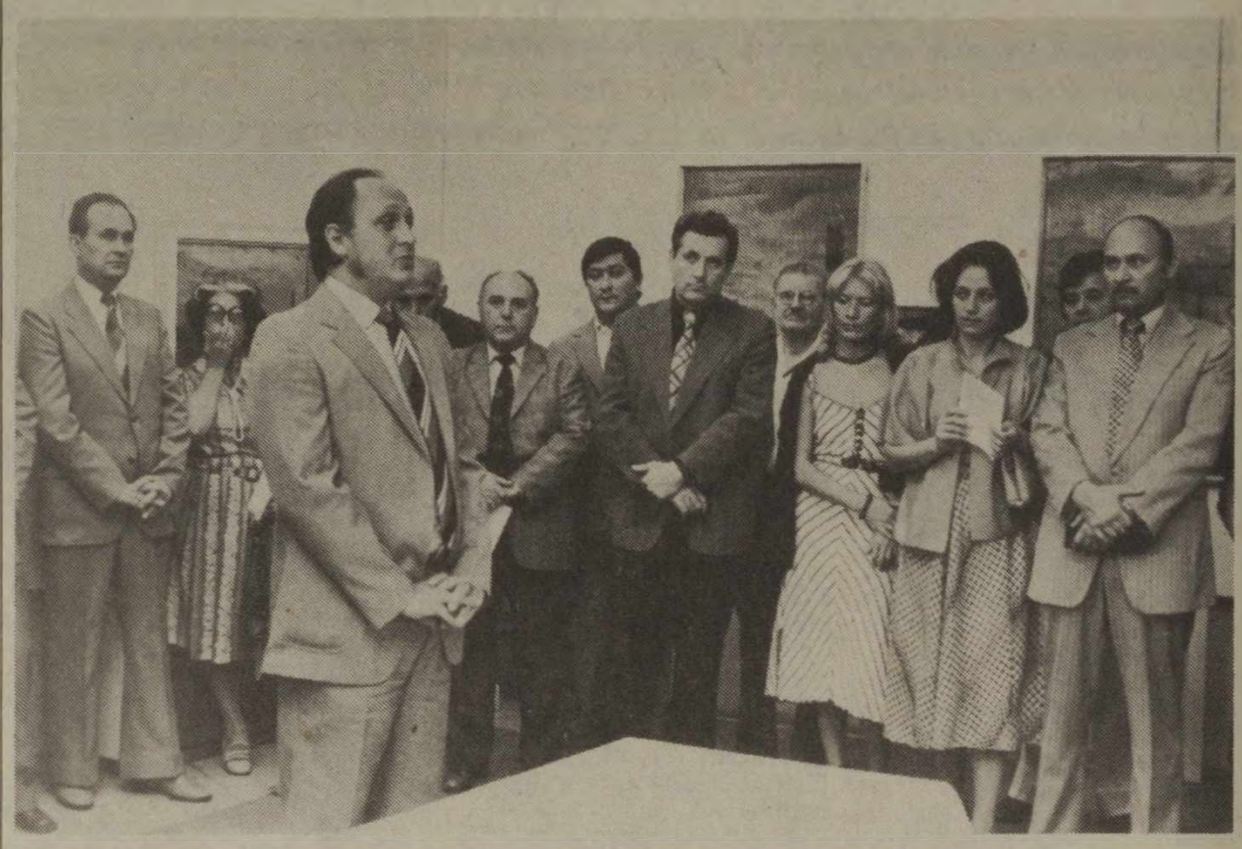
Vezérigazgatói Dicséret

kitüntetésben részesítette: Balaton István művezetőt, Szombathely Jj. U.; Balázs Gábor keresk. tartalékost, Kőbánya-felső áll.; Balázs János tolatásvez., Rákos áll.; Barkóczi István hegedűs, koncertmestert, Debrecen Zenekari Főn.; Bátori Pál raktárnokot, Kunszentmiklós-Tass áll.; Beke Róbert főn.-vez., Szeged-Rókus Számviteli Főn.; Berta István tolatásvez., Zalaegerszegi Körzeti Üzemfőn.; Bíró Lászlóné árupénztárost, Szeged Körzeti Üzemfőn.; Bocsi Imre tolatásvez., Füzesabony áll., Bodnár Imre vágányfék-kezelőt, Fényeslitke áll.; Brezvai Andrásné raktárnokot, Bp. Ferencváros áll.; Csehely Istvánné dajka-takarítót, Debrecen Napközi Otthonos Óvoda; Cserháti Antal közp. ellenőrt, Vasutasok Szakszervezete; Cservenák Jánosné görfüggönyszerelő lakatost, Dunakeszi Jj. Ü.; Csige Imre belsőellenőrt, Debrecen Épület- és Hídfenntartó Főn.; Czippán László vontatási főn., Bp. Keleti Vont. Főn.; Demjén Jenő lakatost, Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Dohány József művezetőt, Miskolc Építési Főn.; dr. Erdélyi József ügyint., Bp. Vasútig.; Erky Kázmér vonatvezetőt, Bánréve áll.; Fabrikné Jobbágy Ilona rakt.-kez., Dombóvár Igazgatósági Osztószertárfőn.; Farkas József hegesztőt, Északi Jj. Ü.; Fazekas Sándorné takarítónőt, Miskolc Oktatási Főn.; Fábián Ibolya teljesítményklértékelőt, Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Fábján Sándor személyzeti és oktatási csop.-vez., Szentes Körzeti Üzemfőn.; Fenyvesi Ferencné könyvelőt, Pécs Vasútig.; Ferenczik György mozd.-vez., Püspökladány Vont. Főn; Finta László ügyint., Balparti BBFF; Fischer Istvánné jegyvizsgálót, Miskolc-Tiszai pu.; Frecska János mozd.vez., Balassagyarmat Körzeti Üzemfőn.; Gál Ottó lakatos csop.-vez., Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Gergely István lakatos csop.-vez., Miskolc Jj. Ü. Gyóni Rezső rakt.-vez., Kecskeméti Szertárfőn.; Győrfi Ferenc váltókez., Bp. Kelenföld áll.; Hajdú József vilanyszerelőt, Füzesabony Vont. Főn.; Hamari László csop.-vez., Záhony Üzemfőn.; Hídvégi György áll.-főn.-h., Komárom áll.; Hohl József villanyszerelő csop.-vez., Bp. Keleti pu. Vill. Fenntartási Főn.; Holopczev Vladimir raktárnokot, Miskolc-Tiszai pu.; Horváth Ferenc pályamunkást, Pápa Pft. Főn.; Horváth Lajos forg. szolg.-tevőt, Fonyód áll.; Horváth László raktárnokot, Tapolca Körzeti Üzemfőn.; Hunyadi György mozd.-vez., Vésztő Körzeti Üzemfőn.; Jákó Jánosné forg. tartalékost, Gyékényes Üzemfőn.; Juhász Károly ügyint., Bp. Rákosrendező Hídép. Főn.; Kaczur György pályamunkást, Záhony Pft. Főn.; Katona János motorvezetőt, Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Kármán Mihály kocsirendezőt, Veszprém áll.; Károly István ügyint. csop.-vez., KPM Vasúti Főoszt.; Kecskés Ferenc anyaggazdálkodót, Budapest TBÉF; Király Sándorné főszakácsot, Debreceen MÁV Gondnokság; Kiss Ernő vágánygondozót, Hatvan-Füzesabonyi Pft. Főn.; Kiss Istvánné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Kmett Pál tolatásvez., Kőbánya-teher körzeti Állomásfőnökség; Kmetovics János raktárkezelőt, Szeged Épület- és Hídfenntartó Főn.; Krauszpek Ferenc felépítm. munkavezetőt, Sopron Pft Főn.; Kolláth Lajosné postairányítót, Szombathely Vasútig.; Kovács Gyula szolgálatvez. váltókezelőt, Záhony áll.; Kőhegyi Imréné magkészítőt, Landler Jenő Jj. Ü.; László Géza művezetőt, Debrecen Oktatási Főn.; Lovas Józsefné aloszt.-vez., Vasutasok Szakszervezete; Makkai Lászlóné bércsop.-vez., Miskolc Rendező pu. Osztószertárfőn.; Martinek Edéné betan. munkást, MÁV Gépjavító Ü. szegedi műhelye; Mácsár Lajos kazánfűtőt, MÁV Széchenyi-hegyi Üttörővasút; Márta Jánosné műsz. rajzolót, Pécs BBFF; Máté Pál betan. munkást, Szeged BBFF; Mócsán János művezetőt, Bp. Építési Főn.; dr. Molnár Antal revizori csop.-vez., Debrecen Vasútig.; L. Molnár Ferenc főművezetőt, Szolnok Jj. Ü.; Molnár János pénzügyi vezetőt, Szombathely TBÉF; Nagy Sándorné ügyint. csop.-vez., Bp. Közp. Számvit. Hiv.; Német Imre KTG-tisztet, Kelebia áll.; Németh István vez. mérnököt, Győr Pft. Főn.; Nagy János oktatótisztet, Pécs Vont. Főn.; Orgován Bertalanné takarítónőt, Eperjeske Átrakó áll.; Palásti Kovács István vonatjelentőőrt, Kecskeméti Pft. Főn.; Palkovits József lakatost, Szombathely BBFF; Pászti László lakatost, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Pécz Péter vilanyszer. brig.-vez., Dunakeszi Jj. Ü.; Pocsai István kocsilakatos csop.-vez., Miskolc Vont. Főn.; Péti Károly váltókez.; Fehérgyarmat áll.; Puskás Józsefné bevételellenőrt, Pécs Számvit. Főn.; Ragány László vill. mozdvez., Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn.; Rácz István művezetőt, Északi Jj. Ü.; Rorvild Tibor vámkezelőt, Bp. MÁV Szállítmányozási Iroda; Sasvári Béla rakt.-vez., Pécs Szertárfőn.; Sárai György dízel-mozdony üzembehelyező csop.-vez., Északi Jj. Ü.; Sári Gyuláné ügyvit. dolg., VATUKI; Sike József szertárfőn.-h., Bp. Keleti Szertárfőn.; Szabó András kocsirendezőt; Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Szabó Gyula művezetőt, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Szabó Mihály málházót, Pápa áll.; Szabó Pál előmunkást, Mátészalka Pft. Főn.; Szabó Sándor villanyszerelőt, Debrecen Jj. Ü.; Szalóki István ügyint., Bp. MÁV Üzemirányító Közp.; Szepesi János kocsirendezőt, Püspökladány áll.; Székelyhidi János csop.vez., Bp. Vasútig.; Szily Józsefné naplózót, Pécs Vont Főn.; Szórádi Ervin műsz. gazd. tanácsadót, KPM Vasúti Főoszt.; Sztolyka István rend. forg. szolgálattevőt, Tatabánya-felső áll.; Tar Lászlóné segédmunkást, Kaposvár Épület- és Hídfenntart. Főn.; Tersztenyák Lajos TVG-vezetőt, Nagykanizsa Pft. Főn.; Tóth Mihály külső rakt. kez., Sopron Szertárfőn.; Tóth Tibor kárpitos szakmunkást, MÁV ÜGH; Topa István mozd.-vez., Dunaújváros Vont. Főn., Tuba Lászlóné munkaügyi vez., Szombathely vont. főn.; Újj József előmunkást, Bp. Terézvárosi Pft. Főn.; Varga Istvánné utókalkulátort, Székesfehérvár Jj. Ü.; Varga László mozd.-vez., Jászapáti Vont. Főn.; Zsolnai Istvánné állomásfőn.-h., Rajka áll.

IMMÁR HARMINCADSZOR

Csatát nyert az amatőrök képzőművészeti mozgalma

Koszorus Ferenc főtitkár adta át a kiállítás díjait



Beretzky Loránd műtörténész méltatja az amatőr vasutas képzőművészek munkásságát

(Laczkó Ildikó felvétele)

A vasutasnap mindig nagy érdeklődéssel várt eseménye a *képzőművészeti kiállítás.* Törzsközönsége évről évre kíváncsian figyeli, hogyan fejlődik, miként telítődik újra meg újra tartalommal s válik a munkásművelődés szerves részévé *az amatőr vasutas képzőművészek tárlata.*

Budapesten, a Vasutasok Szakszervezetének Központi Képzőművészeti Iskolájában, július 11—27. között rendezett kiállításra, amely immár a 30. volt a sorban, *455 festményt, grafikát, szobrot, kerámiát, népművészeti tárgyat küldtek be a képzőművészeti körök tagjai.* A tekintélyes anyagból a zsüri — *Tamás Ervin* festőművésznek, a Képzőművészek Szövetsége alelnökének vezetésével — 169 művet, 96 festményt, 26 grafikát, 43 szobrot, 4 népművészeti és kerámia tárgyat javasolt kiállításra.

A 30. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítás ünnepélyes megnyitásán részt vettek *Koszorus Ferenc,* a vasutasszakszervezet főtitkára, *Gulyás János, Mester Alajos* vezérigazgató-helyettesek és a vasút számos más vezetője. A szakszervezet zeneiskolája *Juventus* kamarakórusának az ünnepséget stílusosan bevezető éneke után *Beretzky Lóránt* Munkácsy-díjas műtörténész nyitotta meg a kiállítást. Rámutatott: *a vasutas képzőművészeti kiállítások egyik tagadhatatlan bizonyítéka, hogy a munkásművelődés amatőr képzőművészeti mozgalma véglegesen csatát nyert. A kiállítás tanusága szerint a vasutasszakszervezetnek mindig is gondja volt rá, hogy a képzőművészeti mozgalom mély gyökeret eresszen a vasutasok körében. Ez a tárlat azt is igazolja, hogy a vasutas amatőr képzőművészek megérdemlik a támogatást.*

Az ünnepélyes megnyitó után Koszorús Ferenc főtitkár átadta a kiállítás díjait, amelyeket a hattagú zsüri ítélt oda. Festészeti, illetve grafikai díjat kapott *Barkóczy József, Bottyán János, Csatlós József, Ruttkai Sándor, Jóba Éva, Prax Ágnes, Telkes Tamás.*

Oklevél elismerésben részesült: *Pálfy József, Szép Ágnes, Fekete Emese, Farkas Antal, Tóth Gyula, Veréb László, Faragó Margit, Szabó László.*

Szobrászatban *Czinege István, Csorba Katalin, Pallag Józsefné, Pálfy József, Boros Tibor, Németh Gábor* részesült díjazásban.

A Vasutasok Szakszervezete különdíját *Zimann Lajos* szobrász, *Telkes Sándor* festő és *Bede István* grafikus érdemelte ki.

A központi képzőművészeti iskola tanárai, *Kirchmayer Károly* szobrászművész és *Benedek György* festőművész jutalomban részesültek.

Sikeres fotókiállítás Dunakeszin, a József Attila Művelődési Központban

A vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztálya a 30. vasutasnap alkalmából országos vasutas *amatőr fotókiállítást rendezett Dunakeszin. Részt vett a kiállításon a bolognai vasutasok szabadidő-szervezete is.*

A pályázat nagy érdeklődést váltott ki a hazai és az olasz vasutas fotóamatőrök körében. A zsürinek 316 alkotást küldtek. Ebből 186 magyar és 130 olasz vasutas felvétele volt. A zsüri 94 művet javasolt bemutatásra a dunakeszi József Attila Művelődési Központban. A kiállítást július 11-én *dr. Balázs Ákos,* a kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály vezetője nyitotta meg. Jelen volt az ünnepségen *Pasqale Ceci,* a bolognai vasutas szabadidő-szervezet elnöke is, aki köszönetet mondott a sikeres rendezésért.

A vasutas-szakszervezet díjait dr. Balázs Ákos adta át. Az olasz alkotóknak járó díjakat Pasqale Ceci vette át. Azokat majd október 4-én, az olasz vasutasnapon adják át az alkotóknak a fotókiállítás megnyitóján. A Dunakeszin rendezett kiállítás anyagát ugyanis Bolognában is bemutatják.

A három kategóriában hirdetett fotópályázaton a zsüri a következő alkotókat díjazta:

Színes kategóriában: Carlodante Ceci, *„Szürkület 2000"* és *„Perspektíva — tanulmány"* képekért.

A vasutasok életét bemutató kategóriában:

Fiorentina Carlo, *„Bajusz";* Carlodante Ceci, *„A vasutas";* Nagy József, *„Közlekedésbiztonság"* és Kovács Jenő, *„Tél a vasúton"* című művekért.

Szabadon választott témakörben: Vergoni Guiseppe, *„A sakktábla";* Veronesi Dino, *„Az új Noé bárkája";* Tempellini Roberto, *„Lory";* Kovács Jenő, *„Cím nélkül";* Mórocz István *„Mementó III".* és Karner Károly, *„Kopaszok"* című alkotásokért.

A tíz napig nyitva tartó kiállítást több százan tekintették meg.

(Képünkön a kiállítás egy részlete látható.)

Szőnyi

A vasutasnap alkalmából

Öt vasutas fúvószenekar találkozott Kiskunhalason

Kiskunhalason a 30. vasutasnap kiemelkedő eseménye volt az a fúvószenekari találkozó, amelyet a szegedi területi bizottság, a városi tanács és a vasutas művelődési ház vezetősége rendezett a kiskunhalasi fúvószenekar megalakulásának 30. évfordulója alkalmából.

Délelőtt a kiskőrösi vasutas-úttörőzenekar térzenét adott a város különböző pontjain, majd a kiskőrösi, a szegedi, a békéscsabai, a szentesi és a kiskunhalasi vasutas-zenekarok felvonultak a Múzeum kertbe, a hangverseny színhelyére. Ott *Tánczos Sándor* tanácselnök köszöntötte a megjelenteket, köztük *Koszorús Ferencet,* a vasutas-szakszervezet főtitkárát. Utána megkezdődött a hangverseny.

Délután a vasutas művelődési házban folytatódott a zenekari találkozó. *Dr. Lugosi József* köszöntötte a jubiláló zenekart, majd *Szemők Béla,* a vasutas-szakszervezet titkára jutalmakat adott át.

G. J.

A schwerini kultúregyüttes vendégszereplése a vasutasnapon

A vasutas-szakszervezet meghívására a 30. vasutasnap alkalmából hazánkban szerepelt *a 26 tagú NDK-beli schwerini vasutas kultúregyüttes.* Július 11-én a dunakeszi járműjavító 2500 dolgozójának adtak nagy sikerű műsort, majd másnap a szolnoki járműjavító tiszaligeti hétvégi pihenőhelyén szerepeltek és részt vettek a járműjavító egész napos ünnepi kulturális programjában.

Vasárnap, július 13-án a balatonkenesei üdülőben szórakoztatták a gyermekeket.

A szakszervezeti választások után

Építsünk bátrabban a bizalmi testületekre

BESZÉLGETÉS KOSZORUS FERENCCEL, A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK FŐTITKÁRÁVAL

Alig néhány nappal a XII. pártkongresszus után, a szakszervezeti mozgalomban is kezdetét vette a tisztújítás, az aktivisták és a vezetőtestületek újjáválasztása. Áprilisban a bizalmiakat és a főbizalmiakat, májusban az alapszervezetek vezetőtestületeit és tisztségviselőit választotta újjá a tagság. Szakszervezetünk középirányító szervei — a területi szakszervezeti bizottságok, a járműjavító üzemek, az építési főnökségek, a vasútegészségügyi szolgálat, a központi hivatalok és intézmények szakszervezeti bizottságának, továbbá a GySEV és az Utasellátó vállalati szakszervezeti bizottságának — megválasztására pedig júniusban került sor.

Most, hogy a választások mindhárom lépcsőben befejeződtek és megkezdődtek az előkészületek a Vasutasok Szakszervezetének november 8-án összeülő X. kongresszusára, Koszorus Ferenc főtitkárral a tapasztalatokról és a soron következő feladatokról beszélgettünk.

— Az idei választások — a szervezeti rendszer, a hozzákapcsolódó vezető szervi hatáskörök és a választási mechanizmus módosítása következtében —, bizonyos mértékig eltértek a korábbiaktól. Mindezeket figyelembe véve hogyan értékeli azt a munkát, ami szervezeteink mögött van?

— A választások eredményeinek, tapasztalatainak elemzése során először azoknak a társadalmi körülményeknek a hatásáról kell szólni, amelyek a szakszervezeti választásokat jellemezték. Első helyen említeném a párt XII. kongresszusát. A kongresszusi felkészülés, a határozatok feldolgozása, a választási időszakra jellemző rendkívül élénk politikai érdeklődés és aktivitás a mi munkánkat is nagymértékben segítette. *Kitűnően fel tudtuk használni azt a pezsgő politikai légkört a közügyek iránti fokozott érdeklődést, amely a pártkongresszust övezte.* Igen fontosnak tartjuk azt is, hogy éppen a szakszervezeti választások adták az első alkalmat, hogy a XII. kongresszus eredményeiről, politikai hatásáról, határozatáról még „melegében" szót váltsunk a szakszervezeti tagokkal.

Amikor az aktivisták, tisztségviselők beszámoltak az eltelt öt évben végzett munkájukról, ők maguk is, de a hozzászólások nagy részében *a tagság is pozitívan értékelte, hogy a szakszervezeti demokrácia jó irányba fejlődik, a vezetők igénylik a tagság véleményét és a döntések kialakításánál figyelembe is veszik javaslataikat.* Ma már egyre többen beleszólnak nemcsak a szakszervezetet érintő kérdésekbe, hanem a gazdaság tervezésének, szervezésének ügyeibe, a szociális ellátás alakításába és a bérpolitikába. A nevelő, tudatformáló tevékenység eredményei érzékelhetőek tagoknál és tisztségviselőknél egyaránt. *Egyre többen vannak, akik már nem kívülállóként szemlélik dolgainkat, hanem felelősséggel magukénak vallják az elért eredményeket és a meglevő hibákat.*

Szóba került a választó értekezleteken minden, ami a dolgozók élet- és munkakörülményeivel, munkájukkal, feladataikkal összefügg. *Visszatérő gondként jelentkezett például a szociális ellátás, a munkarend, a szolgálati vezénylés, az anyag- és alkatrész ellátás, de sok szó esett a munkahelyi légkörről, a munkaszervezésről, a fegyelemről a pihenésről, a kultúráról, és a sportról, megoldott és megoldatlan kérdésekről.* A hozzászólásokból általános igényként csendült ki a bérszínvonal megtartása — és a lehetőségekhez képest —, folyamatos emelése. Ma már mi is világosabban látjuk, hogy egyre élesebb és tarthatatlanabb az a feszültség, amely a középvezetők bérének lemaradása miatt eddig is érezhető volt. Csaknem mindenütt felmerültek a munkaverseny szervezésének eredményei és gondjai, ezzel kapcsolatban az ösztönzők hatékonyabb alkalmazásának szükségszerűsége

— Mi az, amit a választások általános tapasztalataként lehet értékelni?

— Általános tapasztalat, hogy a termelést, s a gazdálkodást segítő munkánkról a tagság, valamint a partner párt- és gazdasági szervek véleménye kedvező volt. Elismerik a szervező, nevelő, agitációs és propagandamunkánkban az utóbbi időben bekövetkezett kedvező változásokat is. Jelentős fejlődést látnak — ez a véleményekben jól mérhető volt —, munkánk, munkamódszereink demokratizálásában, a munkahelyi demokrácia kiterjesztésében. Az eredmények itt még az össztársadalmi lépésekhez képest is számottevőek voltak. Hozzájárult ehhez az is, hogy a vasútnál ezen a téren nagy volt az elmaradás, de úgy érezzük a fejlődésnek törekvéseink, erőfeszítéseink is meghatározói voltak.

Nem ilyen egyértelmű érdekvédelmi, érdekképviseleti tevékenységünk megítélése. A munkarenddel, a szociális ellátottság hiányaival, a szolgálati vezényléssel, a lakóhelytől messze eső kirendelésekkel, a túlórázgatásokkal, a ki nem adott szabad idővel kapcsolatban felmerült sok észrevétel, kritika egyértelművé tette, hogy különösen a kisebb kollektívák, egyes rétegek és egyének érdekvédelmében is előre kell lépnünk.

A munkánkat érintő jogos kifogások mellett olyan észrevételek is elhangzottak, amelyek abból adódnak, hogy még nem mindenütt ismerik eléggé a vasutas-szakszervezet tevékenységét. Ez is tanulságul szolgál számunkra

A tagság véleményének megismerése egyértelművé tette azt is, *hogy gyorsabban kell reagálnunk az élet változásaira.* Még tovább kell erősíteni kapcsolatunkat a tagsággal, a partner párt- és gazdasági szervekkel. Növelni kell a tisztségviselők politikai felkészültségét, felelősségérzetét, cselekvőkészségét. Arra kell törekednünk, hogy a funkcionáriusok iránti bizalom minden szinten tovább növekedjék.

Öröm beszámolni arról, hogy a bizalmiak növekvő szerepének jelei, a csoportjukban végzett egyre hatékonyabb munkájuk eredményei már jól mutatkoznak. *Érzékelhető az is, hogy a gazdasági vezetők és a pártszervezetek mind több helyen ismerik fel a bizalmiak szerepének fontosságát.* Az a szemlélet pedig már szinte mindenütt megszűnt, hogy *„mindegy, ki lesz a bizalmi".* Ez lemérhető a dolgozók nagyfokú érdeklődésén, de a partner pártszervek és gazdasági vezetők hozzáállásán is.

A bizalmiakkal kapcsolatos másik fontos eredmény, hogy döntő többségük eddig is megállta helyét, s újraválasztásukra ezúttal is sor került. Pedig a tagság mindenütt kritikusan értékelte munkájukat. Több helyen megszívlelendő javaslatként hangzott el: *a bizalmiak ne várják mindig azt, hogy a dolgozók keressék fel őket javaslataikkal, panaszaikkal, járjanak nyitott szemmel az emberek között és legyenek kezdeményezők az intézkedésekben.*

Általánosítható tapasztalat az is, hogy a demokratizmus erősödik, egyre inkább nélkülözhetetlen igénnyé válik, hiányában nem lehet előrelépni sem a mozgalmi, sem a gazdasági munka területén. *Éppen a növekvő demokratizmus tette lehetővé azt az őszinte kritikus és önkritikus légkört, amely általában kedvező helyzetet teremtett a beszámoló utáni vitában.* A hozzászólók felelősségérzettel mondtak véleményt és figyelemre méltó javaslataikkal nemcsak azt bizonyították, hogy magukénak érzik a munkahely eredményeit, gondjait, hanem azt is, hogy részt kérnek a problémák megoldásából.

Választási munkánk eredményességét alapvetően meghatározta a körültekintő előkészítő, a jó szervező munka. Az aktivitásban tükröződött a tagság tájékozottsága, a fontos eseményre irányuló agitáció és propaganda hatásossága. A társadalmi tisztségviselők, középszerveink, központunk politikai munkatársai az egész időszak alatt tervszerűen, folyamatosan látogatták és útmutatással segítették az alap- és középszerveket. A közvetlen tapasztalatszerzés nemcsak javította a valósághű, gyors információáramlást, hanem a felszínre kerülő problémák megoldását is gyorsította.

— A bizalmi testületek létrejötte, a bizalmiak megnövekedett szerepe új igényeket támaszt az irányító munkában. Sőt, az eddigi munkamódszer, a munkastílus átgondolt fejlesztését is megköveteli. E tekintetben mit tart most a legfontosabbnak?

— *A bizalmi testületek munkájának megalapozása szempontjából nem tűr halasztást az, hogy az új bizalmiakat, főbizalmiakat mielőbb felkészítsük feladataikra. Haladéktalanul meg kell velük ismertetni sokirányú tennivalóikat, egyszóval mindazt, amit mint a szakszervezeti csoport vezetője és a bizalmi testület tagjaként kell majd végezniük.*

A szervezetten sorra kerülő felkészítő megbeszélések mellett már az első ülésen napirendre kell tűzni a testületi munkával kapcsolatos feladatokat. Azokban az alapszervezetekben, ahol a bizalmi testületnek nem minden bizalmi, főbizalmi tagja, ott célszerű, *ha annak módját is tisztázzák, hogyan kell a testületből kimaradó bizalmiakat, illetve azok szakszervezeti csoportjait, magát a tagságot folyamatosan bevonni a testület munkájába.* Természetesen a bizalmi testület munkájának indításánál az is nagyon fontos, hogy összegezzék a választás tapasztalatait, a tagság javaslatait, észrevételeit és ezek figyelembevételével alakítsák ki az év hátralevő hónapjainak a tennivalóit.

A bizalmi testületek munkájának kialakítása, illetve fejlesztése hosszabb folyamat. Ezért nagyon fontos, hogy középirányító szerveink is figyeljenek oda munkájukra. Ezekre a testületekre a jövőben mindenütt bátran lehet és kell is építeni.

— A szakszervezeti tisztségviselők felkészítésének másik, ma már nélkülözhetetlen eleme a tervszerű, szervezett oktatás. Mit tervez a vasutas-szakszervezet, hogy képessé tegye a bizalmiakat és a testületek tagjait a megnövekedett feladatok ellátására?

— Mint ismeretes, a szakszervezetek oktatási tevékenységének három fő területe van: *a függetlenített tisztségviselők hosszabb időtartamú,* iskolaszerű képzése, a társadalmi aktivisták oktatása és a tömegpolitikai oktatás. *Most talán legfontosabb a bizalmiak oktatása, amelyet az alapszervezetekben kell elvégezni.* Ennek a felkészítésnek a napi feladatok elvégzésére kell korlátozódnia. A bizalmiak tanfolyamrendszerű alapképzése 1981 januárban kezdődik. Alapszervezeteinknek ettől függetlenül havonta kell tájékoztatót tartani a bizalmiak és főbizalmiak részére.

A bizalmiakéhoz hasonlóan szeretnénk megszervezni a társadalmi tisztségviselők oktatását. Képzésüknél, a helyi lehetőségek és igények figyelembevételével bővítjük az esti és levező oktatást. Ennél a képzési formánál mindenütt, a balatonkenesei oktatási központunkban sorra kerülő tanfolyamokon is, arra kell törekedni, hogy az előadás szakszerű, a részt vevők ismeretanyagához igazodó, politikus, vagyis az adott téma feldolgozása vonzó legyen. *Legalább annyira fontos követelmény az is, hogy azok kerüljenek iskolára, akiknek erre a legnagyobb szükségük van.* Pontosabban fogalmazva, szakszervezeti bizottságaink fordítsanak nagyobb gondot a hallgatók kiválasztására és most az új tisztségviselőket küldjék a különböző alapfokú tanfolyamokra.

— A választások tapasztalatainak elemzése, feldolgozása, egybe esik a X. kongresszusra való felkészüléssel, pontosabban fogalmazva, a különböző dokumentumok elkészítésével. Hol tartunk jelenleg a kongresszusi felkészülésben?

— *A két kongresszus között végzett munkáról szóló írásos beszámoló már elkészült.* Az utolsó simítások vannak még hátra és a terjedelmes anyag elnyeri végleges formáját. Elkészült már a szóbeli beszámoló vázlata is. Most van készülőben a határozattervezet, melyet szeretnénk a tagság elé vitára bocsátani. A kongresszusi felkészülés, a dokumentumok elkészítése mellett azt is jelenti, hogy minden szinten tervszerű munkával segítjük az új tisztségviselőket. Ez a segítségnyújtás olyan legyen, hogy érezzék: *mindenben támaszkodunk munkájukra.* Természetesen arról sem szabad megfeledkeznünk, hogy a vasút nehéz őszi forgalom előtt áll. *S mi közben kongresszusra készülünk, úgy kell dolgozni, hogy az áruszállításban ne legyen fennakadás. Ne feledjük, közeli és távoli jövőnk függ attól, hogyan dolgozunk.*

Visi Ferenc

A vasút és a vasutasok érdeke is, hogy jobban, hatékonyabban dolgozzunk

Pécsett is megválasztották a területi szakszervezeti bizottságot

A *pécsi területi bizottság* vezetőségválasztó küldöttértekezletére június 28-án Pécsett, a *Pécsi Vasutas Sportkör* sportcsarnokában került sor. Az elnökségben helyet foglalt *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes, *Mészáros András*, a pécsi vasútigazgatóság vezetője, *Földes Andrásné*, a megyei párt-végrehajtóbizottság tagja, továbbá a Baranya, a Somogy, a Zala és a Tolna megyei SZMT képviselői.

A tanácskozást *Torma Ignác*, a területi bizottság elnöke nyitotta meg, majd *Halmay Árpád*, a területi bizottság titkára szóban kiegészítette az írásos beszámolót.

— *Ma már természetes, hogy első helyen szólunk a termelést, a gazdálkodást segítő tevékenységünkről* — mondotta bevezetőjében. — *A vasút, a vasutasok érdeke egyaránt azt kívánja, hogy hatékonyan dolgozzunk, takarékosan bánjunk a nagy értéket képviselő eszközökkel. Ez azt jelenti, hogy nagyobb feladatot kell vállalni a termelés minden fázisában, kezdve a tervezéstől a végrehajtásig. Ezt a célt kell szolgálni a nevelő munkának is.*

A tervezésben való részvétel hangsúlyozásánál kitért a tb titkára arra is, hogy a szakszervezeti szerveknek a jövőben önálló elképzelésekkel kell rendelkezniök a dolgozók által felvetett igények és a lehetőségek közötti optimális összhang megteremtését illetően. Köztudott ugyanis, hogy *a jól előkészített, széles körben megvitatott terv alapja a jó munkának.*

A területi bizottság titkára ezután a jogokról és ezzel párhuzamosan a kötelességekről beszélt. Hangsúlyozta, hogy e tekintetben az üzemi demokrácia fórumain éppúgy, mint a testületi üléseken a tisztségviselőknek, aktivistáknak *igényesebbnek kell lenniök.* Mindenkinek érezni kell a felelősséget akkor, amikor a nagyobb vagy kisebb kollektívát, esetleg az egyént érintő kérdésekben kell dönteni.

A beszámoló a továbbiakban a vasút gazdasági vezetőivel való együttműködésről, a partnerkapcsolatok alakulásáról tájékoztatta a küldötteket, majd a rétegmunkát is érintve *értékelte a bizalmi és az alapszervezeti választások tapasztalatait.*

A területi bizottság titkárának szóbeli kiegészítője és a számvizsgáló bizottság elnökének jelentése után megnyitott vitában 14-en kaptak szót. A vasutas-szakszervezet elnöksége nevében Szemők Béla titkár értékelte a pécsiek munkáját.

A bizalmi küldöttek ezután *megválasztották a pécsi vasútigazgatóság 15 tagú területi szakszervezeti bizottságát.* A testület elnöke *Pápa Jenő* nyugdíjas, titkára *Halmay Árpád* lett. Az öttagú számvizsgáló bizottság elnöke ismét *Szalai Edit.*

SZOMBATHELY:

Változás a titkári poszton

Szombathelyen a járműjavító művelődési házában zajlott le az igazgatóság területi szakszervezeti bizottságának megválasztása. A Nyugat-Dunántúl vasutasságának eme nagyjelentőségű eseményén megjelent *Horváth Lajos*, az MSZMP Szombathelyi városi Bizottságának első titkára, *dr. Horváth Lajos* vasútigazgató, *Nagy Lajos*, a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsának vezető-titkára, *Gáspár Imréné dr.*, a vasutas-szakszervezet osztályvezetője, az elnökség tagja, *dr. Ács Imre*, a MÁV Vezérigazgatóság szakosztályvezetője, és képviseltette magát a Szakszervezetek Veszprém megyei, illetve Zala megyei Tanácsa is.

A területi tanács, illetve bizottság 1975-ös választó értekezlete óta végzett munkájáról hű képet adott az előzetesen elkészített írásos beszámoló, amelyet a küldöttértekezleten *Auguszt János* titkár szóban még kiegészített. Lényeges megállapításként hangzott el, hogy *a területen végzett mozgalmi munka eredményesen járult hozzá a szakszervezetünk IX. kongresszusán hozott határozat végrehajtásához, figyelembe véve az MSZMP XI. kongresszusán elfogadott irányelveket.* Az eltelt öt év alatt alkotó módon, kiegyensúlyozott politikai légkörben munkálkodtak a szakszervezet választott testületei. Erősödött a szervezeti élet, kiszélesedett a szakszervezeti bizottságok tömegkapcsolata. Az elért eredmények hatására *nőtt a szakszervezet tekintélye a vasutasság, ezen belül a társadalmi, politikai, gazdasági vezetők körében.*

Ezt a megállapítást konkrét adatokkal, bizonyított tényekkel támasztották alá a beszámoló különböző fejezetei, majd pedig a vitában felszólaló küldöttek. A területi bizottság és az alapszervezetek termelést segítő tevékenységének nagy része volt például abban, hogy 1975-höz viszonyítva tavaly mintegy 4,5 százalékkal nőtt az elszállított árutonna, ugyanakkor a kulturált utazás megteremtésében is sikerült előbbre lépni. A javuló eredmények zálogát részben a termelékenység emelése, másrészt az üzemi demokrácia fejlődése, a szocialista munkaverseny és az újítómozgalom élénkülése képezte. *Javultak a dolgozók élet- és munkakörülményei.* A beszámolási időszakban 827 vasutas 45 és fél millió forint lakásvásárlási támogatásban részesült, ami csupán egyetlen adat a szociális ellátásban elért megannyi eredmény közül.

Az ilyen és hasonló megállapításokat tartalmazó beszámoló elfogadása óhatatlanul együtt jár a területi bizottság titkári posztján munkálkodó, de hamarosan nyugdíjba vonuló Auguszt János érdemeinek elismerésével is.

A választás eredményeként a szombathelyi vasútigazgatóság területi szakszervezeti bizottságának elnöke *Zsófics Erzsébet*, titkára pedig *Hajas Endre* lett.

Bizalmiak tanfolyama Debrecenben

Háromnapos fekészítő tanfolyamot rendezett a debreceni körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága az állomás nagy oktatótermében a főbizalmiak, bizalmiak és helyetteseik részére.

A tanfolyamot *Czeglédi Sándor* szb-titkár nyitotta meg, majd *Papp Sándor* körzeti üzemfőnök tartott tájékoztatót az üzemfőnökség megalakulásának szükségességéről, feladatairól. Az előadáson a hallgatók megismerkedhettek a szakszervezet felépítésével, a bizalmiak jog- és hatáskörével, valamint a társadalombiztosítás és az üdültetés legfontosabb szabályaival

Öt év alatt 1700 kilométer vasúti pályát újítottak fel

BESZÉLGETÉS DR. TELEK JÁNOS VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESSEL

Immár a befejező szakaszhoz érkeztünk, a népgazdaság ötödik ötéves tervidőszakának utolsó fél esztendejében járunk. Van, ahol a hátralevő hónapok még érdemi változást hozhatnak, ám ott kedvezőbb a helyzet, ahol a hetvenes évek derekán meghirdetett célok részarányosan teljesültek. Örvendetes, hogy ilyen terület a vasúti pálya rekonstrukciója, s kétszeresen örvendetes, hogy ott léphettünk előre, ahol nagy volt az elmaradás.

A terv megvalósul

— *A hetvenes évek első felében, a negyedik ötéves terv időszakában a MÁV-nál felborult az „egyenkapacitás", mégpedig a járművek javára, a helyhez kötött berendezések rovására* — mondja *dr. Telek János* vezérigazgató-helyettes, aki e megbízatása előtt a pálya-rekonstrukcióval foglalkozó 6. szakosztályt vezette. — A mostani, ötödik ötéves tervtörvény annyiban is előnyös volt a számunkra, hogy első esetben nem forintösszegben, hanem egyértelmű naturáliákban határozta meg a fejlesztési feladatot. Jelesül: *1700 kilométer pálya rekonstrukcióját írta elő, ez a teljes vágányhálózat mintegy 11 százaléka, továbbá 2700 kitérő cseréjét is célul tűzte.*

— Összehasonlításul: menynyire telt a megelőző ötéves tervben?

— *Az évtized első felében 1185 kilométer pályát és 2090 kitérőt újítottunk fel. Most négy év alatt, 1979 végéig, előbbre jutottunk: 1390 kilométer hosszú pálya született újjá, a kitérőkből pedig 2240 készült el. Ez még valamelyest jobb is a részarányos tervnél, s immár bizonyos, hogy az esztendő végéig maradéktalanul teljesül, amit célul tűztünk.* Népgazdasági szempontból igen fontosnak tartom, hogy az 1700 kilométernyi rekonstruált pályának csupán kétharmada készült-készül új anyagból, egyharmada pedig a fővonalból visszanyert felépítmény anyagából, a mellékvonalakon.

— Az áthelyezett sínek a kisebb forgalomnak még megfelelnek?

— *Olyannyira, hogy várhatóan évtizedekig a helyükön maradhatnak, s a tengelyerő a korábbi 11 tonnáról 21 tonnára emelkedik.* A mostani rekonstrukció hatására a 21 tonnás tengelyerejű vonalak részaránya 56 százalékról 61,5 százalékra, az 54 kilogrammos rendszerű felépítmény pedig — a törzshálózaton — *10 százalékról 26 százalékra emelkedik.* S itt említem meg azt is, hogy eközben hetvenhét iparvágányon cseréltük a felépítményt, körülbelül hetven kilométernyi hosszon.

— Említette: korábban felborult az egyenkapacitás a helyhez kötött berendezések rovására. Miként sínylette ezt meg a pálya, s az egyensúlyzavar milyen hátrányokkal járt?

— *Az ötödik ötéves terv kezdetén hozzávetőleg 4150 kilométeres rekonstrukció-lemaradásban volt a MÁV. Érzékeltetésül: a világháborús károk helyreállítását követően ez volt a mélypont. A hátrányok pedig: rengeteg lassújel bénította a forgalmat, a nemzetközi fővonalakon* — a szomszédos országokhoz képest — nagyon alacsony volt az utazási sebesség. A fővonalak egy részén és a mellékvonalakon a tengelynyomás is alacsony volt, s ez gátolta a nagy raksúlyú kocsik kihasználását.

Több mint tízmilliárd forint

— Melyek voltak e nagy munka színterei?

— Igen jelentős rekonstrukció folyt, és folytatódik még a hatodik ötéves tervben is, a *Budapest—Hegyeshalom* közötti vonalon, ahol Budaörs és Tatabánya-felső között, ötven kilométernyi hosszon, új, — a korábbinál kedvezőbb — nyomvonalon, gyorsabban mehetnek a vonatok. Nagy munkát végeztünk a *Budapest—Szolnok—Záhony*, a *Budapest—Miskolc, a Szerencs—Nyíregyháza*, a *Püspökladány—Biharkeresztes* vonalon, és még sok helyütt. Jelentősebb csomópont-rekonstrukció nem volt ugyan, de megkezdődtek Kelenföld megújításának munkálatai.

— Mennyibe kerül mindez?

— Négy esztendő számai: *1979. végéig a pálya és a kitérők építésére együttesen 9 milliárd 130 millió forintot fordítottunk.* Vagyis öt év alatt a kiadások meghaladják a tízmilliárdot.

— Korábban sok szó esett az építést hátráltató munkaerőhiányról. Most enyhültek a gondok?

— Nemcsak enyhültek, hanem meg is szűntek. Ennek több oka van. Ami az éves kereseteket illeti: *az építő pályamunkások az 1975-ös, átlagos 34 ezer forinttal szemben tavaly 43 ezer forintot vittek haza. Sokat javultak a szociális és a munkakörülmények is.* Alapvetőnek tartjuk, hogy hatalmasat léptünk előre a pályaépítés és -fenntartás gépesítése terén — jószerével száműztük a nehéz fizikai munkát. A törzshálózat vonalait ma már géppel tartjuk karban, 1980. végéig, vagyis öt év alatt, hozzávetőleg egymilliárd forintot fordítunk e fejlesztésre.

Biztonságosabb lesz a közlekedés

— Jóllehet, a népgazdaság hatodik ötéves terve még csupán körvonalazódik, a számok nem ismeretesek; a most véget érő középtávú terv pályafelújítási eredményeit figyelembe véve milyen reményekkel tekinthetünk a nyolcvanas esztendőkre?

— Az ötödik ötéves tervidőszak igen jelentős szakasza a MÁV megújulásának: *megindult az egyenkapacitás helyreállítása, biztonságosabbá vált a vasúti közlekedés.* A teljes egyensúlyhoz a hatodik ötéves tervben 2000 kilométer hosszú pálya rekonstrukciójára volna szükség... Ha a terv még képlékeny is, az nyilvánvaló, hogy Budapest—Hegyeshalom, Budapest—Záhony és Budapest—Miskolc között folytatódnak a munkálatok. Hogy milyen ütemben, arra csak később adhatunk választ. *Ha 1981 és 1985 között, a pályarekonstrukció során, a lemaradás nagyobbik részét sikerül pótolni, akkor az évtized közepére több vonalon, hosszabb távon, az óránkénti 140 kilométeres sebességet is elérhetik a gyorsvonatok.*

— földes —

NAGYAPÁTÓL AZ UNOKÁIG...

Zöld parolis família

Találkozás Szabó Józseffel, egy dunántúli vonalszakasz főpályamesterével

Bobán megosztották a szerelvényt. Az egyik része Szombathelyre ment, a másik pedig Zalaegerszegre, ahová én is utaztam. A folyosón cigarettázva figyeltem fel a deresedő hajú vasúti tisztre. Az utolsó kocsi átjáróajtajának ablakából nézte a mögöttünk elmaradó sínpárt. De oly feltűnően, hogy végül is megszólítottam:

Szabó József főpályamester

— Miért szegezi tekintetét oly kitartóan a sínekre?

— Mert ez az én pályám — válaszolt egykedvűen, s hogy felém fordult észre vettem parolinjának zöld színét.

— Ezek szerint ennek a vonalszakasznak bizonyára ön a pályamestere.

— *Főpályamestere* — igazított ki, majd hozzátette: — *Ukktól Bobáig, illetve Zalaszentgrótig, 62 kilométernyi vonalszakaszon.*

— És mióta?

— *Itt csak három éve, de egyébként 40 esztendeje szolgálom a vasutat. Ezt tette az apám, a nagyapám, itt szolgálnak a fiaim, menyeim, a testvérem, az egész rokonság.*

Nocsak. Fordultam még nagyobb érdeklődéssel a vasutas felé, s már tudtam, hogy eredeti célomtól eltérve, *Ukk* állomáson le fogok szállni.

Szabó József főpályamester — akivel közben megismerkedtem — rosszallóan ingatta a fejét. Szerénykedve próbált lebeszélni az írásról, de nem hagytam magam. Végülis megadta magát, s a beszélgetésből megtudtam, hogy a nagyapja vasúti pályamunkás, az apja pályamester volt. *Béla* testvére a MÁV Vezérigazgatóságon dolgozik. Három fia közül *József* szakaszmérnök, felesége műszaki rajzoló, a másik fiú, *Sándor* pályamester, a harmadik fiú, *János* sem esett túl messze a „fájától", mert vasutas családba nősült, akárcsak két bátyja, s így a nejek, nászok, s azok többi gyerekei — a kiterjedt nagy rokonság — is szinte valamennyien a vasutat szolgálták, vagy szolgálják. És ami ebben a nagy vasutasdinasztiában a legérdekesebb vonás: *többségük a pályafenntartásnál teljesít szolgálatot.*

— Gondolom, nem volt nehéz a szakma, a hivatás választása?

— Valóban nem — mosolyog Szabó József —, hiszen *beleszülettem.* Életem első lépései után már kapaszkodtam apám vonalbejáró hajtókájára, s olyan családi körben nevelkedtem, ahol szinte eleve elrendeltetett, hogy az apám nyomdokain haladok majd én is. *1948-ban szereztem pályamesteri képesítést.* Sümegen érettségiztem, majd levelezőn végeztem a kétéves tisztképzőt, és most itt vagyok.

— És közben eltelt negyven esztendő.

— Az bizony el — nyúl deresedő hajához a főpályamester —, és maholnap az én időm is lejár, de a stafétát, amit hajdan nagyapám kapott kézbe ezen a pályán, a fiaim, s remélem, hogy majd az unokáim is viszik tovább.

— Mi a titka ennek a folytonosságnak, hiszen a mai fiatalok előtt ezernyi más, esetleg csábítóbb perspektíva is kínálkozik?

— *Jobb magyarázatot én sem tudok annál, mint amit Moldova György a rólunk szóló regényében megírt.* És bár volt egy keserves időszak, amikor a fiatalok átjáróháza volt a vasút, de most úgy látom, érzem, hogy *azok, akik néhány éve idekerültek, megragadtak.* Persze őket nem a „mozdony füstje csapta meg" és csalta állhatatosan erre a pályára. Hogy mi, azt ők tudják, de nekünk, akik féltő szeretettel óvjuk ezt a pályát, *most már jó érezni, hogy van kikre hagyni a nagy örökséget.*

— A szolgálat után le tud-e „lépni" gondolatban is a pályáról?

— Hát gondolatban nemigen tudok. De azért *felfrissülök otthon vagy a vonyarcvashegyi kis üdülőnkben, amit a fiammal együtt építettünk.* Aztán ne nevessen ki, de egy hobbim is van: *pénzt gyűjtök.* Na, nem költeni való pénzt, hanem *régi papírpénzeket.* A Kossuth-bankóktól kezdve van vagy nyolcszáz különböző, más-más országbeli papírpénzem is, aztán *újító is vagyok.* A bronz- és ezüst jelvény után most fogom megkapni az aranyat.

— És más kitüntetése?

— *1960-ban kaptam kormánykitüntetést, négyszer Kiváló Dolgozó kitüntetést.* A szocialista brigádom pedig, amelynek húsz éve én is tagja vagyok, több kitüntetés után már két esetben a *MÁV Kiváló Brigádja* címet is elnyerte.

Szabó József munkaasztalán kimutatások, vaskos füzetek, a falakon különböző grafikonok. A szakmai dolgokba kár lenne belebonyolódnom, de az megint csak kíváncsivá tesz, hogy kerül a szigorú szakember hivatali kis könyvszekrényébe a *madarakról, virágokról* szóló kis könyvecske.

Szabó József mosolyog — mint akit valami csínytevésen kaptak —, majd így válaszol:

— *Gyermekkorom óta sok madarat, virágot megismertem, de most már* — a könyvtanulmányozása után — *a pályatest két oldalán viruló virágokat mind meg tudom szólítani, s a vonal mentén röpködő, fészkelő madarakat is nevükről ismerem.*

— És az embereket, akik az ön irányítása alatt dolgoznak ezen a 62 kilométeres szakaszon?

— *Arról ők tudnának bővebbet mondani* — tért ki szerényen a válasz elől, de lehetőségem nyílt arra is, hogy egy kicsit tapasztaljam, milyen az emberi kapcsolata beosztottaival. Egyikük például megjegyezte: *A főpályamester szigorú, de igazságos ember. Aki a munkáját becsületesen elvégzi, annak nemcsak anyagi, de az erkölcsi elismertetése is megvan.*

Őt magát pedig — Szabó József főpályamestert — úgy tartják számon felettesei, mint aki nemcsak kiváló szakember, hanem *olyan nevelő, oktató és családapa, akiből sok kellene a nagy vasutascsaládban.*

Dávid József

Az Őrség vasútja III.

„Vasúti alkalmazott jelenléte nélkül kocsikat mozgatni szigorúan tilos!" — figyelmeztet a rakodóvágány melletti tábla elmosódott felirata. Nincs, aki ezt komolyan venné, hiszen kocsi sincs az állomáson. Legutóbb nyolc évvel ezelőtt jártam itt, akkor még a vonatfogadó vágányokat is vagonok foglalták el. A gőzös úgy tudott csak „körbejárni", hogy a személykocsikat kitolta az emelkedőben fekvő vonalra, ott leakasztották, a mozdony beszaladt a foglalt vágányra, a személykocsik pedig a másik sínpárra gurultak. A forgalmi irodában idősebb korú férfi a szolgálattevő.

— *Engem közvetlenül is érintett volna a vasút megszüntetése. A korban benne vagyok, más állomásra menni már nem akartam, ezért kértem a nyugdíjaztatásomat. Meg is kaptam a felsőbb szervek engedélyét, de két héttel ezelőtt meghalt a feleségem, s mivel a vonal marad, visszavontam a kérelmemet. 1950-ben szegődtem a vasúthoz. A pályafenntartásnál előmunkás voltam, mert pályamester akartam lenni, de nem sikerült. Hatvankettőben átjöttem a forgalomhoz, azóta itt vagyok Bajánsenyén.*

Mikor falugyűlésen felvetették a vasút megszüntetését, általános tiltakozás volt a válasz — folytatja az idős forgalmista. — Ha visszaemlékszem, harminc év alatt olyan kemény tél nem lehetett, hogy naponta legalább egy vonat ne közlekedett volna. Autóbusz is jár a faluba, s bizony megesett, hogy *a busz csak a téesz javítóműhelyéig tudta magát bevonszolni. Az utasok választhattak: vagy maradtak otthon, vagy rohantak kilométereket az állomásig, hogy legalább a vonatot elérjék.*

— Most elhanyagolt az állomás, de azelőtt mindig szép tiszta volt. Sárga kaviccsal felszórtuk a peronokat. Arrébb van egy kis rózsakertünk, de *az utóbbi időben már nem pótoltuk a kiszáradt tőveket. Minek, ha úgyis megszűnik a vasút? Bajánsenyének egykor nagy teherforgalma volt, s a tervünket rendszeresen túlteljesítettük. Nézze csak! Nem véletlenül kaptuk az okleveleket.*

Nyolc oklevelet számoltam meg a falon. Alattuk két szocialistabrigád-zászló. Jobbra tőlük a grafikonos menetrenden keresztberagasztott felirat: *„Az országhatárcsonkába kocsikat szalasztani tilos!"* Egészen oldalt az ajtó mellett egy felhívás a vágányút utasításszerű ellenőrzésére buzdít.

— *Az áruforgalom azóta rohamosan csökken, amióta köztudott, hogy megszűnik a vonal. De ha meg is marad, a fuvaroztatókat nagyon nehéz lesz visszaszerezni, hiszen a vasút építette le őket.*

Bajánsenyéről gyalog akartam eljutni Őriszentpéterre. Még körülnéztem a parányi váróteremben. Kiragasztott hirdetményeket olvasgattam, amikor utolért a szolgálattevő.

— *Ne menjen gyalog! Jeleztek egy másodrészt. Sínautó. Azzal visszamehet Őriszentpéterre.*

Visszamentem az irodába. Megszólalt a telefon. A sínautó egyelőre nem jön. Valami hidat vizsgálnak.

— *Várjon. Van egy vasúti kerékpárunk, majd Őriszentpéteren feladja a legközelebbi vonatra.*

Viharvert biciklin kerekezek a falu központjáig, ott térek rá majd a „jó" útra. Őriszentpéter előtt az út baloldalán határőrök állítanak meg minden Bajánsenye felé igyekvő járművet. Alaposan szemügyre vettek engem is, de mivel pont ellenkező irányba haladtam, utamra engedtek.

Meredek lejtőben kanyarog az út a község házai közé. Gyorsabban megyek most, mint az erre közlekedő vonat. Alul csukott sorompó zárja az utat. Amint kezelője meglát, gyorsan felhajtja a rudakat, pedig ekkor már teljes erővel kontrázok. A kerékpárt elvittem az állomásra, s megkértem a szolgálattevőt, hogy küldje vissza.

Őriszentpéteren a tanácselnökkel szerettem volna beszélni. Közölték, hogy várnom kell, mert átkerékpározott Nagyrákosra. Eltelik egy óra, az elnök még mindig távol. Engem meg az idő szorít, a fél egyes vonattal tovább akarok menni. Be kell érnem hát a tanács egy másik illetékesével.

V. Szilveszterrel szerencsém van. Lassan, nyugodtan beszél, szavait érthetően ejti.

— Hogyan fogadták az őrségiek a vasút megszüntetésének elnapolását?

— *Nem is lehet szóban kifejezni. Mindenki örül, hiszen az egész Őrséggel összenőtt a vasút. Úgy tudom, amikor elkezdődött a vonal építése, az őrségiek pénzükkel, munkájukkal támogatták.*

— Elképzelhető, hogy most, egy esetleges felújítás során az őrségiek társadalmi munkával részt vállalnának az átépítésben?

— *A vonal négy tanácsot érint. Mi, őriszentpéteriek egyedül nem dönthetünk ebben a kérdésben, de biztos vagyok benne, hogy adott esetben a többi község sem zárkózna el.*

— Továbbra is reménykednek?

— *Bízunk abban, hogy megmarad a vasút.*

A várakozás és az elhúzódott beszélgetés után sietek az állomásra. Ilyenkor bezzeg nem késik a vonat, fél percnyire jártam tőle, amikor berregve tovazötyögött. A szolgálattevő a kerékpárt elküldte, s miközben elköszöntem megjegyezte:

— *Azért nekünk, helybelieknek is jobb volna, ha megmaradna a vasút...*

Tóth Zoltán

(Vége.)

A főpályamester egy korszerű sínragasztási eljárás előnyeit magyarázza Ukk állomáson (A szerző felvétele)

Tisztavatás a Déli pályaudvaron

Az idén, július 12-én ismét a Déli pályaudvar kerengőjében került sor a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet nappali tagozatán végzett újdonsült vasúti tisztek avatóünnepségére. A vasutasnapok e nevezetes, mindig látványos eseménye a szülőkön, hozzátartozókon, barátokon és ismerősökön kívül mindig sok érdeklődőt vonz. Így volt ez ezen a napsütéses szabad szombat délelőtt is.

Az avató ünnepségre meghívott vendégek között, a dísztribünön foglalt helyet *Borbándi János*, a Minisztertanács elnökhelyettese, az MSZMP KB tagja, *Kovács Antal*, az MSZMP KB osztályvezetője, *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *dr. Fehér Józsefné*, az I. kerületi, *dr. Móró István*, a VI. kerületi pártbizottság titkára, *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *G. A. Poroh*, a szovjet vasutak lvovi igazgatóságának vezetője, *L. Sz. Jagodovszky*, a Szovjetunió budapesti nagykövetségének titkára.

Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója ünnepi beszédét mondja
(Laczkó Ildikó felvételei)

Az ünnepséget *dr. Kun Dezső*, a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet igazgatója nyitotta meg. Miután üdvözölte a vendégeket és az avatásra felsorakozott végzős hallgatókat, a következőket mondotta:

— *Intézetünk a vasutasok ünnepén 195 magasabb szaktudással rendelkező hallgató útrabocsátásával járul hozzá a vasút szállítási feladatainak teljesítéséhez. Örömmel jelenthetem, hogy valamennyien képesítést szereztek a pályafenntartási, a magasépítményi, a mozdonyszolgálati, a forgalmi és a kereskedelmi tagozatokon. Az évfolyam összevont átlageredménye 3,55. Kitűnő bizonyítványuk alapján öten kaptak vörös diplomát, tizenyolcan végeztek jeles eredménnyel.*

Az úttörővasutasok képviselői szalagot kötnek az intézet zászlajára

A sikeres vizsgák alapján a MÁV vezérigazgatója 43 hallgatót vasúti tisztté, 74-et főtisztté, 59-et intézővé, 16-ot főintézővé nevezett ki. A GySEV vezérigazgatójának utasítására két hallgató tiszti, egy pedig intézői kinevezést kapott.

Az intézet igazgatója ezután az oktató-nevelő munkában elért eredményekről adott rövid ismertetőt, végül e szavakkal fejezte be megnyitóját:

— Meggyőződéssel jelenthetem: az évfolyam hallgatói szeretik szakmájukat, számtalan tanújelét adták a vasutasokra jellemző áldozatkészségüknek. *Eddigi munkájuk, tanulmányi eredményeik, politikai helytállásuk alapján méltóak a vasút vezetőinek a bizalmára, a fuvaroztatók és az utazóközönség megbecsülésére.* Ezért, mint az intézet igazgatója felkérem *Szűcs Zoltánt*, a MÁV vezérigazgatóját, hogy a díszszemlére felsorakozott, eredményesen végzett tanfolyamhallgatókat avassa vasúti tisztekké.

A MÁV vezérigazgatója beszéde első részében visszatekintett az első vasutasnap óta megtett útra. Hangsúlyozta, hogy három évtized alatt nagy változások mentek végbe a vasút és a vasutasok életében. Fokozatosan tért hódított a korszerű technikára alapozott munkáltatási rend. Jelentősen megnőtt a korszerű vonó- és vontatott járművek száma. Ez év végére a villamos és a dízelvontatás részaránya meghaladja a 95 százalékot. A villamos- és dízelvontatás a korszerű biztosító és távközlő berendezések nagyarányú fejlesztése, a pályafenntartási és építési munkák gépesítése lehetővé tette az évről évre növekvő szállítási feladatok teljesítését.

A vasút fejlesztésének a biztonság fokozásában is meg kell nyilvánulnia. Ezért a tervidőszak végéig, a tömegközlekedés által igénybe vett utaknak a vasúttal történő szintbeni keresztezését az egész hálózaton automatikus sorompókkal biztosítjuk. Kiemelt feladatnak tekintjük a pályahálózat, a csomópontok és a rendező pályaudvarok korszerűsítését. Tovább bővítjük a vonali és az állomási biztosítóberendezéseket. Nagy figyelmet fordítunk a közlekedéspolitikai koncepció megfogalmazott céljainak megfelelően a gazdaságos szállítás legkorszerűbb formáinak kialakítására. Ez nemcsak a vasút, hanem a népgazdaság érdeke is.

A vezérigazgató az elért eredmények taglalása után a vasút előtt álló feladatokról beszélt, majd a tiszti egységek felé fordulva a következőket mondotta:

— *Önök, akik most fegyelmezett sorokban várják tiszttéavatásuk pillanatát, ismerik a vasúti munka szépségeit, nehézségeit. Készen állnak arra, hogy megnövekedett, kibővült szakmai és politikai tudásukkal, elkötelezetten, fiatalos tettrekészségükkel szolgálják társadalmunk, vasútüzemünk érdekeit, feladataink magasabb szintű ellátását. Természetesnek tartjuk, hogy egyéni boldogulásuk lehetőségeit is mérlegelik. Bízom abban, hogy tudják: elképzeléseik csak fegyelmezett, jó munkájuk teljesítésével összhangban valósulhatnak meg. Őszintén kívánom, hogy hosszú évtizedekig élvezzék a jól végzett munka örömét, választásuk szépségét . . .*

Edidgi munkájukat, tanáraik fáradozását megköszönöm, az új felalatokhoz valamennyiüknek jó egészséget, sok sikert kívánok. *Önöket ezennel államvasúti tisztté avatom.*

A MÁV vezérigazgatója, a tisztavatás után, a Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében díszebéden látta vendégül az új tiszteket, tanáraikat és a meghívott vezetőket. Az ebéden *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkára mondott pohárköszöntőt.

(visi)

TELEX, TÁVGÉPÍRÓ, FORRÓ DRÓT:

A kényelmes utazás érdekében

Így dolgozik a MÁV Központi Helyelosztó Irodája

A vasút *Központi Helyelosztó Irodája* Budapest Keleti pályaudvaron üzemel. Ismert nemzetközi neve: MÁVRES. Második szakcsoportú szolgálati főnökség, amely az Üzemviteli Szakosztály irányítása alatt áll. A hazai és külföldi turisták és a MÁVRES közötti kapcsolatot *a kényelem igénye alakította ki.* Az ülő-, a háló- és a fekvőhelyes kocsikra váltott jegyek az utazás jó minőségét garantálják, helybiztosítással.

Szabó Miklós tanácsost, a KHI vezetőjét kértük, adjon tájékoztatást munkájukról és a nyári forgalom eredményeiről.

Megtízszereződött az évi forgalom

— *1972-ben még csak 500 ezer helykiutalást végzett korábbi elődünk. Ma hét és fél milliót! Öt év alatt több mint tízszeresére nőtt az igénylők száma, miközben fejlődésen ment keresztül a helybiztosítási munka is.* Korszerű helyiségeket kaptunk, teljes szociális ellátottsággal. Munkánk a rendszerszervezés óta átfogja a vasútüzem egészét. A legkorszerűbb hírközlő rendszerek — forródrót, telex, távgépíró, LB-telefon — épültek ki, vagyis *a gyors és megbízható helyelosztás segítőivé váltak ezek az eszközök.*

— Mit jelent az Üzemviteli Szakosztály irányítása alá rendelés a KHI üzemvitele szempontjából?

— *Megszűnt a folytonos létszámváltozás, amely többek között az emberi tévedések és hibák forrása volt. Megszilárdult a fegyelem. A készség és képesség lett a döntő a munkatársak megítélésénél. Az 1978. április 1-i rendelkezés óta kialakult egy törzsgárda, és a munkahelyi légkör kedvező változásával a korábbi problémák is megszűntek.*

— Törzsgárdáról beszélt. Milyen követelményeknek kell megfelelni, hogy valaki a KHI munkaközösségének tagja legyen?

— *Mindenekelőtt követelmény az érettségi, a tiszti tanfolyam, a távgépíró-kezelői vizsga és valamely idegen nyelv ismerete. Az itt dolgozók mindennek megfelelnek.*

Otthon maradhat az autó

A szolgálati vezető 16 éves forgalmi tapasztalatait hasznosítja ennél az európai méretű munkánál. Alaposan ismernie kell az utasáramlási irányokat, szokásokat. Talán helyénvaló kérdés: a 60 napos előreváltás ellenére szükség van-e rögtönzésre, rendkívüli intézkedésre?

— *Igen.* Előfordult például, hogy a kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt a MALÉV nem indíthatta útnak az utasait. Hozzánk irányították őket, és *mi gondoskodtunk utazásukról.* Az utóbbi időben hatással van a forgalomra az energiaválság is. *Mind többen hagyják otthon az autót, és szállnak fel vonatainkra.* Az utazás minőségét az új beszerzésű kocsik kényelme és higiéniája fokozza. Legutóbb harminc *fekvőhelyes* és húsz *hálókocsit* állított forgalomba a MÁV. Az utazóközönség saját tapasztalata és a vasúti propaganda hatására él a jegy-előváltás lehetőségével, és utazását gondosan készíti elő. Ma már nemcsak az oda-, hanem a visszautat is indulás előtt *a MÁVRES útján* szervezi, vezessen az út Leningrádba, Várnába, Madridba vagy Rómába.

— Mekkora készletből kérhetnek helyjegyet az utasok?

— *A belföldi utazáshoz 3 millió jegyet tartunk nyilván. Ebből 25 ezret utalunk ki naponta. Mivel elektronikus kapcsolat létesült a MÁVRES és a majna-frankfurti központ között, gyakorlatilag mintegy 100 milliós a helykészletünk. Ez a rendszer végeredményben a berni, a római, az utrechti és a frankfurti központok egyesített készletét tárolja memóriaegységében. Ám az utasok egy másik, 100 milliós készletből is kérhetnek általunk kiutalást* — nemzetközi telexen, távbeszélőn és távgépírón keresztül — *azon vasutaktól, amelyek nem tagjai az IRIS-nek.*

Gyakorlatilag hibátlanul...

Ezt a szerteágazó, nagy gondosságot igénylő munkát a főnökség 35 dolgozója végzi. Többségük nő, s az átlagos életkoruk 30 év.

— Ilyen jelentős készlet nyilvántartása, lekérése és kiutalása során milyen gyakorisággal fordulnak elő hibák, tévedések?

— *Panaszaink mennyisége a korábbiakhoz képest lényegesen csökkent. Noha 25 nap alatt annyi helyet adunk el, mint 1972-ben egész évben, a hibaelőfordulás öt ezrelék. A DB gazdasági és műszaki lapja szerint 1 millió helykiutalásra 100 írásos panasz érkezik. Mi egyébként már megkezdtük a szeptemberi helyek elővételben történő utalását, vagyis a nyár részünkről lassan befejeződik . . .*

Munka persze itt mindig van. A „forródrót" telefon kijelző fényei most is villognak. A vonal túlsó végén Békéscsaba, Szeged, Miskolc és a Walter készüléken éppen egy koppenhágai utazáshoz kérnek helybiztosítást. Minden úgy történik, ahogy a kedves utas kívánja . . .

V. Szabó Béla

Vonyarcvashegy állomáson automata működteti a jelzőket

Új automata biztosítóberendezés próbaüzemelését kezdték meg július elején a vonyarcvashegyi vasútállomáson. Automata működteti a nyolc jelzőlámpát, a három fénysorompót és a váltókat. A berendezés az éjszakai órákban felügyelet nélkül is működik.

A Balatonszentgyörgy és Tapolca közötti vonalon Balatonederics után ezzel már a második mellékvonali vasútállomás kapott automata biztosítóbererdezést. A vonyarcvashegyi berendezés építésének terveit a szombathelyi igazgatóság szakemberei készítették.

KÉZFOGÓ

Hegyi András vonatkísérő dél tájban érkezett haza a szolgálatból. Ifjú felesége — mint mindig —, friss főtt étellel és vetett ágygyal várta. A fiatalember azonban a fürdés, majd az evés után nem az ágyba, hanem a melegítőjébe bújt, és bekapcsolta a rádiót.

— Miért nem fekszel le? — kérdezte az asszony.

— Mert délután két órára be kell menni a főnökségre.

— Mi az isten csudájának már megint?

— Vasutasnap, ünnepség lesz.

— Azt nélküled is megtarthatnák — mondta ingerülten az asszony, majd szelídebben folytatta:

— Feküdj csak le. Hiszen tudod, hogy este a húgom kézfogójára kell mennünk. Pihend ki magad.

— Nem vagyok fáradt — jegyezte meg titokzatos arccal a fiatalember, és hozzátette:

— Jó lenne, ha kicsípnéd magad és te is eljönnél velem, mert . . .

A férj nem tudta befejezni mondókáját, mert a felesége hűvösen közbevágott:

— Megőrjítesz, András, ezzel az örökös jövés-menéseddel. Hát nem elég a szolgálat? Hol ilyen, hol olyan ülés, értekezlet, iskola, megbeszélés, társadalmi munka, meg ki tudja még, hogy mi minden. Itthon alig vagy, s akkor is csak alva látlak.

— Ne túlozz, Irénke.

— Hát nem így van?

— Nem.

András szelíden magához akarta ölelni az asszonyt, de azt csak bőszítette ez a gyengédség.

— Hagyjál — rántotta ki magát férje karjaiból és sírvafakadt.

— Mi bajod?

— Még kérded? — nézett szemrehányó szemekkel emberére az asszony —, hiszen tudod, hogy hova kell mennünk.

— Mert tudom, hogy elvitted az öreganyjához, hogy este nyugodtak lehessünk.

— Nyugodtak? — legyintett az asszony. — Mióta veled élek, soha nem vagyok nyugodt.

Hegyi Andrásnak ez már sok volt. Felugrott és olyan mozdulatot tett, mintha meg akarná ütni az asszonyt, de fegyelmezte magát. Ötévi házasságuk alatt a munkája miatt volt már összezörrenés.

— Ott leszünk a kézfogón is időben — nyugtatta a feleségét Hegyi András —, de az asszonyka újra felcsattant.

— Én nem megyek veled, ha nem pihened ki magad. Olyan leszel, mint egy aszalt alma. Különösen, ha az ünnepség után még iszol is.

— Pedig ott most duplán kell poharat emelni.

— Hát csak eredj! És jobb, ha haza sem jössz, mert én már nem bírom ezt az életet.

— Ejnye, a betyár mindenit! — gurult be most már a férj is — hát mi bajod van? Nem rohanok haza szolgálat után, ahogy lehet mindig? Talán italozok? Elverem a keresetem? Hát nem a családnak élek?

— Meg sem kérdezted, hogy hol a gyerek — vágott vissza az asszony.

Különösen, ha helyettesíteni kellett, vagy ha nagy ünnepeken is szolgálatban volt. Dehát ezekről időben tájékoztatta az asszonyt: csak úgy jöjjön hozzá, ha ezt megérti, mert a vasutasfeleségeknek ilyen a sorsa. Irénke akkor mindent vállalt. No persze, nagy volt a szerelem. Hely, mennyire igaz az, hogy lakva ismeri meg egymást az ember.

Leszórta magáról a melegítőt, és felvette az ünnepi egyenruhát. Amikor elindult, az asszony utána kiáltott:

— Ezután élj a vasutaddal, mert engem már nem találsz itthon!

Hegyi András vissza akart lépni, de meggondolta. Soha sem emelt kezet az asszonyra. Most tenné éppen, amikor két óra múlva a Kiváló dolgozó kitüntetést tűzik a mellére? Bolond fehérnép. Majd megbékül, hiszen hogy tíz év alatt ennyire vitte, az az ő érdeme is. Dehát mint minden fiatalasszony, ő is azt szeretné, ha a férje állandóan a szoknyája mellett ülne. Azt azért nagyon szerette volna, ha eljön vele az ünnepségre. Bosszantotta a dolog, hiszen Irén meg sem hallgatta, hogy miért kell föltétlenül elmennie az ünnepségre.

András nem tudott igazán örülni a kitüntetésnek. Gyorsan ott is hagyta a kollégáit, akik sűrűn emelgették poharaikat az egészségére.

Úgy határozott, hogy hazamegy és lefekszik, mert az asszony biztosan nélküle megy el a kézfogóra. A legnagyobb meglepetésére azonban otthon találta.

— Hát te? — nézett mosolyogva asszonyára.

— Nem fogom kinevettetni magam nélküled.

— Aranyos vagy — nevetett Hegyi András és gyorsan át akart öltözni, de az asszony megállította.

— Az mi? — mutatott férje zubbonyára.

— Látod, Kiváló dolgozó lettem.

— És ezt csak így mondod? — ugrott a férje nyakába az asszonyka, és nem engedte, hogy átöltözzön.

— Na de így mégsem mehetek a kézfogóra — tiltakozott a férj.

— De bizony, így jössz — nevetett a feleség —, mert ez egyszer én is büszkélkedni akarok veled.

Dávid József

Szegeden tartotta ülését a vasútegészségügyi tanács

A Vasútegészségügy Tanácsa júniusban Szegeden, a MÁV Területi Egészségügyi Központ épületében tartotta soros ülését.

A tanácskozáson részt vett *dr. Kádár Tibor* professzor (OTKI), *dr. Aczél György* egészségügyi miniszterhelyettes és *dr. Tari Endre*, a Vasútegészségügyi Igazgatóság vezetője. Bevezető előadást *dr. Veres László*, a TEK igazgatófőorvosa tartott, majd *dr. Kiss Ferenc*, igazgató-főorvoshelyettes ismertette a rendelőintézet munkáját, gyógyító tevékenységét. *Dr. Ember Pál* makói üzemorvos, saját tapasztalatai alapján, a vonali vasútorvosi munka sajátosságaival ismertette meg a jelenlévőket; végül *dr. Fodor Ferenc* egészségügyi felügyelő, a terület közegészségügyi problémáiról adott rövid tájékoztatást.

A tanácskozás során a vendégek megtekintették az elmúlt évben átadott új rendelőintézetet. A látottak alapján nagy elismeréssel nyilatkoztak annak felszereltségéről, s hangsúlyozták, hogy a rendelőintézetben az igazgatóság dolgozói részére az igen magas színvonalú megelőző és gyógyító munka biztosítva van.

A PROLETÁR NEMZETKÖZISÉG SZELLEMÉBEN

A magyar vasutasok szerepe a szakszervezeti világmozgalomban

Tájékoztató a központi vezetőség június 27-i üléséről

A világpolitikai folyamatokat meghatározó erőviszonyok *a béke, a haladás és a szocializmus híveinek javára tolódtak el.* Ez kedvező feltételeket teremtett a magyar szakszervezeti mozgalom nemzetközi tevékenységéhez, kapcsolatainak fejlesztéséhez.

A magyar szakszervezeti mozgalom nemzetközi tekintélye — amelyet az itthoni munka színvonalának állandó javításával alapozott meg — tovább nőtt. Tevékenységének alapelvét *a dolgozók érdekeinek képviselete és védelme, a békés egymás mellett élés elve, az enyhülés térhódításához és a béke megszilárdításához való hozzájárulás, a munkásszolidaritás és a proletárinternacionalizmus eszméje határozza meg.* Adottságainkhoz és lehetőségeinkhez mérten szakszervezetünk és tagsága aktív szerepet vállalt az alapelvek megvalósításában. *Ezek szellemében építettük és erősítettük kapcsolatainkat.*

Munka és pihenés

Szakszervezetünk nemzetközi munkájának szerves része a határállomások közötti szocialista munkaverseny. Az egyes vasúti szolgálati helyek és a különböző szocialista országok vasúti szolgálati helyei között szervezett cseréüdültetések, szakmai tapasztalatcserék száma évente elérte az ötvenet.

A központilag szervezett, valutamentes csereüdültetés keretében minden évben 160 szovjet, lengyel, osztrák és NDK-beli gyermek pihenését tettük lehetővé balatonkenesei üdülőnkben. Ugyanezekben az országokban a fogadottakkal megegyező számú magyar gyermek üdült.

Jól szolgálta internacionalista törekvéseinket a különböző vasutas művészegyüttesek és sportcsapatok külföldi szereplése. *Szakszervezetünk aktív tagja a Nemzetközi Vasutas Sportszövetségnek.*

Nemzetközi kapcsolatainkban meghatározó a szocialista országok vasutas-szakszervezeteivel — elsősorban a szovjet vasutas-szakszervezettel való együttműködésünk további erősítése. A két- és többoldalú tapasztalatcserék tartalmasabbá váltak, és jelentősen hozzájárultak ahhoz, hogy egymás munkamódszereit megismerve, a vasutasság érdekében közös erővel keressük: *miként tudnánk még jobban megfelelni a megnövekedett és új követelményeknek.* Ezekben a kapcsolatokban csökkentek a formális elemek, konkrétabbak, célratörőbbek, tartalmasabbak lettek a találkozók.

Nyíltan, őszintén

Az enyhülési politika átmeneti lefékeződése ellenére is tovább fejlődtek és szélesedtek kétoldalú kapcsolataink a fejlett tőkés országok vasutas-szakszervezeteivel. Találkozásaink alkalmával *a nyílt és őszinte légkör kialakítására törekszünk,* s az ideológiai ellentéteket háttérbe szorítva igyekeztünk eddig is egymás tevékenységének, véleményének és tapasztalatainak megismerésére. Mindez nagyban elősegítette a különböző társadalmi rendszerben működő szakszervezetek reálisabb megítélését.

Szakszervezetünk a nemzetközi munkásszolidaritás szellemében támogatta azt a harcot, amelyet a világ haladó szakszervezetei vívnak a társadalmi fejlődésért, a békéért és a dolgozók érdekeiért. A szolidaritás erkölcsi és politikai oldalainak demonstrálása mellett *szakszervezetünk tagsága az eltelt öt évben 7,3 millió forinttal járult hozzá a SZOT Szolidaritási Alapjához.* Alapvető célunknak tekintjük továbbra is a szakszervezeti világmozgalomban kibontakozó, történelmi átalakulási folyamatok pozitív tendenciáinak erősítését.

Nemzetközi munkánkra jelentős hatást gyakorolt a *IX. Szakszervezeti Világkongresszus,* amely többek között célként jelölte meg az SZVSZ és tagszervezeteinek jobb igazodását a jelenlegi helyzet támasztotta követelményekhez. Ennek megfelelően vett részt szakszervezetünk az SZVSZ keretében működő *Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége munkájában.* Rendszeressé váltak a nemzetközi vasutas szakszervezeti szemináriumok, amelyeknek megszervezése három évenként a *Vasutas Ágazati Bizottság* tevékeny közreműködésével és irányításával történik. Ezek a szemináriumok tették lehetővé, hogy 1980. januárjában a *Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Belső Szállítási Bizottsága* 10. ülésén, Genfben, a munkásképviselők szakszervezeteik nevében egymáshoz nagyon közel álló álláspontot képviseljenek a vasutasok élet- és munkakörülményei, valamint szakmai képzése és továbbképzése tekintetében.

Tovább az úton!

Szakszervezetünk nemzetközi tevékenységében továbbra is meghatározó a szocialista országok vasutas-szakszervezeteivel, mindenekelőtt a szovjet vasutasok szakszervezetével kialakított kapcsolataink ápolása és a többoldalú tapasztalatcserék fejlesztése.

Megkülönböztetett figyelmet kell a továbbiakban is fordítani a fejlődő országok vasutas-szakszervezeteire, biztosítva őket szolidaritásunkról. A fejlett tőkés országok osztályharcos és haladó irányzatú szakszervezeteivel tovább kell erősíteni kétoldalú kapcsolatainkat. Hatékonyabbá kell tenni munkánkat a nemzetközi vasutas-szemináriumok tevékenységében.

Az SZVSZ-hez tartozó Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége céljaival összhangban kell mozgósítani dolgozóinkat a nemzetközi munkásszolidaritás fokozására.

Baranyai Zoltán

Csenger nem a világvége

A Mátészalkai Körzeti Üzemfőnökség egyik határmenti végállomása a négyvágányos kis állomás, *Csenger.*

— *Annak ellenére, hogy éjjel két órakor kell ébrednie annak, aki tíz órára Budapesten akar lenni, nem vagyunk a világ végén* — mondja *Kardos Gyula,* az állomás fiatal főnöke.

A nagyközség néhány éve még járási székhely volt. A közösségi, mozgalmi élet ma is jellemzője. Ebből a csengeri vasutasok bőven kiveszik a részüket: segítenek az őszi betakarításban, egy-egy szállítófélnek a vasúti kocsik megrakásában. Legutóbb a Göngyöleg Ellátó Vállalatnak segítettek almásládát pakolni, melynek eredményeként 25 négytengelyes kocsi almásláda került a termelőkhöz.

— *Az ilyen akciók mélyítik a kapcsolatokat partnereinkkel, ugyanakkor a szállítási kötelezettségeinket is könnyebben tudjuk teljesíteni... Szükség is van erre, mert erről a kis állomásról hat hónap alatt 37 ezer tonna árut még soha nem szállítottak el* — mondja nem kis büszkeséggel az állomásfőnök.

Az év második felére is maradt még szállítási feladat bőven. Az országos hírű termelőszövetkezet vezetői már jelezték, hogy az almatermés jelentős mennyiségét szovjet hűtővagonokban szeretnék szállítani.

A kis állomásnak több mint tíz állandó szállítója van. A fuvaroztatók évente rengeteg áru elszállítását várják a 10 tagú kollektívától. A szocialista brigádban dolgozó vasutasok állják a sarat; ha kell, egy-egy kollégáért kalákában is dolgoznak. A leendő uszodáért is — a Szamos partján épül meg — többször dolgoztak már társadalmi munkában.

Zsoldos

Alkotó ifjúság

Kiállítás a Déli pályaudvaron

Gulyás János vezérigazgató-helyettes megnyitja a kiállítást
(Laczkó Ildikó felvétele)

A 30. vasutasnap eseménysorozatának szerves részeként, közvetlenül a tisztavatás előtt, a Déli pályaudvar tágas utascsarnokában *Alkotó ifjúság* kiállítás nyílt fiatal vasutasok pályamunkáiból.

A kiállítást *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes nyitotta meg. Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a vasút területén a fiatalok alkotó készsége tovább szélesedett. Ezt úgy kell értékelni, mint az ifjúságpolitikai munka figyelemre méltó részeredményét.

— *Ez a kiállítás már az új, az 1978-ban kiadott ifjúsági versenyformákra vonatkozó vezérigazgatósági utasítás hatását tükrözi* — mondotta. — *Nem szükséges külön ecsetelni, hogy a mai vasút, az automatizálás, a gépesítés egyre magasabb foka mennyire követeli a jól képzett, hozzáértő fiatal szakembereket.* Elegendő azt említeni, hogy a számítástechnika területén dolgozó szakemberek közel 50 százaléka a távközlő és biztosítóberendezéseket üzemeltető és fenntartó részlegeinek 35—40 százaléka fiatal, de a villamos- és dízelmozdonyok vezetői és szerelői körében is hasonló az arányuk. Szerepük a vasút mechanizmusában, a legújabb ismeretek, a legkorszerűbb technika alkalmazása révén továbbra is növekszik.

A pályázatra benyújtott alkotások egyértelműen meggyőznek arról, hogy a mai fiatalok is képesek a kor követelményeinek megfelelő, átlagon felüli tettekre, éppenúgy, mint az idősebb generáció tagjai egykor, az akkori körülmények között képesek voltak.

A pályázatra beküldött pályamunkák közül a III. országos *Alkotó ifjúság* kiállításon 43 gyakorlati, vagyis kivitelezett alkotást, 50 szakdolgozatot és 20 féle úgynevezett hobbi alkotást mutattak be.

A vezérigazgató-helyettes beszéde után átadta a jutalmakat a díjazott pályaművek alkotóinak.

Ki minek a mestere?

Vetélkedő a miskolci vontatási főnökségen

A miskolci vontatási főnökségen július 5-én *„ki minek a mestere?"* vetélkedőt rendeztek a harminc éven aluli fiatalok részére. A vetélkedőn összesen hatvanhat dízel- és villamosmozdonyvezető, dízellakatos, villamoslakatos, villanyszerelő és teherkocsijavító vett részt.

A fiataloknak munkavédelmi, ifjúságpolitikai, szakmai és vasúti ismeretekből kellett számot adni. Tizenketten nyerték el „a szakma ifjú mestere" címet, amelyet a pénzjutalommal együtt *Majorossy Rezső* vontatási főnök adott át.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és olvasóink figyelmébe ajánljuk a következőket:

26. számból: 1/1980. (II. 10.). Eü. M. A Munka Törvénykönyve egyes rendelkezéseinek végrehajtásáról

5/1980. (III. 6.) MüM. A vállalatoknál működő párt- és tömegszervezetek függetlenített tisztségviselői és alkalmazottai év végi részesedéséről, valamint jutalmazásáról

106049/1980. Az öregségi nyugdíjra jogosultságot szerzett dolgozók továbbdolgozásának ösztönzése a MÁV területén

104392/1980. A MÁV-nál levő párt- és tömegszervezetek tisztségviselői és alkalmazottai év végi részesedéséről és jutalmazásáról.

Kitüntetés

A Szakszervezetek Országos Tanácsa a több évtizedes szakszervezeti tevékenység elismeréseként, nyugállományba vonulásuk alkalmából a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatát adományozta *Orbán Sándornak,* a debreceni területi bizottság politikai munkatársának és *Mohár Józsefnek,* a záhonyi vontatási főnökség függetlenített szbtitkárának.

A kitüntetéseket a vasutasszakszervezet elnöksége nevében június 21-én *Kajcsa József,* a központi vezetőség tagja adta át.

MÁV-TELEPI VÁLTOZÁSOK

Amikor a harmincas évek közepén elköltöztem szüleimmel a MÁV-telepről az Istvántelki Főműhely (ma Landler) közelébe, nagyon szomorú voltam és arról álmodoztam, hogy egyszer híres ember lesz belőlem és csakazértis visszaköltözöm majd a telepre, ahol nekem minden nagyon szépnek és jónak tűnt. A tágas udvar, az epres-, ribizliskert, a pince, a padlás, az utca és a rét, ahol akadály nélkül rúghattuk a rongylabdát, a gondnokság kovácsműhelye, ahol *Tomka bácsi* megengedte, hogy segítsek neki a fújtatásnál; *Makurenkó,* a volt orosz hadifogoly, aki szánkót csinált nekem, s a sok pajtás, *Laci, Feri, Jóska, Béla* és mások — olyan volt nekem ez az egész, mint egy angolpark. Később is, már felnőtt koromban, valami különös nosztalgiával, a teleppel kapcsolatban mindig csak a szépre emlékeztem.

Egyszer, amikor mániákusan tisztaságszerető anyámhoz egy csomó ócskavassal állítottam be, mint előfutára a majdani úttörő vasgyűjtésnek; szegény sírógörcsöt kapott. Erre beszaladt a földszintről a lépcsőházba Vas néni (mi a 4-esben laktunk) és megfenyegette anyámat: *ha annak a gyereknek baja lesz, majd ad neki!*

A *Pandurovics lányt,* Irént (ők a régi Bosnyák, ma Vasutaskert utca 4. szám alatt, mi a 2. szám alatt laktunk), valóságos legenda övezte. Irén fekete hajú, jó alakú, szép, magas lány volt, találgatták a telepi asszonyok, ugyan milyen partit csinál majd. Volt, aki gyárigazgatóra, meg filmszínészre tippelt, hiszen a korabeli ponyva ilyesmikkel etette a szegényeket és akkor Irén *Kiszelicza Ferihez,* egy asztaloshoz ment feleségül, és ez szinte nagyobb szenzáció volt, mint az, hogy Lindberg átrepülte az óceánt...

Irén öccse, Jóska, az iskolaudvarban rendezett kerti ünnepélyeken mindig körbement a hajóhintával, ami az én szememben roppant bátorságnak tűnt, talán ennek a hatására vállalkoztam a közeli Pestújhelyen hajtónak a körhintánál. Egy hajtásért ingyen mehettünk egyszer a hintával, mindaddig, míg szegény apám ki nem leste ezt és energikusan le nem parancsolt a körhinta tetejéről. Az öregem különben se igen kedvelte ezeket a telepi, telepkörnyéki szórakozásokat, neki csak a kuglizás jelentette a szórakozást Pesten, ahol én sohasem jártam, de talán még anyám sem.

Nekem akkor még csupán játék, de nekik munka volt az élet. Munka és valamiféle vágyódás a pihenés, kikapcsolódás után. De mintha ez nem adatott volna meg ott akkor senkinek, a rózsalugasok, gyümölcsös- és veteményeskertek ellenére sem. Mintha a szegényeknek ebbe a lugasába is betört volna valami különös bánat és szorongás a külvilágból, a belső kerületek zajongásából, vásári tülekedéséből. Különben is a telepen szinte mindennapos volt valamilyen kisebb vagy nagyobb tragédia.

Most az egykori telepi gondnokság épületében mentőállomás van, de akkor messziről jött a mentő, s bizony ilyenkor az ismerősök, családtagok izgatott zsibongása vett körül egy-egy lúgkövet ivott lányt, (akit teherbe esése után cserbenhagyott széptevője), vagy a padláskötélről levágott elkeseredett családapát, akinek szerencsejátékon ment el a keresete, esetleg valamilyen érzékeny férfiút, akinek nem viselkedett illően a felesége, amíg ő szolgálatban volt.

A gyerek sok mindent nem vesz észre, de a szülők jelentést láttak talán olykor abban is, hogy az a detektív, aki a telepen lakott, méghozzá velünk szemben, másként köszönt az utcán, hogy Laci, a bátyám, valamilyen piroskötésű brosúrákat hozott haza a kereskedőségédek szakszervezetéből. *(Aminek odahaza szinte leírhatatlan hatása lett.)* Apám is, anyám is szorgalmazta, hogy menjünk már el a telepről, ahol mindig történik valami.

Az asszonyok egész nap odahaza voltak, mostak, főztek, kertészkedtek, csirkét, kacsát neveltek és pletykálkodtak, veszekedtek. Anyám ebben a harcban mindig alulmaradt, így el kellett költözni a telepről. S mint a kisemberek általában, csöbörből vödörbe jutottunk. A szögesdrót-kerítéssel körülvett saját telken kétségtelenül volt valami nagyobb önállósága az életünknek, de amit nyertünk a vámon, azt elvesztettük a réven. A közeli vasútállomásról, meg a javítóműhely kéményeiből vastagon ömlött be hozzánk is a korom, a Chinoin orrfacsaró bűzével.

Még valamit a telepről, azt amit akkor néhány évre, mintha sikerült volna nekem is elfelejtenem, hogy életem későbbi szakaszaiban annál élesebben bukkanjanak fel eszméletemben a régi emlékek. *Nánásiéké,* akiknek tragikusan elpusztult a gyereke a háborúban. Az ugyancsak mozdonyvezető *Ditmajeré,* még *T. Béláé,* aki ma is a régi telepi utcában lakik. És még nagyon sokaké.

Néha még ma is azon kapom magam, hogy a Belvárosból, ahol lakom, a családdal vagy egyedül kiruccanok a telepre. Kovács néni ma is a 3-asban lakik, mint régen, amikor mi velük szemben, egy emelettel feljebb, a 4-ben laktunk. Még megvan a zongorája, amit Ausztriában kapott nászajándékul, mert Béla bácsi, a férje, onnan hozta őt ide még az első világháború idején.

Nemrég a telepen lakó Makurenkó Laci bácsi családját kerestem, de nem volt szerencsém, nem találtam őket otthon. Megnéztem a gondnokság kertészetét, mely ma is régi szépségében virít, mint a telep sok-sok szép kertje, ahol szorgalmas-fáradhatatlan emberek élnek. Innen, a kertészetből látják el virágokkal az állomásokat. *Hunya Béla* kertészetvezető endrődi fiú, sok a közös ismerősünk. *Németh Zsoltot,* az épületfenntartó főnökség vezetőjét nem találtam, de *Magyari Alajos* ma majdnem ott szerel-kopácsol, ahol valaha *Tomka* bácsi működött.

Szeretem ezt a telepet, melyet az évek során a tanács is, a vasút is korszerűsített, de a hiányos komforttal, itt-ott burjánzó gazzal, romos ólakkal, a lakásbelsők régies arculatával *vajon meddig tud még fennmaradni?* A környéken mindenféle új épületek, toronyházak nőnek ki a földből, gyorsjáratú út visz a közelben, új iskola épült a régi helyébe. Az utcákon, udvarokon parkoló gépkocsik tucatjai is jelzik, hogy három-négy évtized alatt nagy fordulat ment végbe a rákospalotai MÁV-telepen.

Berecz Miklós

Magyar Vasutas-ankét Miskolcon

A miskolci területi bizottság július 2-án *Magyar Vasutas* ankétot rendezett a Vörösmarty Művelődési Házban. A találkozón részt vettek a lap miskolci terjesztői és a különböző szolgálati helyek dolgozói.

Az ankét résztvevőit *Kovács István,* a területi bizottság munkatársa köszöntötte, majd beszámolt a lap terjesztésének gondjairól. Utána *Visi Ferenc* a Magyar Vasutas felelős szerkesztője ismertette a lap történetét, a tájékoztatásban és a szakszervezeti propagandamunkában betöltött szerepét.

ORSZÁGSZERTE A HAGYOMÁNYOKHOZ HÍVEN ÜNNEPELTÉK A 30. VASUTASNAPOT

Vasutasnapi levelek, tudósítások

„Érezzük a társadalom megbecsülését...”

Fúvószene fogadta *Békéscsabán* a Csányi utcai sportpályára érkező vasutasokat és családtagjaikat — írja vasutasnapi tudósításában *Vajda János* szb-titkár. — Az üzemfőnökség dolgozóinak majálisszerű programjával folytatódott az ünnepi megemlékezés és a munkában élenjárók kitüntetése, illetve megjutalmazása. Az egész napos kultúrműsorban felléptek a *Jókai Színház* művészei, *Pál Olga* és *Andó Mihály* magyarnóta-énekesek, valamint a *békési népizenekar*. A sportprogram az olimpia jegyében zajlott le, s részt vett benne valamennyi korosztály.

Ezután beszámolt arról is, hogy a főnökség minden szolgálati helyén megemlékeztek a dolgozók a harmincadik vasutasnap jelentőségéről. *Lőkösháza* állomáson román vendégek is részt vettek az ünnepi rendezvényen.

Banciu Gábor, a MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti és Járműfenntartási Szakosztálya által rendezett vasutasnapi ünnepségről számolt be szerkesztőségünkhöz küldött levelében. Az ünnepi beszédet *Baráth Ferenc* mérnök-főintéző tartotta, majd *Csárádi János* szakosztályvezető kitüntetéseket adott át a szakmai és a társadalmi munkában élenjáró dolgozóknak. Tudósítónk ezekről az ünnepélyes pillanatokról fényképet is készített.

Krajczár Antal levele hű képet festett arról, hogy *Dombóváron* is milyen nagy megbecsülés övezi a vasutasok áldozatkész helytállását. *„A városi művelődési ház nagytermében rendezett ünnepség nyitotta meg a 30. vasutasnapot. Megjelentek a város vezetői, a pécsi vasútigazgatóság és a különböző szolgálati ágak képviselői. Szabadkai József, az osztószertár-főnökség vezetője mondott ünnepi beszédet, majd negyvenöten kaptak különféle kitüntetést, és hetvenen részesültek soronkívüli előléptetésben. Ötszázötvenyolc dombóvári vasutas között negyedmillió forintot osztottak ki jutalomképpen.”*

Hasonló ünnepség zajlott le a MÁV Fatelítő Főnökségnél is, ahol a szónok méltatta az ünnep jelentőségét, valamint az üzem Dombóvár közéletében betöltött szerepét. Erről az eseményről *Popp Pálné* is küldött beszámolót.

A jó hangulatban eltöltött est után — vasárnap — *vasutas ifjúsági napot* rendezett a dombóvári üzemfőnökség KISZ-szervezete. A sportpályán — mint Krajczár Antal írja — vége, hossza nem volt a „kemény” küzdelmeknek. Ezek közé tartozott a laposkúszás, a női foci és a kötélhúzás. Ez utóbbiról a tudósító megjegyezte. hogy *„csak a kötél nem állta ki a próbát”*.

Idézzünk egy részletet *Takács János* szakszervezeti bizalmi leveléből is, aki a váci pályafenntartási főnökség V-ös — *nógrádkövesdi* — főpályamesteri szakaszán lezajlott ünnepségről számolt be:

„A 30. vasutasnapot főpályamesterünk, Tóth István méltatta, majd vendégeink jelenlétében átadta a legjobbakat megillető kitüntetéseket, jutalmakat. Mindnyájan büszkék vagyunk Lajtos János vezető előmunkásra, Kürti János és Serfőző József vonalgondozóra, Béla Sándor és Sinkó Mihály pályamunkásra, akik ez alkalommal kapták meg az arany törzsgárdajelvényt, továbbá a kiváló dolgozó kitüntetésben részesített Serfőző Lajos beosztott pályamunkásra, a szakma ifjú mestere címet elnyert Szabó Zoltán motorszerelőre — hogy csak néhányat említsek az élenjárók közül...”

Csárádi János szakosztályvezető kitüntetéseket ad át

AZ MVSC-PÁLYÁN

Hatezer résztvevője volt a vasutasnap rendezvényeinek

Bensőséges keretek között ünnepelték a 30. vasutasnapot Miskolcon. *Hernádi István* vasútigazgató ünnepi beszéde után mintegy hatezer dolgozó vett részt az MVSC sporttelepén rendezett munkahelyi olimpián és a műsoros juniálison. A vendégeket a MÁV fúvószenekar és fővárosi színészek — köztük *Lórán Lenke, Ambrus Kyri, Keleti Pál, Forgács Tibor, Szántó Csaba* — szórakoztatták. Nagy sikert aratott a diósgyőri Vasas táncegyüttes és a Vörösmarty Művelődési Ház Etűd irodalmi színpadának *„Sínen vagyunk”* című műsora.

A rendezők gondoskodtak a gyermekek szórakoztatásáról is. *„Izzik a galagonya”* címmel az Etűd irodalmi színpad játékos, zenés műsora aratott nagy sikert. Több ezer látogató tekintette meg az MVSC tornatermében rendezett hobbi, képzőművészeti, fotó-, bélyeg- és gyermekrajz-kiállítást.

Sok résztvevője volt a munkahelyi olimpiai versenyeknek, a tömegsportrendezvényeknek. A kispályás labdarúgó-bajnokságon a győzelmet a távközlési és biztosító berendezési fenntartási főnökség csapata szerezte meg. Második a miskolci pályafenntartási főnökség, harmadik pedig a gyöngyösi kitérőgyártó üzem csapata lett. Sok résztvevője volt az asztalitenisz- és sakkversenyeknek is. A váltófutó, távolugró- és magasugróversenyekbe pedig a családtagok is bekapcsolódtak. Több száz nézőt vonzott az MVSC cselgáncs- és ökölvívó-szakosztályának bemutatója.

NAGYGYŰLÉS, VIDÁM MŰSOR FERENCVÁROSBAN

Három és fél millió forint jutalom a munkában élenjáró budapestieknek

A budapesti igazgatóság 30. vasutasnapi ünnepségsorozata *július 10-én* kezdődött a *ferencvárosi csomópont művelődési házában* rendezett ünnepséggel, amelyen a vasút vezetőin kívül megjelentek a IX. kerületi társadalmi szervezetek képviselői is. Az ünnepséget *dr. Szabó Miklós*, a budapesti területi szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg, majd *Kiss Károly*, az igazgatóság vezetője mondott beszédet.

Ismertette többek között az igazgatóság eddigi eredményeit, a nagyarányú technikai fejlődést, és kiemelte a vasutasok helytállását, munkaszeretetét. Ezt követően *kitüntetések* átadására került sor.

A budapesti igazgatóság területén *150-en részesültek miniszteri és igazgatói dicséretben*, több százan érdemelték ki a *Kiváló Dolgozó* kitüntetést. A törzsgárda elismerés arany fokozatát csaknem ezren, az ezüstöt kilencszázan, a bronzot pedig több mint ezerötszázan kapták meg. A különböző kitüntetésekben, elismerésben részesített dolgozóknak *összesen 3,4 millió forintot fizettek ki.*

Az ünnepségsorozat *július 13-án* a ferencvárosi csomóponton folytatódott. A művelődési ház udvarán reggel kilenc órakor vasutas fúvószenekar köszöntötte az érkezőket. Ezután került sor a Sportcsarnokban rendezett politikai *nagygyűlésre*, amelyet *Berendi Tibor*, az állomás állami-díjas főnöke tartott.

A nagygyűlés után sportrendezvények és kulturális műsorok szórakoztatták a vasutasnap több mint hatezer résztvevőjét. Rendeztek asztalitenisz-, sakk- és lövészversenyt, játékos vetélkedőket. A gyerekekre is gondoltak a résztvevők. A Keleti rendezőből különvonatot indítottak részükre. A központi szertár területén aszfaltrajzversenyen vehettek részt.

Sokan megjelentek a színházteremben rendezett *Magyar Vasutas-ankéton* is, amelyen *Visi Ferenc*, a lap felelős szerkesztője tartott tájékoztatót, és *válaszolt az olvasók kérdéseire.*

A jó hangulatról a Sportcsarnokban a ferencvárosi vasutas irodalmi színpad tagjai, valamint a II. népi ének- és zeneverseny győztesei gondoskodtak. A vidám műsorban neves fővárosi művészek működtek közre, többek között *Boncz Géza, Szuhay Balázs, Medgyesi Mária, Kibédi Ervin, Hlatky László, Mező Mari, Palócz László.* Este tánccal folytatódott a program. A *Pepsi-zenekar* játszott, *Kemény Kázmér* vezetésével.

A jó hangulatú, kitűnően rendezett vasutasnapi ünnepség a késő esti órákban fejeződött be. **S. R**

Vörös vándorzászló Odesszából

Szovjet vasutasok Szegeden

A szegedi igazgatóság vezetőinek meghívására a 30. vasutasnapra az odesszai körzeti üzemfőnökség küldöttsége érkezett Szegedre, *V. A. Levkutnijnak*, az odesszai körzeti üzemfőnökség pártbizottsági titkárának vezetésével. A szovjet vasutasok látogatása része annak a baráti kapcsolatnak, amely a szegedi és odesszai vasútigazgatóságok között az elmúlt években kialakult. *A baráti kapcsolaton túl két éve szocialista szerződést is kötöttek, és a köztük folyó munkaversenyre felajánlásokat is tettek.*

A verseny értékelésére július 16-án munkásgyűlés keretében került sor, a Biztosítóberendezési és Fenntartási Főnökségen, amelyen megjelent *Sajtos Péter* vasútigazgató-helyettes. A szegedi csomóponton, az elmúlt évi munka alapján a legjobb eredményt a BFF dolgozói érték el, miután elnyerték a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége Oklevél elismerését. Ezt hangsúlyozta tájékoztatójában a munkásgyűlés előadója. *Vecsernyés János*, a BFF vezetője. Elmondotta, hogy a 620 tagú kollektíva igen sokat tett a vonatközlekedés gyorsabbá és biztonságosabbá tétele érdekében. *A biztosítóberendezések jóságfokát 102,3 százalékra, a távközlőberendezésekét 111,2 százalékra teljesítették. Ez azt jelenti, hogy a berendezések hibái miatt kevesebbszer álltak meg a vonatok és a távközlő berendezéseknél is kevesebb volt a hibaóra.* Építési termelési tervüket túlteljesítették. Többek között 29 fénysorompót építettek — ami 16 fő létszám megtakarítását eredményezte —, *Kopáncs* és *Hódmezővásárhely* között 7 kilométer hosszban önműködő térközbiztosító berendezést építettek ki, Kopáncs állomáson KA 69 típusú berendezést szereltek fel, 4 rádiós körzetet alakítottak ki. Az eredményekben tevékeny részt vállaltak a szocialista brigádok, amelyek az összlétszám 90 százalékát fogják össze.

Balogh József, a vasútigazgatóság pártbizottságának titkára Szeged és Odessza csomópont vasutasainak munkaversenyéről szólt. Ezután *V. A. Levkutnij*, az odesszai vasutasok üdvözletét tolmácsolta és átadta *Vecsernyés Jánosnak* az Odesszai Körzeti Üzemfőnökség által alapított *vörös vándorzászlót*, amelyet elsőként a BFF dolgozói érdemeltek ki.

G. J.

Tizenkétmillió forintos beruházás

Korszerű létesítményt adtak át a BVSC Tatai úti sporttelepén

A 30. vasutasnap alkalmából, július 11-én ünnepélyes külsőségek között adták át a BVSC Tatai úti sporttelepén azt a létesítményt, amely a labdarúgó-utánpótlás és a teniszszakosztály versenyzőinek biztosít majd kényelmes otthont.

Az ünnepségen *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára méltatta a létesítmény jelentőségét. Elmondotta többek között, hogy a mintegy 12 millió forintos beruházást a MÁV Tervező Intézet mérnökei tervezték. A kivitelező a magasépítési főnökség, a szak- és szerelőipari főnökség, valamint az Országos Szakipari Vállalat volt. A háromszintes, 900 négyzetméter alapterületű épületben öltözők, zuhanyozók állnak a sportolók rendelkezésére. Ezen kívül helyet kapott benne egy mosoda és egy 23 ágyas szálló is.

A létesítményt *Urbán Lajos*, közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár és *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára adta át rendeltetésének.

Urbán Lajos államtitkár átvágja a nemzeti színű szalagot

(Tenta György felvétele)

Búcsú a kék teremtől

Különös oka volt annak, hogy a Lenin körút 122. szám alatti épületében székelő BVKH dolgozói egy héttel korábban tartották az idei vasutasnapi ünnepséget, mint a többi szolgálati helyek kollektívái. Az ünnepséget itt kénytelen-kelletlen összekapcsolták a „ház” és a benne levő „kék terem” búcsúztatásával. A Marx tér rendezése ugyanis elkerülhetetlenné tette a Lenin körút 122. alatti épület lebontását, és a kiköltözési határidő nem várakoztathatja az építőket.

— Ezen a helyen állt az első pesti pályaudvar — így emlékezett az épület történetére Ajtai István hivatalvezető, majd elmondta az ünnepségre összegyűlt dolgozóknak és a meghívott nyugdíjasoknak, hogy a Nyugati pályaudvar elődjének nevezhető indóházat 1846. július 15-én nyitották meg. Az itt kialakított csarnok faszerkezetű volt, de nyolc vasoszlopot is elhelyeztek benne, az akkoriban híres építész: Zitterbach Mátyás elgondolásának megfelelően. Az épületet 1872-ben korszerűsítették. A régi indóházból a vas tartóoszlopokat és a boltívek egy részét is felhasználták. A vasoszlopok egyike — amelyet 1845-ben helyeztek el — mindmáig ott maradt az úgynevezett kék terem közepén.

Az épület hátsó homlokzata az 1894. augusztus 31-én átadott Nagykörút építésének időszakában alakult ki. Közben ugyanis a körúti oldalt lezárták, hiszen 1874—77 között ott nagy munkálatok zajlottak: készült a Nyugati pályaudvar vasszerkezetű csarnoka — Eiffel építési irodájának tervei alapján. Az új pályaudvar építési tengelye egybeesett a régi indóházával, illetve a most már lebontásra ítélt épülettel. A Nagykörút megnyitása után készült el egyébként az új rendeltetésű irodaház Lenin körúti homlokzata. A körút ívkörének folyamatosságát megtörő háztömböt az 1930-as évek elején bővítették, de az a rész olyan háborús károkat szenvedett, hogy helyreállítására már nem került sor.

Az épületben — mint pályaudvari létesítményben — vendéglő is volt. A Schuszter féle vendéglő néven üzemelő helyiségben alakult meg 1880-ban a Magyarországi Általános Munkáspárt. Az ezzel kapcsolatos emléktáblát a Közlekedési Múzeumnak adják át a BVKH dolgozói.

A hivatal — korábban más-más néven — 1881. január 1-től működött ezen a helyen. Az idei vasutasnapi ünnepségen megjelent nyugdíjasok baráti beszélgetés közben idézték fel a történelmi időket átvészelt épülethez fűződő élményeiket.

Fonyódi Ferencné

EGYÉNIBEN HÁROM ARANYÉREM

A vasutas ökölvívó-válogatott második lett az USIC-bajnokságon

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) megbízásából július 8—13. között Debrecenben került megrendezésre a hatodik alkalommal kiírt nemzetközi vasutas ökölvívóbajnokság.

A külső megjelenésében is impozáns városi sportcsarnok szakmailag és technikailag egyaránt felkészülten fogadta a benevezett nyolc ország — *Bulgária, Csehszlovákia, Jugoszlávia, Lengyelország, NDK, Románia, Szovjetunió* és a házigazda *Magyarország* — legjobb vasutas ökölvívóit.

A július 8-án 16 órakor kezdődött ünnepélyes megnyitón *dr. Balázs Ákos*, a vasutas-szakszervezet kulturális agitációs, propaganda és sportosztályának vezetője köszöntötte a részvevő országok vezetőit, versenyzőit és a nézőtéren helyet foglaló Debrecen város, a megye állami, társadalmi szervezeteinek képviselőit. Az üdvözlő szavak elhangzása után *Gerhard Matthies* lépett a mikrofonhoz és az USIC elnöksége nevében megnyitotta a versenyt.

Az ünnepélyes hangulatot röviddel később az elkezdődő selejtező mérkőzések izgalmai váltották fel. Kétnapos kemény küzdelem után, már csak a legjobb négy versenyző várta a folytatást. Ettől kezdve minden pár, amely szorítóba lépett, biztos érmes versenyzőnek számított.

A nagyon erős szovjet csapat mögött, amelynek valamennyi versenyzője „állva" maradt, a magyar, a bolgár, a román és a lengyel öklözők maradtak versenyben.

A vasárnap délelőtti döntőre ünnepi díszbe öltözött a debreceni Városi Sportcsarnok. Az utolsó versenynap 12 találkozójára közel kétezer szurkoló foglalt helyet a lelátókon. A nézők nem csalódtak. *Végig izgalmas, jó mérkőzéseket láttak.*

A VI. vasutas Európa-bajnokság végeredménye.

Papírsúly. Európa-bajnok: Artur Dimakszjan (Szovjetunió), 2. Nedelcu (Románia), 3. Kálmán (Magyarország) és Rechberg (NDK). *Légsúly.* Európa-bajnok: Nyikolaj Petuhov (Szovjetunió), 2. Urbania (Lengyelország), 3. Matthes (NDK) és Aszenov (Bulgária). *Harmatsúly.* Európa-bajnok: Gracs Oganyeszjan (Szovjetunió), 2. Bruma (Románia), 3. Pirbus (Magyarország) és Stacu (Románia). *Pehelysúly.* Európa-bajnok: Dimitru Voinescu (Románia), 2. Zaniewicz (Lengyelország), 3. Duchin (Románia) és Todorov (Bulgária). *Könnyűsúly.* Európa-bajnok: Bukta János (Magyarország), 2. A. Teresiev (Bulgária), 3. Stary (Csehszlovákia) és Moraru (Románia). *Kisváltósúly.* Európa-bajnok: Zámbó János (Magyarország), 2. Oszipenko (Szovjetunió), 3. Kowalewski (Lengyelország) és Magyar I. (Magyarország). *Váltósúly.* Európa-bajnok: Oleg Ivanov (Szovjetunió), 2. Avetiszjan (Szovjetunió), 3. Degroszki (Lengyelország) és Grozev (Bulgária). *Nagyváltósúly.* Európa-bajnok: Paruir Vardanyan (Szovjetunió), 2. T. Teresiev (Bulgária), 3. Alms (NDK) és Franz (NDK). *Középsúly.* Európa-bajnok: Viktor Szmagin (Szovjetunió), 2. A. Palucki (Lengyelország), 3. Csongo (Jugoszlávia) és Dawiecz (Lengyelország). *Félnehézsúly.* Európa-bajnok: Nyikolaj Jerofejev (Szovjetunió), 2. Florea (Románia), 3. Adamski (Lengyelország) és Magyar S. (Magyarország). *Nehézsúly.* Európa-bajnok: Alvics Gyula (Magyarország), 2. Kaszper (Szovjetunió), 3. V. Vasile (Románia) és Stanisity (Jugoszlávia). *Szupernehézsúly.* Európa-bajnok: Marek Palucki (Lengyelország), 2. Gugucskin (Szovjetunió), 3. Szabó (Csehszlovákia) és Markó (Magyarország).

Csapatversenyben első a Szovjetunió 91, második Magyarország 60, harmadik Lengyelország 59, negyedik Románia 58 ponttal.

Az ünnepélyes eredményhirdetésen *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára adta át a három legeredményesebben szerepelt csapat tiszteletdíját és az USIC vándorserleget, majd este a búcsúvacsorán meleg szavakkal köszöntötte a győzteseket és helyezetteket, köztük az ezüstérmet szerzett magyar csapatot és a három aranyérmes versenyzőt.

Alvics Gyula, a Pécsi VSK versenyzője bolgár ellenfelével mérkőzik
(Laczkó Ildikó felvétele)

Lövészverseny

A miskolci igazgatóság szakszervezeti bizottsága és MHSZ-szervezetének vezetősége a vasutasnap tiszteletére már második alkalommal rendezett lövészversenyt a székházban dolgozó szocialista brigádok részére.

Július 4-én, a Csokonai úti lőtéren rendezett versenyen tizenegy brigád vett részt. A győzelmet a biztosítóberendezési és automatizálási osztály *Puskás Tivadar* brigádjának csapata szerezte meg. Második a személyzeti és oktatási osztály *Harcos*, harmadik pedig az anyaggazdálkodási- és beszerzési osztály *Arany János* szocialista brigádja lett.

Vasutas Kupa Celldömölkön

A celldömölki üzemfőnökség KISZ-bizottsága a 30. vasutasnap tiszteletére kispályás labdarúgótornát rendezett a városligeti sportpályán. A tornán nyolc csapat vett részt. Az erre a célra alapított Vasutas Kupa vándorserleget első ízben *az építési főnökség gépállomása KISZ-szervezetének csapata nyerte.* A második az állomás, a harmadik pedig a mozdonyvezetők csapata lett.

HÍREK

— **Munkavédelmi ankét.** A ferencvárosi pályafenntartási főnökségen sikeres munkavédelmi ankétot rendeztek július 2-án a vasutasok művelődési házában, amelyen hatvanan vettek részt. Tájékoztatták a megjelenteket a főnökség munkavédelmi és szociális helyzetéről, valamint elemezték az idei üzemi balesetek okait. Az ankéton öt oktatófilmet is vetítettek.

— **Kiállítás.** Hatvan állomás kultúrvárótermében — a harmincadik vasutasnap alkalmából — kiállítást rendeztek Hegyi Flórián fafaragó alkotásaiból. A tárlatot több százan tekintették meg.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A nagykanizsai üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a Kodály Zoltán Művelődési Házban ünnepséget rendezett 28 nyugdíjba vonuló vasutas részére. Több évtizedes jó munkájukért Tóth János szb-titkár mondott köszönetet, majd valamennyiüknek ajándékot adtak át.

— **Üzemi gyakorlaton.** Kiskundorozsma állomáson üzemi gyakorlaton vett részt a közelmúltban a Bebrits Lajos szakközépiskola tizenkét tanulója. Az állomás vezetői figyelemmel kísérték munkájukat, a helyi KISZ-alapszervezet pedig bevonta őket az akcióprogramokba. A tanulók munkájának értékelése után a legszorgalmasabb fiatalnak ajándékot adtak át.

— **Harmincéves találkozó.** 1950-ben kezdődött Szombathelyen a bentlakásos mozdonyvezető-képzés. Az akkor végzett 32 mozdonyvezető azóta már több alkalommal rendezett találkozót. Legutóbb — a harmincadik évforduló alkalmából — június 28-án, Szombathelyen találkoztak az oktatási főnökségen. Felelevenítették a régi emlékeket, és megismerkedtek a jól felszerelt oktatási főnökség munkájával is. Az egykori tanfolyamhallgatók közül már csak hárman aktív vasutasok.

— **Bemutató.** A 30. vasutasnap alkalmából a szegedi igazgatóság bélyeggyűjtő, fotó és vasútmodellező köre közös kiállításon mutatta be a vasút műszaki fejlődését és a vasutasok életét. Harminc fénykép, száz diakép, ezenkívül a vasúttal kapcsolatos bélyegek, valamint vasúti járműmodellek tanúskodtak minderről. A kiállítást július 7-én, az igazgatóság tanácstermében Sajtos Péter igazgatóhelyettes nyitotta meg.

— **Dicsőségtabló.** A miskolci vontatási főnökségen a 30. vasutasnap alkalmából dicsőségtablón mutatták be a munkában élenjáró dolgozókat, valamint a főnökség legjobb szocialista brigádjainak idei eredményeit.

— **Ötletnap.** A vésztői körzeti üzemfőnökségen július 3-án ötletnapot rendeztek. A 84 javaslatból 37-et díjaztak, 28-at pedig újításnak minősítettek.

HALÁLOZÁS

Hosszas szenvedés után július 2-án elhunyt Hajnal Gyula, a győri csomópont szakszervezeti bizottsága nyugdíjas csoportjának elnöke. Ezt a tisztséget 1971-től töltötte be. Temetése július 4-én volt.

LAKÁSCSERE

Elcserélném két szoba komfortos — nagyméretű (100 négyzetméter), telefonos és korszerűsített — szolgálati lakásomat két szoba komfortos tanácsi lakással Budapesten, vagy környékén. Érdeklődni lehet munkaidőben: 852—711, munkaidő után: 144—240 telefonon.

Elcserélném miskolci egy szoba összkomfortos, földszinti, gázfűtéses, telefonos tanácsi lakásomat hasonló vagy garzon budapesti (vagy környéki) tanácsi lakásra. Bővebb felvilágosítást ad mindennap 17—20 óra között Frisch István, Budapest, Tél u. 8. II. 5. 1043.

Elcserélném két szoba komfortos MÁV-bérlakásomat (60 négyzetméter) hasonló tanácsi lakásra, Budapest területén. Érdeklődni egész nap: Formádiné, Budapest, XV. Vasutas-telep u. 11. sz.

Elcserélném nagyméretű (97 négyzetméter) kettő szoba komfortos, II. emeleti MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval egyszobás komfortos földszinti vagy I. emeleti budai tanácsi lakással. Hegedűs, Budapest, VIII., Kerepesi út 1—5. VI. épület, II. emelet 31.

Elcserélném egyszoba komfortos, (61 négyzetméteres) utcai, MÁV-bérlakásomat hasonló alapterületűre II. emeletig. Minden budapesti csere érdekel, liftes ház előnyben. Szeberényi Lajos, 1087 Budapest, Kerepesi út 5. III. épület, III. emelet 30.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1053 Budapest VI., Bencúr u. 41.
Telefon, városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219—11 859
80—3110. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

Sok sikert Moszkvában

A magyar olimpiai csapatban 18 vasutas sportoló kapott helyet

Mire ezek a sorok eljutnak az olvasóhoz, már Moszkvában javában zajlanak az olimpiai játékok küzdelmei, jó néhány vasutas sportoló túljut a maga versenyszámán.

Lapunk korábbi számaiban már több vasutas olimpikont bemutattunk. Így többek között a vívó *Maros Magdát, Gerevich Pált, Pap Jenőt*, a vízilabdázó *Horkai Györgyöt*, a mű-, és toronyugró *Kelemen Ildikót*, a birkózó *Gaál Károlyt* és az ökölvívó *Váradi Jánost.*

Most ejtsünk néhány szót azokról a vasutas versenyzőkről, akik még nem szerepeltek, ám okvetlenül rászolgáltak a bemutatásra.

Atlétáink közül a huszonhárom esztendős nyíregyházi *Bakos Béla* a hármasugrás egyik esélyese, mint emlékezetes, néhány hónappal ezelőtt aranyérmet szerzett a fedettpályás Európa-bajnokságon. Formaidőzítése a hírek szerint nagyszerűen sikerült, s ha semmi zavaró nem jön közbe, akkor... De hagyjuk az esélylatolgatást!

Sokan emlékeznek még a szolnoki *Paróczai András* fedettpályás EB-szereplésére, amikor a 24 esztendős versenyző csak rosszul időzített hajrájával esett el az aranytól. Moszkvában föltehetően nem követi el ismét ezt a hibát. *Babály László*, a Debreceni MVSC atlétája a 200 méteres síkfutásban, valamint a 4×100 m-es váltóban indul.

A 400 méteres gátfutásban induló *Szalai Józseftől* csak tisztes helytállást várunk, hiszen 19 évesen harcolta ki az olimpiai részvételt, s várhatóan igen erős ellenfelekkel kell megküzdenie. Két vasutas futónő kapott helyet a 4×400 méteres női váltóban. A nyíregyházi *Kissné Petrika Ibolya* (1957-ben született) újoncnak számít az ötkarikás játékokon. Ugyancsak újonc a hatvani *Páldiné Pál Ilona*, aki a közelmúltban fúzióval megalakult Hatvani Kinizsi VSC tagja.

Mindjárt az első versenynapon, július 20-án, vasárnap szállnak nyeregbe az országúti kerékpárosok. A magyar csapatban helyet kapott a miskolci VSC újonca, a kiegyensúlyozottságáról ismert 24 esztendős *Csathó Tamás* is. A pályakerekesek között pedig az ugyancsak 24 éves *Dér Ervin* (BVSC) képviseli a magyar vasutassportot. Kiugró eredményeket egyikütől sem várhatunk, de ez már szoros összefüggésben van a sportág hazai nehéz helyzetével...

Akár dobogóra is kerülhet a szombathelyiek félnehézsúlyú súlyemelője, a 27 esztendős *Antalovits Ferenc.* A rutinos versenyző nyert már világbajnoki bronzérmet is (1978), egy évvel korábban pedig negyedik volt az Európa-bajnokságon. Kisnehézsúlyban a 27 esztendős *Varga László* (Debreceni MVSC) akár meglepetést is okozhat.

A BVSC egykor a magyar úszósport fellegvárának számított, most — fájdalom! — mindössze egyetlen versenyző, a 21 esztendős *Miklósfalvi Éva* harcolta ki az olimpiai részvételt.

P. Gy.

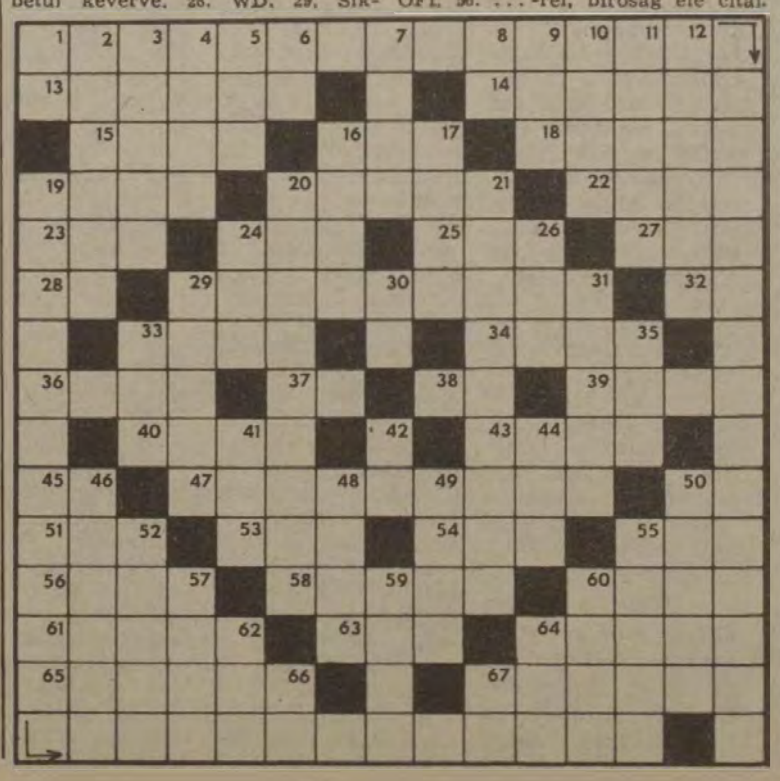
Olimpiai sportnap Szegeden

Gazdag program várta július 12-én a *Szegedi VSE* pályán a vasutasokat. A területi bizottság, a KISZ-bizottság és az igazgatóság MHSZ-szervezetei közösen területi olimpiai napot rendeztek. Az egész napos sportprogramban — atlétika, kispályás labdarúgás, asztalitenisz, sakk, teke, lövészet — négyszázan vettek részt. Különösen nagy érdeklődés kísérte a kispályás labdarúgást, a lövészetet és az atlétikai versenyszámokat.

A legeredményesebben a számítástechnikai üzem, a BFF, az ÉHF és az oktatási főnökség dolgozói szerepeltek. A sportnapon népszerű színművészek vidám, zenés műsorral szórakoztatták a közönséget.

KERESZTREJTVÉNY

VÍZSZINTES: 1. **A vasút bevételét növeli.** 13. A költészet egyik alapformáját műveli. 14. Rád hull az eső. 15. Végek nélkül piciny. 16. Rombol. 18. Borsod megyei helység. 19. Háromatomos oxigén. 20. Ábrák. 22. Autójavító vállalat. 23. Ilyen kerék is van. 24. Kis ház. 25. Pest megyei község. 27. Ásó betűi keverve. 28. WD. 29. Sikkasztók. 32. Tűz szélei. 33. Pihenőnap fajtája. 34. Fundamentum. 36. Nagyon régen volt. 37. A klór vegyjele. 38. Római 2000. 39. Cseng ikerszava. 40. Púpos tulok. 43. A Tisza mellékfolyója, névelővel. 45. Ételízesítő. 47. Zaklat. 50. Az argon vegyjele. 51. Após. 53. Helyhatározó. 54. Nyakmelegítő. 55. OFI. 56. ...-rel, bíróság elé citál. 58. Mamlasz. 60. Aki ezt nyer, életet nyer. 61. Konyhakerti növény. 64. Az 50. függőleges ellentéte. 65. Rátaszítja. 67. Több mint a barátkozás.



FÜGGŐLEGES 1. Mesekezdet. 2. Mellékcselekmény. 3. ... Jean (1530—1600), a dohány európai meghonosítója. 4. Ez a fájdalom. 5. Csinálni németül. 6. Juss páratlan betűi. 7. ... August (1869—1921), német szobrász. 8. Félig vele. 9. Becézett női név. 10. Itt verte meg Scipio Hannibált (ék.-fel.). 11. ...-klész, a legnagyobb görög tragédiaíró. 12. Dávid ellenfele. 16. Tíz, görögül. 17. Vissza: férfinév. 19. **Ez is a vasút bevételét emeli.** 20. Domb Róma közelében. 21. Föld alatti börtönök. 24. Régi súlymérték. 26. Labda a hálóban. 29. Szél. 30. Személyes névmás. 31. Ázsiai főváros. 33. Visz ellentéte. 35. Finom szemcséjű föld. 41. Husáng. 42. Szintén. 44. Nagy edény. 46. Dalművek. 48. A testek alkotórésze. 49. Gabonatartó. 50. A 64. vízszintes fordítottja. 52. A tartó. 55. Megmutatja, hová tegye. 57. Csapadékos. 59. Vajon lát? 60. Zamatos. 62. Kevert kőz. 64. Nem mögé. 66. Igevégződés. 67. Sorszámnév.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 19.

Beküldési határidő: 1980. augusztus 15.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az idegen vasúti kocsik kezelésének meggyorsítása.

Egy-egy könyvet nyertek a lapunk 13. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Molnár László, Kisterenye, Zrínyi u. 20., Bencs Lászlóné, Zákány, Zrínyi M. tér 46. Takács János, Budapest, Lajos u. 106. 1036. Bálint Irén, Hatvan, Balog A. u. 14. Turi Károlyné, Budapest, Bőség u. 21. 1163.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. AUGUSZTUS 11.

AUGUSZTUS 20., ALKOTMÁNYUNK ÜNNEPE

Kommunista műszak

Az árvízkárosultak javára

Szombathely állomás rakodógép-karbantartó és javítóműhelyének dolgozói augusztus 5-én munkásgyűlést tartottak. Tájékoztatót hallgattak hazánk belpolitikai életéről, a Körösök magyarországi szakaszán, az árvíz következtében kialakult nehéz helyzetről.

A természeti katasztrófa okozta terhek könnyítése fokozott összefogásra kell, hogy késztessen mindenkit, nemcsak most, a védekezés nehéz napjaiban, hanem az árvízkárok helyreállításának időszakában is.

A szombathelyi rakodógép-karbantartó és javítóműhelyben dolgozó *Marx Károly, Petőfi Sándor* és *Ady Endre* szocialista brigádok kollektívája elhatározta, hogy a Vasutasok Szakszervezete X. és a SZOT XXIV. kongresszusa tiszteletére kommunista műszakot szerveznek. A végzett munka ellenértékét az árvízkárosultak segítésére ajánlák fel.

A három szombathelyi szocialista brigád kezdeményezése dicséretes és követésre méltó.

A vasút júliusi szállítási teljesítménye:

Nem egészen 23 millió utas és közel 11 millió tonna áru

A kocsiforduló romlott a bázishoz képest

A vasút júliusban nem egészen *23 millió utast szállított* és ezzel a tervet 97,8 százalékra teljesítette. A bázishoz viszonyított teljesítés 93,6 százalék. Az utaskilométer teljesítmény valamivel ennél is mérsékeltebb volt.

A személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedése a bázis szintnek megfelelően alakult. A személyszállító vonatok átlagos utazási sebessége viszont növekedést mutat.

A júliusi áruszállítási teljesítmény megközelíti a 11 millió tonnát. Ez a teljesítmény a bázis időszakot 1,3 százalékkal haladta meg. Az átlagos áruszállítási távolság növekedése következtében az árutonnakilométer teljesítmény is kedvezően alakult.

A fontosabb árucikkek közül a mész küldeményekből 21 százalékkal, a cementgyártmányokból 16 százalékkal, a tégla és cserépküldeményekből 46 százalékkal többet szállított a vasút, mint az elmúlt időszakban. Mérsékelt volt a teljesítés a szén, kő, kavics és tűzifa küldeményeknél.

Az elmúlt hónapban — a bázishoz viszonyítva — jelentős volt a megrakott kocsik számának növekedése, mind belföldi, mind export viszonylatban. Mindez arra utal, hogy az őszi forgalmi időszakban egyre inkább növekvő áruszállítási teljesítménnyel kell számolni.

Az áruszállítás minőségét tekintve a késetten közlekedett tehervonatok részaránya *csak mérsékelt csökkenést mutat. Sajnos a teherkocsik átlagos forduló ideje továbbra sem éri el a bázis szintjét, sőt, azt 3,3 százalékkal meghaladja.* Változatlanul kedvező a teherkocsik átlagos statikus terhelése, amely elérte az átlag 30 tonnát.

A korszerű tehervonati mozdonyok kihasználása, főleg a villanymozdonyoknál alakult kedvezően. Az egy mozdonyra eső fajlagos napi átlagos haszonkilométer teljesítmény közel 6 százalékkal jobb a bázis időszaknál. Kedvező volt a dízel mozdonyok kihasználása is.

Az elkövetkezendő hónapokban tovább fokozódnak az áruszállítási igények. A vasútnál ezért fel kell készülni egy várhatóan erős őszi szállítási feladatra, amely mind a végrehajtó szolgálatnak, mind a központi irányítás részére nagy igénybevételt jelent.

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG NAPIRENDJÉN

Az elmúlt évad tömegpolitikai oktatásának és a tisztségviselők képzésének tapasztalatai

A központi vezetőség július 24-i ülésén értékelte az 1979/80. évi tömegpolitikai és tisztségviselői oktatások tartalmi és szervezési tapasztalatait. A kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály jelentését *Szemők Béla*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára terjesztette a testület elé.

Mint az írásos anyagból kitűnik, a tanfolyamokon az oktatás hatékonysága javult, fokozottan segítette a tagság és a szakszervezeti aktivisták marxista—leninista világnézetének fejlődését, a mozgalom iránti elkötelezettség erősödését. A szakszervezeti oktatások eredményesen segítették a mozgalmi munka elméletének és gyakorlatának megismerését, az idei választások sikeres lebonyolítását. *Ennek tulajdonítható, hogy erősödött szakszervezetünk tömegbefolyása, munkánk nyilvánossága, és tovább javult a munkahelyi nevelés.*

A tömegpolitikai oktatásban és a tisztségviselői képzésben, a körültekintő agitációs és propagandamunka eredményeként, a beiskolázott hallgatók száma nem csökkent. Ez, ha közvetve is, de hozzájárult ahhoz, hogy a vasút előtt álló gazdasági és politikai feladatok végrehajtására a tagságot időben és megfelelő hatékonysággal sikerült mozgósítani.

Az elmúlt oktatási évben a *Társadalmunk kérdései* tanfolyamok eredményességét jelentős mértékben elősegítette a mintegy hétezer propagandista és vezető propagandista, akiknek a felkészítése szakszervezetünk balatonkenesei oktatási központjában történt.

A tanfolyamokon a hallgatók érdeklődése az MSZMP XII. kongresszusán elhangzott felszólalások és a szakszervezeti választások iránt fokozódott.

A tisztségviselők oktatására bentlakásos, levelező tagozatos és az alapszervezetek által szervezett önálló tanfolyamokon kerül sor. A tisztségviselők bentlakásos képzését *a balatonkenesei oktatási központban bonyolítottuk le, ahol több mint 1300 hallgató kapott elméleti és gyakorlati ismereteket.* A tanfolyamokra elsősorban azokat az aktivistákat iskoláztuk be, akiket az alapszervezetek káderutánpótlásként figyelembe vettek. Ennek ellenére megtörtént, hogy az eredeti rendeltetésétől eltérően beiskolázott tisztségviselők száma tovább emelkedett.

Nem megnyugtató az sem, ahogy az alapszervezetek a személyi lapokat, s a beiskolázásokat kezelik. *Így fordulhatott elő, hogy egy-egy hallgató az egymást követő két hosszabb tanfolyamra hazautazás nélkül Balatonkenesén maradt.*

Az 1979/80-as oktatási évben kísérleti jelleggel *Záhonyban 4, Celldömölkön 26, a Központi Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Tanácsánál 25 tisztségviselő részére levelező tagozatot szerveztünk.* A tanfolyamokra társadalmi szb-titkárokat, főbizalmikat, bizalmikat iskoláztunk be. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az szb-k és a hallgatók nem becsülték le a tanfolyamot, s mind munkaidő-kihasználási, mind mozgalmi szempontból előnyösebbnek tartják a bentlakásosnál. A családanyák is szívesen vállalják a levelező képzést, mert kevesebbet vannak távol a családtól, de a gazdasági vezetők is jobban meg tudják oldani a beiskolázott hallgatók egynapos helyettesítését.

Az elnökség június 26-i határozata szerint az 1980/81-es oktatási évben Záhony, Celldömölk és a központi hivatalok és intézmények mellett *Szolnokon, Békéscsabán, Miskolcon, Dombóvárott* kell szervezni levelező tanfolyamot a bizalmiak és bizalmihelyettesek részére.

Az alapszervezetek az 1979/80-as oktatási évben a bizalmik és bizalmihelyettesek, a szakszervezeti testületi tagok, a szocialista brigádvezetők alap- és továbbképzését végezték. *Ezeken a tanfolyamokon mintegy 16,5 ezer tisztségviselő vett részt.*

A debereceni területi bizottság irányítása alá tartozó alapszervezeteknél a tanfolyamok zárófoglalkozásaként rendezték meg a *„Bizalmiak és gazdasági vezetők a dolgozókért"* vetélkedőt, ami jól szolgálta az ismeretek felfrissítését. Egyébként a szakszervezeti bizottságok többsége szervezetten foglalkozott a szocialista brigádvezetők alap- és továbbképzésével is. A fizikai területen dolgozó brigádok vezetői mellett tovább javult az értelmiségi szocialista brigádvezetők aktivitása.

Összegezve az 1979/80. oktatási év tapasztalatait, megállapíthatjuk: *a szakszervezeti politikai oktatások sok szempontból hasznosak voltak, megfelelő elméleti és gyakorlati útmutatást adtak a hallgatók gazdasági és mozgalmi munkájához.* Hasonlóan lehet értékelni a tisztségviselők képzését is.

A jelentést a központi vezetőség elfogadta.

Indulás előtt...

Seszták János vonatvezető és Gyurkó József jegyvizsgáló Vámosgyörk állomáson a vonat indulása előtt még megbeszélik a teendőket
(Képriportunk az 5. oldalon)
(Szabó Sándor felvétele)

ALKOTÓ IFJÚSÁG

FŐDÍJAT KAPOTT A FEJLESZTŐMÉRNÖK

Egy, a Déliben kiállított alkotások közül

A Távközlési és Biztosítóberendezési Központi Főnökség *Kmetty utcai* épületében beszélgetünk Büky Dénes fejlesztőmérnök társaságában *Tóth Gyulával*, az Alkotó Ifjúság pályázat fődíjának nyertesével.

— Műszerészként kezdtem vasúti pályafutásomat — mondja Tóth Gyula. — *Az egyetemet a nappali tagozaton végeztem el, és öt éve dolgozom itt. A KISZ-ben szervező titkár vagyok...*

Az alkotó fiatalok pályamunkáit a vasutasnapra állították ki a *Déli pályaudvar* utascsarnokának elkerített részében. Hogyan született a siker?

— A fődíjat a gyakorlati alkotások kategóriájában szereztem meg — hangzik a fiatal mérnök válasza, majd rövid magyarázatot fűz hozzá: — A már alkalmazott és a továbbiakban még feldolgozásra váró számítógépes távadatrendszer egyik lényege *az irányítás megbízhatósága.* Ez igen bonyolult, komplex feladat, aminek tökéletes végrehajtását *az alkalmazott berendezések és az ezeket összekötő hírközlő rendszerek — szakmai szóhasználattal élve: az adatátviteli út — minősége határozza meg...*

Büky Dénes közbeszól:

— Nagyon lényeges része mindennek a folyamatos ellenőrzése és a minőségi jellemzők szintentartása. A Tóth Gyuszi és munkatársai által kidolgozott rendszer szüntelenül figyeli, ellenőrzi az adatátviteli csatornákat, és fölöslegessé teszi a távközlő szakemberek közreműködését a végberendezéseknél... Szóval munkaerőt is megtakarítunk általa.

— A kidolgozott megoldás elsődlegesen az adatátviteli hálózat ellenőrzésére készült, de felhasználható a távközlésben, a távriasztásban és több más területen. Tekintve azonban, hogy minden vasutast elsősorban a forgalom biztonsága foglalkoztat kezdettől fogva, a pályázat tárgyát képező alkotásnak *ragyogó távlatai vannak a biztosítóberendezések visszajelző berendezéseinél is...*

A pályázatra egyébként több mint száz pályázat érkezett. Valamennyi a Tóth Gyulához hasonló fiatalok tehetségét, kezdeményező készségét dicséri.

(halasi)

Kézimunka-kiállítás

A szombathelyi igazgatóság KISZ- és művelődési bizottsága kézimunka-kiállítást rendezett az igazgatóság székházának tanácstermében. A kiállítást *dr. Horváth Lajos* vasútigazgató nyitotta meg.

Huszonhat asszony és leány 150 kézimunkája került ezúttal a nyilvánosság elé. Az asztalterítők, párnák, subák és makramék mellett láthatták az érdeklődők *Pegán László*, egyházasrádóci forgalmi szolgálattevő értékes famunkáit is.

Ahogy egy főbizalmi látja

Szakszervezeti munkáról a választások után

Dézsi Ferenc debreceni mozdonyvezető főbizalmival, a területi szakszervezeti bizottság elnökével arra vállalkoztunk, hogy a szervezeti keretek változásának alapszervezeti hatásait összegezzük.

Elöljáróban csak annyit, *hogy Dézsi Ferenc 1952-ben mozdonylakatosként került a vasúthoz.* Néhány éven belül letette a mozdonyvezetői szakvizsgát, először gőzössel, majd dízellel járta a Tiszalök—füzesabonyi, a Nagykereki—Létavértes közötti vonalakat, majd a villamosmozdony vezetéséhez is megszerezte az ismereteket. *Sokáig műhelybizottsági titkárként képviselte a tagság érdekeit, intézte ügyesbajos dolgait. Az idei választásokon főbizalminak választották.* Négyszeres kiváló dolgozó és kiváló szakszervezeti propagandista.

— Hogy mi a véleményem az új szervezeti felépítésről? *Ami az igazat illeti, az új szervezeti keretek között még csak izlelgetjük a mozgalmi munkát.* Az a tapasztalatom, hogy az üzemfőnökségi szakszervezeti bizottság és a főbizalmi csoportok között kissé nagy a távolság. Ez nemcsak térben értendő. A régi műhelybizottságokban minden reszortmunkának megvolt a maga felelőse, akiket könnyen meg is lehetett találni. Az új szervezeti keretek között ezt a szerepkört a munkabizottságok látják el. Sajnos az új munkabizottságok tagjait egy-egy operatív ülésre, a nagy távolság miatt igen nehéz összehozni, nem beszélve az esetleges eltérő vezénylésről. *A műhelybizottságnál könnyebb volt mozgatni az aktivistákat, a tagságot, nem szóródtak úgy szét az emberek.*

— Nekünk, műhelybizottsági titkárokból lett főbizalmiaknak is nehezebb a dolgunk, mert régen, amikor a reszortfelelősöket beszámoltattuk, átfogóan tájékozódhattunk a munkák állásáról, a mozgósításról — folytatta okfejtését. — *Most úgy tűnik, hogy a tagsággal nem tudunk úgy „együtt élni", mint a régi szervezeti keretek között. Hangsúlyozom, hogy ez csak kezdeti tapasztalat.*

Mint a mozdonyvezető szavaiból kicsendült, régen, ha a gépről leszállt, a dolgozók gondjaival-bajaival hamar be tudott szaladni a szakszervezeti bizottságra. Vagy ha ő nem ért rá, valamelyik mb-tagot bízta meg vele. Most a csoport tagjai, a bizalmiak, vagy megtalálják a főbizalmit, illetve helyettesét, vagy nem, s ugyanez a helyzet az szb-nél is. Igaz, hogy a volt vontatási szb-titkár most az üzemfőnökségi szakszervezeti bizottság függetlenített munkatársa, s így is lehetősége van a tagság érdekvédelmét, érdekképviseletét ellátni. *Az is tény, hogy sok ember nem is tudja* — függetlenül a hosszú ideje tartó agitációtól és propagandától —, *hogy az új keretek között kihez kell panaszával fordulni, ha a bizalmit, főbizalmit nem találja.*

Bonyolítja a helyzetet, hogy a bizalmi lelkiismeretességétől is függ, hogy egy-egy panasszal *Sárándról, Létavértesről* vagy *Ohat-Pusztakócsról* időben eljut-e, érdemesnek tartja-e, hogy eljusson Debrecenbe az illetékes szervekhez, a körzeti üzemfőnökséghez vagy a területi szakszervezeti bizottsághoz. Egy bizonyos, *a tisztségviselőknek a jelenleginél átgondoltabb munkát kell majd végezni, hogy a szakszervezet tekintélyét megőrizhessük.* Szerencsére az nagy segítséget jelent, hogy az információk most közvetlenebb módon juthatnak el az szb-hez és hozzánk, főbizalmiakhoz is.

A gondokról és a hogyan továbbról is gyakran szót váltunk és elmondhatom, hogy mint főbizalmi, sok hasznos útravalót kaptam már. Természetesen elengedhetetlen az is, hogy ne mereven értelmezzük a különböző határozatokat, hanem vegyük figyelembe a vasút sajátos helyzetét, az utazó szolgálat speciális körülményeit, vezénylési rendszerét, s a mozgalmi munkában gyakran fellelhető önmozgatást a legkisebbre csökkentsük. Ezek együttesen jelenthetik a továbblépés lehetőségének kulcsát. Rajtunk múlik, hogyan élünk velük — mondta a mozdonyvezető.

Debrecenben a választások óta eltelt rövid idő mozgalmi tapasztalatait tárgyilagosan értékelik. *Látják az új szervezeti keretek előnyeit, de a hátrányait is.* Ez így természetes, hiszen reális számvetés nélkül megalapozott tervet nehéz készíteni. Még akkor is, ha különböző tisztségekben hosszabb időt töltött valaki a szakszervezeti mozgalomban. *Az új szervezeti keretek között valamennyiünknek más munkastílusban, más felfogásban kell a mozgalmi munkát végezni.* S ehhez az ismereteket nemcsak a kiadványokból, hanem az alapszervezeti munka mindennapi gyakorlatából is újra meg kell tanulnunk.

Orosz Károly

A VONATKÍSÉRŐK FŐBIZALMIJA

Minden út előtt szót vált az emberekkel

Csengetésemre egyenruhás főellenőr nyitja ki az ajtót, s némi meglepetéssel fogadja jövetelem célját. Azért szívélyesen hellyel és frissen főtt kávéval kínál. Mint mondja: *szolgálatba indulás előtt mindig elfogyaszt egy feketét.*

Megtudom tőle azt is, hogy az 1811. számú vonattal levelezőként utazik Budapest-Déli pályaudvarra, mire én lepődöm meg, hiszen alig múlt el dél, s az említett vonat csak 16 óra 25-kor indul Szombathelyről, s az állomáshoz vezető út a lakástól nem igényel öt percnél többet.

— *Ó, gyorsan elröpül a kollégák között az idő* — magyarázza a házigazda, azaz *Essö József*, akit nemrég választott meg főbizalminak az állomási vonatkísérők bizalmi csoportja. — *Minden út előtt szeretek az emberekkel elbeszélgetni. Szóba kerül ilyenkor a napi politika, s azzal együtt a munkatársak egyéni, családi, közösségi gondja. Mindennek ismerete nélkül nehéz lenne dönteni bármilyen kérdésben. . .*

Essö József gazdag életútja során nemcsak könyvekből tanult. A vasút szeretetét édesapjától örökölte, aki már húsz éve nyugdíjas, de jelenleg is tagja a szakszervezetnek, és 39 éven át teljesített váltóőri, illetve váltókezelői szolgálatot. Nem felejti el azt sem, hogy a németek miként fosztották ki és rombolták le a második világháborúban az országot. Aztán 1948-ban Essö Józsefet felvették pályamunkásnak, majd négy hónappal később — a vonatvezetői és a -kezelői vizsga megszerzése után — véglegesítették a vonatkíséretnél. Később *Sárváron, Várpalotán* és másutt is vállalta a szolgálatot. A mozgalmi élettel 1951-ben, a honvédségnél jegyezte el magát, amikor is az ifjúsági szervezet vezetőségébe is beválasztották — *szervezőtitkárnak.* Ezt a tisztséget ruházták rá leszerelése után Szombathelyen is. Itt 1967-ben párttag, majd csakhamar bizalmi lett. Hathónapos pártiskolára is elküldték, s az ott tanultakat nemsokára műhelybizottsági titkárként gyümölcsöztette, több mint egy évtizeden át. Így szerzett érdemei közé tartozik a szocialista brigádok szervezése és patronálása.

Családi életében is példamutató. A fia jelenleg katona — egységénél ő is KISZ-titkár —, egyébként a szombathelyi vontatási főnökség dolgozója.

Essö József ismét elindul szolgálatba. Még soha nem késett, *s ez a pontosság és céltudatosság bizonyára a főbizalmi legfőbb jellemzője*, egyben jól végzett munkájának a záloga, amit nemrég *Kiváló dolgozó* kitüntetéssel ismert el a kollektíva.

(kék)

VASUTAS A TÁNCOKTATÓ

Bánrévén eljárták a szatmári párost

Dévai Jenőnét — Látó Évát — *mindenki ismeri Bánrévén.* Tudják róla, hogy ő is, a férje is vasutas, sőt apja, nagyapja és szinte az egész rokonsága a vasútnál szolgált. Tény ezenkívül, hogy Éva *kiváló dolgozó*, s jó munkájának elismeréséül szovjetunióbeli jutalomüdülésben részesült. Ez alkalommal viszont a népi tánckultúra terjesztésében kifejtett munkásságát kívánjuk méltatni, amelyet ugyancsak többször ismertek el oklevéllel, kitüntetéssel az illetékes szervek.

— *Három gyermekünk van, ennél fogva a helyi általános iskola szülői munkaközösségének vezetőségi tagja lettem* — mondja. — *Az állomás és a környékbeli üzemek szocialista brigádjainak azt az igényét ismertem, hogy ünnepségek alkalmával szívesen fogadják a kultúrcsoportok fellépését, s azt is tudtam, hogy az iskola VII. osztályosai között ügyes lábú, jól táncoló lányok és fiúk vannak. Deme Zsigmond úttörővezető és Balogi Jánosné tanárnő felkérésére aztán elvállaltam a táncoktatói megbízatást. Általában a hétvégi napokon tanulunk és próbálunk, őrizve, továbbfejlesztve az idősebb nemzedéktől átvett hagyományokat . . .*

Az iskolások az idei vasutasnapon is nagy sikerrel adták elő Dévai Jenőné betanításában a *Szatmári párost.*

Murányi Tibor

Tolnai Ildikó

A központi vezetőség titkára

Mint arról lapunk július 28. számában hírt adtunk, a központi vezetőség *Tolnai Ildikót*, a szervezési és káderosztály vezetőjét megválasztotta a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége titkárának, a titkárság tagjának és a 1/2 százalékos ÖTA ügyvezető elnökének.

Tolnai Ildikó 1947. december 18-án Tokajban született. Műszerészként kezdte pályafutását. A technikumi tanulmányainak befejezése után a Gépipari Elektromos Karbantartó Vállalat szerencsi kirendeltségénél, majd 1968-tól, a MÁV Budapesti Távközlési Fenntartási Főnökségnél dolgozott műszerészként. Ezt követően a MÁV különböző szolgálati helyein tevékenykedett. Időközben elvégezte a marxista—leninista egyetem szakosítóját.

1973-tól 1977-ig a X. kerületi vasútüzemek KISZ-bizottságának a titkára volt. 1977-ben a vasutas-szakszervezet szervezési és káderosztályának politikai munkatársa, majd osztályvezetője lett. 1979-ben megválasztották a KV, az idén pedig az elnökség tagjának.

Tizenegy éve tagja a pártnak. Férje, *dr. Rustyák János*, a MÁV Beruházási Iroda 4. számú felügyelőségének a vezetője. *Tolnai Ildikó eddigi megbízatásait mindig hozzáértéssel, nagy szorgalommal teljesítette.* Megalapozott szakmai, politikai ismeretei a szakszervezeti mozgalomban szerzett jártassággal párosulnak. Jelenleg az ELTE szociológiai szakán tanul.

A közlekedésben dolgozó nők békét akarnak az egész világon!

Varsóban ülésezett az UIS Transports nőbizottsága

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének Nőbizottsága június 3-án és 4-én ülést tartott Varsóban. A tanácskozást a nőbizottság magyarországi elnöke, *Kúróczi Gyuláné*, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének titkára vezette. Az ülésen részt vettek a szovjet, francia, csehszlovák és lengyel közlekedési szakszervezetek képviselői.

A tanácskozás részvevői meghatározták az 1981-ben sorra kerülő 8. szakmai konferenciáig megoldandó feladatokat és felhívást adtak ki, amelyben a világ minden olyan nődolgozójához szóltak, aki a közlekedés területén dolgozik. A nőbizottság többek között elhatározta, hogy a nemzetközi szövetség tagszervezeteinek és a szövetséggel szimpatizáló szervezetek bevonásával mélyreható tanulmányt készít a közlekedés és szállítás területén dolgozó nők élet- és munkakörülményeiről. Egyben kérte a nemzetközi szövetség titkárságát: *vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy a közlekedés- és szállítás területén dolgozó nők megfelelő képviseletet kapjanak a titkárságban, az adminisztratív bizottságban és a végrehajtó irodában valamint a Szakszervezetek 8. Nemzetközi Szakmai Konferenciáján.*

A bizottság megvizsgálta a nők nemzetközi szolidaritásával kapcsolatos kérdéseket és megállapította, hogy fokozottabb mértékben kell bevonni a fejlődő országok nődolgozóinak képviselőit a nemzetközi szövetség munkájába és rajtuk keresztül erősíteni az egységet és szolidaritást a haladó szakszervezeti mozgalommal. Végül a nőbizottság felhívást fogadott el, amelyben felszólította a szállítás területén dolgozó nőket, hogy földrajzi hovatartozásuktól és hazájuk társadalmi berendezkedésétől függetlenül fogjanak össze a világ békéjét és a saját érdekeiket veszélyeztető nemzetközi monopóliumok mesterkedései ellen.

„A szállítási nődolgozók az egész világon békét akarnak, gyermekeiket békében kívánják felnevelni" — hangsúlyozta a felhívás.

A nőbizottság varsói tanácskozása biztató kezdetét jelentheti annak a folyamatnak, amelynek eredményeként nemzetközi téren is tovább növekszik a nőknek a társadalmi és a gazdasági életben betöltött szerepének fontossága.

B. Z.

Munkásokhoz méltó szándék:

Megszépíteni a hétköznapokat...

A szombathelyi járműjavító egyik dolgozójának különös hobbija

Találkoztam egy érdekes emberrel. A neve *Kondics József.* A szakmája szobafestő. Sárváron lakik, s a szombathelyi járműjavítóban dolgozik. Reggel 6.30-kor indul munkába, este ötre ér haza, népművelő-könyvtáros szeretne lenni, mert él-hal a szépért, a jóért. Jómagam egy író-olvasó találkozón ismerkedtem meg vele, s aztán a vonaton Sárvárig beszélgettünk. Addig csak azt tudtam róla: *szereti a könyveket, rengeteg dedikált könyve van, s mert az igazi könyvgyűjtők a könyv tulajdonát jelző „Ex libris"-eket ragasztanak be a könyveikbe.* megkérdeztem van-e neki is ezekből a kis grafikákból, ezekből a csodálatos, apró, sok örömet okozó művészi metszetekből?

Megígérte, hogy küld néhányat mutatóba.

Hatezer ex libris

Állta a szavát. De ekkor már tudtam róla, hogy nemes szenvedély hevíti, több mint hatezer ex librist mondhat a magáénak, *Fery Antaltól* kezdve *Stettner Bélán* keresztül, *Gácsi Mihályig* oly sok művésztől szerzett, kapott fametszeteket, vagy linómetszeteket, hiszen e kis grafikáknak az anyaga vagy a fa, vagy a linóleum. Még *Nagy Lászlótól* is őriz grafikát.

Érdekelni kezdett Kondics József.

Kiderült róla, hogy a pályafenntartásnál szocialista brigádvezető volt, ott a *Salvador Allende* brigádban hintette el a jót, a nemeset, s nevelte, tanította társait. Őt is segítették a társak: *kiállítást rendeztek gyűjteményéből, a MÁV igazgatóság kultúrtermében.* Tizenhat tablón több mint 100 szovjet grafikus munkáját mutatta be. De hát hogyan lehet távoli országokban élő grafikusoktól anyagot kapni? Cserélni kell, ez a titok nyitja. És Kondics József levelezésben áll hazai és külföldi művészekkel.

Sárvár helye az irodalomban

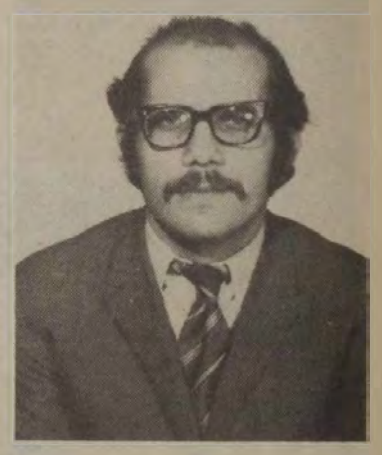
Évek kellettek, mire megteremtette a maga különös és csodálatos gyűjteményét, amellyel másoknak is örömet okoz. *Hatezer grafika, vagy több is már annál?* Hiszen nem is lehet talán egy bizonyos időn túl számon tartani, kitől hány grafika gyűlt össze. *S nemcsak ex librisei vannak, gyűjti a humoros rajzokat, rézkarcokat, a gyermekek világába kalauzoló meseillusztrációkat.*

Mit szeret a világból ez a különös ember? A művészetet, az irodalmat és a történelmet. Erdélyi barátaitól kapja az ott élő művészek munkáit, gyűjti a folyóiratokat, könyveket, sok szép könyve van az 1500 kötetet tartalmazó könyvtárában. Ebből *több mint 250 a szerzők által dedikált könyv.*

A napi munkája mellett éli a maga külön világát. Most azt dolgozza fel — s helytörténeti pályázaton vesz vele részt — milyen helyet foglal el Sárvár az irodalomban.

Élete? Nehéz gyermekkor után szobafestést-mázolást tanult. 1963-ban került a MÁV szombathelyi pályafenntartási főnökségére. Volt *kiváló ifjú szakmunkás*, aztán levelező tagozaton *érettségit szerzett*, mert izgatta a tudás, majd a járműjavító üzembe került. *Késmárky Dezső* ösztönzésére helytörténeti pályázatokon vett részt, volt országos második és harmadik. A sárvári művelődési ház *honismereti szakköre* a második otthona, ott teljesedik ki mindenképpen gazdag világa.

Kondics József *Kína, Japán* és *India* kivételével *az egész világból őriz ex libriseket.* Igen sok metszete van a Kolozsvárott élő *Gy. Szabó Bélától*, levelet őriz *dr. Gonda György* államtitkártól, aki akkor még



Vas megye tanácselnöke volt, s a Képtárépítő Egyesület lelke, mert Kondics József és brigádja természetesen jelentkezett 1977-ben szabadszombaton végzett munkára, s küldött ex libriseket is, amelyeket dr. Gonda György hasonlókkal viszonzott.

Hatni a társakra!

Teljes életre törekszik ez a még mindig ifjú ember. Céljai vannak, tervei, tanulni akar, több akar lenni, s gyűjteményével — amelynek lapjaival kiállításokon is szerepel — hatni akar. Hatni társaira, a szépet, a jót, a nemeset szeretőkre.

Kondics Józsefre figyelni kell.

Valami ritka dolgot tud: *megszépíteni a hétköznapokat, tartalommal tölteni meg a múló időt.*

Takács Tibor

EZ ÁM A NYÁR!

Vakációzó gyerekek között Balatonkenesén

Hat turnusban két és fél ezer gyerek élvezi a nyarat

Augusztus első napjának délelőttjén a balatonkenesei vasutas gyermeküdülőben egyetlen olyan kis vendéggel, „táborlakóval" sem találkoztam, aki bizonyíthatná, hogy jó helyen járok. Az üdülő központjához közeledve azonban már megütötte fülemet a vakáció oly jól ismert zaja: *a lubickolásé, az evezőlapátok csobbanásáé, a labdapattogásé, az önfeledt, vidám gyermekzsivajé.* A meleg, fülledt levegőben magyar, német és lengyel szavak keveredtek a nyár zajaival. Az egész tábor kint tanyázik a strandon.

Gondoskodás a gyerekekről

A látszat azonban csal, mert az üdülőben az élet nem állt meg. Sokan dolgoznak csendben, észrevétlenül azért, hogy a gyerekeknek az itt eltöltött két hét igazi élményt jelentsen. *Vágó Istvánnak*, aki kezdettől, immár húsz esztendeje szervezi, irányítja az üdülő mindennapi életét, akad dolga bőven. Ezúttal néhány pedagógussal lesz megbeszélése. Addig is szívesen tájékoztat a legfontosabb tudnivalókról.

Minden nyáron hat turnusban üdültetjük az ország legkülönbözőbb részeiből jött gyerekeket — mondja. *Így évente több mint két és fél ezer 7—13 éves kisdiák jut el hozzánk a Balaton partjára.* A vakáció idején 42 pedagógus, 4 gondozónő, 2 orvos, 2 ápolónő és 80 technikai és adminisztratív dolgozó segíti a 453 gyermek gondtalan pihenését. A kis táborlakók között 48 német és 25 lengyel pajtás is van. Az előző turnusokban is voltak külföldiek; olaszok, osztrákok és németek. Két hét múlva szovjet tanulókat fogadunk. Ahány külföldi gyereket nyaraltatunk mi, annyit üdültet a partner ország. Gyermekeink így nemcsak új országokat ismernek meg, hanem új barátokat is szereznek és gyakorolhatják az idegen nyelveket is.

Időközben megérkezik *dr. Juhász Zoltánné*, a jelenlegi, az ötödik és a leendő hatodik turnus, illetve tábor vezetője. Civilben a budapesti Tárnok utcai általános iskola igazgatóhelyettese. Több mint húsz esztendeje üdültet Balatonkenesén. Mint pedagógusnak és mint táborvezetőnek egyaránt gazdag tapasztalata van a gyermekek számára legkedvezőbb programok összeállításában. Bár a közel félezer gyermek igényét, kedvét eltalálni nem lehet könnyű feladat.

Sokoldalú a napi program

— *Valóban nem* — mondja —, *de nem is túlságosan nehéz. Az üdülő adottságai, környezete nagyban segíti munkánkat.* Nézzen majd körül. Hatalmas park, sportpályák, kulturális központ, saját strand... Soroljam még? No és természetesen az olyan szép nyári idő mint a mai, a másik legjobb segítőtársunk. Hiszen itt, a Balatonon a fürdés és a csónakázás a legnagyobb élmény minden gyermek számára. Örömmel veszik az úszásoktatást is. *Turnusonként 70—80 gyermeket tanítunk meg úszni, amiért nagyon hálásak a nebulók. No és a csónakázás!* Hat darab hatszemélyes saját csónakunk van, így minden egyes nap — természetesen ha az idő engedi! — minden gyermek csónakázhat.

— Mi van, ha rossz az idő?

— *Akkor sem jövünk zavarba* — feleli. — *Számos kellemes programra van lehetőség. Pé'dául minden egyes turnus élvezheti az Állami Bábszínház előadásait, van bűvészparádé, három-négynaponként filmvetítés, „Ki mit tud" vetélkedő, sporttalálkozó, tábortűz, lehet tv-t nézni és a gyermekek kívánsága szerint diszkó-műsort is adunk...*

— Elégedettek-e az ellátással?

— Naponta négyszeri étkezés van, s minden alkalommal kétféle menü közül választhatnak a gyerekek. A szobák tiszták, rendesek, hidegmeleg vizes zuhanyzók, társalgók teszik igazán kellemessé a nyaralást. S hogy valóban jól érzik magukat a gyerekek, arra a legfőbb bizonyíték, hogy többen kinőve az iskoláskorból is, visszajárnak hozzánk segíteni.

Vágó Istvánt és *dr. Juhász Istvánnét* szólítja a kötelesség. Azt ajánlják, feltétlenül nézzek körül egy kicsit az üdülőben. Útikalauzként *Szalay Gáborné* fóti gyógypedagógiai tanár segédik mellém. Míg a strand felé ballagunk, „régi időkről" mesél.

— *Tudja, amikor én itt 1963-ban üdültetni kezdtem, ezen a területen a fűzfák és sportpályák helyén nád és sás volt. Akkoriban mindössze 150—200 gyermeket tudott fogadni ez a tábor a mai négyszázötvennel szemben.*

Gondtalanul, vidáman élnek

Amint közeledtünk a fűzfákkal szegélyezett vízpartho z, a „vakáció hangja", a gyermekzsivaj egyre erőteljesebb. A gyerekeknek láthatóan jó a kedvük, de a pedagógusok nincsenek irigylésre méltó helyzetben. Ennyi hancurozó, lubickoló gyermekre vigyázni óriási felelősség.

— Mi vonzza ide a pedagógusokat? A pénz bizonyára nem.

— *Valóban nem a pénz miatt jövünk ide* — válaszolja Szalayné. — *Az a pedagógus, akinek a vérében van a gyermekszeretet, nem tud nyáron sem meglenni tanítványok nélkül. Az, aki ebben az üdülőben csak egyszer is megfordult, szívesen visszajön. Sőt barátainak, ismerőseinek is szól, s legközelebb őket is magával hozza.*

Fekete Dezső hatodik osztályos fülöpszállási fiúnak az örömtől ragyog az arca. Érthető, hiszen először élvezi a Balatont és bevallása szerint itt érzi igazán, hogy vakáció van. Édesapja Fülöpszállás állomáson dolgozik. Még nem döntötte el mit szeret jobban; napozni, fürödni vagy csónakázni.

Pirsli Andrea vaspusztai, *Koródi Andrea* pedig tatabányai, mindketten 11 évesek, a dorogi második osztályos *Süveges Anikót* pátyolgatják, anyáskodnak vele. Pirsli Andreának Komáromban váltókezelő az édesapja, a tatabányai kislányé is a forgalomnál dolgozik. Mindhármuk kedveli a fürdést és a csónakázást. Ők és a többiek is egész nyáron szívesen lennének itt, ebben a szép üdülőben, ahol gondtalanul, vidáman telnek a napok.

Gy. Szabó

„Három László" Kanizsáról

Július 9—23. között idegenvezető és tolmács szerepet bízott rám a SZOT a siófoki Csepel üdülőjében egy külföldi csoportnál. A kitűnő hangulatban lezajlott ismerkedési estet azonban számomra döbbenetes hír követte: Kolozsvárott meghalt a feleségem egyetlen testvére, tehát el kell utaznom a temetésére. A néhány napig tartó helyettesítést az erre hivatalosan feljogosított fiam „határidősen" vállalta.

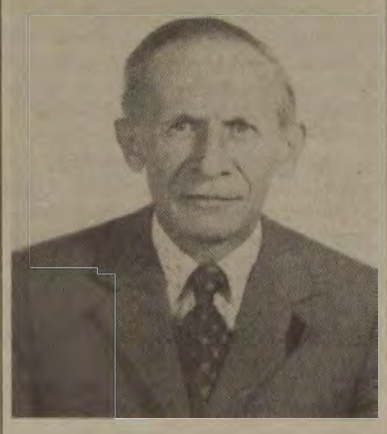
Temetés után azonnal indultam is vissza Kolozsvárról, így *július 15-én éjjel* — a metró bezárása után — *az volt számomra a legizgalmasabb kérdés, hogy sikerül-e elérnem a Kelenföldi pályaudvarról 0 óra 13 perckor induló kanizsai személyvonatot.* Hajszálnyira sikerült!

Szaladtam a pénztártól a vonathoz, s a forgalmista éppen megadta a jelt az indulásra, amikor észrevettem, hogy kézicsomagjaim egyikét a pénztár előtt felejtettem. Visszafordultam érte, s emiatt természetesen lemaradtam volna, ha a vonatkísérők — *Vass László, Lovretics László* kalauz, illetve *Zadravecz László* mozdonyvezető — meg nem állítja a vonatot. (A nevüket később tudakoltam meg, s hálásan gondolok azóta is a nagykanizsai illetőségű *„három László"-ra.)*

Úgy érzem, hogy a vasutasok embersége, amelyet az éjszakai órákban tanúsítanak az utasok iránt, külön elismerést és megbecsülést érdemel.

Iszlai Albert
nyugdíjas tanár, Gödöllő

Kitüntetett propagandista



Nemrég nagy megtiszteltetés érte *Böröcz István* szombathelyi MÁV-nyugdíjast: Lenin születésének évfordulóján Budapesten, az MSZMP Központi Bizottságának székházában *Óvári Miklóstól*, a Politikai Bizottság tagjától, a KB titkárától, politikai propagandatevékenységéért a *Munka Érdemrend ezüst fokozatát* vehette át.

— *Vasutas családban 1915-ben születtem* — mondja. — *Harminchatban a vonatkíséréthez vettek fel Szombathelyen, négy évvel később már forgalmi szolgálattevőként dolgoztam. A felszabadulás után, 1948-ban végeztem el a tisztképzőt.*

Oktatótiszt, majd nevelőtiszt az első szervezett mozdonyvezető-képző tanfolyamon. Később az igazgatóság oktatási csoportjában lát el fontos feladatokat.

— A mindennapi munkám mellett, a városi pártbizottság megbízásából 1961 óta oktatok és felügyelek a Marxizmus—Leninizmus Esti Középiskoláiban. *A legnagyobb öröm számomra, hogy több mint 15 igazgatósági és csomóponti vasutas osztály felkészítésében segíthettem.*

Böröcz István a felszabadulás óta tagja szakszervezetünknek és 34 éve a pártnak is. Negyedszázadon keresztül tagja volt a területi bizottságnak. Öt évvel a nyugdíjba vonulása után is társadalmi munkása és segítője a szombathelyi területi szakszervezeti bizottságnak. A vasúton eltöltött eredményes éveit az Érdemes Vasutas és a Kiváló Dolgozó kitüntetés fémjelzi. Kiérdemelte a Szakszervezeti Munkáért arany és ezüst fokozatát is.

Szocialista brigádkitüntetései mellett leginkább arra büszke, hogy a 10 éve kapott Lenin emlékplakett után, nyugdíjasan kormánykitüntetéssel ismerték el a politikai propaganda- és agitációs munkáját.

Sz. Jakab István

LEGSZEBB FELADATUNK:

Óvni, védeni az embert!

Írta: Szemők Béla a vasutas-szakszervezet titkára

Három évtized telt el azóta, hogy a *Minisztertanács* 240/1950. (IX. 23.) számú rendelete alapján a szakszervezetek irányítják, koordinálják, szervezik és ellenőrzik a munkavédelmet. Harminc év a munkavédelem szolgálatában: feltétlenül visszatekintést parancsoló idő. A több ezer munkavédelmi aktivista tevékenységének köszönhető, hogy az elmúlt 30 évben a halálos és csonkulásos balesetek száma több mint 50 százalékkal csökkent, a három napon túl gyógyuló üzemi sérülések aránya pedig még ennél is kedvezőbben alakult. Csökkentek a foglalkozási ártalmak és megbetegedések is. Ennek ellenére azonban sok még a mulasztásból, felelőtlenségből, gondatlanságból, hanyagságból származó tragédia. S ha megvizsgáljuk a balesetek okait, megállapíthatjuk, hogy körültekintő munkával, több figyelemmel a legtöbb baleset elkerülhető lett volna. Ez persze nem kisebbíti a munkavédelemben elért eredményeinket, amelyek a vasútnál éppúgy kimutathatók, mint más vállalatoknál.

Napjainkban a munkavédelem *társadalompolitikai ügy.* Ma már elmondhatjuk, hogy a MÁV, a GySEV és az Utasellátó Vállalat egységeinél a vezetők is kielégítően foglalkoznak a munkavédelemmel. Ez a szemlélet széles körben terjed és ebben *nagy szerepe van az egységes szakszervezeti irányításnak.*

A vasutas-szakszervezet elsősorban a társadalmi aktivisták ezreinek tevékenységét hangolja össze annak érdekében, hogy kedvező feltételei legyenek a balesetek megelőzésének. Az elmúlt harminc év első éveiben *meg kellett teremteni a munkavédelem társadalmi bázisát*, a munkavédelmi felügyelői hálózatot, s csak ezután vette kezdetét az a munka, amely már a közvetlen megelőzést, a baleseti helyzet javítását tűzte célul maga elé.

Szakszervezetünk sok-sok aktivistája fáradozott azon, hogy a munkavédelmet mindenütt közös ügynek tekintsék. Ma már egyre nyilvánvalóbbá válik az a helyes elv, hogy *nem lehet különválasztani a termelést, a technikai és technológiai korszerűsítést a munkavédelemtől.* Amíg idáig eljutottunk, szakszervezetünk munkájában mindig megkülönböztetett helyet foglalt el a dolgozó emberről való gondoskodás. A balesetmegelőzés érdekében jelenleg is ezért veszünk részt a munkavédelmi szabályok, előírások, a technológiák, utasítások kidolgozásában, a munkavédelmi feladatok meghatározásában, a beruházások, korszerűsítések munkavédelmi követelményeinek érvényesítésében. *Rendszeres ellenőrzéssel segítjük a veszélyforrások feltárását és azok megszüntetését, valamint a technológiai és a munkafegyelem betartását.*

A Magyar Államvasutak területén a súlyos balesetek többsége a forgalommal összefüggő munkakörökben történik. *A megelőzésük érdekében tett szakszervezeti intézkedések száma évente eléri a háromezerötszázat.* Nem ritka a figyelmeztetés és a bírságolás, sőt indokolt esetben fegyelmi eljárás kezdeményezése sem.

A tapasztalatok szerint sok balesetveszélyt rejt a korszerűtlen technika, egészségkárosodást okoznak a zajos munkahelyek. Az utasításoktól eltérő munka is sok súlyos baleset okozója volt már. *A nehézségek, gondok ellenére is elmondható, hogy az utóbbi években kedvezőbbek lettek a munkakörülmények, és kevesebb a foglalkozási megbetegedés. Hatékonyabbá vált a szakszervezeti testületek, aktivisták felvilágosító, ellenőrző tevékenysége.* Eredményes munkát fejtettünk például ki az üzemi balesetet szenvedett dolgozók kártalanítása, rehabilitációja területén is. *Ideálisabb lett a gazdasági vezetők és a társadalmi aktivisták kapcsolata. Mind jobban érvényesül az a törekvés, hogy a beruházások tervezése és kivitelezése során mindenütt érvényesüljenek a munkavédelmi követelmények.* Az ezzel kapcsolatos szemlélet kialakításához megbízható alap a Minisztertanács 47/1979. (XI. 30.) Mt. számú rendelete, amely korszerű felfogásban határozza meg a munkavédelem követelményeit.

Az elmúlt években szakszervezetünk kezdeményezésére tett munkavédelmi intézkedések eredményesek voltak. Ezt bizonyítja az 1980 első félév üzemi balesteinek statisztikája is. Kevesebb halálos és csonkulásos üzemi baleset következett be. A megtörtént balesetek többsége a személyi közlekedéssel és a járművekkel kapcsolatos. *Az okok között gyakori az alkoholfogyasztás, a munkahelyi ismeretek hiánya. A kevesebb foglalkozási megbetegedés a jól szervezett üzem- és munkaegészségügyi szervezet munkáját dicséri.*

Sajnos az utóbbi időben nem ritka a dolgozók halláskárosodása, amely a munkahelyi zajokkal hozható összefüggésbe. Ez arra figyelmeztet, hogy a jövőben a zajártalmak megszüntetésére hatóságilag kötelezzük a munkáltatót. Ezenkívül *szigorúbban kell ellenőrizni az egyéni zajvédő eszközök használatát is*, mert bizony a dolgozók között akadnak, akik mellőzik a védőeszközöket.

Az elmúlt évtizedekben sokat fejlődött a vasúti technika, egyes munkaterületeken azonban változatlan maradt a technológia. (Ilyen például a kocsikapcsolás.) Ez az ellentmondásos állapot még ma is nagy feladatok elé állítja a munkavédelem szakembereit, mégis elmondhatjuk, hogy a tervszerű fejlesztések eredményeként *fokozatosan javulnak a munkakörülmények.* Az évi és a középtávú tervek véleményezésénél a szakszervezeti szerveknek a jövőben is arra kell törekedni, hogy a tervek a munkavédelmi és az üzemegészségügyi előírásoknak megfelelően készüljenek és *megvalósításuk összhangban legyen a vállalati tervekkel.*

Számba véve az eltelt három évtized eredményeit, megállapíthatjuk, hogy a vasutas-szakszervezet munkavédelmi tevékenysége jól szolgálta a MÁV, a GySEV és az Utasellátó Vállalat dolgozóinak az érdekeit. *Szakszervezetünk testületeire az a jellemző, hogy minden esetben körültekintően határozzák meg a legfontosabb tennivalókat, és következetesen dolgoznak a célok megvalósításáért.* Ha szükség van rá, határozottan élnek jogaikkal. Ennek is tulajdonítható, hogy a gazdasági vezetők többsége nagy gondot fordít a munkavédelmi eljárási szabályok betartására, s a szakszervezeti szervek jelzéseit, észrevételeit figyelembe veszik. A dolgozókat érintő munkavédelmi problémákkal —, még a baleseti kártérítésekkel is — megkülönböztetett módon foglalkoznak.

A tapasztalatokat összegezve megállapíthatjuk, hogy *jó úton járunk.* Természetesen a dolgozók testi épségének védelmében ezután is számítunk a társadalmi felügyelők, a munkavédelmi aktivisták több ezres táborának munkájára. *Nélkülük nem beszélhetnénk eredményes munkavédelemről...*

Enyém, tied, kié? (1.)

Áldozat egy váróterem

Debrecen határán belül a mellékvágányokon tolatnak; arrébb nyüzsgő, rakodásra váró tehergépkocsik. Személyvonat zúg el a sínen.

— Ez nem félreeső hely — mondom *Tier Józsefnek*, a Debreceni Épület- és Hídfenntartó Főnökség vezetőjének, akivel a *„Környezetvédelmi világnap"* ankétján futottunk össze, s csak úgy mellesleg megjegyezte: *„a tulajdonvédelemmel is hadilábon állunk"*. Szemléltető sétára hívott a sínek mentén Debrecentől Hajdúvidig. Most itt vagyunk egy széthordott szolgálati őrhelynél, nem oly távol a lesütött ablakszemű városi házaktól.

— *Százaknak feltűnhetett már, hogy szinte naponta kopik* — tessékel a romházba.

— Mit lehet itt még találni? — nézek szét.

— *Már semmit. Az ablakot tokostól elvitték. A vécécsészéket is. Ami csak mozdítható, elbontható, minden odalett.*

A hideg fut át rajtam, amikor megpillantom az erősáramú kábeleket. Feltépve a vaslap, ami mögött meghúzódnak a színesen tekergő huzalok.

— *Rendőr...?*

— Nem posztolhat minden sarkon, és a MÁV az országban a legnyitottabb üzem.

A nyulasi iparvágány előtt vörösen villog a fénysorompó. Hosszú kocsisort kárhoztat megállásra.

— *Ez elromlott! Az őrhelyen biztos lesz telefon* — hív magával Tier József, de megdöbbenésére itt is kiszakítva az ajtó. Szerencsére, a telefon még a helyén maradt, de az ablakot már ellopták.

— Vajon kik tehették?

— Itt a kukoricaföld közepén még nehezebb volna kinyomozni, mint a városban. Az bizonyos, hogy nem rejtőzködő szerelmespárok voltak.

Tier József néhány adattal ..támasztja alá" a megingó közerkölcsöt. *A károk forintban kifejezett értéke 20 millió.*

— Évente?

— *Igen. És száztizenöt millióból gazdálkodunk.*

— Érték nem vész el, csak átalakul — próbálom jobb kedvre deríteni, bár a viccnek itt aligha van létjogosultsága. Mielőtt a hajdúvidi nagy „szemléltető eszköz", egy teljesen összetört vasúti váró megtekintésére indulnánk, a vécélehúzóláncra tereli a szót.

— *Rozsdás vasdrótból csináltatjuk, hátha ezzel is csillapítjuk a tolvajlási kedvet.*

A hajdúvidi alumíniumüvegfalak közt szénavacok. Nem hinnén, hogy a boglyában üldögélők vonatra vártak, de a padot régen kihurcolhatták innen. Drótszálak fogják össze az egyébként vastag üveget. *Nagyon erős ütéseket mérhettek rá, hogy ennyire pozdorjává törjön*, s azok az ütések messzire elhallatszottak, el talán Hajdúvidig. Lakói a közelmúltban követelték ki a debreceni igazgatóságtól az átlátszó üvegvárót, a régi nem jó helyen állt, nem felelt meg igényeiknek. De Tier Józseféknek nem a hajdúvidiek küldték meg a hírt, hogy romokban a váró. Egy vonalbeutazás óta tudnak róla.

Szalai Csaba

A kiváló címhez méltóan

Vámosgyörk állomás dolgozói, szocialista brigádjai sikeresen teljesítik vállalásaikat. Bizonyítja ezt az is, hogy az elmúlt évi munkájukért májusban a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége Kiváló csomópont címmel tüntette ki az állomást. Képeink a forgalmas csomópont életének egy-egy pillanatát örökítették meg.

Vámosgyörk és Gyöngyös között még gőzmozdonyokkal bonyolítják le a személy- és teherforgalmat. Léhi József mozdonyvezető tizenöt éve közlekedik ezen a vonalon

Gyurkó József jegyvizsgáló is a gyöngyösi személyvonaton teljesít szolgálatot. Ilyenkor nyáron nagyobb a forgalom, sokan utaznak a Mátrába.

Az állomás kultúrvárótermét a szocialista brigádok segítségével rendezték be. Az utasok kényelmes körülmények között várhatják a vonatok érkezését

Szabó Sándor képriportja

Kitüntetéseihez méltóan:

Jó lakatos, brigádvezető és főbizalmi

Egyéni és közösségi érdekek egyeztetése egy munkásélet tükrében

— *Mindig mosolyog?*

— *No hiszen!... Csak boszszantsanak föl, menten kieresztem a hangom. Akkor túlkiabálom a kalapácsütések zaját...*

Kötve hiszem, dehát, ha mondja: így van. Ismeri önmagát, hibáival és erényeivel együtt. Csak amikor arról faggatom: mivel érdemelte ki az idei vasutasnapon a *Kiváló Vasutas* címet, akkor válik szűkszavúvá. Régi ismerőse, a négy éve immár nyugdíjas, ám a Landler Jenő járműjavítóba ezt-azt elvégezni visszajáró *Kaszás Pál*, (a személyzeti osztály egykori csoportvezetője) felel helyette:

— *Harsányi Laci, nem túlzok, a becsületesség és a szorgalom mintaképe. Emellett sok mindenhez értő, nagyszerű szakember is. Munkatársai e tulajdonságai miatt becsülik és tisztelik... Hát azt hiszem, ezért lett Kiváló Vasutas.*

Debrecenben kezdődött

Hozzátehetjük: vasutas-dinasztia tagja. A MÁV-nál dolgozott a nagyapja, az édesapja, a keresztapja, a nagybátyja, s itt, a járműjavítóban, az ő keze alatt nőtt fel a veje, *Tóth László* is. (Kell-e jobb bizonyíték emberségére: nemcsak brigádvezetőnek, de apósnak is megfelelt a fiatalember számára.)

A történet Debrecenben kezdődött, ahol is Harsányi László egy kisiparosnál tanulta ki a lakatos mesterséget, egyszersmind a DVSC ifi-csapatában focizott. Ígéretes balhátvéd volt.

— *A haverok, a játékostársak mind a vasútnál dolgoztak. Amikor a tanoncévek végetértek, mentem utánuk* — emlékezik vissza. — *Harminckét esztendeje, 1948-ban helyezkedtem el a debreceni járműjavítónál, s már ott brigádvezető lettem. A katonaidőt Szegeden töltöttem, majd amikor a szüleim Budapestre költöztek, jöttem én is. De már ennek is huszonhat éve: 1954. április 28-án helyeztek át, kérésemre, a Landler Jenő járműjavítóba.*

Két nappal később az itteni fiatalok kollektívába tömörültek, s Harsányi Lászlót választották meg brigádvezetővé. Még ma is ezt az 1959 óta *Steinmetz Miklós* nevét viselő szocialista brigádot vezeti, s nem titkolja: büszke arra, hogy *tízszer kaptak aranyjelvényt*, majd 1978-ban kiérdemelték a *MÁV Kiváló Brigádja* címet — a ma 21 tagú gárdából hatan kiváló dolgozók.

— Az alapító tagok közül kik dolgoznak még ma is itt?

— *Adamek József, Galambos András, Keller Béla, Pál Imre* és *Varga József*, vagyis velem együtt hatan. Valamennyien lakatosok vagyunk.

— *Lakatosok* — szól közbe *Bujtás Károly*, a kocsijavító osztály vezetője —, *ám önmagában ez nem fejezi ki, hogy mi mindenhez kell értenünk.* Ma már alig van olyan szakma, amelyhez elég az egyszeri mestervizsga. Így vannak ezzel ők is: ha új kocsitípus érkezik be, töviről hegyire meg kell ismerniük, s bizony olykor más-más vizsga szükséges.

Profilváltás

— *Amikor idejöttem* — folytatja ismét Harsányi László —, *kézi emelővel emeltük föl a kocsikat, ma már daruval. A daru kezelését csakúgy meg kellett tanulni, mint a többi új berendezését. Most egy visszatérő újdonságra készülünk...*

Időszerű témához érkeztünk: *a kocsiosztály profilt vált.* Valamikor az egész üzemnek egyik legfontosabb feladata volt a személykocsik javítása, ám a vasút érdeke azt kívánta, hogy ezt a feladatot — 1967-ben — adják át Dunakeszinek. Akkortájt sokan „mentek a kocsi után" — kárpitosok, asztalosok, fényezők búcsúztak a Landlertől. Nem a pénzért — *a munkát szerették.* Dunakeszi és Szolnok viszont nem győzi a tennivalókat, ezért július 1. óta a Landler is besegít. *Ismét javítanak személykocsikat*, oly módon, hogy egyes alkatrészeket a két vidéki járműjavítóban újítanak föl, ők pedig beszerelik csupán... E munkához persze hely kellett, ezért a kocsijavító fő profiljának egy részét — a hűtőkocsikat — átadta a mozdonyjavítóknak. (Ott van és lesz hely, hiszen fogynak-fogynak a gőzösök.)

Bujtás Károly szól:

— *Mindehhez át kellett rendezni a szerelőcsarnokot, s elsőként a Harsányi-brigád által korábban használt területet kellett átalakítani. Az emberek nem szeretik az átszervezéseket, az mindig zökkenőkkel jár. De nem hiába számítottunk a megértésükre, az üzem érdekének megfelelően cselekedtek.*

Szó szerint: érdekvédelem

Persze nemcsak az üzem érdekében. A teljességhez tartozik: *a személykocsi-javításnak rangja van.* Visszatértét az osztály minden dolgozója szívesen fogadta; ha a munkakörülmények nem változtak is, a produktum látványosabb. S mindezek ellenére: *akadtak, akiket győzködni kellett, magyarázni, miért érdeke ez a vasútnak.* Akarták az újat, a mást — és mégis tartottak tőle.

Harsányi László eme agitációból nemcsak brigádvezetőként vállalt részt: mint főbizalmi is hallatta a hangját. *(A szakszervezetnek még Debrecenben lett tagja, a Landler Jenő járműjavítóban 1958-ban választották meg bizalmivá, 1975-ben műhelybizottsági titkárrá, az idén pedig főbizalmivá.)*

— Voltaképpen újjáválasztották, eszerint az előző ciklusban elégedettek voltak e társadalmi ténykedésével...

— ... Sok ügyes-bajos dolguk van az embereknek. Találó a kifejezés: *érdekvédelem.* Ad tennivalót eleget. Dolgoznak nálunk nagycsaládosok, s van olyan béremelés, amikor a tízfillérekért is vitatkozni kell.

Ismét Bujtás Károly az, aki többet mond:

— *Azért választottuk Lacit főbizalmivá, mert mindig kiáll az emberkért, a munkából kezdeményezőkészségével tűnik ki, a végrehajtásban pedig élen jár.*

De kanyarodjunk vissza néhány mondat erejéig a személykocsikhoz! Az év végéig ötven felújított kocsi hagyja el az üzemet, s jövőre — a tervek szerint — kétszer annyi. Eldőlt: *a mozdonyjavító osztályból hűtőkocsijavító osztály lesz, a kocsijavító osztályból pedig a négytengelyes vasúti kocsik megújító részlege.* Jelenleg negyvenen foglalkoznak e munkával, jobbára azok a „régiek", akik már dolgoztak személykocsin. Mellettük a fiatalok, hogy addig lessék el a mesterfogásokat, amíg módjukban áll. A felfutástól függően, várhatóan két-három év múlva Harsányiék is e feladatot végzik.

Munka után...

— Mi van a focival?

— A héten, augusztus 4-én múltam ötvenegy éves. Ilyenkor már az ember nem focizik. De van új hobbim: *a sakk.* A VII-es osztály háromtagú csapatában szerepelek, tavaly az üzemi bajnokságban a harmadik helyen végeztünk.

Elégedett ember. Újpalotán, korszerű, háromszobás lakásban él a családjával — a hétvégeken az unokáival sétálgatszik, fiatal nagyapaként. Kitüntetései között ott az 1974-ben kiérdemelt, *a Közlekedés Kiváló Dolgozója* is. Kisbetűvel, nagybetűvel egyaránt: *kiváló vasutas.*

Földes Tamás

Nagy Antal forgalmista

A csengeri vasutasok szószólója

A „Piroska" szerelvény megállt Csenger állomás felvételi épülete előtt.

— *Végállomás!* — kiáltja a jegyvizsgáló.

A határőr kutató szemmel vizsgálja az érkező vendégeket. Közel a román határ. A vasútvonal nem vezet tovább.

Itt dolgozik *Nagy Antal* forgalmi szolgálattevő. A magas, barna hajú férfivel az irodában beszélgetünk.

— 1948-ban lettem vasutas. Pályamunkásként dolgoztam ezen a vonalon, amely a háborúban nagyon megrongálódott — magyarázza. — *Még alig voltam több húszévesnél, amikor kineveztek váltóőrnek. Szabad időmben tanultam, elvégeztem a segédtiszti tanfolyamot, majd forgalmi szolgálattevő lettem itt, Csengeren.*

Nagy Antal nemcsak a példás szolgálatellátással hívta fel magára a figyelmet, hanem közéleti tevékenységével is. Már fiatal korában aktívan bekapcsolódott a szakszervezeti mozgalomba, agitált, politizált. 1959-ben a szakszervezeti bizottság titkárává választották. A hetvenes évek elején, amikor megszüntették a kis szbket — a bizalmi teendőket látta el. A dolgozók mindig bizalommal fordultak hozzá, megosztották vele örömeiket és gondjaikat. Ezt a bizalmat élvezhette az idei szakszervezeti választásokon is. *A Mátészalka-csegeri vonalszakasz főbizalmija lett.*

Mindenki tudja, aki rá szavazott: *Nagy Antalban nem csalódnak.*

Zsoldos Barnabás

Hogyan lettem mozdonyvezető?

A SÁRRÉT környékén, nádtetős falusi házban, mozdonyfűtő gyermekeként láttam meg a napvilágot, negyvenkét évvel ezelőtt. Utánam még két lány és egy fiú született. Apám és anyám keservesen nevelt fel bennünket, hiszen a világon háború dúlt. Most is jól emlékszem a rádió vészjósló hangjaira: *„Baja, Bácska... légiriadó!"* Nem sokkal utána nálunk is megszólaltak a szirénák, s mi átvonultunk a szomszéd kertjébe, ahol óvóhelyet ástak a felnőttek. Apánk természetesen akkor is pontosan eljárt szolgálatba, de — látva az égen csillogó bombázókat — soha nem tudtuk, hogy hazajön-e.

Mi, gyerekek a háborúról jóformán csak ennyit tudtunk, s később sem sokat értettünk abból, miért van az, hogy az egyik héten német, a másik héten pedig orosz katonákkal van tele az utca.

Az egyik héten, amikor a mi házunkban orosz katonák szállásolták be magukat, miközben családunkkal a szomszédékhoz költöztünk át, kezdtem többet is sejteni. A szovjet katonák konyhája ugyanis a mi házunkban volt, s pajtásaimmal gyakran átlopóztunk oda. Észrevettük, hogy a vöröscsillagos katonák kedvelik a gyerekeket, és elláttak bennünket minden jóval. *Ma már tisztán áll előttem, hogy gyermekkori vágyam beteljesülése összefüggésben van e háború okozta változásokkal.*

Mert talán még ki sem tudtam mondani emberpalánta koromban, hogy „mozdony", amikor én már elhatároztam, hogy mozdonyvezető leszek. Ebben az elhatározásban nagy szerepe volt apámnak, hiszen fűtői szolgálata végeztével mindig sokat mesélt nekem a mozdonyról. Kíváncsian lapozgattam utasításait, s igen tetszettek a bennük látható képek, ábrák. Aztán gyakran kiszöktem az állomásra is, nézegetni a pöfékelő mozdonyokat.

Amikor már nagyobbacska lettem, apám a vasút mellett váltott, legelőt egyetlen tehenünknek, s én lettem a pásztor. Így még közelebb kerültem a vasúthoz. Titokban ugyanis kikötöttem a tehenet — legelhetett úgy is —, én pedig szaladtam a közelben levő kihúzóvágányra, ahol a megrongálódott gőzösöket tárolták. Naphosszat eljátszogattam rajtuk. Én voltam tehát a masiniszta. Indítottam, fékeztem, csavargattam az előre- és hátramenetet szabályozó emeltyűt. Esténként, amikor hazamentem, olajosabb, maszatosabb voltam, mint az apám, akinek keményen kellett dolgoznia az igazi mozdonyokon.

A VÉLETLEN egyébként is kedvezett nekem. Apám részes kapálnivalót szerzett a közeli őrháznál, ahol szoros ismeretségbe kerültem a pályaőrrel, *Zsiga bácsival.* A következő nyarat már náluk töltöttem. *Nappal őriztem a teheneit, éjjel pedig az őrházban „szolgáltam". Az öreg nekem is gyújtott kézilámpát, s az arra jövő vonatokat együtt fogadtuk. A szemem csaknem leragadt a napi fáradtságtól, de ha vonat jött, az álmosság nyomban elröppent...*

Aztán elmúlt a nyár, s megszűnt a „hivatásom" az őrháznál. Kárpótolt azonban, ha vacsorát vihettem apámnak. Olyankor felszállhattam a gőzben álló mozdonyra, s a vezér megengedte azt is, hogy fütyöljek. Csak az esett rosszul, hogy az indító szabályozót — ami a mozdonyvezető kizárólagos joga — soha nem húzhattam meg.

Az általános iskola befejezése után vágyálmom beteljesülése érdekében szakmunkástanulónak szegődtem. *1952-ben géplakatos tanuló lettem a püspökladányi fűtőháznál.* Helyben persze akkor nem volt képzés, így az első évet *Makón* töltöttük el. A következő évben *Miskolcon* folytattuk a tanulást. Tanműhelyünk a járműjavítóban volt, s én *a mozdonyosztályra kértem magam.* Most már hivatalosan is felmehettem a gőzösökre. Azóta is *tisztelettel és nagyrabecsüléssel gondolok azokra a szakmunkásokra és mesterekre, akik megismertettek a szakmai rejtelmekkel, a különböző alkatrészek szerepével, működésével.*

A szakmunkásvizsga után hazakerültem szülőfalumba, ahol jelenleg is dolgozom: a püspökladányi fűtőházhoz. Két évig lakatosként dolgoztam, de a munkaidő leteltével gyakran megkértem egy-egy mozdonyvezetőt: hadd menjek el a kijavított mozdonyon az első útra. Gyönyörködtetett olyankor az akkor még körkönusszal induló 424-esek „kiütése" (a fáradt gőz távozása a kéményen át).

ELÉRKEZETT lassan a 18. életévem, és azonnal kértem, hogy helyezzenek gyakornoki munkakörbe. Apám szigorúan kérlelt:

— *Maradj még, fiú! Ráérsz! A mozdonyon nagy a felelősség! Jól gondold meg!*

JÓZSEFVÁROSBAN:

Kibővített párttaggyűlésen a kölcsönös feladatokról

Józsefváros állomás pártszervezete július 22-én *kibővített taggyűlést* tartott, amelynek az volt a fő célja, hogy a tagság, illetve a meghívott dolgozók, köztük a szakszervezeti bizalmiak előtt az állomás vezetősége beszámoljon az eddig végzett munkáról, annak eredményeiről és a további feladatokról.

Pocsai Pál, a pártszervezet titkára nyitotta meg a kibővített taggyűlést. Értékelte a pártmegbizatások teljesítését, és ismertette a szervezett oktatási, továbbtanulási programokat, amelyeket a szakszervezeti bizottsággal és az ifjúsági szervezettel egyetértésben állítottak össze. Ezt követően *Csapó János* állomásfőnök számolt be a pályaudvar gazdasági eredményeiről, nem kendőzve el a hiányosságokat sem.

Kétezer túlóra?

— *Állomásunk az első félévi tervet teljesítette, illetve bizonyos vontakozásban túl is szárnyalta* — mondotta az állomásfőnök. — *Ehhez nagy lendületet adott a XII. pártkongresszus, valamint a hazánk felszabadulásának 35. évfordulójára indított munkaverseny.* A személyszállításban sikerült javítani a vonatok menetrendszerűségét, pedig a forgalom nagyobb volt, mint tavaly. Átlagosan mintegy öt órával csökkentettük az idegen kocsik tartózkodási idejét, miközben a belföldiekét a bázissal azonos szinten tartottuk. *Az elszállított áruk mennyisége 20 százalékkal haladta meg az előző évit. A személyforgalom bevétele is 7,6 százalékkal növekedett.*

— Örömünkre szolgál — folytatta a főnök —, hogy a dolgozók száma huszonkettővel szaporodott, sajnálatos viszont, hogy a fizikai állomány öttel csökkent. Így nem csoda, hogy *a túlórák száma több mint kétezerrel nőtt.* A betegség miatt kiesett munkanapok száma is ehhez mérten — 14,7 százalékkal — több az előző évinél. A dolgozók öntudatát dicséri ellenben, hogy *kevesebben hiányoztak igazolatlanul.*

A beszámolóban szó esett arról is, hogy az állomáson *javult a társadalmi tulajdon védelme.* Ez összefügg azzal is, hogy a rendészet fokozta az ellenőrzéseket. Külön elismerésre méltó a tíz vasutasból álló *önkéntes rendőri csoport* helytállása. Jellemző például, hogy az idén 606 esetben jelentettek be ólomzárhiányt, a tavalyi 444 esettel szemben.

Erősödött a brigádmozgalom

— *Folytatódik a konténerterminál rekonstrukciója* — hangzott a további tájékoztatás. — *Közben zavartalan a szállítótartályok fuvarozása. Mi több: az ott dolgozók kiemelkedő munkát végeznek. A darabáru részlegnél is javult a kiszolgálások minősége. Az utóbbi időben mind kevesebb reklamáció érkezik az ügyfelektől.*

A végzett munka alapján az állomás dolgozói közül az idén tizenegyen kaptak *Kiváló dolgozó* kitüntetést, ketten *igazgatói dicséretben* részesültek, hárman elnyerték a *Kiváló Ifjú Szakember* címet. A szocialista brigádok létszáma nem változott, ám az általuk elért eredmények lényegesen jobbak, mint korábban voltak. A kiemelkedően dolgozó közösségek közé tartozik a *rakodógép-karbantartó műhely* két szocialista brigádja, ezenkívül méltán érdemel elismerést a forgalmiak kezdeményezése, amely a legnagyobb fuvaroztató — a Ganz-MÁVAG — szállítási osztályának dolgozóival *szocialista szerződést* kötött az idei közös munka jobb elvégzésére. A munkaerő célszerű felhasználását segítő leggyakorlatiasabb vállalások egyike, hogy *év végéig minden dolgozó szerez legalább egy szakvizsgát*, különös tekintettel arra, hogy az állomásra háruló feladatok az esztendő hátralevő részében még nehezebbek lesznek.

Példát mutatni!

Csapó János végül felkérte a jelenlevőket, köztük a gazdasági reszortosokat, a párt- és a szakszervezeti bizalmiakat, hogy *példamutatással, nevelő munkával járuljanak hozzá a hátralevő feladatok teljesítéséhez.*

A beszámolót követő hozzászólások — amelyek a munkát hátráltató jelenségekre is rámutattak — igazolták a párttaggyűlés kibővítésének hasznosságát.

Séra Sándor

Csorváson virul a Volgai hérics

A szegedi vasutasok is bekapcsolódtak a Csongrád megyei környezet- és természetvédelmi napok programjába. Június 24-én, *Tilly Károly*, a Vasúti Főosztály előadója *„A vasúti környezetvédelem feladatai, lehetőségei és korlátai"* címmel tartott nagy érdeklődéssel kísért előadást a Technika Házában. A tanácskozáson elismeréssel szóltak a szegedi igazgatóság dolgozóinak környezetvédelmi munkájáról. Külön is hangsúlyozták, hogy Csorvás határában, a vasúti töltés két oldalán található „Volga menti hérics" nevű növényritkaság megőrzéséért, védelméért elismerés illeti a vasutasokat.

IGÉNY ÉS LEHETŐSÉG

Beruházással felér a segítő szándék...

Az egyik új pénztár Dombóvár állomáson

A központi fejlesztési intézkedések nyomán Dombóvár állomáson bővítik a vágányhálózatot, továbbá megvalósul a szociális létesítmény és a telefonközpont építése, ugyanakkor már kialakulóban van a dízeljavító nagycsarnok talajszint alatti része is. *A tervezett új felvételi épület megépítésére viszont talán még a következő tervidőszakban sem kerülhet sor, holott a jegypénztárosok munkakörülményei eléggé korszerűtlenek, miközben a jegykiadás sem mindig zavartalan.*

Az üzemfőnökség mégis talált megoldást az utóbbi problémára, éspedig *a XII. pártkongresszus útmutatása nyomán*, nem feledve, hogy szükség esetén meglevő javainkat kell a rendelkezésre álló eszközökkel korszerűsíteni, vagyis hozzáigazítani a pergő élet követelményeihez. Ez történt tulajdonképpen most is, amikor *a szakszervezeti bizottság és az üzemfőnökség javaslatára a KPM Vasúti Főosztálya engedélyezte* a ki nem használt kis váróterem átalakítását, amelyből négy pénztárfülke lett. Ezzel *a pénztárak száma hétre emelkedett.* A nagy váróterem és az előcsarnok festés után tetszetős falburkolatot kapott s még az utastájékoztató táblákat is mutatós keretbe helyezték. Ilyen környezetben *az utazóközönség is otthonosabban érzi magát.*

Életműve halhatatlan

75 éve született dr. Csanádi György

Dr. Csanádi György születésének 75. évfordulója alkalmából sírjánál, a *Mező Imre úti temetőben* koszorúzási ünnepséget tartottak. A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága nevében *Kovács Antal*, a KB osztályvezetője és *Szabó József*, a politikai főiskola rektora, a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium nevében *Pullai Árpád* miniszter és *Katona Ferenc*, a minisztérium pártbizottságának titkára helyezte el a megemlékezés koszorúját. Számos minisztérium és társadalmi szervezet képviselője szintén koszorút helyezett el a síron.

Az évforduló alkalmából *Csanádi Györgyről nevezték el a XV. kerületi MÁV-lakótelepen a Wesselényi utcát.* Itt a 23. számú ház falán márványtáblát helyeztek el, s azt megkoszorúzták az MTA, a KPM, az MTESZ, a fővárosi és a XV. kerületi tanács képviselői.

Dr. Csanádi György volt közlekedés- és postaügyi miniszterre emlékezünk, a tudós akadémikusra, egyetemi tanárra, politikusra, a humánummal teli nagyszerű emberre.

A vasút, a közlekedés szerelmese volt. Családi hagyomány volt ez, apja is a vasútnál dolgozott. 1929-ben, a műegyetem vasúti pályaépítési és fenntartási tanszékén, ahol tanársegéd volt, tette fel neki *Zelovich Kornél* professzor a kérdést: *miért nem mégy a MÁV-hoz?* Az akkor 24 éves fiatal mérnök számára sorsdöntő volt, szeretett professzorának gondoskodása. Előbb Kaposvárott, majd a MÁV pécsi igazgatóságán dolgozott, *1947-ben a minisztérium műszaki osztálya élére került, két évvel később a MÁV vezérigazgatója lett. 1957-ben a miniszter első helyettese, 1963-tól 1974. április 27-én bekövetkezett haláláig közlekedés- és postaügyi miniszter volt.*

Életművében az elmélet és a gyakorlat nagyszerűen kiegészítette egymást. Szenvedélyesen kutatta a közlekedéstudomány új eredményeit, amelyeket hazai viszonyainkra alkalmazva a vasúti üzemtan kérdéseit összefoglaló egyetemi tankönyvben bocsátott közre.

1951-ben nevezték ki arra a tanszékre egyetemi tanárnak, ahol egykor tanársegédként dolgozott. Baráti beszélgetések alkalmával többször mondogatta: mindig nagy erőt ad, ha katedrán állok. A jövő mérnöknemzedékét látom a padsorokban. Tőlünk függ, hogy milyenek lesznek...

Miniszterségét alatt megvált az egyetemi katedrától, de a tanítástól soha. A tanítás élethivatása volt. Tudós életműve elismeréseként előbb a műszaki tudományok doktora, majd a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja, 1970-től akadémikus lett.

Nevéhez fűződik az Országgyűlés által 1968-ban elfogadott közlekedéspolitikai koncepció, amely történelmünk folyamán másodízben került a Parlament elé; az elsőt *Széchenyi István* terjesztette be... E koncepció lényege a közlekedés ágazatainak tervszerű, arányos fejlesztése, a vasúti fővonalak villamosítása és automatizálása, korszerű közutak kiépítése után néhány gazdaságtalan vasútvonal forgalmának átterelése. A magyar közlekedéstudomány fejlesztéséért *Kossuth-díjat* kapott, 1973-ban az *Állami díj* I. fokozatával tüntették ki. Több külföldi egyetem díszdoktorává avatta.

Fáradhatatlanul dolgozott egy nagy teljesítőképességű vasútrendszer kialakításán, a villamos- és dízelvontatás elterjesztésén. Abban az időben született meg a szocialista országok közös kocsiparkja az OPW, amely lehetővé tette a járművek jobb kihasználását. Cikkei, tanácsai serkentően hatottak itthon és külföldön a konténerizáció elterjesztésére, a záhonyi átrakókörzet fejlesztésére.

Rendkívül sokat fejlődött a MAHART és a MALÉV szállítókapacitása, nőtt a magyar lobogó alatt hajózó tengerjáróink száma és létrejött a HUNGAROCAMION Vállalat, amelynek tehergépkocsijain távoli földrészekre is eljutnak a magyar áruk.

Álmai megvalósulóban vannak. Tíz évvel ezelőtt mondotta: *„Úgy vélem, nincs messze az az idő, amikor az európai kontinens fő közlekedési útvonalai: vasútjai, közútja, légi útvonalai, sőt sok tekintetben belvízi útjai, valamint csővezeték- és elektromos távvezeték-hálózatai fokozatosan egységes kontinentális rendszereket fognak alkotni nemcsak műszaki, hanem forgalmi, gazdasági és jogi vonatkozásban is. Mindezek révén a közlekedésre hatalmas szerep vár a népek közötti, közelebbről az európai országok közötti gazdasági és politikai közlekedés megteremtésében".*

Ez volt igazi ars poeticája. Ha élne, most lenne 75 éves...

Bermann István

Én mindent jól meggondoltam, és kitartottam az elhatározásom mellett. Így tehát három évig a tüzelőlapátot forgattam kisebb-nagyobb sikerrel. Mert bizony nehéz három év volt az, amiből szerintem egy is elég lett volna, de nem szálltam le a gépről.

Közben megnősültem, majd két fiam született. Egyszer — emlékszem — a feleségem ebédet hozott. Nyár volt, s éppen akkor végeztem a tűztisztítással. Leszálltam a gépről, és amikor az asszonykám meglátta rajtam az izzadtságtól habos inget, úgy megdöbbent, hogy soha többé nem jött ki hozzám a fűtőházhoz. Tudtam, éreztem azonban, hogy attól kezdve még jobban szeretett.

1960-ban gőzmozdony-vezetői tanfolyamra kerültem, s még abban az esztendőben beteljesült hőn óhajtott vágyam: *mozdonyvezető lettem.* Eljött az idő is, amikor választ elé kerültem: *vagy a „normális" magánélet, vagy a mozdony, mert a kettő együtt nem férhet meg. Én a mozdonyt választottam.*

Elmaradtak a korábbi rokoni összejövetelek, ami miatt ebben a körben megcsappant a „népszerűségem". Családomnak is rosszulesett, hogy amikor más otthon ünnepelt, szórakozott, nekem el kellett mennem. Aztán megértették, hogy *a vasutasnak első a szolgálat.*

MEGJELENTEK nemsokára az első dízelmozdonyok, ami számomra is azt jelentette, hogy *a tanulásban nincs megállás.* Elvégeztem én is a motoros tanfolyamot, majd dízelmozdonyra kerültem. *Néhány év múlva már M 62-est vezettem, ami sokkal több volt nekem, mint amire valaha is vágytam. Azóta sok gyorsvonatot is továbbítottam, ami különösen jó érzéssel tölt el.*

Egyszer megkaptuk a hasonló ambícióval rendelkező kollégáimmal az M 62 015-ös gépet. Rendbe is szedtük, úgy, hogy *messziről meg lehetett ismerni a tisztaságáról és a magunk készítette dekorációról.* Soha nem is adtam át szívesen olyan embernek, akinek nincs lelke a mozdonyhoz. Megkaptam tőlük: — Vidd haza, ha *annyira félted!*

Igen, féltem a mozdonyomat, mert nem felejtem a gőzösökön töltött keserves időket, amelyek a legderekasabb masinisztákat edzették. Nem szégyellem azt sem, hogy dízelmozdony-vezető koromban önköltségen utazva felkéredzkedtem a gőzösre, hogy elvegyem az öreg fűtőtől a lapátot, és fizetség nélkül, csupán szórakozásból végigtüzeljem a hazáig tartó utat.

Jelenleg már a legújabb beszerzésű, csehszlovák gyártmányú, Bz-sorozatú motorvonatokkal járok. A pályakezdés óta eltelt csaknem három évtized távlatából egyetlen olyan pillanatra sem emlékszem, amikor azt éreztem volna, hogy szolgálatba *kell* mennem. Aki kényszernek engedve, vagy csak a több pénz reményében választja ezt a hivatást, annak persze minden szolgálat nehéz, és keservesen telik számára az idő. Nekem nagyon hamar elröpültek a szolgálat eddigi évei.

A MAGÁNÉLETEMRŐL keveset mondhatok, hiszen sokszor az otthoni, ágyban töltött éjszakáimon is a mozdonyok világáról álmodom. Kedvező tulajdonságomnak tartom viszont, hogy *szolgálatban teljesen el tudom feledni az otthoni gondokat. Ha forog a mozdony kereke, nincs más gondom, csak a gép és a pálya, meg a vonaton utazó emberek, a rám bízott hatalmas értékek.* Annak ellenére, hogy víg kedélyű, tréfálkozó természetű vagyok, szolgálat közben nem ismerem a tréfát. *Szigorú vagyok önmagammal szemben is, ezért bárkinek meg merem mondani a véleményemet.* Az embereket a végzett munkájuk szerint értékelem. Szívesen barátkozom azokkal, akik soha nem azt nézik, hogy hol, mikor nem kell dolgozni, ellenben lehetőleg elkerülöm a „díszvasutasokat". Mert vannak olyanok...

Amikor a szolgálat végeztével hazakarikázom, körülvesz a két nagyfiam. — *Milyen mozdonnyal voltál, apa?* — kérdik, s mindig van mondanivalóm. Külön öröm számomra, hogy *az egyik fiam már kolléga, s ha egyszer majd végleg le kell szállnom a mozdonyról, az utódom ő lehet. Boldoggá tesz az is, hogy amikor szolgálatba indulok, a feleségem kikísér, s a lelkemre köti: — Vigyázz magadra! S hát hogyne vigyáznék, mikor azt a munkát végezhetem, amit szeretek...*

Az egész életben csak egy valami bosszantó: *egyes előljárók lélektelen ellenőrzése.* Jön például valaki, s megállapítja, jelentésbe foglalja azokat a „hiányosságokat", amelyeket bármelyik mozdonyvezető álmában is felsorol. Például: *„az ólomzárakhoz nem réz-, hanem vashuzalt alkalmaztak".* Vagy: *„a menetrendkönyvet nem tinta-, hanem grafitceruzával helyesbítette".* Mintha egy-egy baleset emiatt következett volna be! Aztán intézkednek, intézkednek, s már ott tartunk, hogy a túlórák csökkentésére tekintettel bárkiből mozdonyvezető lehet, függetlenül a szakmai képzettségétől, annak színvonalától. *Bízom abban, hogy lesz ez még másképp is...*

Elmondta: **Varga Gyula**

CIKKÜNK NYOMÁN:

Egyelőre várjunk még a helyreigazítással!

Bizottság ült össze Nagybátony állomáson a *Magyar Vasutas* március 8-i számában megjelent kritikai észrevétel nyomán, amelyben egy utas a várótermi dohányzásra és a zsúfoltságra panaszkodott. A bizottság mindent rendben levőnek talált, s felkérésére a MÁV Budapesti Igazgatóság Gy. 85—456/1980. II—5. számú levelében — *Gombár György* osztályvezető-helyettes aláírásával —, helyreigazításra szólította fel szerkesztőségünket.

Ennek ellenére: *más a saját tapasztalatunk.* Hűvös, esős időben, főként a reggeli vonatokra váró utasok egyszerűen nem férnek el az egyetlen helyiségben, amely tulajdonképpen *nem is váróterem*, csupán egy *átjáró* a felvételi épület külső és belső előtere között. Ilyen körülmények között *vitatható a vasútnak az az igénye, hogy a várócsarnokból nyíló helyiséget oktatóteremnek foglalja le, állandóan lezárva tartva az utasok elől. Javasoljuk tehát az ügy érdembeli kivizsgálását.*

Véleményünk szerint mérlegelni kellene, hogy a kis létszámú állomás dolgozóinak ritkán sorra kerülő oktatását nem lehetne-e más helyiségben — esetleg a váróteremként megnyitásra kerülő helyen, vagy a közeli üzemek kultúrházában, illetve a szomszédos telepállomás, Kisterenye oktatótermében — megtartani. Emellett szól, hogy a Nagybátonyhoz hasonló középállomások általában nem tartanak fent külön oktatótermet, hiszen — *„a vasút van az utasokért..."*

Szovjet vasutasokat köszöntöttek a Keletiben

Szovjetunióban augusztus 3-án tartották a vasutasok napját. Ebből az alkalomból — a hagyományoknak megfelelően — a Keleti pályaudvaron a magyar kollegák virágcsokrokkal, ajándékokkal várták a *Budapest*, illetve a *Tisza expresszeken* szolgálatot teljesítő szovjet vasutasokat.

A vendégek fogadásán részt vett *Molnár Gábor*, a Keleti állomásfőnöke, *Tófalvi István*, a budapesti igazgatóság szakszervezeti bizottságának titkára, *Vajna Ferenc*, a Keleti csomópont pártbizottságának titkára, *Lázár József*, a Magyar—Szovjet Baráti Társaság Keleti pályaudvari tagcsoportjának elnöke.

(séra)

Küzdelem az árvíz ellen

Az elmúlt hetekben nagy erőkkel folyt az árvíz elleni küzdelem a Tisza és a Körösök térségében. Tízezer ember dolgozott éjjel-nappal a gátakon. Augusztus 2-án — szombatra virradóra — végre nem áradtak tovább a folyók. Sikerült elzárni az átszakadt Kettős-Körös gátját. Képeink a Fekete-Körös partján készültek.

Homokkal töltik a zsákokat, majd ...

megerősítik az átázott gátakat

A megáradt folyó fölött, a sarkadi hídon lassan halad át a szerelvény

(Laczkó Ildikó felvételei)

Ihász-Kovács Éva

ŐK

Testvéreim ők,
a hajnali vasútramenők;
a vállukra szíjra-erősített táska
zsíroskenyér-harapása
is enyém.
A bőrükre tapadt kockás ingek áhítata,
izmaikban a tűzifavágás,
Világom egyik darabja,
ahogy a mohó szájak
a csapolt sör ízére tapadva
kiisszák mindennapjaikat,
piros alkonyatban,
sárga reményük.
Velük utazom,
a vacogótérdű hajnalozókkal:
ez a kis dal pohár sörük,
reményük az esti öleléshez.
Ők a századokra-írt jogfolytonosság,
ők védik dacból vert,
körömre-égett diplomámat;
reménység ruhámat ők szövik,
a csillagokig elfuseráltat;
s ha káromkodnak vagy kiabálnak.
gyűjtsétek össze, fűzzétek fel
fejemre viharvert glóriának.

Ifjúsági fórum Szentesen

Közelebb kerültek egymáshoz

Napközben politizáltak — este diszkóztak

Nemrég a tartalmasabb időtöltésről és a szórakozásról tárgyalt a KISZ Központi Bizottsága. Ennek jegyében rendezték meg első ízben a szegedi vasútigazgatóság KISZ-fiataljainak a találkozóját, *a vésztői, a mezőhegyesi és a szentesi üzemfőnökség KISZ alapszervezeteinek szervezésében.* A háromnapos program házigazdái a szentesiek voltak.

A találkozónak az volt a célja, hogy az igazgatóság területén dolgozó fiatalok ismerjék meg egymást, cseréljenek véleményt problémáikról. Megbeszélték az időszerű politikai, gazdaságpolitikai és nevelési kérdéseket, szó esett a közös feladatokról és az ifjúsági szervezet termelést segítő tevékenységéről.

Például a választások

Békéscsabáról, Vésztőről, Mezőhegyesről, Hódmezővásárhelyről, Szegedről, Makóról, Kiskunfélegyházáról, Kiskunhalasról, Kecskemétről és *Nagykőrösről* mintegy kétszázan érkeztek. *Borsi István*, a szentesi körzeti üzemfőnökség vezetője nyitotta meg a találkozót — a 30. vasutasnap jegyében —, a munkahelyi élet epizódjairól és fonákságairól szóló humoros jelenetekkel, párbeszédekkel mutatkoztak be a csapatok.

A második napra komollyá váltak a nyitó estén még diszkózó fiatalok. *Kmetykó Lajos*, a megyei KISZ-iskola vezető munkatársa tartott előadást a szocialista demokráciáról. A közbeszólók azonnal kaptak választ.

A választásokkal kapcsolatban egymás között is pergő párbeszédek bontakoztak ki. Az egy, vagy többjelöltes választásoké a jövő? Mindkét módszer csak eszköz lehet szocialista építésünk céljainak még jobb megvalósítására. Minden lakóhelyi körzetben több, azonos képességű, politikailag jól tájékozott és a széles rétegek bizalmát élvező emberek vannak. Válasszon közülük! Vonatkozik ez a munkahelyekre is. A társadalmi tisztségekre jelöljünk több, arra érdemes dolgozót.

Heves vita alakult ki arról, *hogy sok-e vagy kevés a KISZ-tag?* Vannak, akik helytelenítik, hogy a fiataloknak csak 30 százaléka KISZ-tag. Mások azt vallják; jó ez az arány. Miért kellene felduzzasztani a létszámot, hiszen ha rendkívüli ügyben kell mozgósítani, akkor kiszes, és nem kiszes egyaránt részt vesz a feladatok végrehajtásában.

Megválaszolatlan kérdés maradt: *a KISZ-vezetők hogyan lehetnek megfelelőbb partnerei a gazdasági vezetésnek?* A korcsoport összetételéből eredően a KISZ-alapszervek vezetésében gyakori a személyi változás. Egy fiatal KISZ-vezető, vezetési gyakorlat híján, tapasztalatok nélkül, kevés helyi ismerettel lehet-e egyenlő partnere a gazdasági vezetésnek?

Harminc fölött

Eltérő vélemények hangzottak el arról, hogy a KISZ-tagság után légüres térbe kerül-e az a 30 éves fiatal, aki az ifjúsági szövetségben éveken keresztül aktív mozgalmi munkát végzett. Ez ott jelenthet törést, ahol fogyatékos a párttaggá nevelés, vagy ahol magukra hagyva érzik magukat a KISZ-korból kikerülők. A szervezett mozgalmi élettől elszakadnak, de másutt még nem találják a helyüket.

A gazdaságpolitikai fórumot *Tóth Imre*, az igazgatóság osztályvezetője vezette. Szó esett a vasúti pályák korszerűsítéséről, az állomások szűk kapacitásáról és ezzel összefüggésben a beruházási lehetőségek korlátairól. Példákat említettek a munkaerővel való pazarlásra és a gépi kapacitások kihasználatlanságára; általában a takarékosság fontosságára.

Élénk eszmecserére került sor a már működő, és a szervezés előtt álló üzemfőnökségek dolgozói között. Mekkora területet és létszámot képes hatékonyan és biztonságosan összefogni egy üzemfőnökség? Megfelel-e a céloknak a 2—3 ezer fős „mammut"-szervezet? Vélemények hangzottak el a kis és a nagy állomások közötti bérfeszültségről, a bérdifferenciálásról.

Elgondolkoztató volt az a vita, amelyben az elismeréseket és az elmarasztalásokat állították szembe egymással.

Megbukott kiválók

A szentesiek kiváló üzemfőnökségi kitüntetésében jelentős szerepe volt a kedvező baleseti helyzetnek. *Ugyanakkor a balesetmentesen dolgozó motorvezetők 10 százaléka megbukott a vizsgákon, 5 százalékuk pedig a pótvizsgákon is.* Voltak olyan fiatalok, akik a Szakma Ifjú Mestere kitüntetésben részesültek, de a harmadik forgalmi vizsgán sem feleltek meg, és váltókezelői beosztást kaptak. Érdemtelenül nyerték-e el ezek a fiatalok a kitüntető címet, vagy a vizsgarendszerben van a hiba? *A vitát úgy összegezték, hogy a vizsgarendszer módszerein kell változtatni.* Torzít a kép, amikor a vizsgadrukk miatt egy-két kérdésben határozatlan a jelölt. Viszont a követelményszintet semmiképpen sem szabad leszállítani.

Egy kisebb csoportban *Turcsikné Süli Máriának*, a megyei KISZ-bizottság munkatársának vezetésével a politikai képzés időszerű kérdéseit beszélték meg.

A szórakozásnak is tág teret biztosítottak. Két este volt disco a vasutas kultúrházban. Játékos vetélkedőket tartottak, sok zenével. A tömegsport-versenyeken több számban mérték össze erejüket a fiatalok. A rendező KISZ-szervezetek *„Így élünk mi"* címmel kiállításon mutatták be életüket.

Jagosics Istvánnénak, a kiskunhalasi csoport vezetőjének a búcsúzó szavait idézzük:

— Nagyszerű volt a rendezvény, tartalmában és szervezésében egyaránt. Nagy várakozással jöttünk Szentesre és nem csalódtunk. Módunk és időnk volt megismerni egymást, a tartalmas program összekapcsolta a csomópontok ifjúságát. Jól példázza a rendezvény a KISZ Központi Bizottsága irányelveinek megvalósíthatóságát. Szükségesnek tartjuk a szolgálati helyek fiataljainak a találkozóját minden évben.

Fogas Pál

Az első lépcsőben:

Szociális épületet kapnak a mátészalkai vasutasok

Mátészalkán megkezdődött a vasútállomás háromlépcsős rekonstrukciójának időszaka. *Az első lépcsőt 31 millió forintos beruházással a négyemeletes szociális épület létesítése képezi.* A másodikban —, amelynek dátuma még nem ismeretes —, korszerű váróterem és forgalmi irodát, a harmadikban pedig új vágányhálózatot építenek.

A *Közmű- és Mélyépítő Vállalat* szocialista szerződésben vállalta, hogy 1980. november 15-ig átadja a szociális épület előregyártott szerkezetből összeállított vázát. A Kelet-Magyarországi Építőipari Vállalat szakembereinek véleménye szerint a teljesen elkészült épületet a jövő évi vasutasnapra vehetik birtokukba az állomás dolgozói. *A földszinten kap helyet a 300 adagos üzemi konyha és ebédlő, az emeleteken pedig orvosi rendelők és oktatótermek is lesznek a fekete-fehér öltözők, mosdók, valamint a vonatkísérők laktanyai szobáin kívül.*

Minden évben utaznak valahova

A Szovjetunióval ismerkedtek a dunakeszi járműjavító dolgozói

A csoportos külföldi utazásoknak már hagyományai vannak a dunakeszi járműjavítóban. Az első 100 tagú csoport 1956-ban a DISZ szervezésében indult útnak, hogy Csehszlovákia nevezetességeivel ismerkedjen. Azóta több mint két évtized telt el és minden évben népes csoportok keresik fel a környező szocialista országokat, szövődnek újabb és újabb barátságok.

Legutóbb, az üzemi szakszervezeti bizottság és a közművelődési bizottság közös szervezésében *39 fizikai és műszaki dolgozó indult 12 napos utazásra a Moszkva—Leningrád útvonalon.*

A csoport tagjainak többsége most először járt a Szovjetunióban. Moszkvában 4 napot töltöttek. Leningrád szépsége lenyűgöző volt. Sok helyen jártak a városban, látták a *Történelmi Múzeumot*, az *Ermitázst*, a *Péter-Pál Erődöt*, jártak *Petrodvorecben* és hajóval éjszakai kirándulást tettek a Néván. Az utazással eltöltött 12 nap után gazdag élményekkel tértek vissza.

Ságvári-ligeten

UTASELLÁTÓ OLIMPIA

Az Utasellátó Vállalat KISZ-bizottsága „Utasellátó Olimpiát" rendezett, melyre meghívta a budapesti saját üzemek KISZ-szervezetét és a fővárosi nagypályaudvarok vasutas KISZ-eseit. A versenysorozat Ságvári-ligeten és a környező erdőben került lebonyolításra. A versenyszámok között szerepelt az „olimpiai mérföld", lövészet, gránátdobás és több játékos feladat.

A verseny alatt a gyerekek részére külön óvoda nyílt, ahol több mint 60 apróság játékokat kapott és az „óvó nénik" felügyelete alatt különböző játékos feladatokat oldottak meg. Amikor megéheztek rántott csirkét szolgáltak fel nekik a figyelmes rendezők.

A verseny végeztével *Sebes Gusztáv*, az egykori labdarúgó aranycsapat szakvezetője tartott előadást, majd levetítették a londoni 6:3-ról és a budapesti 7:1-ről készült filmet. Az eredményhirdetésnél a díjakat is Guszti bácsi nyújtotta át a versenyzőknek.

Ezután került sor a birkapörkölt elfogyasztására, melyet a Déli pályaudvar fiatal szakemberei készítettek.

ÚJÍTÓK FÓRUMA

Jogvesztő határidők

Az újításokról szóló és 1975. január 1-e óta hatályban levő 38/1974. (X. 30.) MT számú rendelet (a továbbiakban: rendelet) az újítók kötelességei mellett meghatározza jogaikat is. Az újítókat megillető néhány alapvető jog tekintetében azonban jogvesztő határidőket is megszab. Ugyancsak időkorlátot szab az újításokkal kapcsolatos anyagi jogi követelések tekintetében a *Polgári Törvénykönyv* 324. §-a is.

Tapasztalataink szerint e jogvesztő határidőkről szóló jogi szabályozásokat sok vállalatnál — illetve a vasútnál, a szolgálati főnökségeknél — tévesen értelmezik.

Nem érdektelen ezért sorra venni azokat a jogi szabályozásokat, amelyek az újítók jogainak érvényesítésére jogvesztő határidőket szabnak meg.

A rendelet 4. §-ának (1) bekezdése például kimondja, hogy: *„A hasznosító vállalattal szemben újítói jogokat — a 3. § (4) bekezdésben foglalt esetet kivéve — csak az érvényesíthet, aki legkésőbb a hasznosítás megkezdésétől számított hat hónapon belül a vállalathoz újítási javaslatot nyújtott be."*

Ez a rendelkezés az újítók érdekeit szolgálja. Sokszor előfordul ugyanis, hogy egy műszaki, illetőleg munka- vagy üzemszervezési megoldást a vállalat — a vasútnál a szolgálati főnökség — termelésében, gazdálkodásában hasznosítani kezd, mielőtt azt annak kidolgozója, újítási javaslat formájában a vállalathoz — vasútnál a főnökséghez — benyújtotta volna.

Mikor fordulnak elő ilyen esetek?

1 A vállalatok új konstrukciók, új technológiák, új üzemszervezési megoldások kidolgozásával megbízott dolgozói sok esetben csak akkor ismerik fel, hogy a kitűzött feladatokat magasabb műszaki szinten oldották meg, mint amit tőlük elvártak, amikor a megoldás hasznosítása megkezdődött, s annak előnyös műszaki, gazdasági paramétereit már egyértelművé váltak.

Ilyen esetben joguk van — mivel az általuk kidolgozott megoldást jelentős alkotó teljesítménynek vélik — a hasznosítás megkezdésétől számított hat hónapon belül újítói jogaikat érvényesíteni, újítási javaslat előterjesztésével.

2 Különösen a fizikai dolgozók, szocialista brigádok — közvetlen felettes vezetőik engedélyével — *sok esetben valósítanak meg, alkalmaznak előnyös, és újításként elismerhető megoldásokat anélkül, hogy azt előzőleg papírra vetették, újítási javaslatba foglalták volna.* Ha úgy látják, hogy elgondolásaik a gyakorlatban be is válnak, joguk van az általuk kidolgozott megoldással kapcsolatos újítói jogaikat, a hasznosítás megkezdésétől számított hat hónapon belül, újítási javaslat benyújtásával érvényesíteni.

3 Ugyancsak hat hónap időkedvezmény illeti meg azokat is, akik különböző (termelési, brigád) értekezleteken, tanácskozásokon a felvetett probléma megszüntetésére szóban ismertetik az általuk kidolgozott megoldásokat — ha azokat a vállalatnál, a MÁV-nál pedig a szolgálati főnökségek — megvalósítják, hasznosítják.

A jogszabály helyes értelmezése szerint egy műszaki, illetőleg munka- vagy üzemszervezési megoldás csak akkor ismerhető el újításnak, ha annak szerzője, legkésőbb a megoldás hasznosításának megkezdésétől számított hat hónapon belül azt a vállalathoz, illetve a hasznosító szervhez, *újítási javaslatba foglalva előterjeszti, s annak szerzőjeként magát megjelöli.* Természetesen, hogy a vállalat a megoldást csak akkor ismerheti el újításnak, szerzőjét újítónak, ha a javaslat megfelel a rendelet 2. §. (1) bekezdésében — illetve a *Vasúti Újítási Szabályzat* 3. §-ban — foglalt feltételeknek.

A centenárium jegyében

Tisztelet a véradóknak

A Keleti csomópont kultúrtermében július 24-én véradóünnepséget tartottak. A műsorral egybekötött összejövetel már a Magyar Vöröskereszt megalakulásának 100. évfordulójára való készülődés jegyében zajlott le. Az elhangzottakból azt is meg lehetett állapítani, hogy a keletisek e területen az élenjárók közé tartoznak.

Az ünnepség elnöki tisztét *Csontos Dénes*, a csomópont pártbizottságának tagja töltötte be, akinek megnyitó szavai után *Kónya János*, a helyi vöröskeresztes szervezet titkára számolt be az önkéntes véradómozgalom kialakulása óta elért eredményekről.

Kónya János beszámolója után *dr. Csikász Éva*, a Vöröskeresztes Szervezet budapesti titkára kitüntetéseket és jutalmakat adott át a különböző fokozatot elért véradóknak, majd *A tiszta szolgálati hely* címmel járó díszoklevelet adták át az állomás nemzetközi információs irodájának, a műszaki kocsiszolgálat kocsijavító műhelyének és a villamos fenntartási főnökség Déli pályaudvari kirendeltségének.

Az ünnepség a KISZ Központi Bizottság Rajkó zenekarának műsorával fejeződött be.

(séra)

A *Magyar Vöröskereszt* első kongresszusa 1959-ben mondta ki, hogy a véradómozgalmat a szocialista humánumra, a közösségi érzésre kell alapozni. E nemes cselekedetből ma már szinte minden üzem, intézmény kiveszi részét, köztük a Keleti csomópont dolgozói is, *akik 1979-ben 442 liter vért adtak* a Heim Pál Gyermekkórháznak.

Megírtuk

Az illetékesek intézkedtek

Lapunk június 16. számában *„Ahol megállt az idő"* címmel riportot közöltünk a Déli pályaudvaron levő forgalmi és vontatási szakszolgálat laktanyájában uralkodó áldatlan állapotokról. Erről *dr. Kurucsai László*, a vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai szakosztályának helyettes vezetője az alábbiakról tájékoztatta szerkesztőségünket.

„Kiss Károly, a budapesti igazgatóság vezetője július 11-én jelentette Gulyás János vezérigazgató-helyettesnek, hogy a laktanyában megállapított műszaki és egyéb hiányosságokat pótolták. Kijavították többek között a beázott mosdóhelyiségeket, ajtókat, csaptelepeket, kicserélték a bojlereket és zuhanyrózsákat. A helyiségek festését október 30-ig befejezik. Megkezdték a berendezési tárgyak cseréjét is.

Eddig a helyszínre szállítottak 20 éttermi asztalt, 80 széket, 4 hűtőszekrényt, 40 fogast, 20 hulladékgyűjtőt, 30 tükröt, 121 méter szőnyeget és 20 álló hamutartót. A többi felszerelési tárgy beszerzése is folyamatban van."

EGYEDÜLI AZ ORSZÁGBAN

Úttörővasutasok tábora Hűvösvölgyben

Úttörőtábor a *Hűvösvölgyben*, pompás környezetben... Külsőre úgyszólván semmiben sem különbözik azoktól a táboroktól, amelyek nyaranta az ország legszebb tájain találhatók. A zöldre festett kerítésen belül egymáshoz símuló faházak sora, virággal szegélyezett utak, felvonulási tér zászlókkal, sportpálya, árnyékba húzott kispadok, játszó-beszélgető csoportok. A kirándulónak szinte kedve támad közéjük állni, labdázni, vetélkedni, tereferélni, gondtalanul pihenni... Igen ám, csakhogy az *Úttörővasút Üzemfőnökség* területére, s táborába nem illik, s nem is lehet hívatlanul, váratlanul beállítani. Azt a vendéget viszont, aki az úttörővasutasok nyári élete iránt érdeklődik, szíves szóval köszöntik és örömmel látják.

Nyaranta hatszázan

— *Speciális tábor a mienk, ilyen csak egy van az országban* — mondja *Sásdi Zoltán*, az üzemfőnökség helyettes vezetője, aki immár tizenhárom éve teljesít itt szolgálatot, s irányítja a tábor életét. — *Nyaranta több mint hatszáz úttörővasutas köti össze a hasznosat a kellemessel: tanulja és gyakorolja a vasúti szolgálatot két-kéthetes turnusokban, miközben országjárásra, sportolásra, barátkozásra, vidám szórakozásra is jut idő.* Bár ezek a fiúk és lányok budapestiek, vagy a főváros közvetlen környezetéből járnak be, év közben csak minden 15. napon teljesítenek szolgálatot, tehát viszonylag ritkán találkoznak. A kéthetes nyári táborozás idején *lehetőség adódik arra, hogy jobban összeismerkedjenek, kicseréljék szolgálati tapasztalataikat, versengjenek és felszabadultan játszanak, szórakozzanak, közösségi életet éljenek.* 1969 óta van saját táborunk, *s az együtt töltött hetek nagyon jó hatással vannak a pajtásokra. Lehetőség kínálkozik arra is, hogy összebarátkozzanak külföldi vendégeinkkel. Most például NDK-beli úttörővasutasokkal, finn és bolgár gyerekekkel. Ugyanakkor nyáron mi is utazunk külföldre, vendégségbe. Az egyik csoportunk nemrég tért haza az NDK-ból, Cottbusból és Drezdából, ahol az úttörővasúton vendégszolgálatot is adtak a pajtások...* Üzemfőnökségünk vezetője, *Rákosi Gábor* Bulgáriába vitte el másik csoportunkat. Úttörővasutas zenekarunk augusztusban *Greifswaldban* vendégszerepel. Egyébként *az NDK tíz úttörővasútja közül hetet már ismerünk...*

Mindezt Sásdi Zoltán, az üzemfőnökség legcsendesebb helyiségében, a *házi múzeumban* mondta el, ahol ezernyi emléktárgy, jelvény, zászló, fénykép, ajándék őrzi az Úttörővasút harminckét esztendejének történetét. A pompás kis gyűjteményt az idei nyáron is tovább gyarapítják a vendégek és a hazai pajtások.

Egyetemisták mint ifivezetők

Amikor a teremből kiléptünk, *ifivezetőkkel* találkoztunk, akik a táborozás idején is — akárcsak az év közben — rengeteg segítséget nyújtanak a tábori élet irányításához, a szolgálat, az ügyelet és a szabad idő szervezéséhez. *Egész évben több mint ötvenen foglalkoznak a pajtásokkal, tanítják, nevelik, okos szóval fegyelmezik őket, hogy kiváló vasutasokká, postásokká váljanak.* Ilyenkor, nyáron középiskolai, vagy egyetemi diákok vakációjukból áldoznak két hetet arra, hogy jól szervezetten, élménydúsan teljen el a „kisvasutasok" táborozása. Közöttük van például *Orosz Csaba*, aki tízévesen került az úttörővasutasok táborába. Ma már műegyetemista, de minden nyáron visszatér, példamutatóan sok időt tölt együtt csoportjával. Igaz, eléggé fárasztó dolog ifivezetőnek lenni, de *sok örömmel jár.*

Az ifivezetők mellett feltétlenül szólni kell azokról a felnőtt vasutasokról, akik a budapesti úttörővasút állomásain a nyári hónapokban együtt szolgálnak, dolgoznak a táborozó gyerekekkel. A hűvösvölgyi forgalmi irodában tapasztaltuk, hogy *Deme Gézáné* állomásfőnök mennyi figyelemmel, tapintattal és szeretettel irányította a pajtások munkáját, akik azt vallották, hogy minden fáradság ellenére nagy élmény a nyári szolgálat, az együttlét, a munka, a csoportok közötti verseny.

Százötvennégyen búcsúznak

A nyári időszakban, a tábor jóvoltából lehetőség nyílik arra is, hogy ellátogassanak Budapestre a nagycenki, a debreceni, a királyréti úttörővasutas pajtások képviselői és együtt adjanak szolgálatot a fővárosiakkal. Ezúttal a Nagycenkről jött *Petruska Tamás* örömének voltunk tanúi Hűvösvölgyben: *éppen jegyvizsgálóként dolgozott*, ismerkedett a budapesti pajtásokkal, *Breuer Mónikával*, *Jangel Mátyással* (aki kétszeres Kiváló Dolgozó!), *Kocsis Évával* (aki Solymárról jár be), *Kaszim Tarekkel* és a többiekkel. Munka közben természetesen vidámságra, tréfálkozásra, az iskolai élmények felelevenítésére is jutott egy kis idő.

Vannak, s nem is kevesen, akik az idei nyáron *utoljára* táboroznak a hűvösvölgyi fák alatt, s a táborozás idején adják az utolsó szolgálatot, mert „kiöregedtek"... *A nyolcadik osztályt végzettek* — összesen 154-en — *több évi helytállás után, augusztus 30-án délután vesznek búcsút a Széchenyi-hegytől, a kedves kis állomásoktól, tanítómestereiktől, az Üzemigazgatóság vezetőitől és dolgozóitól.* Közülük a legkiválóbbak *ifivezetőként dolgoznak tovább Hűvösvölgyben.*

Pallag Róbert

— Vajon miért vesztegel a vonat ilyen sokáig a nyílt pályán? Kesztyüs Ferenc rajza

Dalban, táncban felidézett múlt

A GYÖNGYÖSI VIDRÓCZKI-TÁNCEGYÜTTES SIKERES FELLÉPÉSE A SZLOVÁKIAI GOMBASZÖGÖN

Közismert és elismert magyar művészegyüttesek nyomába lépett a gyöngyösi *Vidróczki táncegyüttes*, amikor elfogadta a megtisztelő meghívást a szlovákiai *Gombaszögre*, ahol az idén huszonötödik alkalommal találkoztak a legjobb csehszlovákiai magyar táncegyüttesek, szólóénekesek és népművészeti csoportok. A dalban, táncban megidézett és megőrzött múlt iránt mindig nagy az érdeklődés Gombaszögön. A Rozsnyótól néhány kilométerre erdők ölelésében fekvő völgyben valóságos népünnepély minden esztendőben e találkozó. De mi is valójában Gombaszög? Idézzük a legilletékesebb, a lefőbb rendezők egyike, *dr. György István*, a CSEMADOK Központi Bizottságának vezető titkára gondolatait:

— *Találkozunk, hogy dalban, táncban és játékos népszokásokban idézzük fel népünk múltját, örömét, bánatát, bölcsességét és humorát, a szép szó igazát, a dal örök szeretetét, a tánc művészi csodáit.* Állandóan fejlődő nemzetiségi kultúránk egyik kimagasló rendezvénye ez. Az ünnepség szereplői és közönsége között rendre ott vannak a gömöriek mellett a Bodrogköz, a Csallóköz, s a Mátyusföld kultúrát szerető emberei. A csehszlovákiai magyar dolgozók gombaszögi kulturális ünnepsége negyed század alatt nagymértékben hozzájárult a szocialista hazafiság és nemzetköziség elmélyítéséhez, Csehszlovákia nemzetei és nemzetiségei, valamint a szocialista közösség közötti barátság, testvéri együttműködés és a kölcsönös megbecsülés kialakításához. *Huszonöt esztendő óta Gombaszög demonstrálja az itt élő magyarság gazdag kulturális értékeit és az internacionalizmus nemes gondolatát.*

Ide érkezett a gyöngyösi Vidróczki együttes, ám mielőtt bemutathatta volna tudását a gombaszögi szabadtéri színpadon (ahol csaknem húszezer ember tapsolt a műsorszámoknak), a Rozsnyótól harminc kilométerre fekvő község, *Lice* közönségét is szórakoztatták. Esemény volt a Vidróczki táncegyüttes licei fellépése, kétórás műsora, odavonzotta a környékbeli települések lakóit is. E forró hangulatú este után következett a gombaszögi völgy, ahol a természet nem tisztelte a televízió közvetítési szándékát, *és éppen akkor kezdett el esni, amikor a Vidróczki táncegyüttes műsora következett.* Becsületére legyen mondva a tácosoknak és méginkább a mindenre felkészült közönségnek, hogy nem futamodtak meg az eső elől, végig tapsolták, s erre ismét kisütött a nap.

A Vidróczki táncegyüttes, amelyben még ma is találhatók gyöngyösi vasutasok, a gombaszögi vendégszereplés után előbb hazai majd ismét külföldi vendégszereplésen vett részt Franciaországban.

Szabó Zsigmond

A Vidróczki együttes műsora

Három évtized az átrakóban

Mónus András átrakómunkás, a záhonyi Gépesített Rakodási Főnökség kokszcsúszdás brigádvezetője több évtizede végzett eredményes munkája elismeréseként *Kiváló Vasutas* kitüntetésben részesült. Ebből az alkalomból beszélgettem vele életútjáról.

— Édesapámmal a felszabadulás után paraszti munkát végeztünk, a hat hold juttatott földön. Dolgoztunk éjjel-nappal, hogy a megélhetés biztosítva legyen. 1950-ben szereltem le a határőrségtől, és úgy gondoltam, más munka után nézek. A földműves szövetkezetnél helyezkedtem el, de nem találtam meg a számításomat.

— Hogyan lett vasutas?

— Abban az időben Lázár Bertalan volt a vasúti pártbizottság titkára, aki így szólt hozzám: *„Ne próbálkozzál te mással András, gyere Záhonyba a vasúthoz, meglátod, nem jársz rosszul".* Megfogadtam a tanácsot és 1952-től megszakítás nélkül átrakómunkás vagyok Záhonyban. 1954-ben beléptem a pártba is. Hat évet dolgoztam brigádban. Jó brigádunk volt, szépen kerestünk, boldogultunk is a családdal. *1958-ban a kokszcsúszdára kerültem, ami akkor még nagy dolognak számított, mert oda állandó emberek kellettek, ezért nehéz volt a bejutás.* Ott már valamivel könnyebb volt a munka. 1960-tól én vagyok a brigádvezető. Szocialista brigádban dolgozunk és ha valaki „félre lép", azt a brigád tagjai figyelmeztetik. Nekem csak a legvégsőbb esetben kell közbelépnem, intézkednem. *Hogy ezt a magas kitüntetést megkaptam, nekik is köszönhettem, hisz nélkülük én hiába végeznék jó munkát.*

— Milyen érzés volt, amikor megtudta, hogy kitüntetésben részesül?

— Hát nem vagyok valami gyenge szervezetű ember, de amikor egyik nap a Bandi fiam hazajött — aki szintén a GRF-nél dolgozik — és hozta a hírt, *én annyira elérzékenyültem az örömtől, hogy szégyen, nem szégyen, kipotyogtak a könnyeim.* A vasutasnap óta, ha megyek a faluba, munkatársak, ismerősök gratulálnak, ami nagyon jó érzés.

Korábban is többször elismerték munkáját. Hatszoros Kiváló dolgozó. Tulajdonosa a Közlekedés Kiváló Dolgozója kitüntetésnek is.

Kertész László átrakómunkás — brigádtag — így beszél róla:

— *András már 20 éve brigádvezetőnk. Nyugodt ember, megfontolt minden lépése. Jól összefogja a brigádunkat, néha azért el kel a keményebb beszéd is, hiszen tizenketten vagyunk a brigádban.*

Szőgyényi Bertalan

FAZEKAS LAJOS:

Táj — nyári horizonttal

1.
Sárga és zöld színt lenget a távol.
Ágak hegyén levél-rezzenések —
a fülledt lomb közé fúr egy madár,
szellő támad, s ring vele a fészek.

Egy zümmögő gép — piros, nagy bogár —
mászik a dombra, barna csík hasad
mögötte; s a bakterház előtt
nyújtózó síneket cirógat a nap.

2.
A nyár dús asztala — miénk,
gazdagsága színeknek, íznek,
Szívünk se legyen fukarság,
hívjuk közénk vendégeinket.

A nyár éden-kertje — miénk,
horizontjáig a sík tájnak.
S legyen határtalan, mint a fény,
vágya s békéje a világnak.

Moszkva '80

Egy ezüst- és három bronzérem

TÖBBET, JOBB EREDMÉNYEKET VÁRTUNK SPORTOLÓINKTÓL

Végetért a nagy csata, minden sportoló álma: *az olimpia*. Két álló héten keresztül Moszkvára figyelt a világ. Huszonhárom sportág legjobbjai küzdöttek az érmekért, a helyezésekért, s ebben a gigászi vetélkedésben a sport valamennyi drámai elemét megtalálhattuk: új csillagok bukkantak föl az ismeretlenségből, legendás egyéniségek babérjait tépázták meg, volt aki cigánykereket hányt határtalan boldogságában, vagy éppen cuppanós puszit nyomott a bíró arcára, s akadt, aki keserves zokogással vette tudomásul, hogy alulmaradt...

A magyar vasutassport tizennyolc versenyzővel képviseltette magát a nyári játékokon. Az olimpia előtti írásainkban, beharangozóinkban egyebek mellett szót ejtettünk sportolóink esélyeiről is, jóllehet kerültük a jósok hálátlan szerepét. Most, hogy az olimpia gyorsmérlegét megrajzoljuk, tanácsos egy rövid időre visszatérni az esélyekre, hogy aztán könnyebben párhuzamba állíthassuk azokat az elért eredményekkel.

Érmeket vártunk, s közte, igen: *aranyat, esetleg aranyakat is...* Hiszen a moszkvai csapatban ott volt például az a *Horkai György* is, aki a magyar vízilabda válogatott erősségeként szinte minden elérhető babért learatott, így olimpiai bajnokságot is nyert már — négy esztendővel ezelőtt. *Nos, vízilabdázóink nagy csalódást okoztak, bronzérmük egyértelmű kudarcként könyvelhető el...*

Mint ahogyan kudarcként kell tudomásul vennünk kardcsapatunk harmadik helyezését is. Az együttes vasutasversenyzője, a világbajnok *Gerevich Pál*, sajnos, messze elmaradt tudásától, vívására szinte rá sem lehetett ismerni. Egyénben és csapatban egyaránt gyengélkedett.

Maros Magda

Mennyivel, de mennyivel szebben csillog a nyíregyházi ökölvívó, *Váradi János* bronzérme. Ez a tizenkilenc esztendős fiatalember, aki sokak szerint az utóbbi évek legnagyobb fölfedezettje, cseppet sem illetődött meg az olimpiai szorítóban. Harcosan, bátran, fiatal korát cáfoló rutinnal öklözött, s sokak szerint a döntőbe kerülésért vívott mérkőzését is ő nyerte — ha a pontozás mást is mutatott...

S ha már a szépnél, az örömteli dolgoknál tartunk, ejtsünk néhány szót a moszkvai olimpia legeredményesebb vasutassportolójáról, a tőrvívó *Maros Magdáról*. Kevés hiányzott ahhoz, hogy a BVSC kiválósága a dobogó legtetejére álljon Moszkvában, ám a vívásban gyakran parányi mozzanatok, leheletnyi apróságok döntik el a verseny sorsát. *Maros Magdának* végül „csak" ezüst jutott, na és persze a csapatversenyben szerzett bronz, ami megintcsak figyelemre méltó teljesítmény, hiszen megfiatalított magyar együttes forgatta a pengét az olimpiai pástokon.

Egy másik vívónk, *Pap Jenő* valószínűleg többre számított Moszkvában. A férfi tőrcsapat tagjaként a hatodik, a párbajtőr együttes versenyzőjeként a nyolcadik helyet mondhatja magáénak. Sokkal többet ér ennél a műugró *Kelemen Ildikó* nyolcadik helyezése, hiszen ebben az idehaza mostohán kezelt sportágban sohasem jegyezték a magyar sportolókat.

Atlétáinktól nem várhattunk csodát. Egyedül talán a középtávfutó *Paróczai András* szereplésétől vártunk sokkal többet, hiszen ez a szolnoki fiú már több alkalommal bebizonyította: *képességei alapján föltétlenül a legjobbak között a helye.* A futópályán azonban ismét beigazolódott: a futás nemcsak a lábakon múlik...

A többiek, akiket nem említettünk, több-kevesebb sikerrel azt az eredményt hozták, amire számítani lehetett, ám ez jó esetben is csak a tisztes helytálláshoz volt elegendő.

Összességében meg kell állapítanunk, hogy a vasutas versenyzők ezen az olimpián elmaradtak a várakozástól. Mindössze 11,8 pontot szereztek. Ennél jóval többre számítottunk, jobb eredményeket reméltünk tőlük. Gyengélkedésüket azonban nemcsak rajtuk, hanem az edzőkön, szakembereken is számon kell kérni.

Azért, hogy négy év múlva fényesebb érmeknek, jobb helyezéseknek örülhessünk.

Pilhál György

VASUTAS KUPA LÖVÉSZVERSENY

A 30. vasutasnap tiszteletére a miskolci területi bizottság vasutas kupa lövészversenyt hirdetett. A versenyt a miskolci igazgatóság MHSZ-szervezete július 13-án rendezte a Csokonai úti lőtéren, amelyen nyolc csapat vett részt.

A győzelmet az igazgatóság MHSZ-szervezetének csapata szerezte meg. Másodikok a miskolci járműjavító versenyzői lettek.

A díjakat *Zombori Lajos*, a területi bizottság titkára adta át.

Munkahelyi olimpia

Július 5-én és 6-án két jelentős tömegsporteseményre is sor került *Szombathelyen*. Ekkor rendezték a szombathelyi igazgatóság területének legjobb kispályás labdarúgócsapatainak a döntő mérkőzéseit. A munkahelyi olimpia keretében a hat döntőbe jutott együttesből *a járműjavító csapata bizonyult a legjobbnak, a szombathelyi vontatásiak és a BFF-esek előtt.*

A Haladás tömegsport bizottsága hét sportágban hirdetett versenyt a bázisvállalatok részére. A teniszversenyen húszan mérték össze képességüket. Eredmények: 1. *Házi Károly* (Volán), 2. *Tóth Kálmán* (Volán), 3.—4. *Kolesánszky György* (BFF) és *Tóth László* (Haladás Sportintézmények).

HÍREK

— *KRESZ-vetélkedő.* A dunakeszi járműjavító brigádklubja július 29-én — a váci járási és városi közlekedésbiztonsági tanács — közreműködésével KRESZ vetélkedőt rendezett, amelyen 32 brigád vett részt. A győzelmet a Műszaki brigád szerezte meg. Második a Makarenkó, harmadik pedig a Béke brigád lett. Az első három helyezett részt vesz majd a járási döntőn is.

— *Ovoda korszerűsítés.* A közelmúltban adták át rendeltetésének a több mint egymillió forint költséggel korszerűsített hatvani vasutas óvodát és bölcsődét. Az épületet tíz helyiséggel bővítették.

— *Kirándulás.* A salgótarjáni csomópont KISZ-bizottsága július 26-án egynapos autóbuszkirándulást szervezett a Nógrád megyei Ráróspusztára, amelyen negyvenen vettek részt. A kiránduló fiatalok megismerkedtek többek között a megye természetvédelmi területeivel is.

— *Munkaverseny.* Az idei vasutasnap tiszteletére a mátészalkai körzeti üzemfőnökség 39 szocialista brigádja pótfelajánlást tett. A tervezettnél több árut szállítottak el társadalmi munkában.

— *Parkosítás.* A mátészalkai körzeti üzemfőnökség 31 dolgozója a közelmúltban parkosította, rendezte az egyik vonalszakaszt. A munkáért járó ötezer forintot a tiborszállási úttörőtábor fejlesztésére ajánlották fel.

— *Véradás.* A székesfehérvári járműjavító szakszervezeti bizottsága és Vöröskereszt szervezete július 25-én véradónapot szervezett, amelyen 210-en 73 liter vért adtak térítésmentesen.

— *Látogatás.* A szolnoki csomópont szakszervezeti bizottságának 30 tagú nyugdíjas csoportja a közelmúltban meglátogatta a helyi Rákóczi termelőszövetkezetet. Megtekintették a szövetkezet termelő egységeit és a szajoli gazdaságot.

— *Expresszvonat.* Megkezdte menetrend szerinti járatát az a Moszkva és Leningrád között közlekedő expresszvonat, amely óránként 200 kilométeres sebességgel közlekedik. Az új expressz nemcsak az utasoknak, hanem a kiszolgáló személyzetnek is a legnagyobb kényelmet biztosítja.

— *KRESZ-park.* Kelebián, az általános iskola udvarán társadalmi munkában KRESZ-tanulóparkot létesítettek. Az építésben részt vett az állomás Kandó Kálmán szocialista brigádja is. A társadalmi munka értéke meghaladta a 80 ezer forintot.

— *Eszperantó találkozó.* Vasutas eszperantó találkozót rendeztek július 5-én és 6-án a dunakeszi járműjavítóban. A 300 részvevőt gazdag program várta. Jártak többek között a vácrátóti botanikus kertben és a fóti gyermekvárosban is. A művelődési központban fórumon beszélték meg a csoportok vezetői az eddigi eredményeket és az eszperantó mozgalom további feladatait.

— *Új tanműhely.* A dunakeszi járműjavító új tanműhelyét a közelmúltban adták át rendeltetésének. Az új oktatási évben lakatos, villanyszerelő, asztalos, kárpitos, forgácsoló és kovácsműhely ad lehetőséget a szakma elsajátításához.

— *Vetélkedő.* A dombóvári üzemfőnökség társadalmi és gazdasági vezetői a közelmúltban munkavédelmi vetélkedőt rendeztek. A vetélkedőn való részvételre egy-egy balesetveszélyes munkafolyamat megszüntetésére tett javaslattal is lehetett pályázni.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219—11 859
80—3335. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

USIC-bajnokság Svédországban

A vasutas férfi sakkválogatott harmadik helyen végzett Borasban

A svéd vasutasok szabadidő szervezete július 20—27. között rendezte meg az USIC X. nemzetközi sakkversenyét *Borasban*. A kitűnő körülmények között lebonyolított versenyre rekordnevezés érkezett: *21 ország küldte el versenyzőit*, hogy megküzdjenek a győzelemért, hogy tanuljanak, tapasztalatokat szerezzenek, hogy tovább erősítsék a vasutas sportolók nemzetközi összefogását.

A versenyt megelőző technikai megbeszélésnek egy magyar vonatkozású eseménye is volt. *Koppányi Istvánt* a francia *Grepeaux*, a luxemburgi *Leners*, a norvég *Galaaen* és a svéd *Kvarby* társaságában ismét beválasztották a zsűribe.

Sokáig emlékezetes marad a város kultúrházában díszpompával megrendezett megnyitóünnepség. A részvevő csapatok a zenekar indulóinak kíséretében mellett vonultak be a színházterembe. *Arne Möberg*, a svéd vasutasok szabadidő szervezetének elnöke és *Marcel Redempt*, az USIC titkárának üdvözlő beszéde után *Axel-Uno Nylander*, a város polgármestere köszöntötte a versenyzőket és vezetőket, majd a díszemelvényen felállított demonstrációs táblán az első lépés megtételével megnyitottnak nyilvánította a versenyt.

21 ország 126 versenyzője ült nap-nap után a sakktáblák mellé, hogy megküzdjenek a pontokért. A rajt a lengyeleknek és a bolgároknak sikerült a legjobban, de a magyar csapat is az élmezőnyben maradt a Szovjetunió társaságában. Egy remek sorozat után — *Görögország 2:0, Finnország 1,5:0,5; Franciaország 2:0; — Portugália 2:0, Svájc 2:0; Nagy-Britannia 2:0* — átvettük a vezetést. Ekkor következett nagy riválisunk, a szovjet csapat. Fordulatos játszmákban már-már biztosra vettük az egypontos győzelmet, amikor versenyzőink hibáztak és még a döntetlen is elúszott. Ennek ellenére az utolsó fordulóra megtartottuk vezető helyünket. A nagy lehetőség, a győzelem árnyéka azonban túl nagy terhet jelentett versenyzőinknek és az addigi leggyengébb eredményünket értük el. (Románia 1:1; Jugoszlávai 1,5:0,5; Csehszlovákia 1:1). A megszerzett 3,5 pont kevésnek bizonyult, *a lengyel és a szovjet csapat is megelőzött és így meg kellett elégednünk a 3. hellyel.* Ez az eredmény is dicséretes, hiszen a magyar vasutas sakkcsapat eddig csak két alkalommal szerzett érmet: 1959-ben Münchenben 1, és 1962-ben Várnában 3. helyezéssel.

A verseny hivatalos végeredménye: 1. Lengyelország 33,5 pont; 2. Szovjetunió 32, Magyarország 31,5, 4. Bulgária 31, 5. Csehszlovákia 29.

A magyar csapat pontszerzői: *Vadász László 4,5 (6), Székely Péter 5,5 (7), Emődi Gyula 5,5 (7), Dőry Jenő 4,5 (7), Pirisi Gábor 6,5 (7), Juhász Béla 5 (6) pont.*

K. J.

A legifjabbak és a legidősebbek teniszlabdával és teniszütővel

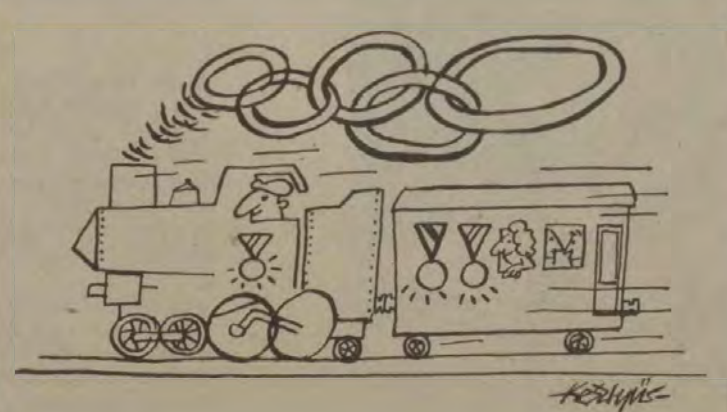
Nem sokkal az iskolai szünet kezdete után — június 23—29. között — rendezte meg a BVSC tenisz-szakosztálya az országos gyermek-, újonc-, serdülő- és ifjúsági versenyeket. A résztvevők létszámának puszta említése is elegendő lenne a siker bizonyítására, hiszen csaknem félezren vették kézbe a teniszlabdát és az -ütőket. Ezen belül legnépesebb volt az újoncok (93 fiú és 58 lány) csoportja. A gyermekek korosztályában is hasonlóan alakult a versenyzők száma, míg a serdülők csoportját 68 fiú és 38 lány alkotta. Az ifjúságiak mezőnye ennek a felét tette ki, mind a két nemben.

Ami a helyezéseket illeti, a BVSC színeit képviselő fiatalok körül név szerint csak az ifjúsági korosztályba tartozó, II. helyezést szerzett **Keresztúri Ildikót** emelhetjük ki, hozzátéve természetesen, hogy mindenki derekasan helytállt a vasutas gyermekek közül, csakhát a nagyobb rutin inkább az ellenfeleknek — az MTK-VM, a Honvéd, a Dózsa, a BSE, a Vasas és a Spartocus színeiben versenyző gyerekeknek — kedvezett. De — ahogy mondani szokták — ami késik, nem múlik.

Sikerrel zárult július 11—13. között ugyancsak a BVSC teniszszakosztálya rendezésében lebonyolított Öregfiúk Nemzetközi Páros Teniszverseny is. A három nap alatt 58 pár (116 versenyző) mérte össze tudását.

Az I. korcsoportban (45-től 54 évig) a **Lénárt László—Markóczy Miklós** páros szerezte meg a győzelmet **Vashegyi Tibor** és **Pillinger Mihály** előtt. A II. korcsoportban (az 55—60 évesek között) első lett **Ádám András** és **Károlyi Imre**, míg a második helyen **Lénárt László** és **Lénárt Kálmán** végzett, éspedig **dr. Iványi Árpád** és **Zaránd Sándor**, illetve **Fock Jenő** és **Katona Zoltán** előtt.

A 60 éven felüliek versenyét az **Esztergályi—Bolgár** páros nyerte. Második a **Pető—Pogány**, harmadik pedig a **Farkas—Kocsárdi**, illetve a **Murin—Erőss** páros lett.



Az olimpia hatása

(Kesztyűs Ferenc rajza)

Légiparádé a farkashegyi repülőtéren

A JUBILÁLÓ MÁV REPÜLŐ- ÉS EJTŐERNYŐS KLUB VERSENYZŐI SZÓRAKOZTATTÁK A RÉSZTVEVŐKET

Azt mondják, hogy a pilóták kemény emberek, mégis sokuknak párás lett a szeme, amikor július 5-én *Rónai Rudolf* államtitkár, a Magyar Repülőszövetség elnöke elhelyezte a megemlékezés koszorúját a kútvölgyi Repülő Emlékműnél. Fehér hajú alapítótagok emlékeztek vissza az első startokra, a MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub megalakulására.

— *Hogy a MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub 50 éven át töretlenül fenn maradhatott, az két tényezőre vezethető vissza* — meséli *Rödönyi Károly* nyugalmazott miniszter. — *Egyrészt a klub vezetői és növendékei mindent megtettek annak érdekében, hogy eredményeiket fokozva mindig az élvonalban maradhassanak, másrészt MÁV vezetői jelentős anyagi támogatásokkal járultak hozzá nemcsak a repülőgép-állomány szintentartásához, hanem annak korszerűsítéséhez is.* Új hangár, lakóépület, klubhelyiség és számos egyéb eszköz, sportfelszerelés jelzi azt a támogatást, amelyet a vasút vezetői a felszabadulást követő időszakban a klub részére nyújtottak. Huszonhárom éve vagyok a klub elnöke és mindig szívesen vettem részt az üléseken.

—*A vasutas-szakszervezet is sokat tett azért, hogy az MHSZ MÁV klub pilótái és ejtőernyősei méltóképpen szerepeljenek a hazai és nemzetközi versenyeken* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Koszorús Ferenc*, a szakszervezet főtitkára. — *Igaz, mindig jó helyre került a pénz, mert ha valahol MÁV-os versenyző startolt, rendszerint trófeát hozott haza.*

Az ünnepség a farkashegyi repülőtéren folytatódott, ahol megnyitották a VII. vitorlázórepülő Budapest-bajnokságot. Az impozáns légiparádé első száma női egyéni műrepülés volt. *Daka Olga*, a MÁV Repülőklub pilótája, a motoros műrepülő válogatott keret tagja, férfiakat meghazudtoló precízitással és nőiesen harmonizált mozdulatokkal hajtotta végre, a nagyközönség szemében lélegzetelállító bukfenceket, orsókoszorút, flikk-flakkot, és legyezőfordulót. Gépe még a levegőben volt, amikor felemelkedett a *Tuskó Mihály* vezette *Wilga* típusú motorosgép, páros vitorlázógépeket vontatva maga után, melyek pilótái *Terpó György* és *Horányi Ervin* voltak. Ezután megjelent a horizonton a híres hármas kötelék: a vezérgépet *Farkas Gyula* vezette, jobb kísérője *Kovács Pál*, bal kísérője *Erdős Mihály* volt. Utánuk következett az ünnepi megnyitó legnagyobb szenzációja, melyet nemcsak a nagyközönségnek, hanem a pilótáknak és ejtőernyősöknek is különleges esemény volt látni, hogy *Oross János* kilépve a vitorlázógépből, a szárnyára kapaszkodott és onnan hajtotta végre az ejtőernyős ugrását, miközben *Réthy Jenő* egy jobb fordulót hajtott végre a *Bocian* típusú repülőgéppel. Magyarországon ezúttal első ízben hajtottak végre vitorlázógépből ejtőernyős ugrást.

Az ünnepélyes megnyitóra látogató vendégek nagy örömére, *utasrepültetés is szerepelt a programban.* Élmény volt ez azok számára is, akik még soha nem ültek repülőgépben és boldoggá tette azokat az idős alapító klubtagokat, akik több évtizedes kihagyás után ismét vitorlázógépbe ülhettek, és felidézhették a hajdani repülések élményeit.

Bár a kéthetes verseny alatt sokszor megtréfálta az időjárás a pilótákat, mégis mindkét kategóriában sikerült megfelelő számú értékelhető repülést végrehajtaniok. A szabadosztály versenyzői eddig hét távrepülést hajtottak végre. Az összesített pontszám alapján a lengyel *Pelagja Majewska* áll az élen. *Sinka Lajos* (MÁV) a negyedik helyen végzett. A klubkategóriában indulók nem voltak ilyen szerencsések. Három versenyszámuk értékelhetetlen volt, mert a mezőny egyetlen tagja sem tudta végigrepülni az útvonalat. Így eddig öt értékelhető versenyszám alapján *Szabadi István* (MÁV) a harmadik helyet szerezte meg.

A *Csatorday Vándor Kupát* — melyet a MÁV Repülőklub *dr. Csatorday Károly* emlékére alapított és a Budapest-bajnokság nagygépes kategória harmadik versenyszámának győztese kapja — ismét *Vass István*, a MALÉV versenyzője nyerte el.

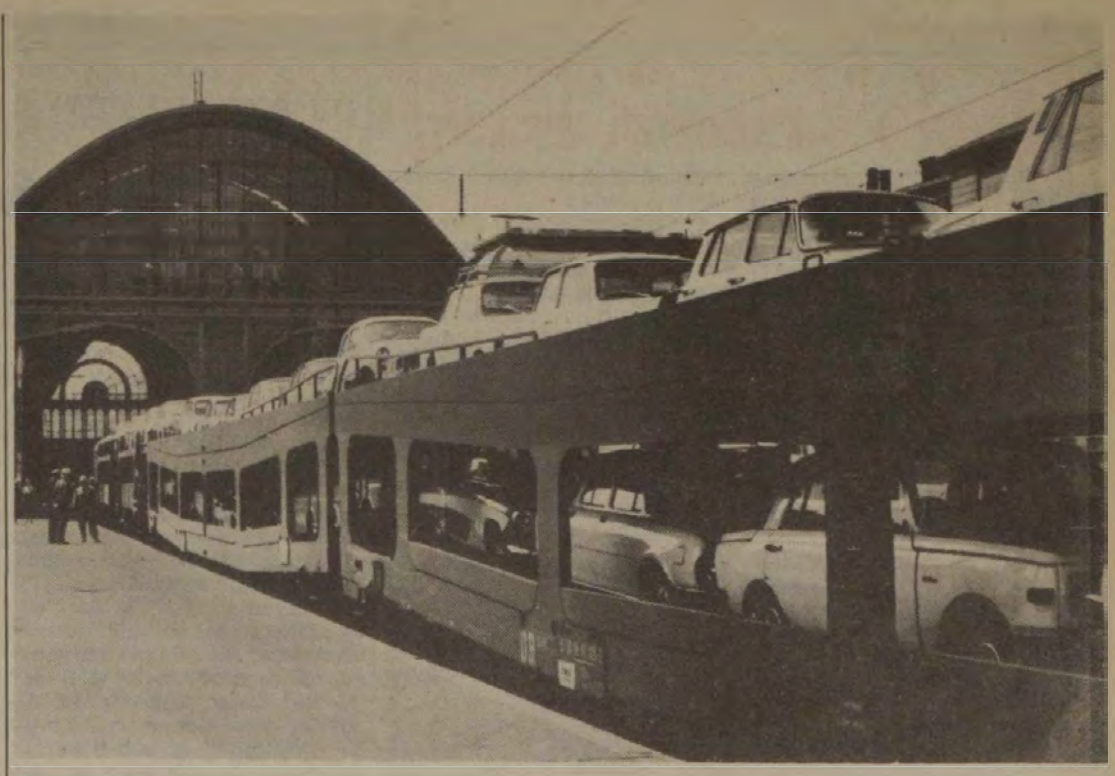
Erdős Ágnes

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. AUGUSZTUS 25.



Utaznak az autók...

(Képes tudósítás a 3. oldalon; Laczkó Ildikó felv.)

AZ ŐSZI FORGALOM KÜSZÖBÉN

Most lehetne belföldön több árut szállítani

Vasúton olcsóbb, mint közúton — Van leköthető kapacitás

Nem számoltunk az ipartelepítés következményeivel

Árvízi védekezés a vasút szemszögéből — Export, két főirányba

A korábbi években ilyenkor nyár végén már az őszi forgalom miatt főtt a vasutasok feje, most pedig — a számítások szerint — *egész évben szabad fuvarozási kapacitással rendelkezik a MÁV.* Az első félévben

egymillió tonnával kevesebb árut szállítanak a termelő üzemek, vállalatok,

mint a múlt év első felében. Ennyivel maradt el a vasút a szállítási terv teljesítésétől, és ezt az év végéig aligha tudja pótolni.

A hét munkanapjain kiegyensúlyozott az árufeladás. Naponta 310—330 ezer tonna árut fuvaroz a vasút. A hétvégeken viszont ennek csak egy töredékét, 30—40 százalékát adják fel a vállalatok, ami egyenetlenné, kiegyensúlyozatlanná teszi a fuvarozást.

A vasúti kocsik napokig ácsorognak kihasználatlanul,

és ez csökkenti a következő hét első munkanapjának teljesítését is.

A MÁV Vezérigazgatóság illetékesei a hétvégi rakodások növelését szorgalmazzák. *Most lehetne ideális körülmények között lebonyolítani a belföldi áruszállításokat.* Őszszel már a mezőgazdasági termények szállítása jobban igénybe veszi a kocsiparkot, később pedig a kiszámíthatatlan téli időjárás okozhat fennakadásokat a közúti és vasúti szállításokban.

Az év elején hozott *energiatakarékos intézkedések* nyomán arra számítottak, hogy a gépkocsik üzemanyagköltségének emelkedése miatt a vállalatok jobban meggondolják, hogy mivel szállítsanak: *gépkocsival, vagy az 50—60 százalékkal olcsóbb tarifájú vasúttal.* Sajnos,

a fuvaroztatók egy része nem látja be a vasúti szállítás gazdasági előnyét,

ezért nekünk, vasutasoknak kellene *hatékonyabb kereskedelmi szervező munkát* folytatni, felkeresni a szállíttatókat, és lekötni szabad kapacitásunkat.

Igaz, közrejátszott a fuvarozásban az építőipari beruházások 3,5 százalékos csökkenése is. Tetemes mennyiségű építőanyag fuvarozása maradt el. De van olyan tényező is, amelyet a vasútnál nem vettek kellően figyelembe: *érezhetően csökkentette a szállításokat, hogy egyes gyárakat, feldolgozó üzemeket a nyersanyagforrások közelébe telepítettek.* Ez a helyzet a cukoriparnál. A kabai Hajdúsági Cukorművekbe a répát nem kell messziről szállítani, 60—70 kilométeres körzetből a tsz-ek fuvareszközével kerül Kabára. A takarmányfeldolgozó üzemek is ott létesültek, ahol a takarmány terem. Az okos, tervszerű lépések eredményeként *jelentős fuvarkapacitások szabadultak fel.*

A Körösök vidékén pusztító árvíz szinte minden gazdasági ágazatra sok tennivalót hárít. Nem kivétel ez alól a vasút sem.

Sok száz vasúti kocsit köt le az árvízi védekezés.

Tartalék személyvonati szerelvények álltak hosszú ideig készenlétben, hogy a kitelepített falvak lakosságát elszállítsák. A MÁV-nál pillanatnyilag azt mérlegelik, *honnan, mennyi építőanyagot kell heteken belül az árvízsújtotta területre szállítani, hogy még a tél beállta előtt felépüljenek a rombadőlt otthonok.*

A Sarkadi Cukorgyár körzetéhez tartozó répaföldek szintén víz alatt vannak. Csak az ár elvonulása után becsülhetik fel a károkat és dönthetnek arról, hogy a gyár ellátásához szükséges cukorrépát az ország melyik vidékéről szállítsák Sarkadra. Ezek hez a szállításokhoz is

soron kívül biztosítják majd a vasúti kocsikat.

Az őszi forgalom sikere végső soron az idén is minden résztvevő együttműködésén múlik. A fuvaroztatók, a VOLÁN-vállalatok, a MÁV, a nemzetközi fuvarozásoknál a határállomások személyzete, a vám- és határőrség közös munkájának eredménye lesz az áruszállítás zökkenőmentes lebonyolítása.

Sok helyen komplexbrigádokat szerveztek.

Legelterjedtebb formája ennek a MÁV és a VOLÁN brigádjainak szerződéses együttműködése, de *hasznos volna, ha minél több fuvaroztató csatlakozna ehhez a kezdeményezéshez.*

Exportszállításainknak — nemzetközi síkon — két főirányuk van: a Szovjetunió és Olaszország. Mindkét irányban az a helyzet, hogy a külföldi vasutak nem képesek mindig olyan ütemben átvenni és továbbítani a küldeményeket, mint ahogy a magyar szállítópartnerek szeretnék. A Szovjetunió felé egy héttel a tervezett szállításoknál korábbon kell bejelenteni a fuvarozási igényt, mert *Záhonyban több ezer kocsi vár kiléptetésre,* Olaszország felé pedig 48 órával korábban. A rakodásokat szigorúan rangsorolják, s az élőállatokat, vagy a gyorsan romló küldeményeket *soron kívül* szállítják. *Az olasz kikötőkből a tengerentúlra irányuló szállításokat a hajók indulási idejével egyeztetik.*

Bermann István

CSEHSZLOVÁKIÁBÓL

Vendégek Szolnokon

Besztercebánya állomás húsz dolgozója augusztus 9-én *Szolnok* állomásra látogatott. A vendégeket az állomás gazdasági és társadalmi vezetői fogadták, majd bemutatták az állomás korszerű szociális és szolgálati épületeit. A vendégek tanulmányozták az állomás dolgozóinak munkáját, megismerkedtek eddigi eredményeikkel.

A szolnoki vasutasok augusztus végén viszonozzák csehszlovák kollégáik látogatását.

ÉTKEZTETÉS A PÁLYÁN

MEGTALÁLTÁK A MEGOLDÁS KULCSÁT

Együttműködés a konyhákkal és az áfészekkel

A pályamunkások üzemi étkeztetésének megszervezése mindig sok gondot okozott a gazdasági és a társadalmi vezetőknek. *Sokat töprengtek ezen a debreceni pályafenntartási főnökség illetékesei is.* Tanulmányozták több pft-főnökség kezdeményezését, és segítséget kértek a debreceni igazgatóság építési és munkaügyi osztályától is. A megoldás kulcsa *Nagy Imre* vonalkezelő újítása volt.

Ennek alapján a *főnökség ételhordó konténereket készített valamennyi főpályamesteri szakasz részére. Megszervezték a területen az üzemi konyhákkal való együttműködést is.* Kapcsolatot teremtettek a debreceni vasúti üzemi konyhák, valamint a *Hortobágyi Állami Gazdaság,* a hajdúböszörményi, a tiszafüredi és a sárándi ÁFÉSZ-ek vezetőivel. Megállapodtak abban, hogy hány adag ebédre lesz szüksége a főpályamesteri szakaszoknak. Megszervezték a szállítás módját. *Az ételhordó konténereket vasúti és közúti járműveken is lehet szállítani.* A nyolc főpályamesteri szakaszon két hónapra elkészítették a *munkáltatási tervet,* amely feltétele annak, hogy az ebédszállítás zavartalan legyen.

Az erőfeszítés sikerrel járt. A pályán dolgozók már hat hete fogyaszthatnak meleg ételt és ihatnak hideg vizet a kánikulában is. A vizet dupla falú hőálló edényekben szállítják a helyszínre.

Kongresszusi készülődés

Ülést tartott szakszervezetünk elnöksége

(Lapzárta után)

Augusztus 21-én ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. Megvitatta többek között szakszervezetünk sorra kerülő, X. kongresszusának dokumentumait — az írásos és a szóbeli kiegészítő, valamint a határozati javaslat tervezetét —, továbbá a Magyar Szakszervezetek Alapszabálya módosításának tervezetét, a differenciált bérezés további kiterjesztésének lehetőségeit, a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny első félévi tapasztalatait.

Az elnökség napirendjén szereplő témákra lapunk következő számában visszatérünk.

NYUGAT-DUNÁNTÚLON IS

Gyorsabban, biztonságosan...!

Befejezéshez közeledik a pályák felújítása

Két nagy, vasúti építkezés fejeződik be hamarosan Nyugat-Dunántúlon. A *Kópháza* és *Magyarfalva* állomások közötti sínpálya lerakásával július végén befejeződött a Szombathelytől *Ágfalva országhatárig* húzódó vasútvonal rekonstrukciójának *utolsó előtti* üteme. A hat éve tartó munkálatok az év végére (a Bük térségében felújításra szoruló hidak átépítésével) végleg befejeződnek. A 71 kilométeres pályán a jövőben engedélyezett tengelynyomás az eddigi 18 tonnáról húsz tonnára emelkedhet. Ezzel megteremtődtek a feltételek a nagy teljesítményű dízelmozdonyok forgalomba állítására *Szombathely* és *Sopron* között.

Jó ütemben halad a Szombathely és *Celldömölk* közötti vasúti pályarekonstrukció is. Az építők jelenleg az utolsó 5 kilométeres részen, Kemenesmihályfa és Nagysimonyi között *új töltést építenek* a sínpályának. A decemberre elkészülő munkálatokkal egyidejűleg felszerelik az automata *Integra*-domino biztosítóberendezést is. Ezzel a vasi megyeszékhelytől Celldömölkig tartó 46 kilométeres pályán *a vonatok végsebessége a 140 kilométeres óránkénti sebességet is elérheti.*

J. I.

TÖBBET, JOBBAN, OKOSABBAN

Miskolcon értik a módját

A járműjavító első félévi gyorsmérlege

A *miskolci járműjavító* dolgozói az első félévben több mint négy százalékkal növelték a termelékenységet. Ez részben a jobb *munka- és üzemszervezés,* a technológiai korszerűsítés és

több újítás hasznosításának a következménye.

Eredményes volt az anyag- és energiatakarékosság is. Villamos energiából tíz, földgázból pedig két százalékkal kevesebbet használtak fel, mint tavaly. Tíz százalékkal növelték a nagy teljesítményű gépek kihasználását.

Lényegesen csökkent a teherkocsik javítási ideje is.

A nehéz fizikai munkát új gépek üzembe helyezésével könnyítették. Vásároltak többek között két festékszóró berendezést, egy védőgázas hegesztőgépet, két 2 tonnás emelővillás targoncát, egy rakodógépet és több kisgépet.

Az üzem dolgozói

eddig 11 ezer óra társadalmi munkát végeztek,

amelynek értéke majdnem 400 ezer forint. Ezek az eredmények igen kedvezőek az évi tervfeladatok teljesítése szempontjából is.

Ifjúmunkásnapok Záhonyban

Kétezer fiatal vasutas részvételével

Augusztusban és szeptemberben a *záhonyi* üzemi KISZ-bizottság a körzet kétezer fiatalja részére *vasutas ifjúmunkásnapokat* rendez, amelynek célja az elméleti és szakmai tudás elmélyítése, a politikai műveltség gyarapítása.

A programban szerepel többek között a *Ki minek mestere* vetélkedő. Ennek keretében gépkocsivezetők, lakatosok, motorszerelők, darukezelők, kocsivizsgálók, mozdonyvezetők, dízellakatosok, kocsijavítók, kocsirendezők, vízvezeték-szerelők mérhetik össze tudásukat. A győztesek pénzjutalmat kapnak.

A *fiatal műszakiak és közgazdászok tanácsa* tudományos tanácskozást szervez, a KISZ-szervezetek háromtagú csapatai pedig *politikai műveltségi vetélkedőn* versengenek.

VETÉLKEDNI MENTEK POZSONYBA

Három napot töltött *Pozsonyban* az a 140 magyar turista, aki részt vett a *Turista Magazin* és az IBUSZ városismereti vetélkedőjén. A tíz nagydíjért 20 kérdésre kellett válaszolni a pozsonyi *rejtvénytalálkozó* részvevőinek.

Összesen 106-an pályáztak. A zsüri ötven hibátlan megfejtést talált. Sorsolással döntötték el a tíz díj nyertesét. Közéjük tartozott *Boda Ferenc,* a Szolnoki MÁV—MTE természetbarát szakosztályának tagja is. Ő nyerte az IBUSZ tízezer forintos utazási igazolványát.

Nemzetközi szolidaritás a koreai dolgozó néppel

A szolidaritási hónap (június 25.—július 27.) *alkalmából a Szállítási Dolgozók Nemzetközi Szakszervezete erősíti szolidaritását a koreai néppel.*

Az UIS Transports, valamint tagszervezetei világszerte kifejezték szolidaritásukat a koreai nép harcával, amely a Dél-Koreában kormányzó USA imperialistabarát klikk ellen irányul. Az UIS Transports erélyesen elítélte a dél-koreai dolgozó népnek a kormányrendszer demokratizálásáért és a jobb életkörülményekért folytatott tömeges harcának legutóbbi brutális elnyomását. Szilárdan támogatja a koreai népet az USA-csapatok Dél-Koreából való kivonásáért, valamint az országuk független és békés újraegyesítéséért folytatott harcában.

A szolidaritási hónap alatt az UIS Transports felszólítja tagjait és a baráti szervezeteket, hogy *ismét juttassák kifejezésre minden lehetséges formában a koreai dolgozó néppel való nemzetközi szolidaritásukat.*

Kitüntetés szakszervezeti munkáért

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa, kiemelkedő szakszervezeti tevékenységük elismeréséül, nyugdíjba vonulásuk alkalmából a *Munka Érdemrend arany fokozatát* adományozta *Acsai Mihálynak*, a szegedi területi bizottság titkárának. A *Munka Érdemrend ezüst fokozatát* kapta *Pusztai József*, a GYSEV vszb. titkára. A *Munka Érdemrend bronz fokozatával* tüntette ki *Sánta Jánost*, a Miskolc-Gömöri pályaudvar üzemgazdászát, társadalmi szb-titkárt.

Eredményes munkássága elismeréseként, nyugállományba vonulása alkalmából a SZOT a *Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatát* adományozta *Auguszt Jánosnak*, a szombathelyi területi bizottság titkárának.

A kitüntetéseket augusztus 18-án és 19-én *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára adta át.

Az alkotmány ünnepe alkalmából a művelődési miniszter a *Szocialista kulturáért* kitüntetésben részesítette kiemelkedő közművelődési tevékenységükért *Sándor Gézát*, a Landler Művelődési Ház igazgatóját, *Simsik Győzőnét*, a ferencvárosi vasutas dolgozók művelődési házának népművelőjét és *Kiss Balázsnét*, a celldömölki állomásfőnökség társadalmi aktivistáját.

A kitüntetéseket augusztus 18-án a SZOT-székházában *Kiss Károly*, a SZOT alelnöke adta át.

EL KELL KEZDENI

Hej, az a rendcsinálás...!

A XII. pártkongresszus határozott irányt mutatott a gazdasági, mozgalmi munkánkban fellelhető hiányosságok kiküszöbölésére, kijelölte azt az utat, amit az elkövetkező években járnunk kell.

A szakszervezeti választások, az ott elhangzott felszólalások tapasztalatai is bizonyítják, hogy a tagság többsége híve a rendnek, a fegyelmezettebb munkának, s a változásokat indokoltnak, halaszthatatlannak tartják. Érdemes idézni annak a testületi ülésen felszólaló bizalminak a szavait, aki szóvá tette, hogy a munkahelyeken sok a ráérő, csellengő ember. *„Nincs itt létszámhiány, csak sokan nem ott dolgoznak, ahol szükség lenne rájuk. Mindenki az irodába, raktárakba akar bebújni. A kétkezi munkát, az ütközőktől zsírossá vált munkaruhát mintha sokan szégyellnék. Valamikor egy főmérnökkel is jól ment a munka, a közösségi életre is több idő jutott. Most meg külön van termelési főmérnök, beruházási főmérnök, személyzeti meg gazdasági igazgató, de a munkafegyelem, a szervezettség nemhogy javulna... Ezért persze nemcsak ők felelősek. Nemcsak beszélni kellene már az előrelépésről, tenni is kellene valamit érte."* Megértem a bizalmi sürgető szavait, de ki kezdje el és hol az előrelépést?

A vasutasok szakszervezete központjába befutó információs jelentésekből gyakran kicsendül, hogy a dolgozók és a középvezetők felülről várnak valamiféle „parancsot", ugyanakkor saját munkaterületükön se mindig lépnek fel következetesen a lógósokkal, az elvtelen behízelgőkkel, a magukat áltudományoskodó színben feltüntető, de a gyakorlati munkához keveset értő, fontoskodókkal szemben. Nem csoda, ha egy-egy bizalmi ezek után azt mondja: *„olyan összefonódás van már, hogy az isten is alig ismeri ki magát benne"*.

Szerencsére a választások tapasztalatai tanúsítják, hogy a bizalmiak nagy része nem ilyen „belenyugvó" hanem él az üzemi demokrácia adta lehetőségekkel, szóvá teszi a hiányosságokat, vállalva ennek az esetleges ódiumait is.

A szakszervezeti csoportértekezleteken gyakran hallottam effajta véleményeket: *olyan főbizalmit, bizalmit választottunk, aki ki meri mondani a műhely dolgozóinak véleményét, akinek vérében van a hibák kijavítására való törekvés, aki nem pazarolja el százak és százak hasznos észrevételeit, tanácsait, aki maga is úgy látja és láttatja, hogy a fizetásért illik is valamit tenni a közösség asztalára.*

Gyakorlati tapasztalat, hogy ahol a munkahelyi vezető rugalmas intézkedésekkel segíti orvosolni a hiányosságokat, ott a dolgozók se valamiféle magas felsőbbség közbenjárására várnak, hanem maguk, a kollektíva erejével kezdik el a rendcsinálást. Ők is tudják: *nem kell itt új határozatokat fabrikálni, csak a meglevőket kell következetesebben megvalósítani, illetve a végrehajtást számon kérni.*

Köztudott, hogy a mai körülmények között nincsenek polihisztorok, akik minden feladat megoldásához egyedül hasznosítható receptet tudnának adni. Az sem jó dolog persze, ha apró-cseprő csavarhiánnyal mindjárt az üzemfőnökhöz, a szakszolgálati vezetőhöz, az igazgatóhoz vagy a szakszervezeti bizottsághoz szaladgálnak az illetékesek, holott maguk is képesek lennének az átmeneti problémákra megoldást találni. Előfordulhat természetesen, hogy ezt a „szokást" egyesek arra használják, hogy a maguk nélkülözhetetlen szerepét bizonyítsák — de ennyi baj legyen.

A szolnoki és a Landler járműjavítóban folyamatosan zajló profilváltás, a szentesi körzeti üzemfőnökség termelési, közművelődési kezdeményezései, a nélkülözhető munkakörök józsefvárosi megszüntetése — és még sorolhatnánk tovább — azt bizonyítják: *egyre több helyen felismerik, hogy valahol el kell kezdeni a napjaink gazdasági körülményei által ránk kényszerített továbblépést.* Léptek is, de ezek még kezdeti lépések. Mert ki vitatná, hogy a munkaidő kihasználtságában 20—30%-os, valahol még nagyobb arányú javulást is el lehetne érni, vagy hogy az árukárok pár százalékos mérséklése is súlyos millió forintok kiadásától mentesítené a vasutat.

Ezek annál is inkább sürgető kérdések, mert a munkaerőhiány szorításában dolgozó vasút a létszám vajmi kevés javulására számíthat. *Valamennyi vasutasnak* — vezetőnek és beosztottnak — *a maga területén kell mindent megtenni a munka hatékonyabbá tételéért, a minőség, a fegyelem javításáért, a fiatalabbak munkára és a vasút szeretetére való neveléséért.*

Ne csak azt nézzük — régi rossz szokásként —, hogy a másiknak mi lenne a feladata. *Söpörjünk a saját házunk táján!* Ha a munkahelyi vezetők és a szakszervezeti bizottság a kollektív szerződés, az üzemi demokrácia betartásával újítja meg munkáját, s ehhez az üzemi, szakszolgálati, csomóponti alapszervezetek tisztségviselőit, tagságát is maguk mellett tudhatják, bizonyosak lehetünk benne, hogy nem lesz annyi gépre várás az állomásokon, jelző előtti ácsorgás a vonalakon, alkatrészre várás a műhelyekben, bujtatott létszám vagy mellőzhető munkakör az irodákban.

Orosz Károly

ÚJ SZERVEZETI FELÁLLÁSBAN

Tanácstalan titkárok

Az idei választások alkalmával a vasutasok szakszervezete kialakította új szervezeti kereteit. Alapszervezeteink kezdik megismerni a megváltozott körülményeket, s egyre nyilvánvalóbb: *melyek azok a területek, ahol az eddigi munkamódszereken változtatni kell.* Nemcsak a mozgalmi munka tekintélyének megőrzése, hanem a tagság még hatékonyabb érdekképviselete, érdekvédelme is így kívánja. Tudják ezt Celldömölkön is, ahol *Antal Andrással* és *Bálint Sándorral* összegeztük az eddigi tapasztalatokat. Egyikük az állomás, másikuk a celldömölki üzemfőnökség szb-titkára.

— Az új szervezeti keretek kialakításával tulajdonképpen a gazdasági vezetésnek segítettünk, mivel kevesebb a partnerkapcsolat — mondta Antal András. *— A mi munkánkban az előre számított előnyök még nem érzékelhetőek, sőt, van, ami bonyolultabbá vált.*

Hasra ütve?

Minderre példákat is felhozott. A régi kis alapszervezetek megszűnésével, a főbizalmi-rendszer kialakításával járó hátrányokat először az alapszervezetek tömegpolitikai és tisztségviselői tanfolyamainak értékelésekor érezték. *A területi szakszervezeti bizottság* határidőre kérte a jelentést, de *a főbizalmiak többségének nem állt rendelkezésére semmiféle kimutatás, vagy információ.*

— A jelentésekből, sőt a mi összesítésünkből is kiérződött, hogy több rovatba „hasra ütve" kerültek be a számok. Ez pedig sokat torzít a valós helyzeten. Arra viszont jó volt ez az eset, hogy a következő oktatási év értékelésére időben felkészülhessünk, s új formában, átgondoltabban végezzük ezt a munkát.

Ha a főnök haragszik...

Egyéb problémákat is említett a fiatal szb-titkár.

A többi között azt, hogy főként a kis állomásokon *az állomásfőnökök nem ismerik a bizalmiak jog- és hatáskörét.* Ez — és nem utolsósorban az önkényeskedés — az oka, hogy egyszerűen azt hívják oda a „demokratikus jogokat gyakorolni", aki a közelben van, holott egy-két órán belül, illetve egy kis körültekintéssel azonnal *a bizalmi is elérhető lenne.* S ha a bizalmi megpróbálja szóvá tenni a gondokat, előfordul, hogy a vezetők neheztelnek, sőt, megtorolják az „ellenszegülés"-t.

Felkészítés

— A bizalmiak balatonkenesei felkészítése jól bevált. Az ottani tanfolyamokhoz hasonlóan: nagyobb figyelmet kellene fordítani arra, hogy *a gazdasági vezetők is ismerjék meg a szakszervezeti tisztségviselők jogait, kötelességeit!*

Bálint Sándort a közelmúltban választották a Celldömölki Üzemfőnökség szakszervezeti titkárává. Nincs könnyű feladata, hiszen 214 kilométer vonalszakaszon találhatók a főnökséghez tartozó főbizalmi-csoportok. S ahány főbizalmi csoport, annyi munkastílus, annyi probléma.

— Valóban így van — helyesel. — Abban azonban általános a gondunk, hogy *a segélyezési munkát az új szervezeti keretek nehezítették.* A kis alapszervezetek helyett alakult főbizalmi-csoportok, a régivel ellentétben, nem rendelkeznek önálló költségvetéssel. Ha egy rendkívüli segélyről van szó, be kell utazniuk hozzánk. Ugyanez a helyzet, ha az Ajkán, vagy Sárvárott rendezett tömegsportrendezvény bírói tiszteletdíját akarják kifizetni. Különösen a régi szb-titkárból lett főbizalmiak teszik ezt szóvá. Ehhez próbáltunk alkalmazkodni azzal, hogy hétfőn és pénteken a délutáni órákban főként csak ezekkel a kérdésekkel foglalkozunk. De tudjuk, hogy ez is csak félmegoldás...

Hasonló a helyzet akkor — tapasztalat alapján mondták beszélgető partnereim —, ha az alig 10—15 percet igénylő ügy elintézésére kiutaznak az szb-titkárok. Akkor a közlekedési kötöttségek, a csatlakozások miatt egész napjuk kárba vész. Nem beszélve a sok-sok fölösleges adminisztrációról, a bürokráciáról.

Gazdátlanul

— Van egyéb gondunk is. A régi szervezeti keretek megváltozása miatt a szakszervezeti sajtó terjesztése gazdátlanná vált, illetve a főbizalmiak figyelmét eddig elkerülte ez a feladat. Több olyan kis állomás is van, ahová a műhelybizottság idején 80—100 Magyar Vasutas járt, az üzemfőnökségi alapszervezet kialakulása óta viszont csak két-három példány. Ezért kell újjászervezni a sajtó- és kiadványfelelősi hálózatot, ami nem könnyű feladat.

A celldömölki titkár szavaiból kiderült az is, hogy a több megyében érdekelt üzemfőnökségek szakszervezeti bizottságai most nehezebben tarthatnak kapcsolatot az SZMT-kel.

— Tőlünk például már nemcsak a Területi Szakszervezeti Bizottság, hanem a három SZMT is kér kimutatást — különféle bontásban — a tömegsportról, a szocialista brigádokról, a szakszervezeti oktatásról... és lehetne még sorolni. Nem az a baj, hogy ennyi a kötelesség, inkább az a hátrányos, hogy a sok jelentés esetenként elvonja az időt a jogok gyakorlásától.

Példaként a rendezetlen kapcsolatokról elmondta, hogy a Győr-Sopron megyei SZMT néhány héttel korábban felajánlott a celldömölkieknek 10 üdülőjegyet. Mivel nem látták biztosítottnak, hogy azt végül is egy Győr-Sopron megyei alapszervezet kapja, ezért *a celldömölki üzemfőnökségi szb-nek már nem is adták át.* Pedig nagyon sokat segített volna a tagságnak.

Beszélgető partnereim elmondták: nem panasznapot akarnak tartani, de az új szervezeti keretek kialakulása óta sok olyan problémájuk van, amelyek megoldásához *támogatást várnak a felsőbb szervektől.*

(orosz)

A BÉKÉSCSABAI ÜZEMFŐNÖKSÉGNÉL

Négy kérdés egy főbizalmihoz

Szabó Imrével, a békéscsabai üzemfőnökség vontatási telepének főbizalmijával a szakszervezeti életben történt szervezeti változásokról s az abból adódó feladatokról beszélgetünk.

1

— Akár mondjuk, akár nem, ha valami újat kezdünk el, annak „bejáratása", majd zökkenőmentes alkalmazása mindig gonddal jár. Vagy talán mégsem? — kérdezem.

— Tizenegy évig működtem a műhelybizottság titkáraként, s szerintem akkor nehezebb volt a helyzet, mint most, pedig ezelőtt többen — szám szerint heten — voltunk a vezetőségben. A tennivalók döntő része ugyanis rám, a titkárra maradt. Mindazt természetesen a munka mellett kellett végezni, nem munkaidőben. Ez persze változatlan maradt, mert első a termelőmunka. Jelenleg azonban ott van műhelyrészenként egy-egy bizalmi, aki öntevékenyen dolgozik a saját területén, s ennyivel könnyebb a főbizalmi dolga. A bizalmiak az utóbbi években a megnövekedett jog- és hatáskör gyakorlása közepette „beértek", közben tekintélyt is szereztek maguknak. Aztán az is egyszerűsíti a helyzetet, hogy műhelyenként csak egy bizalmi van, vagyis az eddigi 24 helyett 13.

2

— A helyettese mit csinál?

— Azzal az elképzeléssel ellentétben, ami sokakban él, hogy a helyettes csak akkor funkcionál, ha a főbizalmi kiesik a munkából, *más a helyzet. Állandó feladatot lát el ő is, mert a munkamegosztásnak csak úgy van értelme, ha nem formális a megbízatása. Nálunk történeteseň* — mivel a vontatási telep több területből tevődik össze — úgy határoztunk, hogy a kocsiműszak és a kocsiszolgálat szakszervezeti munkáját fogja össze a helyettesem, a bizalmiértekezleteken megadott határozatok alapján, de az én irányításom alatt. Nagyon röviden: *a munka közös, de a vezetés egységes.*

3

— A partneri kapcsolatban van-e változás?

— Mint műhelybizottsági titkár, a műhelyfőnökkel és a műszaki üzemfőnök-helyettessel voltunk partnerek. *Ez most is így maradt.* Nekik viszont jelenleg *két titkár helyett egy főbizalmival kell tárgyalniuk.* Maga a gyakorlat azonban nem a legideálisabb, de ennek semmi köze a szervezeti változáshoz. Még az elmúlt évekre nyúlik vissza, amikor nehezen és nem is teljesen alakult ki köztünk az összhang. *A súrlódások megmaradtak.* Csak egy példa: hogyan képviseljem én a bizalmiak véleményét és állásfoglalását, ha a műhelytervek lebontását nélkülem végzik? De bízom a kapcsolat javulásában, és remélem el is érjük. *Rajtam nem fog múlni.*

4

— Mik most a legfontosabb tennivalók?

— A több mint 200 szakszervezeti tag — mert ennyien vagyunk a vontatási telepen — jogainak fennakadás nélküli biztosítása és érdekeik képviselete a legkülönbözőbb kérdésekben. És ez nem kis dolog. *Mindnyájunk felelőssége nagy, de különösen a bizalmiaké*, akik közül az újakat különösképpen kell segíteni. Mivel a tagság mintegy harmadrészben új bizalmit választott, az első oktatás már lezajlott számukra. De ez nem elég, még akkor sem, ha az új bizalminak is van mozgalmi tapasztalata és alapfokú politikai képzettsége. Az szb által szervezett oktatás révén az elméleti tudást szeretnénk mihamarabb összekapcsolni a napi, gyakorlati tennivalókkal.

Vass Márta

A Csatorna túlsó partján

Az angolok az időjárásra általában mindig azt mondják: nem olyan, mint lenni szokott. Én viszont, aki ezen a nyáron a kontinensről áthajóztam a Csatornán a szigetországba, menten rájöttem, hogy ott semmi nem olyan, mint idehaza lenni szokott. Állandóan apró meglepetések sora zökkenti ki az utazót a rutinos nézelődésből.

Már a vonaton kezdődnek a meglepetések. A mosdóban például — ha mosakodni akarunk — az egyik kezünkkel a hideg, a másikkal pedig a meleg feliratú gombot egyszerre kellene nyomni, hogy kellemes, langyos víz csorogjon a csapból. De ha ezt tesszük, nem marad kezünk a mosakodásra. Mosdótál-dugó pedig nincs a vonaton, mintha csak arra fogadtak volna az ottani vasutasok, hogy az utas úgyse tud megmosakodni.

Az angolok egyébként szeretnek fogadni. Fogadnak az időjárásra, arra, hogy a macska ötös- vagy hatosikreket szül-e, továbbá arra, hogy a szél hány cserepet fúj le a tetőről, egyszóval mindenre. A fogadást minden bizonnyal ők találták fel. Gondoljunk csak rá, hogy Széchenyi tőlük tanulta és az ottani példa nyomán meghonosította itthon a lóversenyt, így a mai napig az angol bukméker szót használjuk azoknak az embereknek a megjelölésére, akiknél fogadni lehet.

No, de maradjunk csak a meglepetéseknél és a vonatnál. Az utasnak ajánlatos körültekintőnek lennie, ha nem akar a vonatból kipottyanni, vagy a vonaton maradni. Hogy miért? Mert mindkettő könnyen megtörténhet, ha nem fotocellás ajtajú luxusvonaton, hanem csak közönséges, régi típusú, személyszállító szerelvényen utazunk.

A kocsi folyosóján elég egy kis gombot megnyomni, és az ajtó máris tárva nyitva áll. Kísétálhatunk a peronra, ott azonban előfordulhat, hogy az ajtón belül egyszerűen nincs kilincs. Ilyenkor a legközelebbi ablakot kell lekurblizni, s esetleg a vállunkon húszkilós hátizsákkal kihajolni, mert — náluk a világ legtermészetesebb dolga — ott van a kilincs. Ha csípőből sikkesen, derékig kihajolunk, garantáltan el is érjük.

A hidegvérű angolok ilyenkor megvárják, amíg a kalauz végigrohan az összes kocsi mellett, és kinyitogatja az ajtókat. Addig a vonat úgyse indul, amíg valamennyi ajtót ki nem nyitottak, és be nem csuktak. S mégis: a vonatok percnyi pontossággal érkeznek, hiszen ezt a kis közjátékot is belekalkulálták a menetrendbe...

Lehetne még sorolni a kuriózumokat. A jegyet történetesen legalább háromszor ellenőrzik, és az utazás végén az alkalmazottak összegyűjtik. Ám legyenek boldogok vele!

Végső tanulságként mindebből azt vontam le, hogy a mai, modern népvándorlás korában is a kontinens az kontinens, a sziget pedig sziget maradt. Megtanultam ezenkívül azt is, hogy nem árt itthon se a rutintól elszakadva nézelődni. Hátha itt se olyan minden, mint lenni szokott.

Nagy Emőke

Autós vonatok

A néhány éve Drezda és Budapest között közlekedő autós vonat után július 5-től augusztus 17-ig, szombaton és vasárnap Lipcséből is lehet Budapestre és fordítva gépkocsit vonaton szállítani. Annyira közkedveltek az autós vonatok, hogy már alig fogadnak el megrendelést. Az újonnan indított szerelvény két autós vagonnal, két háló-, egy couchette és kilenc ülőhelyes kocsival közlekedik.

A Keleti pályaudvaron bevagonírozzák a gépkocsikat

Indulásra kész a szerelvény. Irány Drezda
(Laczkó Ildikó felvételei)

Míg mások pihennek

Ilyenkor nyáron, az üdülési szezonban több gondot okoz a létszámhiány a vasútnál. A szabadságon levők helyett is el kell végezni a feladatokat. Salgótarján állomáson például Nádasdy János állomásfőnök szükség esetén forgalmi szolgálattevői teendőket lát el.

A vonatkísérő-hiányt is az állomások különböző beosztású dolgozói pótolják. Sok hasonló példa van erre Hatvan állomáson, ahol Deák János oktatótiszt, a csomóponti KISZ-bizottság titkára és Sztánicz János forgalmi hivatalnok, a városi pártbizottság tagja is vállalt szombati és vasárnapi vonattovábbítást.

CEGLÉDI VÁLTOZÁSOK

Bevált az új irányítási rendszer

Vecséstől Abonyig – Harminchat brigád egy célért

Elnyerték a Kiváló üzemfőnökség címet – Szociális kombinát épült

Sok változás történt *Cegléden* egy év alatt. Tavaly augusztus elsejével ebben a körzetben is végbement az egészséges polimerizáció, vagyis megalakult az *üzemfőnökség*. Cegléd és a vonal hat kisállomása — Vecséstől Abonyig — együttesen bizonyították, hogy jól sáfárkodtak az új irányítási rendszer adta lehetőségekkel: idén májusra máris kiérdemelték a *Kiváló üzemfőnökség* címet.

Túl az idei első féléven, a mutatók ismét kedvezőek. De hogyan is sikerült az első félév?

Okosan, gazdaságosan

Az áruszállításban 104,9, a kocsikihasználásban 101,32 százalékos tervteljesítést értek el. A tehervonatok menetrendszerű indítását 101,6, a személyvonatokét 100,05 százalékra teljesítették. Sikerült növelni az egy-egy vagonba rakott súly mennyiségét is, átlagosan 130 mázsával. *A vontatási célra felhasznált villamos energiából 60 ezer forintos megtakarítást értek el. A mozdonyok hasznos kilométereinek száma 13 százalékkal nőtt.* Némi lemaradás csupán a kocsitartózkodásban és a vonatközlekedési terv alakulásában mutatkozik, ezzel szemben *jelentősen csökkent a túlórák száma* — az I. félévben 4629 órával. Rendkívül örvendetes az is, hogy kevesebb lett az utazószemélyzet távolléti óráinak száma. Az átlagos szolgálati óraszám is hússzal kevesebb a tavalyi év azonos időszakáénál. A kiadatlan pihenőnapok 72-ről 16-ra fogyatkoztak.

— *A lényeges javulás ezen a téren februárban kezdődött* — magyarázza *Nagy Sándor* üzemfőnök. — *A rendkívül feszes foglalkoztatottság a vontatási és a forgalmi utazószemélyzet közös vezénylésének bevezetésével oldódott fel. Eddig tizenöt igazgatósági tartalékos állandó jelenlétére* — 24/24-es óráztatására — *volt szükség, de most már ez a lehetetlen állapot megszűnt.*

Egymásért...

— Az üzemfőnökségi rendszer előtt még az apróbb pálya- és épületfenntartási munkák elvégzésében is állandó zavarok mutatkoztak — fejtegeti tovább az üzemfőnök. — Azóta sok súrlódási felület szűnt meg, vagyis *javult a kapcsolat a szolgálati ágak között.* Átfogóbb, ütőképesebb struktúra ez.

A "kisebb munkák" is, mint például a váltótisztítás, igen lényegesek. Erre azonban alig van ember. Cegléden ezt a gondot a *Tömörkény István* szocialista brigád — *a MÁV kétszeres Kiváló brigádja* — oldotta meg. A forgalomirányítókból, kocsirendezőkből, váltókezelőkből álló brigád havonta egyszer társadalmi munkában alaposan nekilát, hogy pótolja az elmulasztottakat. A rakományigazgatásból is kiveszik részüket. Pedig... *munkájuk mellett ez rendkívüli áldozat. Gönczöl Pálné* közben ellátja a helyi könyvterjesztést, *Zsemlye István* nyugdíj előtt álló raktárnok évek óta *népi ellenőrként* tevékenykedik. *Gönczöl Pál* rendelkező forgalmi szolgálattevő — a brigád vezetője — kocsimesternek áll be. És segítenek egymásnak *otthon* is az építkezésben, vagy a kertmunkában. *Az állomásnak, a városnak is jut a közös erőből, ha parkosítani, takarítani, bontani és építeni kell.*

— Annyit dolgoztunk együtt, hogy szinte ismerjük egymás gondolatát is — vélekedik *Kecskeméti József* rendelkező, a brigádvezető helyettese. (Egy darabig ő is számadóként dolgozott.) — *Úgy jó a vasútnál, ha több dologhoz értünk, bármilyen munkakört betölthetünk...*

Arany gyűrű a várostól

Hasonlóan „agilis" az állomás másik kiváló brigádja, a mozdonyvezetőkből verbuválódott *Május 1.* Náluk *Baki László* a brigádvezető, aki kitüntetett *Kiváló Társadalmi Munkás*, akárcsak *Keszthelyi István*, aki a *Cegléd Városért* végzett tevékenységével az aranygyűrűt (amiből csak hat van) is kiérdemelte. *Zsadony Károly* nyolc éve tanácstag, s az idén újból megválasztották.

— *Azért öregszik ám a brigád* — koppant rá *Keszthelyi István*, a vontatásiak pártalapszervezetének titkára, a brigád tagja. — *Ötvenesek vagyunk mind. Be is szerveztünk magunk közé három „vezérifjoncot". Horváth György és Rátkai István gyakornokokat, meg Békefi Gyulát, aki csak jövőre megy tanfolyamra. Sokat segítünk nekik a tanulásban, hadd vegyék át a stafétabotot biztos kézzel.*

A brigád többek között a „tízperces mozgalom" úttörője is. Ezenkívül havonként értékelik a mozdonyok energiafogyasztását a kartonokról — s ha szükséges, konzultálnak a kollégákkal. Az állomásnak, a városi tanácsnak is 400—400 társadalmi munkaórát ajánlottak fel ismét.

A ceglédieknek egyébként 36 szocialista közösségük van. *Az első félévben 5 ezer óra társadalmi munkát végeztek.* Elsősorban a szolgálati helyek rendjéért, tisztaságáért, a kulturált utazás körülményeinek elősegítéséért. A városi munkákon 800 órát teljesítettek.

Akik idén helytállnak, méltán meg is érdemlik az állomáson már felépült, októberben birtokba vehető, modern, háromszintes *szociális kombinátot.* A fehér-fekete öltözők mellett ebédlő, 12 vendégszoba, üzemorvosi és fogorvosi rendelő is lesz.

Sipka Tamás

NEHÉZ, VESZÉLYES MUNKA HELYETT:

Tankhajóról vett technológia

A rézcsákányt felváltja a szórófejes „borotva"

Olajos a föld a sínek között a debreceni járműjavító udvarán. Nagy nyomású gőzzel tisztítják a hatvankét köbméteres tartályokat. A süvítő-üvöltő gőz zajától nehezen érteni *Singer Tibornak*, a beruházási osztály vezetőhelyettesének és *Hegedűs Csaba* vegyészmérnöknek a hangját.

ÖNKÉNTESEK

Egyszerre tizenkét tartályt tisztíthatnak itt meg az olajtól és egyéb szennyeződéstől. Az acélhengerek belső falára rakódott anyagokat el kell távolítani, mert a kocsikat csak utána lehet javítani.

— *Nehéz, veszélyes művelet ez* — tájékoztat *Singer Tibor.* — Amióta drágább az olaj, kevesebb van a hengerek alján. A gőzzel kimosott üledék a derítőmedencékbe kerül, s onnan kiszivattyúzzuk, majd a kazánokban elégetjük. Nem vész tehát kárba egy csepp sem.

Olajjal, korommal átitatott ruhájú férfi nyújtja a csuklóját kézfogásra. Szögletes mozgású, sovány ember. *Kun Lászlónak* hívják. Vele együtt hamarosan a tartályok gyomrába száll *Aszlányi József*, *Frána Ferenc* és *Balogh László* is. A forró gőz csak az idegen anyagot oldotta fel, mosta le a tartályok faláról. A több köbméternyi, antracén tartalmú üledéket rézcsákányokkal lazítják fel.

— Veszélyes vállalkozás ez? — kérdezem *Kun Lászlótól.*

— Az, de *önkéntes* —válaszolja.

— Hogy értsem ezt?

— Senkinek sem kötelező itt dolgozni.

— Megéri? Mit adnak érte?

— A pótlékot. Pár száz forint.

NINCS PARDON!

Kun László nem foghegyről válaszol, csak ilyen a természete, szűkszavú. Pedig lenne mit mondania az itt dolgozók helytállásáról, fegyelméről. Mert itt nincs pardon, *az óvórendszabályok szigorúak.* A tartály tetején például figyelő áll, és ha valami rendellenességet tapasztal, azonnal intézkedik. A tartály gyomrában dolgozók védőálarcot viselnek. Arcukról, hátukról patakzik a víz. *Az acélhengerbe szorult levegő mérgező.*

— Én is jártam már a tartályokban, de csak hajnalban, mert a tűző napon istenkísértés — mondja *Hegedűs Csaba.* — *Az üledék értékes fétékalapanyag lehetne, csak éppen még nem tudjuk olcsón visszanyerni.* A megoldást egyelőre laboratóriumi szinten ismerjük, üzemi mértékben az eljárás még nincs kidolgozva. *Egyébként ez a nehéz tisztítási technológia ebben az évben megszűnik. Új technológiát alkalmazunk. A lényege az IC—125 elnevezésű vegyszer.*

— Megmagyarázná bővebben ennek a szerepét?

— A hagyományos tisztítási eljárás — mint ön is tapasztalta — balesetveszélyes, környezetszennyező, ezenkívül hosszadalmas is. Nyolc óráig kell gőzölni egy-egy tartályt, és óránként egy tonna gőz fogy el. Az említett vegyszer alkalmazása esetén elég 275 kilogramm. Ez 60—80 Celsius-fokon tartja az oldatot, amely *svájci gyártmány.* Kis mennyiségre van szükség. Gyorsan eltávolítja az olajos szennyeződést a fém felületéről. A víz és az olaj szétválasztásához elég három óra. A mosószeroldatot utána ismét fel lehet használni.

MINT A PATYOLAT

— Ez valóban hatásos technológia. Hol alkalmazták eddig?

— *A tankhajókat mosták ezzel az eljárással. Jövőre már a MÁV is alkalmazza.* A fizikai munka szinte minimális lesz. A szórófejet be kell akasztani a tartályba, és az forgó mozgást végez. Szinte *leborotválja az acélfalról az olajat. Utána olyan tiszta lesz a felület, hogy a fehér zsebkendőn sem hagy nyomot.*

Egy nehéz és balesetveszélyes fizikai munkával ismét kevesebb lesz a MÁV-nál.

Szalai Csaba

MIT TERMELTEK A KERTBARÁTOK?

Gazdag program, sok látogató a nagykanizsai művelődési házban

A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház programjai kedveltek a vasutasok körében. Tavaly több mint húszezren látogatták meg az intézményt. A látogatókat különösen a kiállítások, szakkörök, klubok és szórakoztató műsorok vonzották. Ősszel például,

az őrségi fazekasok cserépkiállítását két és fél ezren tekintették meg.

Nagy sikert aratott Váci György könyvkötőművész és a díszítőművészeti szakkörök kiállítása is.

A művelődési házban nyáron sincs szünet. Az idei vasutasnap tiszteletére

az újítóklub érdekes kiállítással mutatkozott be.

A vasutas kertbarátok az idén is megrendezik majd a terménykiállításukat.

Népszerűek a *szocialista brigádklub* rendezvényei is. Az elmúlt hónapokban a klub vendége volt *Árkus József* újságíró, *Kustár Zsuzsa* iparművész, *Buga doktor*, *Bessenyei Ferenc* és *Sass József.*

Sok látogatója van a 38 ezer kötetes körzeti könyvtárnak. Az ott tartott kulturális rendezvények,

az író-olvasó találkozók mindig sok érdeklődőt vonzottak.

Ősszel ismét gazdag program várja a művelődési ház látogatóit.

KÉPZÉS KANIZSÁN

A nagykanizsai vontatási főnökségen az utóbbi évben *megkétszereződött a szakmát tanuló fiatalok száma.* Az 1980—81-es oktatási évben három szakoktató és egy tanműhelyvezető irányításával *63 tanulót képeznek.*

Régebben csak dízellakatos-képzés folyt, de már harmadik éve *járműlakatos szakmát is tanulhatnak a fiatalok.* Az első évfolyam hallgatói fémipari alapképzést kapnak, a másod- és harmadévesek pedig az üzem területén vesznek részt a javítási és a karbantartási munkában.

Jó alkalom a nyelvtanulásra

Eszperantó-tanfolyam kezdőknek és haladóknak

Szeptember 15. a jelentkezési határidő

A *Magyar Eszperantó Szövetség* vasutas szakosztálya szakszervezetünk kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztálya támogatásával újabb *eszperantó tanfolyamokat indít* alap- és haladó fokon. A Budapesten induló alapfokú és haladó nyelvtanfolyamokra személyesen, vagy telefonon az alábbi helyeken lehet jelentkezni:

Vasutas Eszperantó Szakosztály (Budapest, VI. Népköztársaság útja 73—75 sz. I. emelet 161/b.), hétfőn és csütörtökön 10 és 16 óra között. Telefonon: 01+32—62 üzemi, vagy 220—660/233 mellék.

MÁV Budapesti Igazgatóság (Budapest VIII. Kerepesi út 3. sz. földszint 29.) pénteken 8 és 14 óra között. Telefonon: 01+13—08, 17—68 üzemi, vagy 428—907.

Vasutasok Szakszervezete kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály (Budapest VI. Benczur utca 41.) hétfőtől péntekig bármely napon 9 és 14 óra között. Telefonon 01+19—77 üzemi, vagy 228—819.

A jelentkezés határideje szeptember 15. Bővebb felvilágosítást a megadott helyeken, illetve telefonszámokon lehet kérni. (A vidéki tanfolyamok helyét és időpontját más alkalommal közöljük.)

Azok, akik sikeresen elvégzik a tanfolyamot és ezt követően jó eredménnyel vizsgát tesznek, jutalomban részesülnek.

FÉLEGYHÁZI LOKÁLPATRIÓTA

Halasra helyezték – üzemfőnöknek

Beszélgetés Ónodi János mérnök-főtanácsossal

Amikor beszélgetni kezdtem *Ónodi János* állomásfőnökkel, még nem tudtam, hogy az az utolsó munkanapja Kiskunfélegyházán. Nem nyugdíjba vonul, ahhoz még fiatal — ötvenesztendős csupán —, hanem három évtizedes félegyházi szolgálat után magasabb beosztásba helyezték. Néhány hetet szabadságon tölt, majd szeptember 1-től a *kiskunhalasi körzeti üzemfőnökség vezetője lesz.* Az eddigi egy helyett negyvennél több állomás gondja-baja terheli majd a vállát.

Nehéz búcsúzni

Mindezt tudva, nem lepődtem volna meg, ha a várható új feladatokról, a szervezés mikéntjéről beszél — hiszen feltehetőleg már ez foglalkoztatja —, ám ő Félegyháza értékeit-erényeit ecsetelte, nem titkolt lokálpatriotizmussal. Itt élte le élete javát, mostantól is itt lesz a lakása — naponta ingázik majd kétszer 46 kilométert. Szereti ezt az állomást és ezt a várost. Nem tagadja: nehezen válik meg tőle.

— *Kiskunfélegyháza mindig az Alföld vasúti középpontja volt* — mondja. — *S bár 1966-ban a fűtőház, az idén júniusban pedig a körzeti üzemfőnökség is Kecskemétre költözött, a feladatok nem csökkentek.*

Az állomás felújítása több szakaszban ment végbe, s 1978-ban fejeződött be. Világos, tiszta, szép épület, ahol még a laktanya is versenyre kelne a városi szálloda komfortjával, nyugalmával. A fogorvosi rendelő — amelybe a riporter is csak áhítatos tisztelettel mer bepillantani — bármelyik szakklinikán megállná a helyét: *berendezése a legkorszerűbb.* A környékbeli vasutasok közül is sokan járnak ide. Az üzemi konyha tágas, s az itt étkezők az ízekre sem panaszkodhatnak.

A most búcsúzó állomásfőnök mégsem teljesen elégedett.

— Ha az épülettel elégedett is mindenki, az állomás egésze már hagy kívánnivalót. Többünknek is az a véleménye, hogy az 1958 és 1962 közötti felmérések nem voltak előrelátók. Akkortájt *kisebb tranzitforgalommal számoltak,* s emiatt szinte állandó a zsúfoltság. Szolnok, Dombóvár, Kelebia, Szeged felől közvetlen vonatok érkeznek hozzánk, amelyeket állomásunkon kell szétrendezni, illetve belőlük más-más irányba induló vonatokat összeállítani. Igaz, a személyvonatoknak öt vágányuk van, de ez csak akkor „öt", ha a beérkező szerelvényeket azonnal valamelyik tárolóvágányra irányítjuk... Kényszerből ugyan, de kidolgoztuk ennek technológiáját.... de a vonalon annyi a *lassújel,* és oly sűrű a forgalom, hogy *gyakran felborul a kimunkált rend.* A foglalt vágányra maximálisan tizenöt kilométeres sebességgel cammoghat be a következő szerelvény.

A villamosítás iránya

Az állomás bővítése érdekében még a hetvenes évek elején kisajátították az új vágányok építésére szánt területet. A személyvonatoknak megépült tehát az eredetileg tervezett öt vágány, további három az *átmenő szerelvények* rendelkezésére áll, elkészült négy irányvágány a gurítónak — *nem épült meg viszont az eredeti elképzelésekben szereplő további négy irányvágány.* A rekonstrukció így is igen sokba került — s a pénzből ennyire futotta.

— *Épp most ért véget a villamosítás. Két hónapon belül az állomás szerelése is befejeződik, és már épül a Kiskunhalas—Harkakötöny közötti szakasz.* Abban reménykedünk, hogy a villamosvontatás gyorsítja majd az áru továbbítását, s ily módon a kocsitartózkodás idő rövidebb lesz. Igaz, többletfeladatunk is adódik: *Szeged felé csak a halasi vonal után folytatódik a villamosítás, emiatt a teher- és személyvonatok* — a gyors, meg az expressz kivételével — *Félegyházán mozdonyt cserélnek.* Az őszi menetrendet már ennek figyelembevételével készítették el: 15—20 perces tartózkodásra számítanak. Legalább egy évig tart ez a „gépcserés" állapot, s mindezt *az adott létszámmal hajtjuk majd végre.* Pedig a munkaerő-helyzetünk nem rózsás; volt aki önként ment el, volt akit küldtünk — *tény, hogy tavaly óta tizennyolccal csökkent a létszám. Azoknak kell megfogni hát a munka végét, akik itt maradtak!*

Jelenleg 281 fizikai és 55 nem fizikai dolgozója van az állomásnak. Tavaly hét szocialista brigád versengett 113, az idén pedig már nyolc kollektíva 128 taggal, s nemrég alakult brigád a vonatkísérőkből is. Tavaly az *Iványi József* vezette *Április 4.* brigád munkálkodott a legeredményesebben. Most, az első félévben *minden kollektíva eleget tett vállalásainak.* S a méltánylás sem maradt el: az állomás 1978-ban *Kiváló főnökség* lett, 1979-ben és az idén — az előző esztendő eredményei alapján — az *Élenjáró szolgálati hely* kitüntetést érdemelte ki.

— Kiskunfélegyháza tranzit szempontból is jelentős. A szovjet—jugoszláv forgalom itt halad keresztül, s megesik: *ha Kelebia nem győzi a munkát, vagy Szabadka nem képes fogadni a vonatokat, akkor mi válogatjuk ki azokat a kocsikat, amelyek Röszkén kiléptethetők.* Röszke felé a kis tengelynyomású kocsik mehetnek át a határon... Nagy munka ez, hiszen a fuvarlevelek idegen nyelven íródtak. Persze, a *vasutasrutin* nyelvtudás nélkül is átsegít a nehézségeken. De a kocsik kiválogatása mindig többletmunkát jelent.

Rendben, jól szervezetten!

Ónodi János mérnök főtanácsos számára véget ért az állomásfőnökként töltött utolsó munkanap. Mégis Félegyháza lehetőségeiről, egy — talán csak az álmokban szereplő — rendezőpályaudvar létesítéséről, a kereskedelmi dolgozók helyiséggondjairól beszél.

— Mit tervez az új munkahelyen?

— Alighanem Halason is úgy lesz, ahogy Félegyházán volt: *megkövetelem a rendet, a fegyelmet.* Nekem senki sem mondatja, hogy ezt vagy azt nem lehet elvégezni, mert én már mindent végigcsináltam az életben. *A legfontosabb feladatomnak a szervezést tartom.*

Majd az eredmények bizonyítják, hogy ez mennyire sikerült.

Földes Tamás

HARMINC ÉVE

Hegyek között zakatol a vonat...

Az idő visszapillantó tükrében lassan megelevenedik a kép: krampácsoló emberek tömörítik a követ a talpfák alá, gépek dübörögnek a budai hegyek lankáin, építik a kanyargó kisvasútat. Ennek már harminckét esztendeje. Akkor készült el az Úttörővasút.

A hároméves terv első évében, 1948-ban született a gondolat: legyen úttörővasút a gyermekeknek, a főváros legszebb részén.

Az úttörővasút krónikásai feljegyezték, hogy az első kapavágást 1948. április 11-én tették meg a Széchenyi-hegy tetején, a Hegyhát és a Rege út találkozásánál. Az építésben részt vett az egész ország: Diósgyőrben gyártották a síneket, a mérnökök késő éjszakáig rajzoltak a tervezőasztalon, a nehéz terep miatt nagy gonddal kellett minden centimétert megtervezni. A pálya teljes hosszának 65 százaléka kanyargós és csak 35 százaléka egyenes. Az állomásokat különböző rendszerű biztosítóberendezéssel szerelték fel. Az volt az elv, hogy a kisvasúton a MÁV-éhoz hasonló jelzők és berendezések legyenek. Három szakaszban épült a pálya, amelyet teljes hosszúságában most 30 éve adták át rendeltetésének, 1950. augusztus 20. óta járnak a Széchenyi-hegytől —Hűvösvölgyig a vonatok.

Az első szakasz megnyitásának napján még csak egy szerelvény állt készen. Ez egy motorkocsiból és két személykocsiból állt. Nem sok idő telt el, s mire a kanyargó sínek Hűvölvölgyig értek, már újabb szerelvények jelentek meg a 11,1 kilométer hosszú úttörővasút pályáján.

A kis varázsvonat — ahogy egy író találóan elnevezte — óriási népszerűségre tett szert. Harminc év alatt csaknem 20 millió utast szállított. A hazánkban járt külföldi delegációk hivatalos programjává vált az Úttörővasút megtekintése. Az emlékkönyv megsárgult lapjain világhírű művészek, államférfiak elragadtatott emléksorait olvashatjuk.

Nem énekeltek még a fiatalok egyetlen vasútról sem soha olyan lelkesedéssel mint akkor: „Hegyek között, völgyek között zakatol a vonat..."

Az úttörők vonata immár 30 éve zakatol. Minden évben újabb kis vasutasok lépnek szolgálatba az állomásokon, a váltóőrhelyeken, a vonatokon. Csak a legjobbak lehetnek úttörővasutasok, a jeles és jó rendűek. Csakis ők ölthetik magukra az egyenruhát, emelhetik magasra az indítótárcsát, az ő utasításuknak engedelmeskedik a technika. Megtanulják a munkát, a fegyelmet, megismerik s talán megszeretik ezt a hivatást, amelyet sokan közülük büszkén vállalnak egy életre...

Bermann István

CSEREÜDÜLTETÉS

Két hét Olaszországban

A vasutasok gyermekeinek külföldi cseredülütetése keretén belül az idén összesen 166 gyerek nyaralhatott a Szovjetunióban, Ausztriában, Lengyelországban és az NDK-ban. A vasutasszakszervezet — az idén először — az olasz Vasutas Szabadidő Szervezettel és Firenze közoktatási osztályával is kötött csereüdülési szerződést. Harminc olasz gyerek a balatonkenesei üdülőnkben, ugyanannyi magyar gyerek pedig Firenzében és a Földközi-tenger partján levő Marina di Grossetoban, egy vasutas családos üdülőben nyaralt két hétig.

A magyar csoport június 27-én érkezett Firenzébe. A vendéglátók egy villanegyedben, a Villa Peregnoliban szállásolták el a gyerekeket. Másnap találkoztak a hazánkba utazó olasz csoporttal és kellemes délutánt töltöttek együtt.

A programban szerepelt többek között Firenze nevezetességeinek megtekintése. *Jártak a Pitti palotában, a Boboli kertben, az Uffici képtárban, a városházán, a hadimúzeumban, a Medici kápolnában és a Dómban.* A csoportot hivatalában fogadta Firenze város polgármestere. A gyerekek érdekes események részesei is lehettek a városban. Megtekintették a híres firenzei Calcio játékokat. Ez egy rögbihez hasonló labdajáték. A Plazza della Signoria téren pedig esti koncertet hallgattak.

Firenzéből a Földközi-tenger partján levő vasutas üdülőbe utazott a magyar csoport. Az ott töltött egy hét alatt a gyerekek megismerkedtek az olasz vasutascsaládokkal és több kiránduláson vettek részt. Megtekintették többek között a Grosseto melletti nemzeti parkot, ahol megismerkedhettek a Földközi-tenger növény- és állatvilágával. Ellátogattak a közeli Castiglione delh Pescaig nevű halászfaluba is. Felejthetetlen élményként maradtak meg a gyerekek emlékezetében romantikus utcái, gyönyörű nyaralói.

A 30 gyermek számára emlékezetes marad a vendéglátók figyelmessége, mindenre kiterjedő gondoskodása, az olasz tájak hangulata.

Dr. Keresztes István

Kincset találtam

Azt mondják, hogy az életben legalább egyszer mindenkinek megadatik a sarkantyús csizma, csak aztán tudja is összeverni. Nekem is megadatott, de hogy össze is tudtam-e verni — vagyis örömét, hasznát is láttam-e —, az majd az alábbi történetből kiderül.

Közhírré tették a falumban, hogy egy héten belül elkezdődik a vasútállomáshoz vezető bekötő út építése. Lehet jelentkezni a munkára, lovaskordéllyal, vagy gyalogosan. Nagyapámnak felcsillant a szeme, s már dobta is szét a szekeret, majd az egyik tengelyt a vállára kapta.

— Hová mész? — kérdezte tőle nagyanyám.

— A dolgomra — válaszolt kurtán az öreg, de én a nyomába szegődtem — tizenkét éves gyerekként —, mint anyja után a kiscsikó, s a kovácsnál kötöttünk ki.

— Fúrd ki nekem ezt a tengelyt, Boldizsár — parolázott a mesterrel — úgy, hogy kordélyt tudjak rászerelni, mert jelentkeznék én is erre a földmunkára.

— Meglesz, Pali bácsi — bólintott a kovács, s mi tovább léptünk, egyenesen a községházára, ahol nagyapám is feliratkozott a nagy munkára.

— Keresztül vágják a Pipiske-dombot — magyarázta a felíró ember —, és legalább három vagy négy hónapig lesz munka bőven.

— Akkor talán még a Sárinak is akadna párja — jegyezte meg nagyapám derűsen, de már csak az úton hazafelé.

Mindig arról álmodozott, hogy a Sári mellé szerez egy másik lovat is, de hát a három köblös földhöz még ez az egy is sok volt. Fuvar meg a kétlovasoknak sem igen akadt. Engem azonban az izgatott, hogy miként teremti elő nagyapám azt a kordélyt.

Láthattam, sőt segédkezhettem is a nagy munkában.

Először a rudakat faragta ki, majd vastag deszkákat szedett elő a padlásról, és lassan kialakult egy nagy ládaszerű valami. Hazahoztuk a kovácstól a kifúrt tengelyt, harmadnapra kerekeken állt a furcsa alkotmány, amit egy szerkezet segítségével úgy lehetett billenteni, hogy a föld egyszerre kizúduljon belőle. Ki is próbáltuk.

A négykerekes, egyrudas szekérhez szokott Sári egy kicsit berzenkedett, de nagyapám kantárszáron fogta, s mire hazafelé jöttünk, már kezdte megszokni furcsa állapotát. Hogy kezesebb legyen, nagyapám többször nyakonveregette, és jól megabrakoltatta.

A következő hétvégén aztán beálltunk mi is a nagy munkára. Az iskolai szünidő végén én is mentem, s méghozzá úgy, hogy nagyapám teljesen rámbízta a Sárit. Voltunk ott vagy húszan, ilyen magamforma kis legénykék, akik nemcsak a lovakat vezették, a megrakott talyigákkal vagy ötszáz méter távolságra, ahol üríteni kellett, hanem a rakodásnál is segédkeztünk.

Igaz, hogy már az első nap feltörte a lapátnyél a markom, de nagyapám azt mondta, ez is hozzátartozik az emberesedésemhez. Szombaton, ha fizetést adnak, egy kemény pengőt nyom a markomba. Az majd lehűti az elpukkadt hólyagok eleven kis sebeit.

Úgy is volt. S örömmel számoltam, hogyha csakugyan négy hónapig tart ez a munka, és minden szombaton egy pengő üti a markomat, az őszi vásárban olyan csizmát veszek a saját keresetemből, hogy azt még egy huszár is megirigyelhetné.

De akadt itt irigylésre méltó más, olyan dolog, aminek bizonyítéka ma is ott van a Nemzeti Múzeumban.

Egyik délután igen nagydarab föld szakadt le a Pipiske-dombba vájt partoldalból. Ahogy rakom én is a kordélyt, hát egyszer csak megkoccan a lapátom élén valami.

— Nézze már, nagyapám! Egy ágyúgolyó — hámozom ki a földből azt a valamit.

— Csakugyan — forgatja az öreg, majd nagy lendülettel feldobja a part tetején álló útmesterhez.

— Gusztálja már meg útmester úr, mit talált ez a gyerek.

Az útmester megforgatta, nézegette, majd visszadobta a gyerekfej nagyságú ágyúgolyót, amit én úgy oldalba csaptam a lapáttal, hogy mindjárt szétrepedt, és kigurult belőle harminchárom sárga karika.

Tehát nem ágyúgolyó volt, hanem cserépbe rejtett rézkarikák. Legalábbis mi akkor azt hittük. Erre lejött a part tetejéről az útmester, s a karikákból kettőt a zsebébe dugott. A többit mi raktuk el a tarisznyába. Azt mondta nagyapám, hogy jó lesz majd a lószerszámba.

Jó ám, ennél sokkal becsesebb helyre. mert — az útmester még az este megnézette a patikában a karikákat —, s kiderült hogy valódi arany, amit sokszáz évvel ezelőtt a dákok vagy az avarok rejthettek el.

Mi csak néztünk utána másnap reggel, amikor a csendőrök elvitték, és elmondták micsoda nagy kincset találtunk.

— De hiszen ezt mi leltük — berzenkedtem. — Hát miért veszik el tőlünk?

— Amit a föld rejt, fiam, az mind az államé — magyarázta nagyapám —, de azért ne keseredj el, mert amit ennél az útépítésnél találtál, az, amíg élsz mindig a tiéd lehet.

Nem értettem öregapámat, így tovább magyarázott:

— A munka íze, haszna. Mert ugye, te itt már majdnem felnőttként forgatod a lapátot, s amolyan félkezesem lettél, mert a lóval tudsz bánni. Mennyi pénzed is van már?

— Kereken tíz pengő.

— Nahát, a jövő héttől én már kettőt nyomok a markodba, s ősszel nemcsak csizmát vehetsz, hanem új ruhát is, aztán szeretném látni azt a legénykét, aki különbül érzi majd magát náladnál az iskolában.

— De hát azért az aranykarikákért menynyi pénzt kaphattunk volna! Nagyapám is vehetett volna még egy lovat — okoskodtam tovább, de az öreg véglegesen megnyugtatott:

— Pénz csak a munka után jár, fiam. Ezekkel a karikákkal csak incselkedett velünk az ördög. Nem nekünk tették el azt a kincset. Jó helye lesz annak ott, ahová vitték. Majd ha nagy leszel, és Pesten jársz, megnézheted a Nemzeti Múzeumban.

Néztem is, azóta már többször, és az unokáimnak is megmutattam. Igaz, hogy a becses leletnél — megtalálóként — a nagyapám neve van feltüntetve, de nekem ma már az a nagyobb büszkeségem, hogy annál a nagy munkánál megálltam a helyem. Az első keresetemből csizmát, ruhát vettem, s ha aranyom nincs is, többet ér annál azóta is a jól végzett munka öröme.

Dávid József

HORTOBÁGYI ROMANTIKA — 1980

„Éjszakánként ide járnak a betyárok"

A Hortobágy — idegenforgalma szempontjából — mindinkább a Balatonra hasonlít. Évről évre több hazai és külföldi turista látogatja ezt a betyár- és pásztorromantikáról híres vidéket. A község vasútállomásán is érezteti hatását a puszta romantikája.

Nehogy összeomoljon!

Az első látásra szembeötlik, hogy a mindössze néhány négyzetméternyi váróteremben nem a szokványos padra, székre, hanem *népi motívumokkal díszített lócára* ülhetnek a várakozók. Az öreg felvételi épületnek azonban nem válik díszére, hogy a falakat gerendákkal támogatták meg, nehogy kidőljenek.

— *Mi tagadás, szégyelljük ezt az állapotot* — mondja *Szabó István* forgalmi szolgálattevő, az állomásvezető helyettese. — *Egyik-másik utas tett is már rá ilyen-olyan megjegyzést, de én olyankor „tájjellegű" választ adok: éjszakánként még idejárnak a betyárok, és ezekhez az oszlopokhoz szokták kötni a lovaikat* . . .

A kis állomás — kétségtelen — régen kinőtte önmagát. Elég bizonyíték az is, hogy a személypénztár átlagos havi bevétele 150 000 forint, a tavalyi 90 ezer forintos átlaggal szemben. Sokan persze máshol váltott retúrjeggyel utaznak, s hozzátehetjük azt is, hogy ott jártunkkor még nem kezdődött el a híres *Hídivásár*.

Miközben beszélgetünk, a forgalmi irodába jól megtermett, véres kötényű ember lép be. Az ottani szokásokhoz híven mindenkivel kezet ráz, majd Szabó Istvánhoz fordul:

— *Pistikém, meghoztuk a bárányt! Rakodhatunk?*

— *Mi az hogy!*

Körzetesítés után

Az első vágányon egy INTERFRIGO feliratú, fehér vagon áll. Az állami gazdaság óriási hűtőkamionja mellégördül. Amikor kinyitják az ajtaját, kitódul belőle a szárazjég okozta, ködszerű pára. A hússzállítmány rendeltetési helye *Svájc*. Hortobágy állomáson a hús, a műtrágya és a szemestakarmány teszi ki a teherszállítmányok zömét. A le- és feladás havonta eléri a 130—150 kocsit.

— *Június óta a debreceni üzemfőnökséghez tartozunk* — magyarázza az állomásvezető-helyettes. — *A körzetesítés bevált, pillanatnyilag azonban inkább a hátrányát érezzük, főként a létszámhelyzetből adódóan.* Korábban heten dolgoztunk itt, de nemrég elvittek tőlünk egy váltókezelőt. Azóta sokat ácsorognak a vonatok, hiszen helyi állítású váltóink és jelzőink vannak, s az állomás két vége 800 méterre fekszik egymástól. Ezt az utat jórészt gyalog, esetleg kerékpáron tesszük meg a találkozó vonatok bebocsátása előtt, így nem csoda, hogy néha órás késések is előfordulnak . . .

— *A szolgálattevő ezenkívül személypénztáros és kereskedelmi hivatalnok* — szól közbe *Járó Zoltán* tartalékos. — *A menetirányítók viszont úgy tesznek, mintha nem ismernék a vonalon ezt a helyzetet, hiszen most is az ácsorgások miatt reklamál a kolléga Balmazújvárosból* . . .

Becsülettel...

A mozgalmi munka is szóba kerül. Megtudjuk, hogy a szakszervezeti bizalmi tisztét Szabó István látja el.

— *Jó kis kollektíva a miénk* — mondja. — *Bevallom, hogy én még soha, senkihez nem mentem oda a tagdíjért. Itt, a fiókomban vannak a bélyegek, s ki-ki elveszi közülük a sajátját, a pénzt meg a helyére teszi. De lássuk csak!*

Azzal rögtönzött rovancsolást tart, és minden stimmel, fillérről fillérre.

— *Ez is betyárbecsület* — szól tréfásan, majd elújságolja, hogy a körzetesítés után megalakították a *Délibáb* brigádot. Az első közös összejövetelt a *vasutasnap* alkalmából tartották, utána birkapaprikást főztek a csárda udvarán. Előtte társadalmi munkában rendbehozták, felvirágozták az állomást és környékét. A rendre, tisztaságra különösen vigyáznak, hiszen sok itt a külföldi turista. Németül is tanulnak, s ebben *Ádám Endre* forgalmi szolgálattevő a legszorgalmasabb.

A tervek szerint a közeljövőben új, a követelményeknek megfelelő felvételi épületet kap az állomás. S lehet, hogy azután nemcsak a Pásztormúzeum, a kilenclyukú híd, hanem ez is rajta lesz a hortobágyi képeslapokon.

Séra Sándor

MADÁR JÁNOS:

Fénylik

a csönd.
Az éjszaka sínpárjai
ragyognak az égre
Holdsarlójú
messziségre

Aludj, Kedves;
öleld magadhoz
a legszebb álmot:
Csillagok őrzik
a világot

PÁSZTÓI HIDÁSZOK

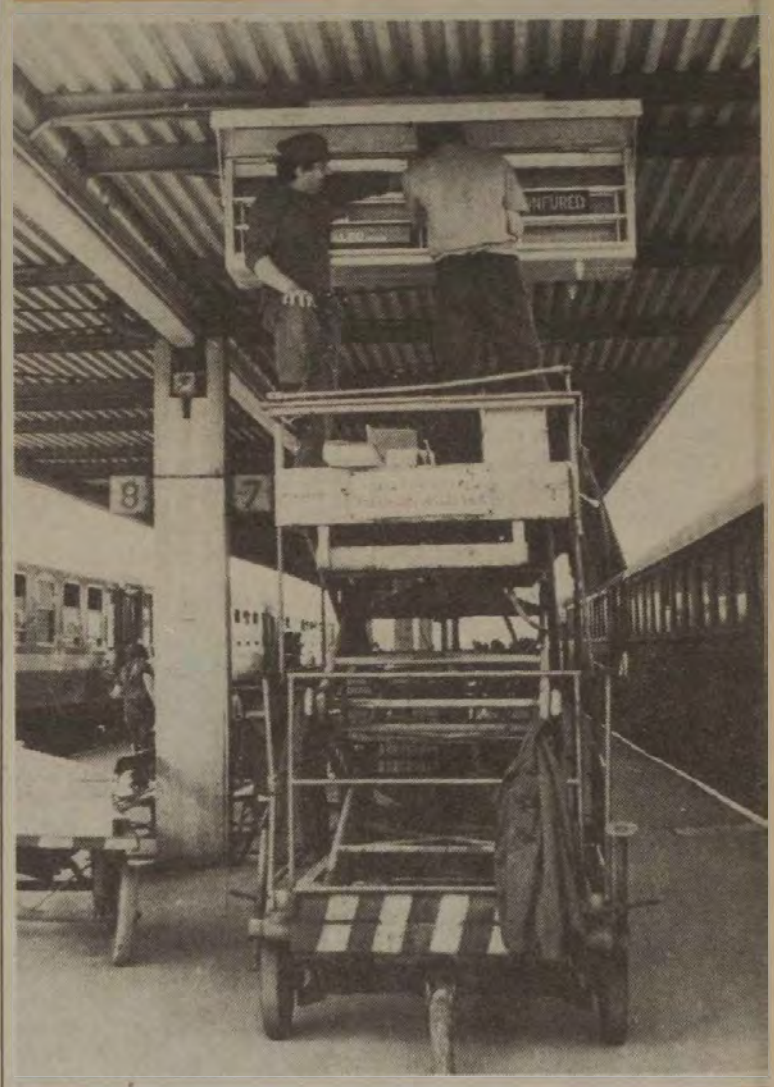
A szocialista címért

Pásztón, az 5. számú Hídfenntartó Építésvezetőségen ez év elején alakult meg a *Nógrádi Sándor* szocialista címért küzdő brigád. A 11 tagú közösséget *Lőrik Sándor* vezeti.

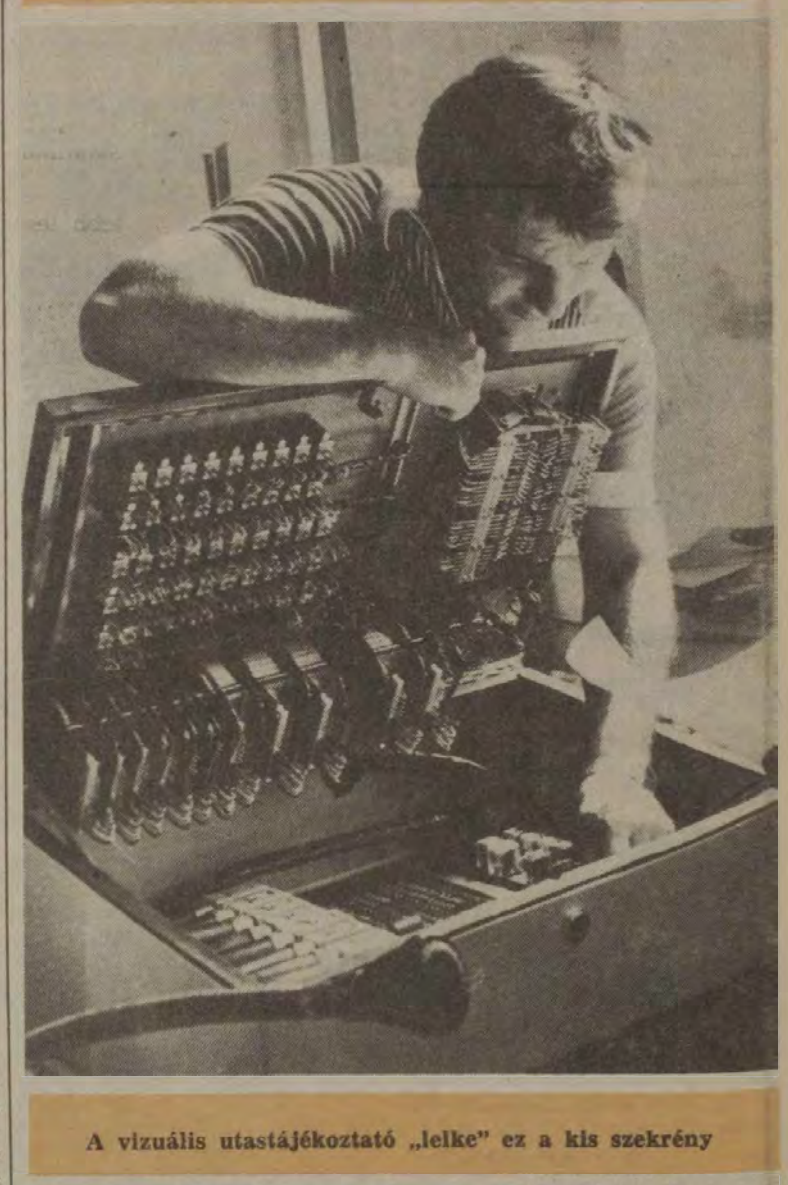
A brigád tagjai a pásztói 1. számú óvoda kicsinyeinek csúszdát készítettek, legutóbb pedig — *augusztus 20. tiszteletére* — 24 méter hídkorlát hegesztését, beállítását, betonozását és festését végezték el. A társadalmi munkából a brigád összes tagja kivette részét.

Vonat indul...

Debrecen állomáson a 30. vasutasnapra adták át a vizuális utastájékoztató berendezést. Alábbi képeink a berendezés üzembe helyezése közben készültek.



A 7. és a 8. vágányok közötti peronon a táblák ellenőrzését végzik a szakmunkások



A vizuális utastájékoztató „lelke" ez a kis szekrény

A forgalmi irodában a TBEF egyik dolgozója beszabályozza a visszajelző készüléket
(Laczkó Ildikó képriportja)

EGY POHÁRRAL SE!

T. János ma is élhetne

Amikor elemezzük a balesetek és a foglalkozási megbetegedések statisztikai adatait, lehetetlen megfeledkeznünk arról, hogy *a számok mögött tragédiák, drámák rejlenek.* A sérültek fájdalmán, gondjain kívül a család, a hozzátartozók, gyakran a munkahelyi közösségek is megsínylik a történteket.

A MÁV-nál, a GySEV-nél és az Utasellátónál az első félévben az üzemi balesetek mérsékelten, azon belül a halálos és a csonkulásos esetek száma jelentősen, a bázishoz képest csaknem a felére csökkent. Önmagában ez örvendetes ugyan, ám a számok értékét apasztja, hogy a *balesetek okai* gyakorlatilag évről évre csaknem azonosak, ez pedig *balesetmegelőző munkánk gyengeségére is utal.* A halálos balesetek okait elemezve jogos következtetés: a szolgálat szakszerű ellátásával, fegyelmezett munkával *mindegyik baleset elkerülhető lett volna.*

Nyolc halott

Sajnálatos, hogy az elmúlt félévben bekövetkezett nyolc halálos baleset közül négy esetben az előidéző ok az alkoholos befolyásoltság volt. Mily fájdalmas kimondani: *ha T. János váltókezelő nem lett volna ittas, még ma is élne.* De mert elfeledkezett az intelemről, január 6-án váltótisztítás közben halálra gázolta a 2741 számú vonat.

Március 9-én T. Balázs, Szolnok állomás kocsirendezője, a féksarukat veszélyes közelségben helyezte a vágányra, ezért életével fizetett. T. Balázs vajon tisztában volt-e ennek a műveletnek a veszélyes jellegével? Valószínűleg igen, de — *veszélyérzetét tompította alkoholos állapota.*

A véralkohol vizsgálat eredménye: 2,31 ezrelékes alkoholos befolyásoltság.

Egyszer tévedett

Munkavédelmi felügyelőinket már megedzette az emberi felelőtlenség következményeinek vizsgálata, mégis megdöbbennek az újabb esetek kapcsán, és ismét elgondolkoznak: *ki, vagy kik a felelősek a kioltott emberi életért?* Az ember akaratgyengesége, a környezet elnéző magatartása, a vezetői liberalizmus az esetek többségénél mindig megtalálható.

B. Zoltán vonatkísérő március 18-án, tolatás közben, a kocsifékállás lépcsőjéről *a mozgó járművek közé esett. Miért? Mert ittas volt.* A vérében és vizeletében talált alkohol tetemes szeszesital fogyasztására engedett következtetni (2,35 ezrelék).

G. András, a nagy tapasztalatokkal rendelkező, munkáját szorgalmasan ellátó villanyszerelő kevés alkalommal tévedett —, de elég volt egyetlen alkalom, hogy a tévedés végzetes legyen. Április 28-án földzárlatos villamos fűtési kábelt helyezett feszültség alá, és azt megérintette. *Halálában alkoholos befolyásoltsága játszott szerepet,* hiszen a munka megkezdése előtt szeszes italt fogyasztott!

Az események kapcsán sokszor keressük a megelőzés lehetőségeit, majd mindig azt tapasztaljuk, hogy a balesetek akkor következnek be, amikor az ember és környezetének harmóniája felbomlik. Ez többszörösen igaz a vasúti közlekedésnél. *A súlyos esetek többsége a járművek mozgásával kapcsolatos.* Sokszor a vasutasok is figyelmetlenül közlekednek a vágányok között, a tolatásnál összekapcsolásnál, saruzás közben, amikor le- és felszállnak a vonatról.

Ilyen körülmények között a dolgozó ember magatartása meghatározó. *Az utasítások alkalomszerű megsértése, a munkavédelmi és a munkaszervezési intézkedések elhanyagolása, súlyos következménnyel jár.*

Megelőzhető...!

Mindannyiunkban felvetődik: mit tehetünk az ilyen és ehhez hasonló esetek megelőzése érdekében? Lehet-e eredményes a balesetelhárítás ott, ahol a tettes, a gyilkos, az alkohol? Ahol meg nem értéssel, a veszélyek lebecsülésével, bravúroskodással, fegyelmezetlenséggel, az irányítás lazaságával, az ellenőrzés következetlenségével találkozunk. Mondjuk ki bátran: *lehet és szükséges is eredményes megelőzést folytatni.* Ezt bizonyítják a bevezetőben leírt összehasonlító adatok is.

Az első félévben öt emberrel kevesebb halt meg, hattal kevesebben váltak nyomorékká, 3 százalékkal csökkent az összbalesetek száma. *A jól szervezett, szakszerű munkavédelem kedvezően befolyásolja a baleseti helyzetet.* Ahol jól átgondolt, elméletileg is megalapozott ez a munka, és közvetlen célként az ember védelmét tekintik a munkahelyeken fellépő ártalmakkal és veszélyekkel szemben, ott nem maradnak el az eredmények.

Pásku Jenő

ENYÉM, TIED, KIÉ? (2.)

Zsákomban a mákom...

Sok kárt okoz a rakodók gondatlansága

A társadalmi fórumokon gyakran szóba kerül a munkafegyelem. A *debreceni igazgatóság* területén ugyan nem fordult elő kirívó, nagy kárt okozó baleset, de 1979-ben a kisebb fegyelmezetlenségek miatt elég sok anyagi kár keletkezett. Többek között áruelszóródás, beázás, forgalmi baleset, dézsmálás okozott gondot.

Felmerül a kérdés, hogy miképpen lehet megállapítani azt, ki volt a felelős? *A feladó vagy a vasút?* Legtöbbször mind a kettő. A vasút árukezelőjének ellenőrizni kell, hogy szabályos-e a rakodás. Az árudíjszabás rögzíti azt is, hogy mit, hogyan szabad a kirakásnál figyelembe venni.

Különösen a *palackozott borok* sérülnek meg gyakran. Ebben az évben 18 828 üveg tört össze, mire Sóstóhegyre, Kisújszállásra, Debrecenbe érkezett a vagon. A Borforgalmi Tröszt kísérleti rakodásokkal ellenőrzi, hogy nemcsak az emberi hibákban érdemes keresni az italkár forrását, hanem a *csomagolás módjában is.*

Az egyliteres üvegek — a hagyományos rekeszekben például — *alkalmatlanok vasúti szállításra.* A kíméletlen árukezelés miatt is sok áru rongálódik meg. A fuvaroztató ma már húsz cserép eltörését is jegyzőkönyvezteti. Sajnos, a munkaerőhiány is szaporítja a gondokat.

A figyelmetlenség miatt történt a következő eset. Beretyóújfaluban feladtak Budapestre 57 zsák mákot. A vagont annak rendje és módja szerint lezárták, *a fuvarlevelet azonban pontatlanul töltötték ki.* Az eltérés miatt az érkezési állomáson 3 zsák hiányt állapítottak meg, pedig *a plomba sértetlen volt.*

A dézsmálások trükkjeit a rendőrség „tanulmányozza", és több példája bizonyítja, hogy az „ajtót" egyszer a tettesekre is rácsukják. A vonatállásokat a kilométeróra szalagja is rögzíti, s ennek segítségével *behatárolható a dézsmálások helye.* Gyakran előfordul, hogy a fosztogatók a jelzők előtt álló vonatot „támadják" meg. A vasút újabban feljegyzi azt, ha egy tehervonat a nyílt vonalon tíz percnél tovább tartózkodik. *Ez a rendőrség munkáját is segíti:* Tökéletesednek tehát az ellenőrzés módszerei, a dézsmálásból származó kár azonban még mindig jelentős.

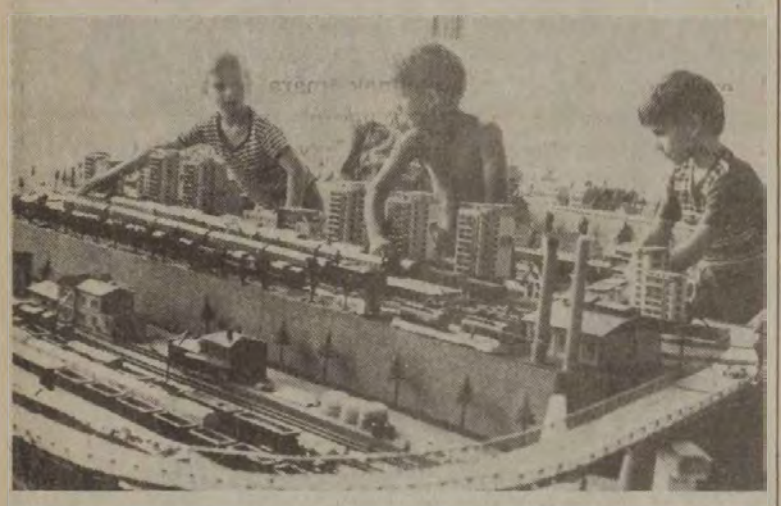
Érdemes még megemlíteni a kocsiellátás következményeit is. Gyakran emiatt *megromlik az élelmiszer*, összetörik az áru. A debreceni igazgatóság területén szerencsére ez nem gyakori.

Szalai Csaba

A KLUBKÖNYVTÁRBAN

A békéscsabai klubkönyvtár népszerű az üzemfőnökség dolgozói körében. Mindig szívesen töltik itt a szabad időt. A több ezer kötetes könyvtár, a szakkörök és a gazdag programok nyáron is sok látogatót vonzanak.

A könyvtár hétszáz olvasója mindig megtalálja itt az érdeklődési körének megfelelő műveket



A modellező szakkör terepasztalát sok gyermek megcsodálta már. A pályaválasztási tanácsadások alkalmával több fiatal éppen itt határozta el, hogy vasutas lesz
(Laczkó Ildikó képriportja)

BESOROLÁS, KOMFORT SZERINT

Térítési díjak a munkásszálláson

Sok vasutas érdeklődött a közelmúltban, hogy a különböző kategóriájú munkásszállások igénybevételéért mennyi térítési díjat kell fizetni. Ezt a *„Munkásszállók üzemeltetésével kapcsolatos végrehajtási utasítás”* szabályozza, amely a *Hivatalos lap* ez évi 7. számában jelent meg. Ez tartalmazza az erre vonatkozó *munkaügyi miniszteri rendeletet* is.

A munkásszállások különböző kategóriákba való sorolásának feltételei a következők:

I. kategóriába tartoznak azok a munkásszállások, amelyek lakószobáiban a helyek száma legfeljebb 3, és előterükben melegvizes zuhanyozó és mosdó van.

II. kategóriába tartoznak azok, amelyekben a helyek száma lakószobánként 4, és az előtérben melegvízes zuhanyozó és mosdó van, vagy a lakószobák legfeljebb 4 személyesek és a szobákban melegvízes mosdó van.

III. kategóriába sorolhatók azok az épületek, amelyek szobáiban 5 személy lakhat és az előtérben melegvízes zuhanyozó vagy mosdó, esetleg a lakószobákban meleg-, vagy hidegvizes mosdó van.

IV. kategóriába tartoznak azok a szállók, amelyek szobáiban a helyek száma 6—8, és a szobákban, illetve előterükben melegvizes zuhanyozó vagy mosdó, vagy a szobákban meleg- vagy hidegvizes mosdó van. Ha a lakószobákban csak mosdó van, akkor az épületben szintenként közös használatú melegvizes zuhanyozót kell biztosítani.

Az *V. kategóriába* azokat a szállókat sorolják, amelyek szobáiban a helyek száma legfeljebb 6, és szintenként közös használatú melegvizes zuhanyozó áll rendelkezésre.

A kategóriába sorolást a munkásszállást üzemeltető szolgálati főnökség vezetője a szakszervezeti bizottsággal együtt végzi. Javaslatukat a felettes szervek hagyják jóvá.

A munkásszállásért fizetendő havi díjak a következők:

I. kategória:	**160—200,**	**építőiparban 135—190 Ft**
II. kategória:	**120—160,**	**építőiparban 105—135 Ft**
III. kategória:	**85—120,**	**építőiparban 75—105 Ft**
IV. kategória:	**65— 85,**	**építőiparban 55— 75 Ft**
V. kategória:	**45— 65,**	**építőiparban 35— 55 Ft**

Az építőiparra megállapított díjak fizetésére a MÁV Építési, a MÁV Magasépítési és a MÁV Hídépítési, valamint a MÁV Építési Géptelep főnökség változó munkahelyein foglalkoztatott dolgozói jogosultak.

A megállapított térítési díjat a munkáltató *havonta egy összegben vonja le.* Hónap közben történt beköltözés esetén a részarányos hányadot kell fizetni.

PAZARLÁS

Nem úgy, mint otthon?

A villamos, a gáz- és a vízenergiával való takarékos gazdálkodás vizsgálata volt annak az ellenőrzésnek a célja, amelyet július végén az *Utasellátó Vállalat* szombathelyi igazgatóságánál végeztek. Több mint az üzletben és kiskereskedelmi pavilonban jártak az ellenőrök.

Sárváron, Celldömölkön, Zalaegerszegen és *Nagykanizsán* többek között megállapították, hogy a hűtőszekrények és hűtőpultok rosszul zárhatók. Több helyen ládástul tették az üdítőket a hűtőkbe. Celldömölkön állandóan üzemeltettek kihasználatlanul egy olyan gyors olajsütőt, amelynek az egyórai energiafelvétele 20 forint értékű. Ezenkívül gáz- és vegyes tüzelésű tűzhelyet is üzemeltetnek a konyhán, sokszor feleslegesen.

FŐKÖNYVELŐ, MINT KÉPZŐMŰVÉSZ

A munkások kérték: állítson ki!

Az érdeklődők június 2-től 13-ig tekinthették meg a szolgálati főnökség klubjában *Simon Gyulának*, a szombathelyi távközlési biztosítóberendezési és építési főnökség dolgozójának gyűjteményes kiállítását. A nyugdíjba készülő főkönyvelő hatvan akvarelljéből, plexikarcából, miniatűrjéből, domborművéből és olajfestményéből álló bemutató alkalmából *Nagy Imre*, a Vas megyei Tanács művelődési osztályának vezetője mondott megnyitó beszédet.

A sikeres bemutatkozás után Simon Gyulával arról beszélgettünk, hogy életét miképpen kísérte végig a vasút és a képzőművészet.

— *Másodszori próbálkozásra, 1939-ben vettek fel a MÁV-hoz* — mondta. — *Forgalmista voltam különböző helyeken, majd a tisztképzőre kerültem a fővárosba. Baráti körben rajzolgattam, ahol felfigyeltek rám. 1941-ben választ elé kerültem. Lehetőségem lett volna bejutni a Képzőművészeti Akadémiára, de akkor néhány hónap múlva biztosan a frontra kerültem volna. Maradtam a felmentést garantáló vasútnál.*

Délutánonként a tisztképzőt látogatta, a délelőttjei *Gallé Tibor* festőművész műtermében teltek. Egy év múlva Erdélybe helyezték. Művészetének újabb segítője *Kósa Huba István* szobrászművész volt — s közben Kolozsvárott fogadta és menesztette a személy- és teherszerelvényeket.

A háború végén hadifogságba került. A Zavod K—4 műanyaggyárban is felfigyeltek tehetségére, és igen sok előnye származott képzőművészeti tudásából. Ott ismerkedett meg művészeti szerelmével: *a plexikarccal* és a *miniatűrökkel*. E „frígy” most is tart.

A plexi: *műanyag*. Az elefántcsonthoz hasonló anyagba a hideg tű technikájával viszi a művész a képeket. *Egy moszkvai múzeum részére 84 képben feldolgoztam a főváros történetét* — mondja Simon Gyula.

Közben előkerül magángyűjteményéből egy féltve őrzött plexikarc-fellrat. Ezen a szovjet műanyaggyár kollektívája köszönti oroszul a magyar művészt. Hazatérése után az igazgatóság pénzügyi osztályának munkatársa, majd 1971-től a jelenlegi munkahelyén főkönyvelő.

Művészi pályáját szakította meg családi és munkahelyi elfoglaltságai miatt. De műveiből eközben is láthatott néhányat, önálló kiállításai alkalmával *Szombathely* és *Inota* művészetpártoló közönsége. 1969-től, a napi fontos feladatai mellett újra elkezdett rajzolni, karcolni és festeni.

— *Jugoszláviában üdültem tizenegy éve. A táj, a tenger megbűvölt. Folytatnom kellett...*

A Vasutasok Szakszervezete 1975-ben rendezett a felszabadulás 30. évfordulója tiszteletére tárlatot. Azon Simon Gyula néhány képe is szerepelt. Első gyűjteményes kiállítására 1978-ban Tapolcán, a vasutasnap tiszteletére, a vasutas művelődési házban került sor. Azóta a város több intézményében lehet találkozni a munkájával.

— *Itt, Szombathelyen többször is biztattak, hogy mutatkozzam be.* A közművelődési bizottság és a KISZ-alapszervezet invitálását akkor éreztem igazán fontosnak, amikor főnökségünk fizikai dolgozói — egymástól függetlenül — szóltak, hogy: *„Gyula bácsi, miért nem nézhetjük meg a képeit?”*

A bemutató sikeres volt. Több napon át a Vas megyei Tanácsi Építőipari Vállalat tanácstermében is megtekinthették a munkáit. Simon Gyula elégedett lehetne, de mint művészember — sohasem az.

— *Sajnálom, hogy a plexikarc nem talál megfelelő fogadtatásra a művészetekben. A vasútnak nagy ízlésformáló, a tömegeket befolyásoló lehetősége lehetne, ha az állomások utascsarnokaiban, várótermeiben képzőművészeti alkotásokkal ismertetné meg az utasokat* — magyarázza Simon Gyula.

Éljünk e lehetőséggel!

Sz. Jakab István

Térforma

(Hegedűs István alkotása)

NEM LEHET MELLÉBESZÉLNI

Hogyan kell értelmezni a „viszonylagos újdonság”-ot?

Válaszolunk az újítók jogi kérdéseire

Az újításokról szóló 38/1974. (X. 30.) MT számú rendelet 2. § (1) bekezdésének 2. pontja, valamint a *Vasúti Újítási Szabályzat* 6. §-a a javasolt beruházási megoldás elismerésének egyik feltételeként a *viszonylagos újdonságot* írja elő. A rendelet 2. § (2) bekezdése egyértelmű abban a vonatkozásban, hogy a megoldás viszonylag akkor új, ha benyújtása előtt azzal azonos megoldást az elbíráló szerv még egyáltalán nem alkalmazott, vagy azonos megoldás birtokában annak hasznosítását bizonyíthatóan *nem is tervezte.*

A viszonylagos újdonság meghatározásának értelmezése sokszor nehézséget okoz a *vasúti építőipar* területén. Az *Országos Találmányi Hivatal* álláspontja és a *bíróság* gyakorlata szerint az építési, tervezési, beruházási tárgyú újítást nem abból a szempontból kell vizsgálni, hogy az abban javasolt módszert már alkalmazta-e a vállalat vasúti viszonylatban, hanem *azt kell vizsgálni, hogy a kivitelezésre elfogadott megoldáshoz viszonyítva az újítás alkalmazása hasznosabb-e.* Ezekben az esetekben a viszonylagos újdonságot a jóváhagyott beruházási tervhez kell viszonyítani.

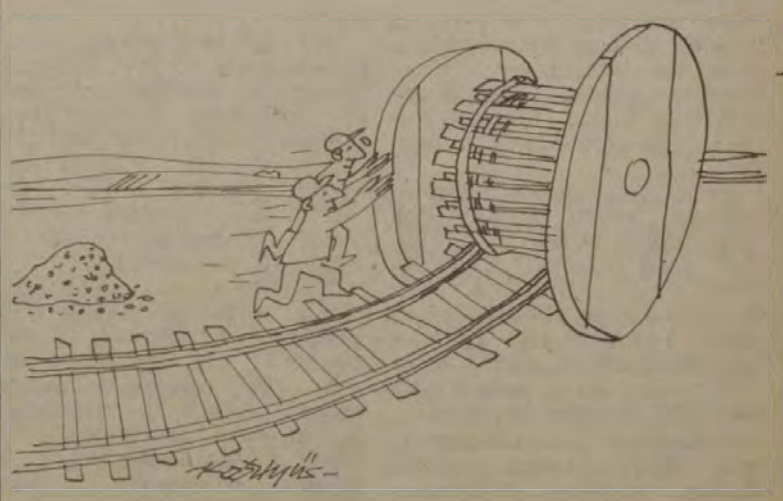
A Vasúti Újítási Szabályzat 6. § (2) bekezdése a fentieken kívül még előírja, hogy a megelőző tervbe vétel miatt *a javaslat csak akkor utasítható el, ha az elbírálásra illetékes szolgálati hely vezetője adatszerűen igazolja, hogy a javasolt megoldás módját és eszközét a javaslat benyújtását megelőzően a VUSz 5. § (1) bekezdésének megfelelően már kidolgozták.*

A javaslat elutasításának indoklásában rögzíteni kell a megelőző tervbe vétel bizonyító ügyiratát, vagy az egyéb bizonylat számát és keltét.

A Szabályzat 6. § 2/b. pontja rögzíti azt is, hogy *nem utasítható el a javaslat megelőző tervbe vétel címén, vagy viszonylagos újdonság hiánya miatt, ha a javasolt megoldás mutatói kedvezőbbek a tervbe vettnél.* A viszonylagos újdonság hiányának bizonyítása az elbíráló, illetve a javaslatot elutasító szolgálati főnökség vezetőjének kötelessége.

Dr. Gyóni Béla

VÁGÁNYFEKTETÉS



(Kesztyűs Ferenc rajza)

PÁVAKÖR, BRIGÁDKLUB, CITERAZENEKAR

Túl az útkeresés időszakán

Közművelődési tapasztalatok a szombathelyi igazgatóságnál

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének együttes határozata értelmében két évvel ezelőtt a szombathelyi vasútigazgatóságnál is megalakultak a területi és az üzemi művelődési bizottságok, amelyek hozzáláttak koordináló feladataik végrehajtásához. A bizottságok létrejöttekor sokan úgy vélték: eddig is volt felnőtt és szakmai oktatás, rendeztek vetélkedőket, könyvterjesztési akciókat, irányították a tömegpolitikai oktatást, a brigádvállalásokat — akkor minek még egy „ráadás" bizottság? A kérdésre csak tettekkel válaszolhattak az üzemi művelődési bizottságok. Új, hasznos kezdeményezéseket indítottak el, s a komplex közművelődési terv alapján, az illetékes társadalmi szervezetekkel kiküszöbölték — vagy legalábbis csökkentették — a művelődéssel, kulturális munkával kapcsolatban fellelhető párhuzamosságokat.

KÉT TANÉV KEDVEZŐ MÉRLEGE

Németh Gyula, a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság kutúrbizottságának vezetője mondja:

— *Meggyőződésem, hogy a művelődési bizottságok munkája nem oktatáscentrikus, mégis a felnőtt oktatásban értük el a legszembetűnőbb eredményeket. Az általános iskolai végzettség hiányának pótlására beindítottuk a 180 órás intenzív tagozatot, amelyen csupán az elmúlt két tanévben 146-an fejezték be tanulmányaikat.*

A középiskolák esti tagozatain több mint 200 vasutas tanul az igazgatóság területén. A győri Közlekedés- és Távközlési Műszaki Főiskolával kialakított kapcsolatok eredményeként a nappali és az esti tagozatokra két tucatnyian jelentkeztek.

Biztató — s egyben az eredményes szakszervezeti agitációs és propagandamunkát is mutatja —, hogy a szakmai tanfolyamokon a hallgatók jelentős hányada a KISZ-korosztályúak közül kerül ki. A szombathelyi „Savaria" szakközépiskola vasútgépész tagozatán végzett hallgatók részére az igazgatóságon rendszeresen szerveznek technikusminősítő tanfolyamokat. Ugyanakkor állandó gondot okoz, hogy a beiskolázási keretszám kötöttsége miatt (és mert a munkahelyi vezetőik sem javasolják őket erre a vizsgára), nem tehet valamennyi jelentkező technikusi vizsgát.

— *A területi művelődési bizottság koordinálja a tömegpolitikai és tisztségviselői oktatásokat*, amelyeken a dolgozók hozzávetőleg egynegyede bővíti ismereteit — folytatja a tájékoztatást Németh Gyula. — Tizenkilenc szolgálati helyen rendszeresen felkészítik a szocialista brigádok vezetőit az időszerű mozgalmi-gazdasági feladatokra. *Egy-egy oktatási évben több mint másfélezer bizalmi, bizalmihelyettes és egyéb tisztségviselő vesz részt alap-, illetve továbbképzésen, s Celldömölkön is eredményes volt a tisztségviselők kísérleti jellegű, levelező oktatása.*

BIZONYLATOLÁS?

A szombathelyi vasútigazgatóságnál meghatározó szerepe van az olvasómozgalomnak. A két körzeti és egy csomóponti önálló könyvtár mellett *17 kisebb-nagyobb letéti könyvtárban vannak szépirodalmi, politikai és műszaki művek.* Mint a kultúrbizottság vezetőjétől megtudtuk: 1977-ben a vasutasok 35,7, egy évvel később már csak 33,6 százaléka járt rendszeresen a könyvtárakba. Időközben a csökkenés megállt, de tudják, hogy sokan — főként a szocialista brigádtagok némelyike — csak azért iratkoznak be a könyvtárba, hogy ezzel is „bizonylatolják" vállalásuk teljesítését. *A művelődési munka minőségének vizsgálatára a szocialista kollektívák még kevés figyelmet fordítanak.* Pedig a góckönyvtárak rendszeresen tartanak író-olvasó találkozókat is.

— A könyvtárállományt évente mintegy 200 ezer forinttal fejlesztjük, beleértve a műszaki könyvtárak letéti állományait is. Úgy érezzük, hogy ennek hatása — ha szerény mértékben is —, a munka szervezettségében, az észszerű gazdasági, termelési kezdeményezésekben már érzékelhető — jelenti ki Németh Gyula.

Az igazgatóság területén két önálló vasutas művelődési ház működik.

— *A celldömölki „Kemenesalja" Művelődési Központ* — az évi 60 ezer forint támogatás fejében — *mintegy 3 ezer vasutas művelődéséhez nyújt feltételeket. A három intézményben a vasutasok 16 szakkörben és amatőr művészeti csoportban tevékenykednek. 1979-ben a Vasutasok Szakszervezetének Központi Vezetősége a közművelődési törvény végrehajtása, az ingázók kulturális lehetőségeinek bővítése érdekében a nagysimonyi tanácsi klubkönyvtár építéséhez 500 ezer forint támogatást adott.* (A nagyközségben csaknem 800 vasutas él.)

Az elmúlt két évben a vasutas amatőrmozgalom különösen Tapolcán, Celldömölkön és Szombathelyen élénkült meg. Celldömölkön a *citerazenekar*, Tapolcán a *pávakör* ápolja a népdal- és zenekultúránk hagyományait, Tapolcán létrehozták a *cigányklubot*, amelyről remélhetőleg sokat hallunk még. A Haladás Művelődési Központban az amatőr csoportok fiatalítása napirenden van, a 60 tagú szombathelyi kórus több mint egyharmada fiatal.

ÚJABB FELADATOK

Kedvező a színház- és filmbérletezési akció mérlege. A művelődési bizottságok koordinálják a tudományos, egészségügyi, kulturális ismeretterjesztő előadásokat is. A szombathelyi területi szakszervezeti bizottság útmutatásai alapján a területi és üzemi művelődési bizottságok *elemezték a vasúti értelmiség helyzetét*, s keresik a módját: miként lehetne a műszaki értelmiséget a közművelődési munkában jobban aktivizálni.

Ami pedig a tennivalókat illeti: az együttesek fiatalítását a munkásszállások, laktanyák, lakókocsik művelődési feltételeinek javítása követi. Ezen a területen, a törekvések ellenére, igen csekély a fejlődés. *Tovább kell csökkenteni az ismeretterjesztésben, a szocialista brigádok kulturális munkájában a formális vonásokat, szűkíteni a hiányos általános iskolai és szakmai végzettségűek körét.* Ehhez feltétlenül a szemlélet további javulására és egy főállású közművelő munkába állítására lenne szükség.

S természetesen jó közművelődési agitációra, hatékonyabb propagandára, az üzemfőnökségek, szakszolgálatok művelődési bizottságainak rendszeres beszámoltatására, illetve módszertani segítségükre is.

O. K.

Németh István

Megszoktam...

Megszoktam a menés hatalmát —
a hajnal még élek-et jelent —
visz-visz a vonat
nagy mezőkön át
és bent az ablakok mellett
arcok karcolják álmaim,
de csodálom őket
és mindegyikről tudom
merre jár.

KASZALA SÁNDOR:

Rekviem egy csillagért

A harsányan villogó neonok alatt
a felfénylő rétek,
a dércukros fákra hulló
holdsugarak emlékét keresem.
az atomkor előtti patakcsobogást.
a téli esték hunyorgó kályháinak melegét.

Zümmögő számítógépek, vibráló képernyők
foglyaként szökőm kortyolgatni
elhagyott évek aszúborát,
nagyanyám kenyeret dagasztó
mozdulata kísért, és vidítanak
zörgő szekerek büszke lovai.

A sejtek csillagkódjain töprengve
bátorít az öröklődést hordozó
nukleinsav és a relativitás,
apám kertjében olykor mégis
— aratók dalain hevülve —
kedvvel suhintom kaszáját a nyárba.

Múlandó Földünkön lassan készülünk már
új bolygóra, tejútak ködébe,
s mire kihúny e tündöklő csillag,
batyunkban egy marék porral
visszük ősi hírét, idegen galaxisok
mágneses tereibe ...

Kassák Lajos:

Munkásportré

Ezt a fejet nem formálta saját képére az Isten
ezt a fejet a tegnap emléke és a ma kétségei gyötrik
ebben a fejben forradalmak magvai csíráznak
erre a fejre régóta lesben áll a hóhér
ezeket a kezeket a teremtés eszméje vezérli
ezek a kezek balról áldottak és megátkozottak jobbról
ezek a kezek lesújtanak és felemelnek egyszerre
ezek a kezek bilincsek nyomait viselik
ezek a kezek nem kulcsolódnak imára
ezek a kezek undorodnak a vértől
ezek a lábak nem csúsznak el egy narancshéjon
ezek a lábak összekötik nyugatot kelettel
ezek a lábak agyontaposták a sárkány hét fejét
ezek a lábak eljutnak arra a tájra melyről a fej álmodik
ez az szív zsarnokok fegyvereitől sebzett
ez a szív saját parazsából újjászülli önmagát
ez a szív az én szívem ikertestvére
ez az ember olyan amilyen én vagyok
egyazon ég alatt
egyazon dalt
daloljuk
vetésről
aratásról.

V. SZABÓ BÉLA:

KÖTŐDÉS

Kovács András vontatási mérnök az irodájába érve levetette a munkaruháját, aztán a csaphoz ment, és megmosakodott. Élvezte a csobogó víz borzongató hűvösét. Miután megtörülközött, felvette a vajszínű farmert és a piros inget. Széles övét megszorította a derekán, aztán rendet tett az asztalon, és lesietett a lépcsőn.

A Hodászi brigád még az M62-esen dolgozott, pedig már letelt a munkaidő. Biztosan „rávernek" egy kicsit, gondolta Kovács.

— Hogy álltok, Hodászi? — kiáltott már messziről, noha nem látta a vezetőszerelőt. — Végeztetek a javítással?

— Nem végeztünk!

— Mi nem megy?

— Azt hiszem, a villamosvezetékkel van valami balhé — szólt Hodászi, anélkül, hogy kinézett volna.

— A gerjesztő kontaktorok?

— Épek...!

— Megcsiszoltátok?

— Igen, főnök — hangzott a válasz kis nehezteléssel mintha bosszantotta volna a szerelőt a sok kérdezősködés. Kovács azonban tovább tudakolódzott:

— Néztétek az amplisztátot is?

— Igen.

— Bemértétek a gerjesztők tekercsét?

— Nem, nem mértük be — mondta Hodászi, s érződött szavain, hogy a kérdés telibe talált.

— A dénulla feladásakor a mozdonyvezető szólt a teljesítmény csökkenéséről?

Hodászi erre előjött, s idegesen rámordult az egyik fiatal szerelőre: — Add már ide azt a papírt!

A javítási lapon világosan, jól olvashatóan ott állt a mozdonyvezető bejegyzése: *„Érthetetlenül csökkent a teljesítmény."*

No, várjatok csak! — fakadt ki a mérnök, és gyakorlottan kúszott fel a mozdony lépcsőjén. Az árammérőt kérte, és vizsgálni kezdte a beteg gépet. — Csak oda figyelhettek volna, hogy mit írt a mozdonyvezető — dohogta, de csend vette körül. A többiek szótlanul figyeltek.

Kovács András haragja gyorsan elszállt. Még néhány mérést elvégzett, aztán meghagyta, hogy cseréljék ki a tekercset. Az órájára pillantott. Elköszönt, és szinte futott a Ladájához. Tudta, hogy Gretchen türelmetlenül várja, hiszen ez lesz az utolsó együtt töltött estéjük...

A ház ott állt a hegy lábánál. Olaszos stílusban épült, ellentétesen emelkedő falsíkkal. Az ablakokon kárminfüggönyök, a bútorokon néhány figurális szobrocska. Ezt az otthont a mérnök saját munkájával és a vidéki szülők támogatásával teremtette meg. Diplomáját a drezdai közlekedési egyetemen szerezte, de a lánnyal — a német festőnövendékkel — nem az NDK-ban, hanem csak néhány nappal ezelőtt Pesten ismerkedett meg.

— Wunderschön! — mondta önfeledten a lány, amint végignézte a szobákat, majd együtt leültek a verandán. András szemét napszemüveg takarta, mert nyugat felől vörösen lángolt az ég.

— Gyönyörködj a színekben — szólt Gretchen.

— Maradj nálunk — felelte András. — Évenként hazaviszlek, s bejárjuk a Thüringiai-erdőt, fürdünk a Keleti-tengerben is...

— Nem maradhatok, meg kell értened — mondta a lány, s érződött a hangján, hogy nem először beszélnek erről.

Az ismerkedés egyébként eléggé szokványosan zajlott le. Gretchen állt a Várban, a külföldiek idegenkedésével. Fölötte István király és Gizella kőszobrai. Arra járt András is, fényképezőgéppel, s a lány tréfásan mutogatott, hogy róla is készítsen ott egy felvételt, majd meglepődött, amikor András németül válaszolt. Később elkísérte a nyári egyetemre is, ahol a Balatonról tartottak előadást közben András súgva fordította a mondatokat. Szegedre. az ünnepi játékokra együtt utaztak el, s Gretchen sürgetve faggatta: miről szól Bánk bán áriája? Azóta már a Badacsonyt is bebarangolták, és fürödtek a Balatonban.

— Miért nem maradhatsz? — kérdezte András.

— Amiért te sem jönnél véglegesen hozzánk. Nekem ott van feladatom, téged meg ide köt a munkád...

András hátradőlt a székében, és érezte, hogy a lánynak igaza van. A hivatásáról kezdett beszélni:

— A gőzösöktől már elbúcsúztunk, s amit magunk mögött hagytunk, lassan csak romantika lesz. A dízelek és a villanygépek szinte forradalmat hoztak számunkra. Minden más, mint korábban volt Az emberek is megváltoztak... a mozdonyokon magamfajta fiatalok ülnek. Színes ingben, farmerban, bőrzekében járnak szolgálatba. Többet és mást akarnak, mint az elődök. Jól felkészültek, és tegezik a mérnököt, noha nincs ebben semmi különös, hiszen együtt jártunk szakiskolába vagy a gimibe...

A lány figyelmesen hallgatta, de alig tudta követni András szavait, mivel az elhangzottakhoz nem tapadtak képzetei. A férfi is úgy vélte, hogy Gretchennek fogalma sincs arról, amit most mondott. Menuier és Rodin szobrai jutottak eszébe, melyeket az ősszel látott az Ermitázsban. Gyerekkorában András szobrász szeretett volna lenni, s most is elfogta a vágy, hogy formálja az anyagot.

— Egy idő óta foglalkoztat a gondolat, hogy egyszer megmintázok egy tűzikovácsot. Amíg nem késő — mondta —, amíg él bennem az emlékezet...

Az est föléjük borult, és Kovács András lelkében feltárult a mindenséget elrendező elv. Felszabadultan szólt:

— Jó, hát menj! Járd te is a magad útját...

— Gondolom, nem látlak soha — felelte Gretchen.

Ültek mozdulatlanul, és nem nyúltak az ital után.

Még egyszer találkoztak. A lány első önálló tárlatán. Gretchen ugyanis meghívta Kovács Andrást, aki NDK-beli útját összekapcsolta egy hosszabb kirándulással. Meissenben találkozott Dieterrel, volt évfolyamtársával, és bejárták Eisenachot, Magdeburgot, Warnemündét. Közben diákos csínnyel ugratták egymást, és kicserélték véleményüket a gépek haszontonna-teljesítményéről, a D-vizsgákról, az egyéb szakmai tapasztalatokról. Hévvel vitatták és átvették egymás nézeteit.

Gretchenékhez egyedül érkezett András. Várták, és szívesen fogadták. A hallban felfigyelt egy nagyméretű, impresszionista képre. Úgy tűnt, hogy vastagon felrakott színekkel olaszos villa áll a hegy aljában. A ház teraszán férfi és nő ült. Alig valami, csak pár ecsetvonás, ő mégis zavarba jött.

— Ezt nem viszem tárlatra, mert csak próbálkozás volt — mondta a fiatalaszszony.

Kovács kőbe vésett leányfejet emelt ki a táskájából.

— Halász leány — szólt, és átnyújtotta ajándékként. — Magam faragtam, s az idei vasutasnapon első díjat nyertem vele.

A házigazdának, vagyis Gretchen újdonsült férjének is átnyújtott két üveg Tokajit, olyan könnyedén, mintha régi ismerősök lennének

AZ OLIMPIAI KUDARC UTÁN

Mire képes Paróczai?

Paróczai András futását nem lehet ölbe tett kézzel nézni. Az ember vagy örül, vagy bosszankodik. Ez a huszonnégy esztendős fiatalember — a Szolnoki MÁV-MTE atlétája — vagy szenzációsan fut, vagy csapnivalóan.

Hibás taktika

A baj alighanem abból adódik, hogy egészen kivételes gyorsaságáról, hajrákészségéről maga is meg van győződve, ezért aztán *versenyeit mindig az utolsó métereken akarja eldönteni.* Ez azonban vagy sikerül, vagy nem.

A legutolsó kudarca *Moszkvában*, az olimpián érte. Az előfutamból még továbbjutott, ám a középdöntőben ismét megbosszúlta magát az ezerszer elátkozott taktika. Későn indította a hajrát, bezárták — *kiesett.* Pedig a szolnoki fiú képességeit ismerő szakemberek arra számítottak, hogy Paróczai András bekerül a *800 méteres síkfutás* olimpiai döntőjébe.

Némiképp sikerült feledtetni a rossz szájízt a nyári játékokat követő nagyszabású atlétikai gálán, a *Budapest Nagydíjon.* Paróczai ezen a versenyen szakított régi, rossz taktikájával, bátran kezdett, s a hajrát is az élbolyból indította. *Győzött.*

Megnézni az ellenfelet!

Hogy ez a siker immár végleges szakítást jelent-e a régi hagyománnyal, vagy csupán egy hullámzó pályafutás felvillanása — egyelőre még nem tudjuk. Majd kiderül a következő nagy versenyeken. Hiszen kudarc ide, kudarc oda, a szolnoki fiú már eddig is aratott szép sikereket. Ezek közül az egyik legemlékezetesebb az volt, amikor öt esztendővel ezelőtt (még ifjúsági versenyzőként) nagyszerű futással *megnyerte az országos felnőtt bajnokságot 800 méteren.* Vagy az, amikor az idén, májusban — nem túlságosan jó atlétaidőben — *megdöntötte Szentgáli Lajos „szakállas' csúcsát* ...

— Soha nem nézem, kikkel futok együtt — mondja —, a rajt után csak arra figyelek, hogy jó iramban kezdjek és maradjon erőm a hajrára is ...

Persze, azért időnként *még-iscsak meg kellene néznie azokat az ellenfeleket,* hiszen elvétve akadhatnak köztük olyanok is, akiknek szintén erőssége a hajrá ... És akkor bizony az dönthet: ki indít kedvezőbb helyzetből az utolsó métereken ...

Társak...?

Kilenc évvel ezelőtt ismerkedett meg az atlétikával. Testnevelő tanára, *Kocsis István* figyelt föl a jó mozgású fiúra. Ma *Balassi Péter* irányítja az edzéseit.

— *Már megszoktam, hogy egyedül edzek, bár őszintén szólva ennek vannak negatív következményei is. Nem tudom pontosan fölmérni az edzéstávot, így néha kevesebbet futok az előírtnál ... Meg aztán szükség lenne a megfelelő társakra azért is, hogy a taktikát kidolgozzam* — mondja Paróczai.

Ismeri tehát a saját gyengéit, s ez tehetsége kibontakoztatásának egyik fontos feltétele. A szakemberek is állítják: *Paróczai többre képes* ...

(pilhál)

FARKASHEGYI FÉL ÉVSZÁZAD

Ötvenezer óra a levegőben

Izléses, mutatós a Közlekedési Dokumentációs Vállalat nemrég kiadott *Farkashegyi fél évszázad* című könyve, amely a MÁV Sportrepülő Egyesület és az *MHSZ MÁV Repülő- és Ejtőernyős Klub* 50 évének történetét, eseményeit tartalmazza. A gazdag mondanivalót 37 fotó illusztrálja.

A kiadvány bemutatja többek között a magyar vitorlázó repülés hőskorát, a teljesítmény- és versenyrepülés, valamint a MÁV Sportrepülő Egyesület fejlődését, az ejtőernyős szakosztály munkáját.

Az előszót *Rödönyi Károly*, nyugalmazott közlekedés- és postaügyi miniszter írta, aki már húsz esztendeje tölti be a klub elnöki tisztét.

„Az MHSZ MÁV Repülő- és Ejtőernyős Klub az ország első repülő klubja, amely az 50. évfordulót megérte" — írja többek között Rödönyi Károly. — *„Sok repülőklub megszűnt, vagy összeolvadt egyéb klubokkal és így szerveződött újjá."*

Hogy az MHSZ MÁV Repülő- és Ejtőernyős Klub ilyen hosszú ideig fennmaradhatott, az két okra vezethető vissza. Egyrészt *a klub vezetői és növendékei mindent megtettek annak érdekében, hogy mindig az élbolyban maradhassanak,* másrészt *a MÁV vezetői anyagilag is támogatták a klubot."*

A klub tagjainak sikereit bizonyítja, hogy 1930 óta 1979 végéig a felszállások száma meghaladta a 155 ezret. A repüléssel eltöltött órák száma pedig 50 486 volt.

Újházy György

LÖVÉSZET

Jól szerepeltek Várnában a gyöngyösi klub versenyzői

A gyöngyösi kitérőgyártó üzem lövészklubjának versenyzői *nemzetközi versenyen* vettek részt Várnában. Ott a vendéglátó OVTPN lövészklub, valamin a Lengyel GTS-Wisla lövészklub tagjaival versenyeztek.

A magyar versenyzők eredményei: Kisöbű sportpuskával, 60 lövésből, fekvő testhelyzetben *2. Hering István* (588 köregység), *4. Megyeri Tibor* (584 köregység).

A 3×40 lövéses összetettben *1. Hering István* (1135 köregység), *3. Megyeri Tibor* (1129 köregység).

Standard puskával 60 lövéses fekvő testhelyzet: *2. Britzky Erzsébet* (584 köregység). *3. Berkics Krisztina* (580 köregység).

3×20 lövéses összetettben *1. Berkics Krisztina* (552 köregység), *2. Seszták Zsuzsanna* (551 köregység). Ugyanebben a számban az ifik versenyében *1. Britzky Erzsébet* (538 köregység). *2. Juhász Katalin* (535 köregység).

Sportpisztoly, 60 lövés: *1. Takács László* (551 köregység).

Standard pisztoly, 30×30 lövés: *1. Pécsi Erzsébet* (581 köregység).

Gyorstüzelő pisztoly, 60 lövés: *2. Takács László* (555 köregység).

Csapatversenyben a gyöngyösi klub második lett.

1981-ben a nemzetközi hármasversenyt a gyöngyösi vasutas lövészklub rendezi.

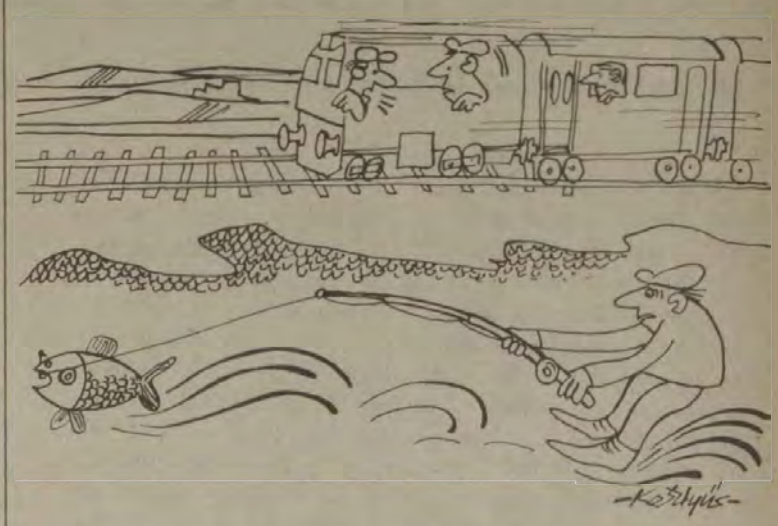
Négy egyesület fúziójával magalakult a Hatvani Kinizsi Vasutas Sport Club

Június végén több évi eredményes előkészítő munka után megszületett a döntés: *egyesítik a hatvani sportegyesületeket.* A cukor- és konzervgyár művelődési házában a közelmúltban tanácskozásra ültek össze a város vezetői, és a sportegyesületek küldöttei.

Juhász Ferenc, a városi pártbizottság titkára tájékoztatta a résztvevőket Hatvan sportmozgalmának, az egyesületek munkájának eddigi eredményeiről, az anyagi, személyi és erkölcsi erők egyesítésének feltételeiről. Elmondotta, hogy az elmúlt évek során már több alkalommal felmerült az egyesítés szükségessége. Erre a feltételek csak most értek meg. Így május közepén a város vezető testületei állást foglaltak, hogy a négy sportegyesületet, *a Hatvani Kinizsit, a MÁV HAC-ot, az ÁFÉSZ Vörös Meteort és a Spartacust összevonják.* Az új egyesület, a Hatvani Kinizsi Vasutas Sport Club, alapítási évét 1920-ban határozták meg, mivel a vasutasok sportegyesülete ekkor kezdte meg működését.

A küldöttgyűlés elfogadta az új egyesület alapszabályát, megválasztotta az elnökség és a különböző bizottságok, s a kilenc szakosztály vezetőségének tagjait. Az egyesület elnöke *Angeli József*, a városi tanács elnöke lett.

HÍREK



— Figyeld ezt a dunai horgászt, még előbb fent lesz Pesten, mint mi.

(Kesztyüs Ferenc rajza)

— Segítenek az árvízkárosultaknak. A terézvárosi pályafenntartási főnökség I-es főpályamesteri szakasza és a Nyugati pályaudvar Petőfi, Barátság, Kossuth, Dózsa, Hámán Kató és Rákóczi szocialista brigádja elhatározta, hogy kommunista műszakot szervez, amelynek bevételét az árvízkárosultak javára ajánlják fel.

— Véradás. A dunakeszi járműjavító Vöröskereszt-szervezete augusztus 7-én térítésmentes véradó napot szervezett, amelyen 52-en adtak vért. A Vöröskereszt-szervezet 18 kiváló véradó részére egynapos autóbuszkirándulást szervez.

— Korszerűsített üdülő. A közelmúltban befejezték a vonyarcvashegyi üdülő korszerűsítését, amely 23,5 millió forintba került. Az üdülőt több szobával bővítették, ezen kívül kazánházat és fürdőket is építettek. Kicserélték a bútorokat és színes televíziókat is vásároltak.

— Nyugdíjastalálkozó. Karcag állomás szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a közelmúltban találkozót rendezett tagjai részére. A résztvevőket Jóvér Jánosné főbizalmi köszöntötte, majd dr. Fekete Emília főorvosnő előadást tartott a magas vérnyomás, a szívinfarktus megelőzésének lehetőségeiről, utána pedig H. Tóth Pál állomásfőnök ismertette a vasút elmúlt évi eredményeit. Utána vidám műsorral szórakoztatták a nyugdíjasokat.

— Robbantás. A közelmúltban felrobbantották a pécsi vontatási főnökség öreg szénfelvonó tornyát. A vasbeton építményt 1924-ben emelték, s több mint fél évszázadon át szolgálta ki a gőzösöket. A huszonöt méter magas toronynak a gőzvontatás megszűnése óta — immár két éve — nem vették hasznát, s útjában volt a pályaudvar korszerűsítésének is.

— Lakások vasutasoknak. A besnyői Sallai Imre Termelőszövetkezet újabb épület alapozását fejezte be a pusztaszabolcsi Velinszky László lakótelepen. A 18 lakás költségeit a MÁV és a nagyközségi tanács fedezi: 12 vasutas-, hat pedig tanácsi lakás lesz.

— Európa leggyorsabb vonata. Franciaországban közlekedik Európa leggyorsabb utasszállító vonata, amelynek sebessége óránként 260 kilométer. A villamos vonat a Párizs és Lyon közti 429 km-es távolságot nem egészen két óra alatt teszi meg.

— Közművelődés. A szolnoki csomópont vasutas művelődési házához csatolták a szajoli vasutasklubot. Az egyesítéssel bővíteni akarják a város környéki nagyközség vasutas dolgozóinak művelődési lehetőségeit.

— Munkaverseny. A miskolci járműjavítóban 86 szocialista brigád vesz részt a munkaversenyben. Ebből tizenhárom az **ifjúsági brigád.** Munkájukat negyedévenként értékelik, és a legeredményesebb kollektívát **„Az üzemrész legjobb szocialista brigádja"** címmel tüntetik ki.

Tetten ért kocsirongálók

Kocsirongálókat leplezett le a közelmúltban *Vámosgyörk állomás* egyik jegyvizsgálója. A Gyöngyösről Vámosgyörkig közlekedő 8849-es számú személyvonat egyik kocsijában két húszéves, ittas fiatal — M. József és S. Sándor — kiszerelte a kocsi ablakait, és *az alkatrészeket kidobálta a vonatból.*

Varga Gáborné jegyvizsgáló ezt észrevette, és rendőrkézre adta a két vandál utast. *A gyöngyösi járásbíróság öt-öt hónap felfüggesztett szabadságvesztésre és 1350 forint kár megtérítésére kötelezte őket.*

A jegyvizsgálót jutalomban részesítették.

Lakáscsere

Elcserélném kőbányai tiszta, világos, II. emeleti, egy szoba, konyhás tanácsi, olcsó bérű lakásunkat kertes lakásra. Üzenethagyás: Bp. Keleti pályaudvar vontatási főnökség; 14—46-os üzemi, valamint a 138—020 városi telefonszámon, Kisvárdai vonatvezető.

Elcserélném két szoba komfortos MÁV-bérlakásomat (60 négyzetméter) hasonló tanácsi lakásra, Budapest területén. Érdeklődni egész nap: Formádiné, Budapest, XV. Vasutas-telep u. 11. sz.

Elcserélném nagyméretű (97 négyzetméter) kettő szoba komfortos, II. emeleti MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval egyszobás, komfortos földszinti, vagy I. emeleti budai tanácsi lakásra. Cím: Hegedüs, Budapest, VIII., Kerepesi út 1—5. VI. épület. II. emelet 31.

Sportnap Celldömölkön

A vasutasnap tiszteletére legutóbb nagyszabású sportnapot rendeztek *Celldömölkön.* Az egész napos sportrendezvényt a Celldömölki Körzeti Üzemfőnökség az építési főnökséggel együtt szervezte. Labdarúgásban mindkét szolgálati hely külön bonyolította le versenyeit.

A több mint 300 vasutast felvonultató sportnapon az alábbi eredmények születtek:

Asztalitenisz: 1. Építési Főnökség, 2. Pápa állomás, 3. Celldömölk vontatás.

Sakk: 1. Celldömölk állomás, 2. Pápa állomás, 3. Celldömölk vontatás.

Lövészet: 1. Építési Főnökség, 2. Celldömölk vontatás, 3. Építési Főnökség gépállomás.

Labdarúgás: 1. Pápa állomás, 2. Celldömölk állomás, 3. Celldömölk vontatás. Az építési főnökség hét csapata közül a döntő mérkőzésen a gépállomás gépkezelői a gépállomás központjának vegyes csapatát győzték le.

Sz. J. I.

KERESZTREJTVÉNY

VÍZSZINTES: 1. A teherkocsik jobb kihasználását segíti (folytatása a 29. függőlegesben). 13. Két oldal a könyvben. 14. Sárgaság (latin). 15. Előkelően becézett női név. 16. Csontvelő (görög). 17. Kifigyelte. 18. ASR. 19. Orosz helyeslés. 21. Biztatószó. 22. Területi Egészségügyi Központ. 23. A nyereg tartozéka. 25. Verssorok összecsengése. 27. Nem tartotta be a játékszabályt. 29. Pecsét a ruhán. 30. Hunor testvére. 32. Keverten megy. 33. Erdélyi folyó. 34. Utcák Velencében. 36. ...-kules. 37. Éneklő hang. 38. Karó szélei. 39. ...lógia 40. Hangtalan kos. 42. Svéd kezdet. 43. Dal. 45. Gabona. 47. Oszlopfő négyszögű fedőlapja. 49. Szabolcs megyei község. 51. Mai napon. 52. Az egyik világhatalom. 54. Jobb ellentéte. 55. Ellentétes kötőszó. 56. A harc istene a görög mitológiában. 58. Bizony, a Halotti beszédben. 60. Keleti növény. 62. Deformálódott. 63. Keletkező. 65. Gyüszű 1., 3., 5., 6. betűje. 66. Hónaprövidítés. 67. Fúvóshangszer. 69. Tetejére.

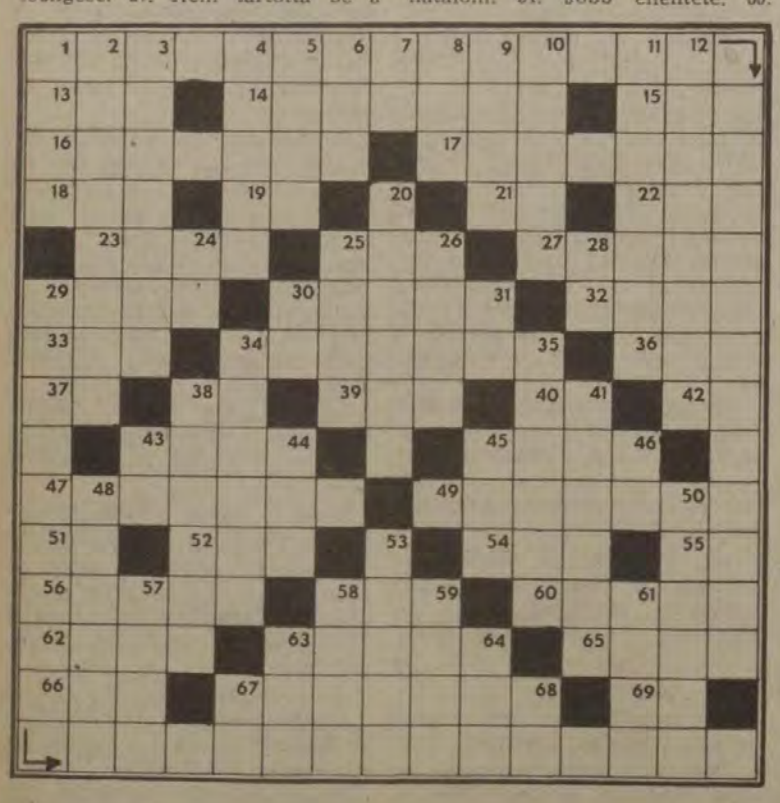
FÜGGŐLEGES: 1. Gyümölcs. 2. Facsemeték bölcsőhelye. 3. Műtétet végzett. 4. Elektroncső. 5. Pest megyei község. 6. STZ. 7. Fél zeke. 8. Heves megyei község. 9. ...-ál, tönkretesz, romlásba dönt. 10. Kevert lecsó. 11. ... György (1834—1922) festőművész. 12. Helyén van az esze. 20. Alak, ábra. 24. Pata páratlan betűi. 25. Leves. 26. Nem sztereó. 28. SY. 30. Mint 51. vízszintes. 31. Megegyezik a 69. sorral. 34. A hinduk szent virága. 35. Vissza: erdei madár. 38. Délszaki növény. 41. Pántlika. 43. A nátrium vegyjele. 44. Hasadban van. 45. Főzeléknövény. 46. Német elöljárószó. 48. Művészeti stílus. 50. Befizetés. 53. Régi alkatrész pótlása. 57. Vissza: nem hatra, csak ... 58. Ázsiai állam. 59. Vadidegenben megtalálható. 61. Pépszerű étel. 63. Mezőgazdasági szerszám. 64. Vizet zúdít. 67. Állati lakás. 68. AE.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 29. függőleges.

Beküldési határidő: 1980. szeptember 12.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Menetjegyvizsgálat szigorítása. OPW-kocsibérek csökkentése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 15. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kocsis Péter, Gödöllő, Munkácsi M. u. 3/a.; Hanzmann Károly, Tapolca, Honvéd u. 19.; Keszthelyi Márta, Albertirsa, Győzelem u. 1/2.; Gáspár Géza, Nagyigmánd, Szikszai János u. 25.; Kendl Ágnes, Szeged-Rókus MÁV BFF.



MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219—11 859
80—3551. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. SZEPTEMBER 8.

Óvodabővítés társadalmi összefogással

Rekordidő alatt fejezték be a *szolnoki járműjavító üzem óvodájának bővítését.* Már kicsinek bizonyult az 1974-ben épített hetvenszemélyes óvoda, ezért az év elején, márciusban hozzáfogtak az építkezéshez.

A Beton- és Vasbetonipari Művek szolnoki gyárának munkáskollektívája készítette el a betonacélvázat, és két hét alatt össze is szerelték. Saját kivitelezésben, a szocialista brigádok társadalmi munkájával készült el az ötven kisgyereket befogadó új épület. *A brigádok összesen ötezer óra társadalmi munkát végeztek.* A műszaki átadásra augusztus 15-én került sor.

A mintegy négymillió forintba került modern óvoda augusztus 25-től már több mint száz gyereket fogadhatott.

Miskolci brigádok munkaversenye

Derekasan kivették részüket a Miskolc-Tiszai pályaudvar dolgozói a XII. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére indított munkaversenyből. A kollektívák tagjai vállalták, hogy pihenőnapjukon is szolgálatot teljesítenek. Az érte járó bért — összesen 202 954 Ft-ot — *a vasutas gyermekintézmények fejlesztésére ajánlották fel.*

A brigádok ezen kívül 4037 óra társadalmi munkát is végeztek. Szerelvényeket takarítottak, gyomtalanították a rendező pályaudvar vágányait, csinosították az őrhelyeket. A Vörösmarty Művelődési Ház termeinek, a MÁV óvodának és a vendégszobáknak a takarításában is részt vettek.

AZ ELNÖKSÉG MEGTÁRGYALTA

Munkaverseny a vasúton

ELŐTÉRBE ÁLLÍTOTTÁK A GAZDASÁGI KÖVETELMÉNYEKET

Mint arról már lapunk 17. számában hírt adtunk, augusztus 21-én ülést tartott szakszervezetünk *elnöksége.* Az ülésen részt vett *Sólyom Ferenc,* a SZOT titkára is.

A testület megvitatta szakszervezetünk sorra kerülő X. kongresszusának dokumentumait, az írásos és a szóbeli kiegészítő, valamint a határozati javaslat tervezetét, és azokat — kisebb módosítások után — jóváhagyta. Ugyancsak megvitatta és jóváhagyta a ½%-os ÖTA beszámolójának tervezetét és a *Magyar Szakszervezetek Alapszabálya* módosításának tervezetét. Értékelte továbbá az elnökség a *kongresszusi és felszabadulási munkaverseny* idei első félévi tapasztalatait és az azzal összefüggő szakszervezeti tevékenységet. Erről az alábbiakban tájékoztatjuk olvasóinkat.

Mint köztudott, az elmúlt év augusztusában a Minisztertanács, a SZOT és a KISZ KB együttes felhívására a XII. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére széles körű munkaverseny-mozgalom bontakozott ki az ország csaknem valamennyi vállalatánál. A vasutasok csatlakozását a mozgalomhoz elsőként a *ferencvárosi* csomóponton tartott *munkásgyűlésen* fogalmazták meg a szocialista brigádok. Ezt követően a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége *irányelvet* dolgozott ki a vasútigazgatóságok és a szolgálati helyek részére. A munkaverseny idei kibontakozását segítette a szakszolgálatok élenjáró brigádvezetőinek február 22-én, a Vezérigazgatóságon tartott tanácskozása. A résztvevők ott a verseny további célkitűzéseit határozták meg.

Az elnökség megállapította, hogy *a vasutasok az idei első félévi felajánlásaikat* — az áruszállítási mutatók kivételével — *teljesítették.* A kongresszusi munkaversenyben elsősorban a minőség és a gazdaságosság terén születtek jó eredmények.

Az előirányzott 3,99 napos kocsiforduló időt 4,11 napra teljesítették a vasutasok. A statikus terhelés a tervezett 29,5 tonnáról 30,06 tonnára emelkedett. A tehervonatok menetrendszerűsége is javult, 1,09 százalékkal. A tehervonatok átlagos terhelését is sikerült növelni, 1158 tonnáról 1165 tonnára. A mozdonyra várások száma a korábbi 18 527-ről 12 367-re csökkent.

A járműjavító üzemek létszámarányos tervüket száz százalék fölött teljesítették. A javítandó kocsik átfutási ideje általában 5—20, az összenergia-felhasználás pedig 1,5—8 százalékkal csökkent. A munka termelékenysége minden üzemben 1,4—2,5 százalékkal javult. A kongresszusi versenyben a dolgozók több mint ötven százaléka vett részt. A szocialista brigádok az első félévben 5 villamos és 13 dízelmozdonyt, 4 motorkocsit, 38 személykocsit és 1057 teherkocsit adtak át *terven felül* a forgalomnak. *A legkiemelkedőbb eredményeket a debreceni és a Landler járműjavító érte el.*

A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny az *év végéig tart.* A szolgálati helyek és a szocialista brigádok részére az idei eredmények alapján adományozzák a kitüntetéseket. Alapvető szempont lesz, hogy milyen eredményeket értek el a minőségi és a gazdaságossági célkitűzések megvalósításában.

A vasút augusztusi szállítási teljesítménye

25 millió 78 ezer utas és 10 millió 896 ezer tonna áru

A MÁV Vezérigazgatóságától kapott tájékoztatás szerint *a vasút augusztusban 25 millió 78 ezer utast szállított,* s ezzel a bázishoz viszonyítva 98,7, a tervhez képest pedig 99,2 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométer-teljesítés mértéke 101,7, illetve 102,7 százalék. Az utazás minőségében, egyrészt a mellékvonali Bz-motorvonatok fokozottabb üzembe állításával, másrészt a menetrendszerűség emelkedésével lényeges fejlődés következett be.

Augusztusban a vasúttal szemben felmerült szállítási igényt a bázishoz viszonyítva kismértékű, a tervet alapul véve viszont igen erőteljes csökkenés jellemezte. Előzetes adatok szerint.

a vasút 10 millió 896 ezer tonna árut szállított, amely 1979 azonos időszakához viszonyítva 97,4, a tervben előírtakhoz képest pedig 93,1 százalékos teljesítésnek felel meg.

Az áruszállítás átlagos távolsága a bázisbeli 184,9 km, illetve a tervezett 185,9 kmrel szemben 190,9 km-t tett ki. A szállítási távolság nagymértékű emelkedésének hatásaként a díjszabási árutonna-kilométer-teljesítmény a tonnateljesítménynél lényegesen kedvezőbben — 100,6 és 95,5 százalékra — alakult.

Az egy évvel korábbihoz viszonyítva az elszállított áruvolumen a belföldi forgalomban *4,2 százalékkal, az importküldeményeknél 5 százalékkal, a tranzitfuvarozásnál pedig 1,5 százalékkal csökkent, míg az exportrelációban 10,6 százalékkal nőtt.* Az import- és tranzitküldeményeknél tapasztalható visszaesés részben a lengyel tengerparti városokban kialakult helyzettel, munkabeszüntetésekkel is összefügg.

A vasút a tervben előírt szállítási feladatát

a belföldi és exportforgalmakban 93,5 és 93,9 százalékra, az import- és tranzitküldeményeket illetően pedig 95, illetve 88,3 százalékra teljesítette.

A tervtől való lemaradás a belföldi küldeményeknél több mint 400 ezer, az exportfuvarozásoknál közel 70 ezer, az importszállításoknál több mint 80 ezer, a tranzitküldeményeknél pedig 214 ezer tonnát tett ki.

Az exportforgalom nagyarányú emelkedése és az átrakásos küldeményeknél tapasztalható csökkenés szoros összefüggésben van azokkal a központi intézkedésekkel, amelyek a devizagazdálkodás egyensúlyának megteremtését hivatottak biztosítani.

A gazdaságosabb munkára irányuló törekvés hatását szemlélteti, hogy

az áruszállítással összefüggő minőségi és műszaki-gazdasági mutatók többsége kedvezően alakult.

A teherkocsi-gazdálkodás javulására utal, hogy a statikus terhelés a bázisbelinél 3,9, a tervezettnél pedig 1,1 százalékkal volt magasabb és 4,9 százalékkal csökkent az idegen teherkocsik hálózati tartózkodási ideje.

Külön említést érdemel a nemzetközi teherkocsigazdálkodás egyenlegének napi alakulása, amely augusztusban a bázisbeli 125 kocsibértartozást kifejező kocsinappal szemben 5256 kocsibérkövetelést kifejező kocsinapot tett ki.

Meggyorsítják Kelenföld állomás átépítését. A munkát nagy teljesítményű gépek segítik. A Dunántúl kapujában most nehezebb körülmények között dolgoznak a vasutasok. Erről szól riportunk a 4. oldalon. (Purt Gusztáv felvétele)

Villamosítás

Dolgoznak a magasban a felsővezeték-szerelők

(Interjú a 3. oldalon) **(Zelman Ferenc felvétele)**

Mi leszel ha nagy leszel?

Úttörővasút a Bükkben

A miskolci úttörővasút ünnepélyes szezonnyitásán történt a közelmúltban. Egy kis termetű úttörő jegykezelői minőségének teljes tudatában hozzáfogott feladata teljesítéséhez. Rendben ment a dolog egészen addig, amíg egy enyhén szólva kapatos utassal nem találkozott. Az ránevetett a kis legényre, és azt gondolta, hogy könnyű „ellenfélre" akadt. Jegye nem volt, és fizetnie sem akart. A pöttöm kalauz azonban kihúzta magát:

— *Kérem, én hivatalos személy vagyok!* — mondta és behajtotta az utastól a pótdíjat is.

Így dolgoznak a miskolci úttörővasutasok. Kevesen tudják, hogy nemcsak Pesten, hanem Miskolcon is létezik kisvasút. *Már három éve működik a Lillafüredi Állami Erdei Vasutak fennhatósága alatt, Kilián állomástól Lillafüredig.* Évekkel ezelőtt — különböző városrendezési okokra hivatkozva —, meg akarták szüntetni a kisvasút városon belüli szakaszát, de a város lakói összefogtak, ezért csak a vonal lerövidítésére került sor.

Az ifjú vasutasok alapos oktatásban részesülnek mielőtt elkezdenék forgalmi szolgálattevő, jegyvizsgáló és váltókezelő tevékenységüket. Szeptembertől februárig minden héten egy alkalommal háromórás foglalkozásokat tartanak részükre, a miskolci igazgatóság KISZ-fiataljai. Az elmúlt tanévben tíz oktató mintegy 60 kisdiákot tanított. A tananyag a forgalmi utasításból készült. A címe: *Végrehajtási utasítás úttörővasutasok részére.* Az oktatók arra törekedtek, hogy ne csak a száraz szabályokat biflázzák a pajtások, hanem azokat helyesen értelmezzék. Az órákat filmvetítésekkel, rajzokkal és gyakorlati foglalkozásokkal tették színesebbé.

A szorgalmi időszak végén 38 pajtás tett sikeres vizsgát. Jutalmul meglátogathatták a budapesti úttörővasutat.

A miskolci úttörővasút nemcsak a Bükk hegység vonzerejét növeli, hanem várhatóan enyhíti majd a vasút munkaerőgondjait is. Idén tavasszal az oktatók felmérést készítettek a kis vasutasok továbbtanulási szándékairól. A *„Mi leszel, ha nagy leszel?"* kérdésre a pajtások 40 százaléka válaszolta, hogy a vasútnál szeretne dolgozni.

Kara Nagy Irén

HATÁRIDŐ ELŐTT ÁTADTÁK

Konténerrakodó Sopronban

Üzembe helyezték a *soproni teherpályaudvar* több mint 30 millió forintos költséggel épült *konténerrakodóját és raktárát.*

Építésében tíz vállalat működött közre, és nem egészen két év alatt készült el, így a tervezett határidő előtt adták át. A konténer- és raktárbázist két iparvágány, illetve két sínen mozgó 10 tonnás daru szolgálja ki.

Sopron fontos központja a papír-, a bútor-, valamint az épületfa-szállításoknak. A szocialista és a nyugati országokból ide érkező anyagokat itt tárolják, majd továbbszállítják a KGST- és a közöspiaci államokba, a magyar—osztrák érdekeltségű *Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút* és az ÖBB, (az osztrák államvasutak) közreműködésével. Az új fejlesztést is a GYSEV fedezte.

Ünnepi nagygyűlés

Vietnam függetlenségének 35. évfordulója alkalmából

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága és a Hazafias Népfront Országos Tanácsa, a Vietnami Szocialista Köztársaság nemzeti ünnepe, az ország függetlensége kikiáltásának 35. évfordulója alkalmából szeptember 2-án, a Hazai Fésűsfonó és Szövőgyár Művelődési Házában nagygyűlést rendezett. Utána a vasutas szakszervezet Törekvés táncegyüttese és népi zenekara adott színvonalas műsort.

KITÜNTETETT NÉPMŰVELŐ

Tíz év a művelődés szolgálatában

ÚJSÁGHÍR: Az Alkotmány ünnepe alkalmából Simsik Győzőnét, a ferencvárosi vasutas dolgozók művelődési házának népművelőjét, közművelődési tevékenységéért Szocialista kulturáért kitüntetésben részesítették.

Simsik Győzőné

Munkahelyén kerestem fel a 33 éves, temperamentumos népművelőt, akivel életéről, munkájáról beszélgettem. Tíz évvel ezelőtt még azt sem tudta, hogy mi fán terem a népművelés, s hogy egyáltalán létezik egy művelődési ház a Péceli úton. Azt sem mesélheti majd el unokáinak, hogy márpedig neki gyermekkori álma volt az ismeretterjesztés, hogy tudatosan készült erre a pályára, *hiszen egészen véletlenül lett itt könyvtáros 1971 tavaszán.* Élettapasztalat dolgában sem küszködik a bőség zavarával, amit gyűjtött, azt itt „csipegette" össze, munka közben, évről-évre, s ez a folyamat csak ezután teljesedik ki igazán. Bölcsességekre pedig végképp nem hajlamos, annál inkább híve az egyszerű, közvetlen, cicomázatlan beszédnek . . .

Tizenhat évesen került a vasúthoz

Tizenhét évvel ezelőtt 16 évesen került a vasúthoz, komoly, tapasztalt emberek közé, akik a munkát mindig szent dolognak tartották. Zsuzsit pedig tanulásra, önbecsülésre biztatták. Miskolcon történt mindez s a szép szónak meg is lett a foganatja: *a munka mellett sikeresen leérettségizett a Földes Ferenc gimnáziumban.* Talán még ma is az Építési és Pályafenntartási Osztályon dolgozna, ha nem találkozott volna össze egy ferencvárosi technikussal. A munkakapcsolatból szerelem, a szerelemből házasság lett és Budapestre költözött. *Kezdetben a Hámán Kató Vontatási Főnökségen dolgozott, majd átkerült Ferencvárosba, menetkedvezményesnek.* Itt figyelt fel a talpraesett, szorgalmas Simsiknére a vontatási főnökség szbtitkára és beajánlotta könyvtárosnak a művelődési házba. Ezzel új szakasz kezdődött az életében: a művelődés szolgálata.

1974-ben fia született, s arra készült, hogy három éven át csak a gyerekkel foglalkozik. Egy évnél nem bírta tovább a távollétet, munkára jelentkezett. Mivel előző státuszát betöltötték, új munkaterületre került: *ismeretterjesztési és oktatási előadó lett.* A kezdeti félszegség után rájött: ezt a munkát neki találták ki, itt jól hasznosíthatja könyvtárosi, szervezői tapasztalatait, képességeit.

Emberközelben

Ez idő tájt már mindjobban erősödött Ferencvárosban is a felismerés: *nem elég várakozni, várni az embereket a ház rendezvényeire — egyes tanfolyamokat, előadásokat ki kell helyezni a munkaterületükre.* Ehhez először a szolgálati főnökségek vezetőit kellett megnyerni, az oktatótermek felhasználását kellett szorgalmazni, tagozatvezetők, aktivisták tucatjait kellett felkészíteni, előadók széles körét kellett kialakítani. Mindezt egyszerű dolog elgondolni, leírni, ám megcsinálni annál nehezebb volt. Számolatlanul sok kilométert, sok telefonálást, megbeszélést tudhat magá mögött a ház minden dolgozója, élükön *Vadász János* igazgatóval, aki három éve került az intézmény élére. Szívós fáradozásuk, lelkes ügyszeretetük eredményeként évről évre nőtt a munkahelyi előadások népszerűsége, látogatottsága, a klubok, tanfolyamok vonzereje.

A csomópont minden dolgozójához nehéz eljutni, ám szüntelenül arra törekszenek, hogy emberközelben dolgozzanak, új módszereket kutassanak fel, új csoportokat nyerjenek meg a tanulás, művelődés ügyének. Sziszifuszi munka ez, jó idegzet, kitartás, belső fűtöttség, lelkesedés szükségeltetik hozzá és minden kis eredménynek örülni kell.

Itt van például az általános iskolai felnőttoktatás ügye, amit Simsikné irányít. *Az idén immár negyedszázada, hogy ezt az oktatási formát életre hívták, de a csomóponton még mindig nyolcszáz embernek hiányzik az alapműveltségi bizonyítványa.* Évről évre nehezebb összeverbuválni egy osztályra való hallgatót, mert a szolgálat végeztével, holtfáradtan senki sem tanul szívesen. A népművelők tavaly kísérletbe kezdtek: a vezetők támogatásával összevont, egész napos, hétfői tanulást kezdeményeztek. Egy év után bebizonyosodott, hogy az emberek frissen, osztályközösséget alkotva tudnak és szeretnek tanulni, *a hétfői iskola „befutott"* és bizonyára másutt is megszervezhető. A sikerélmény Simsiknét további kísérletek vállalására ösztönzi: *az új tanévben mai múzeumlátogatással, filmvetítéssel, élő irodalomórákkal teszik színesebbé, hatékonyabbá a tanulást.*

A munkaidő több mint nyolc óra

A művelődési ház egyetlen dolgozója sem panaszkodhat azért, hogy kevés a munkája, nincs tennivalója. Simsikné sem csak a tanfolyamok szervezésével, s a felnőttoktatással törődik; *ő gondozza a Vasutas Pódium programsorozatát és hozzá tartozik az egy éve alakított fúvószenekar is.* Nem beszélve arról, hogy a házban egyre több politikai rendezvényt készítenek elő, amikor minden munkatársnak bőven akad intézni valója. Egy dolog bizonyos: *a munkaidejük nem nyolc óra.* Ezt a munkát nem is lehet hivatali órák közé szorítani, s nem lehet lendület, belső meggyőződés nélkül végezni.

Nem lehet tanulás nélkül sem. *A jó népművelő mindig tanul, s ezt teszi Simsik Győzőné is.* Egy éve végezte el a Marxizmus—Leninizmus Esti Egyetemet és jövőre szeretne felvételizni a tanárképző főiskola népművelés-pedagógia szakára, a négyéves levelező tagozatra . . .

Pallag Róbert

Többet kell törődni a dolgozókkal!

Munkavédelmi szemle a kazincbarcikai üzemfőnökségen

Munkavédelmi szemlét tartottak augusztus 27-én a kazincbarcikai üzemfőnökségen. A szemlebizottság vezetője *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes és *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára volt.

A szemle célja a munka- és szociális körülmények vizsgálata, a balesetek megelőzése. A vezetői szintű ellenőrzést a miskolci igazgatóság vezetőjének és munkavédelmi felügyelőinek vizsgálata előzte meg. *Kazincbarcika állomáson huszonkilenc* — elsősorban az épületfenntartásra, a biztonságtechnikára és a pályafenntartásra vonatkozó — szabálytalanságot, rendellenességet tapasztalt a bizottság. *Berente szénpályaudvaron harminckilenc hiányosságra hívták fel a helyi vezetők figyelmét.* Ezek a munkakörülmények és a munkavédelmi követelmények elhanyagolásával függtek össze.

Kihasználatlan lehetőség

Megállapították többek között, hogy a II-es szolgálati hely épületét tatarozni, festeni kell. Intézkedtek a használhatatlan mellékhelyiség kijavítása ügyében is. Ugyanezen a szolgálati helyen a tárolóállványok is szabálytalanok.

A vasútigazgatóság vezetője intézkedett, hogy a feltárt hiányosságokat szüntessék meg. Ennek ellenére, az augusztus 27-én tartott szemle vezetői — akik Kazincbarcika és Berente állomások dolgozóinak élet- és munkakörülményeit, a munkáltatás biztonságát vizsgálták — *nem találtak mindent rendben.* Különösen a szociális körülményekkel voltak elégedetlenek. Megállapították többek között azt is, hogy egy 1977. szeptember 14-én feltárt balesetveszélyt a mérlegháznál csak az idén augusztusban szüntettek meg. *Berente szénpályaudvaron a vágányokat elborítja a gaz.*

Berentén működik a miskolci vontatási főnökség kocsijavító részlege. Néhány évvel ezelőtt ötvenen dolgoztak ott. Most mindössze tizenhatan. *A művezető elmondta a szemlebizottság tagjainak, hogy a dolgozók azért mennek más munkahelyre, mert nagyon rossz körülmények között dolgoznak.* A szabad ég alatt javítják a kocsikat, pedig ott áll kihasználatlanul, üresen a régi fűtőház épülete. Ha oda állítanák be a vagonokat — az időjárás szeszélyeitől védve dolgozhatnának. Szabó Béla vezérigazgató-helyettes elrendelte ennek a jogos igénynek a kivizsgálását.

Van megoldás, de nincs engedély

A szociális körülményekkel kapcsolatban megállapították többek között, hogy Kazincbarcika állomáson *a kocsirendezők nem tudnak hol fürödni.* A főnökség részükre nem biztosított tisztálkodási lehetőséget, pedig az állomáson levő építési és hídfenntartási főnökségnek jól felszerelt fürdője van. Sajnos, ezen a főnökségen a saját takarítónőjüknek sem biztosítottak öltözőt.

A bizottság egyéb anomáliát is észrevett. Berentén a III-as őrhelyen már működik *egy olyan újfajta kézi állítású váltókar,* amelynek mozgatásához a réginél lényegesen kisebb erőre van szükség. Ha ezt rendszeresítenék a MÁV-nál, akkor a nők is kezelhetnék a kézi állítású váltókat. *Az egyszerű újítást azonban addig nem lehet bevezetni, amíg a Vezérigazgatóság ehhez nem járul hozzá.* Az engedély kiadása azonban — ki tudja milyen ok miatt? — késik.

A bizottság egyebek mellett megállapította még, hogy sok a kihasználatlan helyiség és az elfekvő anyag. Például a berentei szertár raktárában több tonna szódát tárolnak. Korábban ezt a gőzmozdonyok kazánjainak vízlágyítására használták. Most már elfekvő anyag.

Hat hónap múlva ismét ellenőrzés

A szemle befejezése után *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes és *Szemők Béla* titkár értékelte a látottakat. Megállapították, hogy a helyi vezetők többet tehetnének a munka- és szociális körülmények javításáért, a balesetek megelőzéséért. Figyelembe vették azonban azt a körülményt, hogy az üzemfőnökség csak öt hónapja működik, a vezetői többségükben fiatalok, és kevés idő állt rendelkezésükre, hogy alaposan felkészüljenek a szemlére. A bizottság úgy döntött, hogy hat hónap múlva megismétlik a szemlét. Az üzemfőnökség egész területén több napos vizsgálatot tartanak. Az akkor szerzett tapasztalatok alapján minősítik majd az üzemfőnökség munkáját.

P. J.

NYUGDÍJBAN

Halló, menetirány!

Kiskunhalason 30 éven át ő szólt a vonali telefonba

Nagy Torma Gyula

Vasutas családból származik *Nagy Torma Gyula.* Apai, anyai ágon szinte minden rokona a vasúthoz kötődött, így nem csoda, hogy amint lehetősége nyílt, ő is a MÁV-nál vállalt munkát. Akkor még 1939-et írtak.

Jánoshalma állomáson sajátította el a forgalmi és a kereskedelmi szolgálat ellátásához szükséges ismereteket. Az önállósító vizsga után *Mélykútra* helyezték forgalmistának, majd a tisztképző elvégzése után *Baja, Sárbogárd* következett. A felszabadulást követő években *Kiskunhalason* volt forgalmi szolgálattevő, oktatótiszt, helyettesítette különféle beosztású társait, majd *1950-ben menetirányító lett.* Ettől a beosztásától nem is vált meg az idei év közepén bekövetkezett nyugdíjazásáig.

— *Tizenkilenc éves koromtól szolgálom a vasutat. Soha nem gondoltam arra, hogy más pályára menjek* — emlékezik. — Nagyon szerettem a forgalmat és ami talán meglepő: *a forduló szolgálatot.* A háború előtt az volt a szokás, hogy szabadidőnkben úgynevezett *rövid túrra* is beosztottak bennünket — főként távírásznak. Aztán itt, Halason forgalmi szolgálattevőként, majd *30 évig a menetirányítói poszton állandóan fordulóban dolgoztam.* Ha rajtam múlna, minden fiatalt rábeszélnék arra, hogy ne idegenkedjenek a szolgálatnak ettől a rendjétől. *Így nagyszerűen be lehet osztani a pihenőt, a szabad időt . . .*

Nagy Torma Gyulát mindenki pontos, fegyelmezett, utasításszerű munkájáról ismerte. A megbecsülést tükrözi, hogy *többször kitüntették,* most nyugdíjazásakor pedig megkapta a *Kiváló Vasutas* címet is.

— *Én úgy érzem, nem tettem többet, mint mások* — mondja szerényen. — *Átlag ember vagyok, elvégeztem azt, amit vártak tőlem. Igyekeztem mindig a legjobb tudásom szerint dolgozni. A nyugdíjazás után a családi házban is megtalálom az elfoglaltságot, de úgy gondolom, a vasútnál töltött éveket nem lehet elfelejteni. Bárcsak újra kezdhetném eddigi hivatásomat . . . !*

G. J.

TB-TITKÁRI POSZTON

Maradandót alkotott

Auguszt János, a szombathelyi területi bizottság titkára hamarosan nyugdíjba vonul. Ebből az alkalomból a SZOT augusztus 18-án a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatát adományozta részére.

1943-ban, a szombathelyi járműjavítóban kezdte pályafutását, betanított munkásként. Négy évvel később bizalmának választották a megmunkáló osztály dolgozói. Később a társadalombiztosítási tanács elnöki tisztét töltötte be, társadalmi munkában. 1964-ben az üzem szakszervezeti bizottságának függetlenített munkatársa lett. Szabad idejét a tanulásnak, a továbbképzésnek szentelte. Sok gyakorlati tapasztalattal, ismerettel rendelkezett már, amikor 1968. január 15-én megválasztották a területi bizottság titkárának.

— A nyugdíjba vonulás egyben számvetés is — mondja Auguszt János. — Ilyenkor sokat töpreng az ember, hogy vajon jó volt-e az, amit csinált, maradandót alkotott-e. Én nem panaszkodhatom. Az eltelt tizenkét esztendő alatt munkatársaimmal és az igazgatóság vezetőivel együtt több mint 1300 család lakásgondjait sikerült orvosolni. Új szociális létesítmények épültek Szombathelyen, Celldömölkön, Veszprémben és Zalaegerszegen. Területünkön sokat javult az egészségügyi ellátás színvonala. Elévülhetetlen eredmények születtek a tisztségviselők továbbképzésében és a tömegsportmozgalomban is.

Auguszt János sokrétű közéleti tevékenységét bizonyítja az is, hogy tizenkét éve tagja a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsának és a Szombathelyi Haladás VSE elnökségének. Eddigi eredményes munkásságát több kitüntetés, köztük a Munka Érdemrend ezüst fokozata is bizonyítja.

Auguszt János

Auguszt János egyetlen fia is a vasutat választotta élethivatásnak. A szombathelyi vontatási főnökség mozdonyvezetője. A tb-titkár a nyugdíjas években sem tétlenkedik majd. Szeretne behatóbban foglalkozni a nyugdíjas vasutasok gondjaival, és a munkahelyére is gyakran ellátogat. Idejének nagy részét az unokájának és a kertészkedésnek szenteli . . .

Sz. Jakab István

Dízelmotorok a jövőben

A fejlesztési szakemberek szerint a dízelmotornál nyílik jelenleg több lehetőség a takarékosság hangsúlyozására. A megoldást a közvetlen befecskendezés megvalósításának irányában keresik. Ez a motortáplálási mód a nagyobb teljesítményű vontatóknál és hajógépeknél már elterjedt, most a személygépkocsival kívánják összeházasítani. Előnyei kétségtelenül vonzóak; jóval kisebb fogyasztás, alacsony hőmérsékleten is könnyen indítható a motor, feleslegessé válnak az izzítógyertyák és elmarad a kellemetlen üresjárati kopogás. Mindezeket a jó tulajdonságokat az égőtér nyomásának jelentős emelésével lehet elérni, ami viszont ma még a személygépkocsik esetében egy kellemetlen jelenséggel társul. Ez a motor trombitálása, vagyis a zaj, amit a befecskendezés a nagyobb teljesítménytartományokban produkál. A fejlesztők most azon dolgoznak, hogy ezt a mellékhatást kiszűrjék és „akusztikailag is kellemessé" tegyék a takarékos dízelmotort.

További megtakarításokat remélnek a hengerszám csökkentésétől is. A jövő középkategóriájú autómotorját 3 hengeres, 975 cm^3-es erőforrásnak tervezik, első hallásra csekély teljesítményűnek, hiszen a tervezők 30 lóerőről (22 kW) beszélnek. Véleményük szerint ez a teljesítmény az egyenletes haladáshoz bőven elegendő, akkor, ha egy takarékos sebességváltót alkalmaznak és ha az autó légtechnikai szempontból optimális kialakítású. Az elképzelt utazási sebesség egy közepes — mondjuk VW Golf méretű — kocsival legfeljebb 140 km/óra, ami nem csekély és a 20 másodperces gyorsulás is elfogadható. Persze máris akadnak szakemberek, akik megkérdőjelezik ezt az erőforrást — mondván, a mai közlekedésben szükség van átmenetileg nagyobb teljesítményekre, intenzívebb gyorsításokra is. A hírek szerint a fejlesztésen munkálkodók gondoltak erre. A költséges, de jól bevált turbófeltöltőt — mostani formájában — elvetették, hiszen beépítése aránytalanul megdrágítaná a holnap autóját. Helyette konstruáltak egy olyan elektromos tengelykapcsolót, amely nagy gázadáskor működtet egy mechanikus kompresszort, amelyyel a teljesítmény átmenetileg 42 lóerőre (31 kW) növelhető, 5000-es percenkénti fordulatnál. Ennek a megoldásnak most még az a hátránya, hogy működtetése a motorról történik, szemben a hagyományos turbófeltöltő kipufogógáz-meghajtásával. A kísérleti „takarékos dízelmotor" hatásfoka a próbák jelenlegi állása szerint feltöltési üzemmódban nem mondható optimálisnak. Viszont, mivel nem folyamatosan működik a kisegítő turbó, normál körülmények között a motor bőven megspórolja ezt az átmeneti többletet.

Gyógyítás mágnessel

A lettországi idegsebészeti központ specialistái olyan biokémiai elváltozásokat fedeztek fel, amelyeket permanens mágneses tér hatása vált ki a vérben. Az elektromágnesek segítségére vannak az orvosoknak abban, hogy erek protetizálásakor, traumás artériák műtéteinél megakadályozhassák a véralvadást. A mágneses terek paramétereinek megváltoztatásával az elvékonyított érfalakat, többek között a nagyagy érfalait „ólomzárolva" az érpálya bizonyos szakaszain tudatosan létrehozhatunk vérrögöket. (APN)

A népgazdaság érdekeit is figyelembe véve

Villamosítás — gyorsított ütemben

BESZÉLGETÉS CSÁRÁDI JÁNOS SZAKOSZTÁLYVEZETŐVEL

Mint ismeretes, a múlt év végén adták át a villamos üzem számára a *Budapest—Kelebia* közötti 174 kilométer hosszú, nemzetközi fővonal felsővezeték-hálózatát. Ezzel a MÁV villamosított vasútvonalainak a hossza 1383 kilométerre növekedett. A MÁV-nak az V. ötéves tervidőszakra elfogadott villamosítási programja ezzel teljesült. A munkálatok ezzel nem értek véget. A felsővezeték-építők ugyanis még tavaly megkezdték a *Cegléd—Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas* közötti vonal villamosítását.

— Mi indokolta a „ráadást", az eredeti tervekben nem szereplő villamosítási munkák megkezdését? — kérdeztük Csárádi János szakosztályvezetőtől.

— A tervidőszak második felében egyre világosabbá vált, hogy a népgazdaság érdekét a fokozott energiamegtakarítás szolgálja. A vasútnál ennek leghatékonyabb módja a villamos üzem, amely sok egyéb előnye mellett jelentősen csökkenti a gázolaj-felhasználást. *A továbblépést a Cegléd—Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas közötti vonal villamosítása jelentette. Ennek a 104 kilométer vonalszakasznak a villamos üzeme lehetővé teszi, hogy a jövő évtől Záhonytól Jugoszláviáig mozdonycserék és az ezzel együttjáró ácsorgások nélkül, folyamatos szállítási főirányt lehessen képezni.* A vonal villamos üzeme Budapest zsúfolt rendező pályaudvarainak elkerülését is lehetővé teszi.

— A vonal villamosításával járó megtakarításnak milyen gazdasági eredményei várhatók?

— A forgalmi terhelés évente meghaladja a 12 millió elegytonna-kilométert, melyet lényegesen megnövel a Jugoszláviából a Szovjetunióba irányuló tímföldszállítás. *A villamosítással, számításaink szerint, évi 10 ezer tonna gázolajat takarítunk meg.* Ugyanilyen nagyságrendű a szénmegtakarítás, amely abból ered, hogy a dízelmozdonyokat olyan vonalra visszük át, ahol eddig gőzmozdonyok közlekedtek.

Vállalati szinten a villamos- és dízelüzemköltség különbözetéből és a szolnoki mozdonycsere elmaradásából *évente mintegy 50 millió forint költségcsökkenés képződik.* Záhony és Kelebia között ugyanis a tranzitátfutási idő 18 óráról 14 órára csökken, s a kocsifordulók optimális kihasználásával is jelentős mennyiségű kocsi szabadul fel.

— A felsővezeték-építők hol tartanak a vonal villamosításával?

— Az építők ismerik ezeket a rendkívül jelentős gazdaságossági mutatókat. Ennek tudatában nagy erőfeszítéseket tesznek, hogy betartsák az építési ütemtervet. *Cegléd—Kiskunfélegyháza között már feszül a felsővezeték-hálózat,* s az év második felének programját képezi a Kiskunhalas—Kiskunfélegyháza közötti vonalszakasz felsővezetékének megépítése.

Cegléden megkezdődtek a transzformátorállomás bővítésének előkészületei. A kiskunhalasival együtt ez biztosítja majd a vonal energiaellátását. A kiskunfélegyházi alállomás jövőre lép üzembe. Ennek a feladata lesz az 1981-ben üzembe kerülő Kiskunfélegyháza—Szeged közötti vonalszakasz energiaellátása is. Folyamatban vannak azok a gyengeáramú kábelesítési munkák is, melyek elvégzése a villamos üzembe helyezés egyik alapvető feltétele.

A MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség építői azonban nemcsak ezen a vonalszakaszon dolgoznak. Állnak már a felsővezeték-tartó oszlopok a Déli pályaudvaron, ahol műszaki szempontból is rendkívül nagy jelentőségű munkákat kellett végezni az alagút villamosításánál.

A harmadik budapesti nagypályaudvar villamosítása sokat váratott magára. Ennek oka nem a pénzügyi lehetőségek szűkössége, hanem az alagút villamosításának műszaki nehézségei voltak. Korábbi elképzelés szerint csak jelentős, 60—70 centiméteres pályasüllyesztéssel lett volna biztosítható a szükséges villamos űrszelvény, de ennek óriási költségigénye elodázta, illetve a Déli szerelvénytároló rekonstrukciójához kötötte a villamosítás időpontját. *Időközben azonban megszületett a műszaki megoldás, amely kismértékű, tehát nagyságrendben olcsóbb, s a tárolórekonstrukciótól függetleníthető — alig 15—20 centiméteres pályasüllyesztéssel és az áramszedő által megközelített falrészlet műanyag szigetelőlapokkal történő bevonásával biztosítja a villamos űrszelvényt.* A felsővezeték-tartó szerkezetek falba erősítését az Aknamélyítő Vállalat elvégezte, így a vezeték húzásának már nincs akadálya.

A tervezők és az építők annak tudatában végzik munkájukat, hogy Budapest legkorszerűbb és legszebb fejállomásának felsővezeték építése nemcsak műszaki szempontból rendkívül nehéz feladat, meg kellett találniuk a felvételi épület együttes és az épülő acélszerkezetek, valamint a kifeszülő felsővezeték hálózat esztétikailag is harmonikus összhangját.

— Mit jelent a Déli pályaudvar villamosítása?

— A Déli villamos üzemfelvétele nemcsak a környezetvédelem és a kulturált utazás körülményeinek megteremtésében jelent előrelépést, hanem számottevő vasútüzemi előnyei is vannak. *A hegyeshalmi fővonal hivatásforgalmának nagy részét a Keleti helyett a Déli pályaudvarig lehet közlekedtetni. A 13 kilométeres távolcságcsökkenés villamosenergia-megtakarítása pedig egyértelmű.*

Jelentős még ez a munka abból a szempontból is, hogy a VI. ötéves terv vonalvillamosítása programjának fő tétele *a budapest—pécsi fővonal kivitelezésének egyik műszaki szempontból nehéz szakaszát már ebben a tervidőszakban az energia ésszerű felhasználására biztosított állami támogatásból elkészíthetjük.* Így azt — s ez a VI. ötéves terv várhatóan beszűkült pénzügyi lehetősége mellett rendkívül fontos — lényegesen kisebb ráfordítással végezhetjük el.

Itt szeretném megjegyezni, hogy e két súlyponti munka mellett az építők rendkívül nagy erőfeszítéseket végeznek a pályarekonstrukciókkal kapcsolatos felsővezeték-átépítési munkák határidőre történő teljesítéséért is. Ezeknél a munkáknál már kapacitáskiegészítésre volt szükség. Ezért a hegyeshalmi vonalon a budapesti vasútigazgatóság felsővezeték-fenntartó részlegei, a *Tápiógyörgye—Újszász,* valamint a *Rakamaz—Görögszállás,* a *Görögszállás—Nyírtelek* felsővezetéki munkáinál a csehszlovák *Elektrizace Zeleznic Vállalat* végezték, illetve végzik. Hasonlóan a csehszlovák építők segítségét kellett igénybe venni az *egri rendező pályaudvar,* az *eperjeskei átrakópályaudvar* és a második félévben kezdődött *Nyékládháza—Leninváros* közötti vonalszakasz villamosítási munkáihoz is. Az egri rendező pályaudvar villamos üzemfelvétele a közelmúltban megtörtént, a többit az év végére ütemeztük.

— Bizonyára elkészült már a VI. ötéves terv vasúti villamosításának programja. Hallhatnánk erről is valamit?

— *A következő tervidőszakban mintegy 400 kilométer hosszú vonal villamosítását tervezzük.* Jövőre villamosítjuk a Kiskunfélegyháza—Szeged közötti szakaszt és az év vége felé a pécsi fővonalon is megkezdjük a munkát. A tervidőszak második felében a Hatvan—Salgótarján és az Aszód—Vác közötti vonalak villamosítására kerül majd sor.

— Köszönjük a tájékoztatást.

Visi Ferenc

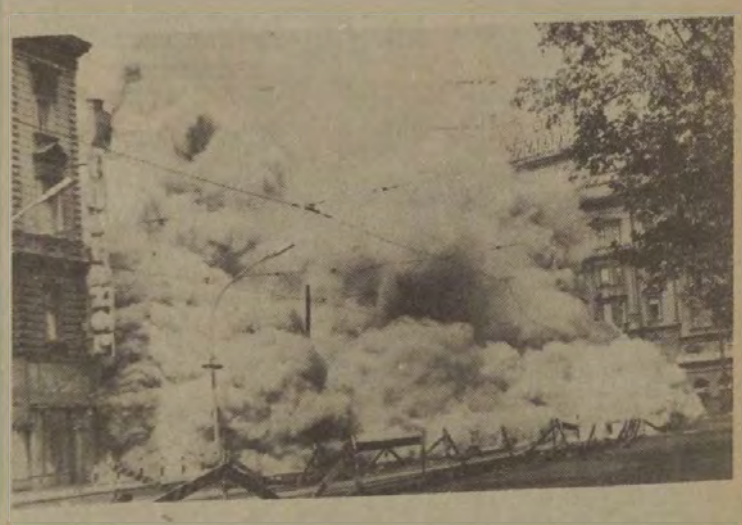
Épülhet az aluljáró

Robbantás a Marx téren

A Bányászati Kutató Intézet szakemberei augusztus 28-án lerobbantották a Marx tér és a Lenin körút sarkán álló épületet, amelyben korábban a BVKH dolgozott. A robbantók az épületbe 3700 lyukat fúrtak, s ezekben 350 kiló robbanóanyagot helyeztek el.

1. kép:
Előkészületek a robbantásra

2. kép:
A robbantás pillanata...



3. kép:
Összeomlott az épület, magasra csap a por

4. kép:
A következő hetekben elszállítják a törmeléket, és az építők megkezdhetik a Marx téri aluljáró-rendszer utolsó szakaszának kialakítását

(Zelman Ferenc képriportja)

KŐSZEGI VASUTASOK

A napi munka mellett a határőröknek is segítenek

A patinás kis város, *Kőszeg* állomásának vágányhálózata, beleértve a csaknem 100 éves felvételi épületet is, régen megérett már a felújításra. A nyílt vonalon beépített sínszálak között olyan is található, amelyet 1882-ben gyártottak.

A vasút vezetői idejében felismerték ennek a vonalnak a jelentőségét. Következésként tavaly el is kezdték a pályarekonstrukciót. Szombathely felől haladva eddig hat kilométer készült el, *s jelenleg Gencsapátinál tartanak a felújítással.* Tervek szerint Kőszegig 1981 végéig érnek el. Utána nemcsak megrövidül a menetidő, de valószínűleg a jelenleg naponta közlekedő 12 pár személyvonat helyett többet is közlekedtetnek. Ez azt jelentené, hogy a havi 100—120 ezer utasnál jóval több is utazhatna vasúton.

— Úgy tudjuk, hogy a pályarekonstrukció után sorra kerül a felvételi épület felújítása is — tájékoztat *Pethő László* állomásfőnök. — Nagyon várjuk azt a napot, amikor dolgozóink jobb körülmények között láthatják el a szolgálatot, és az utasok is kulturáltabb váróteremben várakozhatnak a vonat indulására. Jelenleg ugyanis mostoha viszonyok között dolgozunk, de erről beszéljen inkább *Rutzui Sándorné* bizalmi helyettes.

— *Tizennyolc éve dolgozom a vasútnál, s mint katonafeleség, sok helyen szolgáltam már, de ilyen mostoha szociális ellátottsággal még nem találkoztam* — vélekedik Rutzuiné. — *Nincs egyetlen zuhanyozónk, a helyiségeket nehezen lehet fűteni, ráadásul a forgalmi iroda köves, ami télen nagyon hideg.* Az étkezésre viszont nem panaszkodhatunk. A szomszédos textilgyárral kialakult jó kapcsolat eredményeként üzemi konyhájukon ebédelhetünk.

— Milyen az állomás teherforgalma? — fordulok ismét a főnökhöz.

— Hasonló a személyszállításhoz. Kőszegnek természetesen az idegenforgalma a legjelentősebb. De vannak textilgyárai, és mezőgazdasági üzemek is találhatók a környéken. Napi átlagban 15 kocsi ki- és berakását kell biztosítani. Az idén eddig az áruszállítási tervünket 100 százalékra teljesítettük. Elégedettek vagyunk a kocsikihasználással is.

— Miben különbözik a kőszegi vasutasok munkája az ország más területén szolgálatot teljesítő kollégáikétól?

— Annyiban, hogy közvetlen a nyugati határon vagyunk. Ezzel azt akarom mondani: *mi amellett, hogy vasutasok vagyunk, határőri tevékenységet is ellátunk.* 1966 óta megszakítás nélkül minden évben elnyertük a *Kiváló Határőrs* címet. Sokan nem is hinnék el, hogy ez a feladat mekkora odafigyelést, éberséget kíván a kollektívától.

— Most, az őszi hónapokban mire kell legjobban összpontosítaniuk?

— A turista- és az idegenforgalom a nyári idény után valamelyest csökken, *de az őszi csúcs nálunk is érezteti már hatását.* Éppen ezért továbbra is azon fáradozunk, hogy a személy- és áruszállításban egyaránt eleget tegyünk a követelményeknek. Ebben a munkában számítok a kollektíva, a Széchenyi István nevét viselő brigád segítségére.

Séra Sándor

Frázisok nélkül

Helyzetkép félév után

Hajlamosak vagyunk arra, hogy frázissá koptassunk tartalmas kifejezéseket. *„A világgazdaság begyűrűző hatása"* — hangoztattuk két-három esztendeje. Azt megelőzően és azóta is rendszeresen beszélünk *hatékonyságról, szervezésről, termékszerkezetváltásról*, s még sorolhatnánk azokat a szavakat, szóösszetételeket, amelyek egy valamirevaló gazdasági elemzésben csakúgy helyet kapnak, mint a termelési tanácskozások beszámolóiban. Megszoktuk őket, s néha már úgy csengnek fülünkben, mint a „jó napot kívánok."

Amit sokat hallunk, az megszokottá válik ugyan, de megszívlelendő is. S ha idővel eljutottunk ahhoz a felismeréshez, hogy a begyűrűző hatásokon kívül a nem megfelelő hatékonyság, a tessék-lássék szervezés és az igencsak döcögve haladó termékszerkezet-váltás olyan folyamat, amely a népgazdasági egyensúly megbomlásához vezethet, nem mondhatunk le a cselekvésről.

Ha idő kellett is e felismeréshez, ha a tétova útkeresés miatt lépéshátrányba kerültünk is, *az idén* — adatok és személyes tapasztalatok tanusítják — *egészségesebbé váltak a gazdálkodás folyamatai*. A sokak által legkíméletlenebbnek tartott tükör, a statisztika — az első félév nemrég ismertté vált mérlege — ad számot erről. Anélkül, hogy a teljességre törekednénk, hadd utaljunk arra: *külkereskedelmi forgalmunkban a kivitel oly módon haladta meg a behozatalt, hogy miközben a deviza-igényes import 1,3 százalékkal csökkent, a devizát hozó export 8,5 százalékkal* (ezen belül a „kemény valutát" jelentő kivitel 21,7 százalékkal) *növekedett. Ez nyilvánvalóan az egyensúly javulásához vezet, s a magyar népgazdaság világpiaci jelenlétének erősödésére utal.*

Ám ahhoz, hogy többet exportáljunk, s egyszersmind kevesebbet importáljunk, jobb minőségű, korszerűbb, „minden piacon" — tehát az iparilag fejlett országokban csakúgy, mint a fejlődőkben — jól értékesíthető termékekre van szükség. Amikor a termékszerkezet korszerűsítése napirendre került, az volt a cél, hogy a „Made is Hungary" feliratú gyártmányok ne csak megtűrtek, hanem keresettek legyenek a világpiacon. Miután évtizedekig a „mindig többet" szemlélet bűvöletében éltünk, sokak számára talán meglepő, hogy az idei első félévben — 1979 első feléhez képest — 1,8 százalékkal csökkent az ipar termelése, s emiatt jószerével senki nem vonja össze a szemöldökét. Az 1,8 százalék ugyanis átlagot jelent, *s az idén is volt olyan iparág, amelyik több mint 10 százalékkal növelte produktumát*, miközben másutt a termelés hasonló, vagy még nagyobb mértékben csökkent. Felgyorsult a szelekció, s a gyártók arra törekszenek, hogy minél kevesebb cikkük heverjen eladatlanul a raktárban.

Gazdálkodásunk neuralgikus pontja volt sokáig a *beruházás* is: többet költöttünk építkezésre, fejlesztésre, mint amennyire erőnkből futotta, s ez kapkodáshoz, a határidők kényszerű módosításához — ismét csak az egyensúly megbillenéséhez vezetett. Közhelynek tűnt az a kifejezés, hogy „a beruházási kedv helyes mederbe terelése" — mégis ez volt, s ez ma is az egyetlen lehetőség a megfelelő rangsoroláshoz. Vagyis, hogy *ott fejlesszünk, ahol valóban indokolt*. A számok arról adnak hírt, hogy az idén 11,5 százalékkal kevesebbet költött a népgazdaság beruházásra, s ez valamelyest enyhített a korábbi „túlfűtött" állapotokon.

A vasút — a többi fuvarozó vállalathoz hasonlóan — *sajátos helyzetben van*, s akárcsak a statisztika, szeizmográfként jelzi a gazdaságban végbemenő folyamatokat. Ha mérséklődik a beruházás, kevesebb építőanyagot, gépet kell szállítani; ha jó a mezőgazdaság termése, több vagonra van szükség — de még a nemzetközi árucsereforgalom is mérhető. Nos: ami az áruszállítás mennyiségét illeti, a vasút 64 millió 409 ezer tonna árut szállított hat hónap alatt, 1,8 százalékkal kevesebbet, mint 1979 első felében. A tranzitszállítás viszont 4,5 százalékkal fokozódott és kishíján elérte a 10 millió tonnát. Árutonna-kilométer teljesítményben mérve mindössze 0,1 százalékkal csökkent a vasúti produktum, a tranzitszállítás teljesítménye viszont 8 százalékkal növekedett.

Számunkra persze aligha születtek kedvezőbb feltételek. A szállítási csúcs várhatóan az idén sem marad el, s a szerződéses fegyelem még meglévő döccenői, az ipari termelés ciklikus hullámzásai — a hajrák — továbbra is kihatnak a munkánkra. Azt is tudjuk: *lenne hol beruháznunk, ha több forintot fordíthatnánk fejlesztésre*. De most a vasúti beruházásoknál is *rangsorolni kell, s e rangsor élén a közlekedés biztonsága áll.*

Az ötödik ötéves tervidőszak finiséhez érkeztünk, immár a hatodik ötéves terv számai formálódnak. A vasút lehetőségeit a népgazdaság lehetőségei határozzák meg. Ezért is fontos, hogy gazdasági szempontból miként alakul 1980. *Az összkép nem kedvezőtlen.* S ez a népgazdaság egész területén, így a szállításnál is, előrelépést ígér.

(földes)

Brigádok vetélkedője

A kiskunhalasi pályafenntartási főnökség gazdasági vezetősége és a közművelődési bizottság kezdeményezésére az alkotmány napja tiszteletére szocialista brigád-vetélkedőt rendeztek a vasutasok művelődési házában. A vetélkedőn részt vevő tizenegy brigád szakmai, forgalmi, munkavédelmi, politikai, irodalmi és sport ismereteikről adott számot.

A győzelmet a kiskunhalasi III-as főpályamesteri szakasz Kossuth-brigádja szerezte meg. Második a bajai V-ös főpályamesteri szakasz Jelky András, harmadik pedig a kiskunhalasi VI-os főpályamesteri szakasz Kossuth-brigádja lett.

Az első három helyezett csapat könyvjutalmat kapott.

KELENFÖLDI VASUTASOK KÖZÖTT

A Dunántúl kapujában

Budapest-Kelenföld állomáson ilyenkor, nyár végén is nagy a forgalom. A vonatok két-három percenként követik egymást. Ezen az állomáson szolgálatot teljesíteni — különösen napjainkban — nem könnyű feladat. Tudták ezt az itt dolgozók már akkor is, amikor először került szóba az állomás átépítése. Most még a régi biztosítóberendezés működik. Ez különösen a váltókezelők dolgát nehezíti.

— *Egy szolgálatban legalább négyszázszor kell megemelni a váltók emeltyűit, egyiket-másikat 70—80 kilogrammos erővel. A legtávolabbi váltó huzalja 120 kilós húzóerőt igényel* — mondja *Teszárik László* váltókezelő.

A vágányhálózat elavult. Az állomás teljes kitérőhálózatára *20 km/ó sebességkorlátozást írtak elő*. Ezt az intézkedést később csak a páratlan oldalon hagyták érvényben. A vonatok átbocsátása ennek következtében hosszabb időt vesz igénybe. *Minden vonatnál 2—3 perc a veszteség*, ami különösen reggel és délután okoz torlódást a késések miatt.

Jó ütemben halad az utasaluljáró építése
(Purt Gusztáv felvételei)

Helyszínen az államtitkár

Ez természetesen csak *átmeneti állapot*. Az állomás átépítése azonban sajnos nem a tervek szerint halad. *Ezt vizsgálta a közelmúltban a KPM miniszteri értekezlete. Megállapította, hogy a munkálatok az építési ütemtervhez képest mintegy másfél évvel elmaradtak.*

Augusztus 26-án *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi államtitkár a beruházásban

Gép keveri a maltert

érdekelt tervező, beruházó és kivitelező vállalatok képviselőivel a helyszínen koordinációs megbeszélést tartott. A részvevők megállapították, hogy az elmaradást legfőképp a szanálás és kisajátítás, a városrendezési tervkészítés, valamint a különböző építési és közműáthelyezési engedélyek elhúzódása okozta, bár *jelentős szervezési fogyatékosságok is voltak*. Határozat született, hogy a tervezők, beruházók és a kivitelezők szorosabb együttműködésének elősegítésére *készüljön közös építési és üzemviteli, valamint ellenőrzési operatív ütemterv*. Gyorsítani kell a tanácsi engedélyezéseket, és fokozottabb figyelmet kell fordítani a szervezésre, az együttműködés pontosabb összehangolására. *A pályaudvar legfontosabb átépített szakaszait 1983-ban állítják a forgalom szolgálatába.*

Eddig már elkészült Kelenföld és a Déli pályaudvar között az ideiglenes vonalkorrekció, amely lehetővé teszi a Ferencváros felé vezető vonal számára az áthidalás megépítését. A vonalkorrekció során kb. 50 méterrel *eltolták a vágányt az eredeti helyéről, majd visszacsatlakoztatták a régi állomásfejre*. A leendő gyalogos aluljáró három diletációs szakasza is elkészült. De ez még csak a kezdet. Az aluljáró építési munkái miatt a XVI—XVII. vágányt csonkavágánnyá alakították, amelyeket *gyakorlatilag csak kocsitárolásra lehet használni.*

Idegölő, de szép feladat

A MÁV az átépítés miatt megszüntette a közforgalmú rakodót és a bérelt rakterületek nagy részét. A TÜZÉP 6-os Vállalatnak ott biztosítottak helyet. A Halértékesítő Vállalatot Józsefvárosba költöztették, a Duna-parti szükségrakodón pedig megoldották a helyi kocsik kezelését.

— *Mindez már eddig is egészen új állomási technológiát követelt. A régi, begyakorlott rendszer tarthatatlanná vált* — magyarázza *Wikidal László* rendelkező forgalmi szolgálattevő, aki társadalmi munkában az állomás KISZ-titkára. — *Én viszonylag kezdő rendelkező vagyok, az idegeim jók, mégis két csomag cigarettát szívok el egy műszakban; máskor egy is elég volt. A pillanatnyi forgalmi helyzetet 20—30 perces előrelátással kell értékelni, s aszerint dönteni...*

Most már négyes túrban dolgoznak a rendelkezők. Egy éjszakai szolgálat után 48 óra pihenés jár. Ezt a rendszert április 1-én vezették be. Kell is ide a pihent ember, hiszen 3—4 percenként érkeznek a vonatok — *három irányból*. Az állomás amúgy is csökkent kapacitását tovább rontják az ún. „áthozatali" szerelvények. *Ha a Déli pályaudvarról a Keletibe, vagy Józsefvárosba továbbítanak szerelvényt, a gép Kelenföld állomáson „körüljár", ami 5—10 percet vesz igénybe. Hétfőtől péntekig ezek a szerelvények a munkásokat szállítják, a hét végén pedig a balatoni forgalmat szolgálják.*

A legrutinosabb rendelkezőket — *Tézsla Józsefet, Kovács Zoltánt, Takács Miklóst* — is igénybe veszi ez a munka. Pedig nekik igazán a kisujjukban van a forgalom irányítása.

Fiatalok dicsérete

Tézsla József szerint egy 13 órás szolgálatban 230—240 vonatot kell áthaladtatni, illetve indítani, vasárnaponként 290-et, 300-at. *Sok a keresztmozgás, ami fokozott felelősséget ró a rendelkezőkre, a térfelvigyázókra, a váltókezelőkre.*

Itt sok a fiatal, s megállják a helyüket. Az állomás vezetői foglalkoznak velük, figyelemmel kísérik munkájukat, fejlődésüket. Arra törekednek, hogy megszerettessék velük a vasutat. Teszárik László, *Tajti József* és *Novák Zoltán* fiatal váltókezelők is szeretik a munkájukat. Már őket is erős szálak kötik Kelenföldhöz...

Bermann István

Szemet szúró szeméthegyek

Kevés állomásra lehet azt mondani, hogy olyan rendezett és tiszta, mint a patika...

Nehéz rendet tartani ott, ahol naponta emberek százai, ezrei fordulnak meg, s még nehezebb a nagy forgalmú pályaudvarokon, a csarnokokban és környékükön. Amit a takarító személyzet éjjel rendbehozott (elsöpört, felmosott stb.), azt órák alatt tönkreteszik a nemtörődöm szemetelők, a hányaveti dohányzók, a gondatlan emberek.

Gyakran megfordulok a Keletiben, s azt tapasztalom, hogy a legforgalmasabb pályaudvar tisztaságáért sziszifuszi munkát végeznek az illetékesek. Az indulási és az érkezési oldalon reggelente még jól láthatók a takarítás nyomai, a kihelyezett szemétgyűjtők arra szolgálnak, amire rendeltettek, s az utasok túlnyomó többsége nem nézi senki földjének, lomtárnak a közösségi helyiségeket.

Amennyire elfogadható a nagy csarnok tisztasága, olyannyira meglepő kép tárul az ember szeme elé, ha kisétál a sínek közé, a 72-es postahivatal felöli oldalra. Itt és a szálábú híd környékén a külső vágányokon veszteglő szerelvények alatt és között piszkos papírhalmok éktelenkednek. Szakadt zacskók, valamikori cigarettásdobozok, törött üvegek hevernek szanaszéjjel, meglehetősen nagy területen. A vonattal érkező utasoknak is feltűnő ez a szemétlerakat, amely feltehetően nem egy-két nap alatt keletkezett. A közelebbről vizsgálódónak az a benyomása, hogy a nemzetközi szerelvényekből kisöpört szemetet hónapok óta áztatja az eső, fújja a szél...

Mielőtt egy járványügyi szakértő, közegészségügyi szakember tüzetesen megvizsgálná ezt az elhanyagolt terepet, érdemes lenne egy kiadós nagytakarítást rendezni ezen a környéken. Éspedig egyszerűen azért is, mert a pályaudvar területén nincs helye semmiféle szemétlerakatnak. Sem a Keletiben, sem másutt.

(pallag)

Lám, mi lett a „csitri"-ből?

Néhány éve még az iskolapadban ült. Amikor 1976-ban tisztté avatták, egyszer csak ott állt egyenruhában indítótárcsával szülőfaluja, *Bodrogkeresztúr* felvételi épülete előtt.

— *Na, nézd már a kis csitri Iváncsó Évát* — mondták az idősebb falubéliek. — *Ő fogadja, indítja itt a vonatokat...*

A kis csitriből azóta felnőtt ember lett, férjhez ment. *Majoros Józsefné* — egy hároméves kislány édesanyja és főtiszt.

— *Minden úgy ment* — az indulást kivéve —, *mint a karikacsapás* — mondja Majorosné. — *Postás szakközépiskolába jelentkeztem, de a felvételi nem sikerült. A vasútforgalmi szakközépbe viszont felvettek. Nem bántam meg. Most már elmondhatom, hogy jó pályát választottam. Felelősségteljes munka, amit csinálok, de szeretem.*

Bizonyítja ezt az is, hogy az idei vasutasnapon *kiváló dolgozó* kitüntetésben részesítették.

— *Pedig jószerint még meg sem melegedett a munkahelyén* — szól a beszélgetésünkbe a fiatalasszony édesanyja. — *Még most is tanul a lányom. Tegnap is vizsgázott.*

A fiatal főtiszt mosolyog, és elmondja, hogy a kis állomáson — ahol egyébként huszonnyolc ember teljesít szolgálatot — a forgalmista éjszaka egyedül van. *Ő kezeli a személy- és árupénztárt is.* Szóval mindenhez érteni kell. Négy iparvágány tartozik az állomáshoz, s ezért kereskedelmi ismeretekből vizsgázott éppen tegnap.

— Mivel tölti a szabad idejét?

— *Kézimunkázok. Aztán nyáron itt a nagy kert. A háziasszonyi teendőket szerencsére a mama ellátja, de a gyereknevelés az én gondom.*

— És a férje?

— *Ő borász. Tolcsván dolgozik az Állami Pincészetnél, és csak este van itthon. No, meg a hétvégeken. Akkor — ha nem vagyok szolgálatban — kocsiba ülünk, és bemegyünk Miskolcra, színházba, vagy a környék nevezetességeivel ismerkedünk.*

— Ki keres többet a családban?

— *Én* — válaszol büszkén Majoroné. — *Átlagosan havi ötezret. A férjem ezerrel kevesebbet.*

— És emiatt nincs a családban „bérfeszültség"?

— *Miért lenne? Ő is kezdő ember. Az én munkaadóm jobban fizet. Mondja is néha viccesen, hogy a boroshordókról átnyergel a vasútra. De hát ez képtelenség, mert ő is szereti a szakmáját. Már a nagyapja és az apja is vincellér volt...*

— A maguk kertjében is szép a szőlő?

— *Itt, Tokajhegyalján ez a háztáji. Ebből származik egy kis mellékes jövedelem.*

A fiatal főtiszt ismét a vasútra tereli a szót. Elmondja, hogy gyermekkora óta csodálja a vasutat. Most, hogy már megvalósult az álma, sok mindent másképp lát. Ha az iparvágányokon való tolatás miatt valamelyik személyvonatot néhány perccel is késlelteti, nagyon bántja a lelkiismeret.

— *A késésnek persze több oka is lehet. Én azt szeretném a legjobban, ha a vonatok olyan pontosan közlekednének, mint régen. Hogy a határban dolgozó emberek is a menetrend szerint közlekedő vonatokhoz igazítanák ismét az órájukat.*

Dávid József

NINCS MÁS LEHETŐSÉG

Versenyezhet-e a vasút az autókkal?

SZOT-elnökségi ülés napirendjén a kooperáció és a minőség

A SZOT elnökségének június 30-i ülésén a termelési kooperációk és a termékminőség helyzetét, valamint az ezzel kapcsolatos szakszervezeti feladatokat vitatták meg a résztvevők.

Az ülés elé terjesztett jelentés megállapította, hogy a vállalatok közötti szerződéses fegyelem betartását, a zavartalan kooperációt még most is sok minden akadályozza. Emellett a termékek minőségének javulása is lassabban halad a lehetségesnél. Kedvező fordulat tehát egyik vonatkozásban sem következett be a kívánt mértékben.

Monopolhelyzetben

Az előidéző okok közül a kooperációs szerződések esetében kiemelték, hogy *egyes nagyvállalatok visszaélnek monopolhelyzetükkel*, amelynek pozíciójából gyakran választják a könnyebb és kényelmesebb megoldásokat. Megállapították továbbá, hogy *a minőség javulását kedvezőtlenül érinti az ösztönző bérezés lassú elterjedése, a minőségellenőrzés hagyományos módszere, a laza munkafegyelem és igen sok esetben a javulás feltételeinek a hiánya.*

A szakszervezetek eddig is számos alkalommal szorgalmazták, segítették és ellenőrizték a termelési kooperációt, különösen a termékek minőségével kapcsolatos kérdések megoldását. Az ismert elvárásoknak ennek ellenére sem sikerült eleget tenni, így *a szakszervezetek segítsége, mozgósító és felvilágosító munkája nem jutott kellően* érvényre.

A SZOT elnöksége határozatban mondta ki, hogy a szakszervezetek az illetékes irányítószerveknél azt szorgalmazzák, hogy *tegyék még érdekeltebbé a vállalatokat a minőség javításában, a kooperáció fejlesztésében.* A jó minőség legyen érdeke a vállalatnak, a kisebb kollektíváknak és az egyéneknek is. Az elnökség felhívta az ágazati-iparági szakszervezeteket, hogy *értékeljék a kooperáció és a minőség területén kialakult helyzetet, s a partner állami szervekkel közösen szabják meg a teendőket.*

Ami a vasútra is érvényes...

A SZOT-előterjesztés elkészítése során az illetékesek több népgazdasági alágazatot vizsgáltak meg a termékminőség és a kooperáció szempontjából. *A közlekedést és azon belül a vasutat azonban nem vonták be a vizsgálati körbe.* Elképzelhetően abból a megfontolásból, hogy a kooperációban a közlekedésnek nem meghatározó a szerepe. Pedig a közlekedés a társadalom tevékenységének, természetes fejlődési folyamatának nélkülözhetetlen része, *összekapcsoló elem a termelés, az elosztás és a fogyasztás között.* Teljesítőképessége, szervezettsége, műszaki színvonala, hatékonysága *befolyásolja a termelést, a lakosság ellátását, a társadalom szociális és kulturális fejlődését*, ezzel jelentős szerepet játszik a kooperáció és a minőség területén is. Ezzel párhuzamosan a termelési szerkezet, a termelési kooperáció változásának, kiterjesztésének jelentős gazdasági hatása van a közlekedésre.

A közlekedésre vonatkozó megállapítások — általánosságban — *a vasútra is érvényesek.* A MÁV-nak a jövőben is döntő szerep jut a közlekedési teljesítmények alakításában. E vonatkozásban elegendő, ha a fajlagos energia, illetve a munkaerő vasúti felhasználására utalunk. Megállapítható, hogy a magyar vasút, mind a hazai, mind az európai, és különösen a KGST-országok gazdasági-társadalmi életének fontos tényezője. Ezért fejlesztésénél *nemcsak a hazai, hanem a külföldi igényekre, a KGST integrációján belül a termékszerkezet változásaira, a nemzetközi kooperációra is figyelemmel kell lenni.*

A vasúti közlekedésben a fejlesztések hatására bekövetkezett szerkezeti változások (villamosítás, dízelesítés, a gazdaságtalan vonalak megszüntetése a körzetesítést stb.) a vasúti szállítás költségeit, termelékenységét, energiaigényességét kedvezően befolyásolták. Ezek a fejlesztések közvetlenül javítják a népgazdaság más ágainak hatékonyságát is, a szállításban eltöltött rövidebb idő és a szállítási költségek csökkenése következtében. A termelési kooperáció szükségszerű kiszélesítésével *egyre nagyobb lesz a vállalatok közötti szállítási igény. Ez a közlekedéstől ezen belül a vasúttól is jobb szervezettséget, pontos és biztonságos szállítást igényel.*

A termelési kooperáció a hozzáigazított ütemes szállítást segítheti. Ez nagy feladat a vasút számára is, mert például csak a *garantált kocsikiállítás* is két vagy többoldalú termelési kooperációt feltételez. Különös jelentősége van minden területen a fuvarozó és a fuvaroztató eredményes kapcsolatának, együttműködésének.

Jobban helytállni a fuvarpiacon!

A szállítás korszerűsége és hatékonysága nemcsak a fuvarozó vállalaton múlik. A bútorgyár és a Belker fogadóberendezéseinek kiépítésével, a bútorszállítás konténerizációjával járó beruházás rövid idő alatt megtérülne *az elmaradó károk és a szállítási költségek csökkenésének hatására.* Mindez korántsem jelenti azt, hogy bennünket, vasutasokat az említett problémák ne érintetnének. *A szállításnak is fontos a minőségi oldala, sőt a jövőben elsősorban ez lesz az, amellyel kiemelten kell foglalkoznunk.*

A szállítás minősége napjainkban egyre nagyobb szerephez jut az üzemvitelben. Ezt a gazdasági környezet változása, a fuvarpiacon történő helytállás igénye meg is követeli. Az elmúlt években a vasút csak úgy tudta kielégíteni a fuvaroztató felek a népgazdaság áruszállítási igényét, hogy szállítókapacitásának kihasználtsága a maximum körül mozgott, így *a minőség kérdését a mennyiségi szemlélet háttérbe szorította.*

Melyek azok a fontosabb tényezők, amelyek közvetlen hatással vannak a szállítások minőségére? Ezeket a legcélszerűbb a két fő szempont szerint meghatározni.

1. Árufuvarozás: A vonatforgalom tervszerű lebonyolítása, a menetrendszerűség és a vonatközlekedési terv előírásszerű betartása. A kocsiforduló idők csökkentése, amit leginkább a kocsik állomásokon, rendezőpályaudvarokon eltöltött várakozási idejének csökkentésével, a gyorsabb ki- és berakással lehet elérni. A számadások kocsiktól való elválasztásának kiküszöbölése, amit a vonatátvevői és az átmenesztői munka színvonalának javítása eredményezhet. A vonatácsorgások, feltartások és feloszlatások számának csökkentése. A kocsi-gazdálkodási munka színvonalának javításával csökkenthető az üreskocsi-futások részaránya, jobban és gazdaságosabban kielégíthetők a fuvaroztatói igények. Az áruk sérülésmentes továbbításával megelőzhetők a népgazdasági károk. A nagyságrendet jól példázza, hogy 1979-ben több mint 280 millió forintba kerültek a kártérítések és az azokkal járó improduktív költségek. Ez az összeg 39 millió forinttal haladta meg az 1978. évit.

2. Személyszállítás: A jelenlegi energiahelyzetben népgazdasági érdekké válik, hogy *az utazóközönség nagyobb mértékben vegye igénybe a vasút szolgáltatásait*, mentesítve ezzel a lényegesen energiaigényesebb közúti közlekedést.

A vasúttal szemben tehát jogos az elvárás, hogy a személyszállítást olyan színvonalon bonyolítsa le, amely megközelítőleg *felveheti a versenyt az autó által nyújtott kényelemmel és gyorsasággal.* Ezen elvárásoknak az utóbbi években tapasztalt fejlődés ellenére sem sikerült kielégítően eleget tenni. A lehetőségeket is figyelembe véve a személyszállítás minőségének javításában a vasutas dolgozók akkor tehetnek legtöbbet, ha *menetrendszerűen*, helyesebben: *pontosan* közlekedtetik a vonatokat, biztosítják a kocsik és az utasterek *tisztaságát, kellő világítását és fűtését, udvariasan viselkednek és figyelmesen tájékoztatják az utasokat.*

Kisebb ráfordítással

A személy- és áruszállítási alaptevékenység minőségének biztosítása elsősorban az *üzemviteli* dolgozók feladata. *A háttérben azonban ott dolgoznak mindazon szakszolgálatok, amelyek megteremtik a feltételeket. A pályafenntartás, a járműjavító üzemek, a különböző építési főnökségek, a szertárfőnökségek dolgozóinak tevékenysége tehát alappillére a vasútüzem munkájának. Az a minőség, amelyet ők nyújtanak, hatással van az üzemvitel biztonságára és szervezettségére. Ezért kell követelménynek tekinteni a karbantartási és javítási technológiák pontos betartását, a jó minőségben elvégzett javításokat, a pályarekonstrukciók tervszerű megvalósítását.*

Kétségtelen, hogy (különösen az elmúlt egy évben) a minőség alakulásában pozitív változások történtek. Nem is kis mértékben javultak az olyan mutatók, amelyek éveken keresztül gondot okoztak a vezetésnek és a végrehajtó szolgálat dolgozóinak egyaránt. Ezeknek már kézzelfogható gazdasági eredményük is van. Elég csak az idegen kocsikkal történő helyes gazdálkodás következtében lényegesen javuló *egyenlegre* utalni. Saját érdekünk, hogy ezt a folyamatot a jövőben erősítsük, hisz *a vasút eredménye nemcsak a bevételek növekedésével emelhető, hanem a ráfordítások csökkentésével* is. Ha most kevesebb a szállításra felkínált áru, mint amennyit terveztünk, akkor minden erőnkkel arra kell törekedni, hogy *ezt a kevesebbet gazdaságosabban, gyorsabban, sérülésmentesen, kisebb munkaráfordítással juttassuk el rendeltetési helyére. Belső tartalékaink erre lehetőséget kínálnak.*

A MÁV speciális feladatából adódóan viszonylag kevés vállalattal folytat kiterjedt kooperációs tevékenységet de a mi vonatkozásunkban is nyugodtan beszélhetünk a fuvaroztató felekkel és más közlekedési vállalatokkal kiépített kapcsolatokról, illetve a hálózathoz közvetlenül csatlakozó idegen vasutakkal való együttműködésről. *Javítanivaló e területeken is akad bőven.* Elég csak a kocsiállás-pénzes órák magas számáról, vagy a fuvarozási határidőtúllépésekről beszélni. Ezek is bizonyítják, hogy *a szállíttató felek és a vasút közötti szerződések betartásával ma még elég sok probléma van.*

A vállalatok közötti jó kooperációs kapcsolatoknak egyik fontos láncszeme *a pontos szállítás.* A vasút tehát úgy is részt tud venni a vállalatok együttműködésének javításában, hogy időben és maradéktalanul kielégíti szállítási igényeiket, és emellett *speciális* kívánságaiknak is eleget tesz (Példa erre a garantált kocsikiállítás, a garantált fuvarozási határidő stb.)

Szakszervezeti feladataink

Az elkövetkező időben szakszervezetünk termelést segítő tevékenységében az eddig említett kérdéseknek nagyobb szerepet kell kapniuk. A szállítások minősége, valamint a fuvaroztató felekkel való együttműködés színvonalának javítása érdekében szakszervezeti szerveinknek az alábbi célok elérésére kell törekedniük:

1. *Szorgalmazzák, hogy az áru- és személyszállítás minőségi mutatóinak javítása valóban érdeke legyen mind a vasútigazgatóságoknak, mind a szolgálati helyeknek és az egyes dolgozóknak. Ehhez a gazdasági vezetőkkel együttműködve ki kell bővíteni a minőségre eddiginél sokkal jobban ösztönző bér- és jutalmazási rendszereket. Működjenek közre a minőségi követelmények kidolgozásában és azok lebontásában egészen a végrehajtás szintjéig.*

2. *Kísérjék állandóan figyelemmel a minőségi munkát akadályozó tényezőket, azokat jelezzék a gazdasági vezetőknek, és segítsék megszüntetésüket. Foglalkozzanak az eddiginél fokozottabban a károk okainak feltárásával, és a gazdasági vezetőkkel együtt tegyenek hatékony intézkedéseket a károk megelőzése érdekében.*

3. *Tájékozódjanak rendszeresen a minőségi mutatók helyzetéről. Az üzemrészek, a szocialista brigádok és az egyéni munkaverseny résztvevőinek megítélésénél a minőségi teljesítmény legyen a mérce.*

4. *A termelési agitációs munkában kerüljön előtérbe a gazdaságos szállításra való törekvés. A Magyar Vasutas, a különböző kiadványok és az üzemi híradók rendszeresen foglalkozzanak a minőségi kérdésekkel. A vasutas dolgozók gondolkodásmódját konkrét példákkal irányítsák az új követelményekre.*

5. *Törekedjenek arra, hogy az üzemi demokrácia megfelelő fórumain rendszeresen értékeljék a minőségi feladatok végrehajtását. E fórumokon, valamint tapasztalatcserék szervezésével is járuljanak hozzá az új kezdeményezések elterjedéséhez, a minőség javításában élenjáró dolgozók, brigádok népszerűsítéséhez.*

6. *Szakszervezeti szerveink az üzemvitel területén is szorgalmazzák a DH-munkarendszer érdemi bevezetését. Ehhez dolgozzanak ki ajánlásokat, és segítsék a dolgozókat megismertetni a DH-rendszer lényegével.*

7. *A vasút és a fuvaroztató felek együttműködésének javítása érdekében szakszervezeti szerveink minden szinten szélesítsék kapcsolataikat a nagy szállítattók szakszervezeti szerveivel. Kössenek további együttműködési megállapodásokat, és ezek elsősorban az eszközök jobb kihasználását, a szerződések pontos betartását, a szolgáltatás minőségének javítását tűzzék ki célul.*

Szemők Béla
a vasutas-szakszervezet titkára

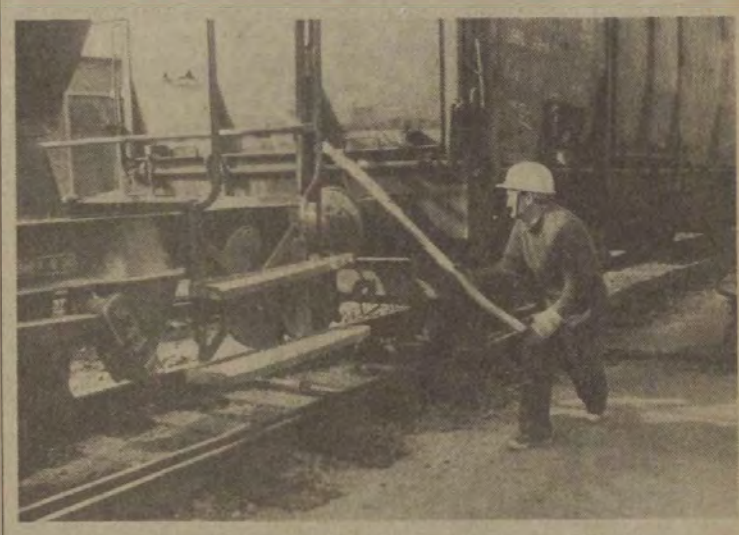
Csúcsforgalom

A Nyugati rendezőben

Ferencváros Nyugati rendezőjében szinte mindig csúcsforgalom van. Az elmúlt fél évben az itt dolgozó vasutasok különösen a TEEM-vonatok menetrend szerinti indítása terén értek el kiemelkedő eredményt. A 97 százalékos célkitűzést 99,4 százalékra teljesítették

Rapi II. István vonatátvevő URH rádión sorolja a kocsik adatait

Pálinkás János gurításvezető 32 éve dolgozik a pályaudvaron. Napi gurítási teljesítményük 1250 kocsi



Képes Ferenc kocsirendező gyakorlott mozdulattal akasztja szét a gurítóra tolt szerelvény kocsijait

A toronyban Lukács István és Nemesi Mihály kezeli a vágányféket

(Lőrincz János képriportja)

NEM LEHET MELLÉBESZÉLNI (2.)

Amikor tisztázni kell, hogy kitől ered a javaslat

Válaszolunk az újítók jogi kérdéseire

A Minisztertanács már idézett újítási rendeletének 3. §-a 4. bekezdése értelmében *„aki az (1) bekezdésben megjelölt javaslattevővel szemben bizonyítani kívánja, hogy a javaslat tárgyát képező megoldás egészben vagy részben tőle származik, kérheti a bíróságtól, hogy szerzőnek vagy társszerzőnek ismerjék el”.*

Ha tehát valaki bizonyítani akarja, hogy a vállalathoz újítási javaslat formájában benyújtott megoldásnak nem az újítási javaslatban szerzőként megjelölt személy vagy személyek, hanem teljes egészében ő, vagy részben ő is a szerzője, e jogát a bíróság előtt kell érvényesítenie. Ilyen esetben a perben az alperes az a személy, (személyek), aki (akik) a benyújtott újítási javaslatban szerzőként, vagy társszerzőként van (vannak) megjelölve.

Írásbeli nyilatkozat?

A vállalat az újítási rendelet 3. § (3) bekezdése értelmében, az újítási javaslat nyilvántartásba vétele után *„... a szerző személyét, vagy a szerzőség arányát csak a javaslattevő hozzájárulásával, vagy jogerős bírói ítélet alapján”* változtathatja meg. Ez azt jelenti, hogy ha valaki a vállalatnál azzal az igénnyel lép fel, hogy egy nyilvántartásban szereplő újítási javaslatban foglalt megoldásnak ő, vagy ő is szerzője, azt a vállalat csak akkor ismerheti el, ha ezt a javaslatban szerzőként feltüntetett személy írásban kinyilatkoztatja. Ilyen nyilatkozat hiányában a szerzők személye és a szerzőség aránya tekintetében *csak jogerős bírói ítélet kötelezheti a vállalatot bármilyen változtatásra.*

Az újítási rendelet 14. §-ának (4) bekezdése pedig kimondja, hogy: *„Aki mással szemben szerzőségi* (társszerzőségi) *igényt kíván érvényesíteni, legkésőbb az újítás hasznosításának a megkezdésétől számított egy év alatt fordulhat a bírósághoz.”*

Orvosolták a sérelmet

Régi sérelme volt sok újítónak, hogy javaslataikat azon a címen, hogy

— *nem tartják megvalósíthatónak,*

— *nem tartják gazdaságosan hasznosíthatónak,*

— *nincsenek meg a hasznosításhoz szükséges műszaki, gazdasági feltételek,*

elutasították, de pár évvel később hivatalból, vagy mások javaslatára hasznosították. Az eredeti javaslattevők újítói jogaikat csak a legritkább esetben tudták érvényesíteni. Egységes bírói gyakorlat sem alakult ki ebben a kérdésben.

A rendelet orvosolja ezt a sérelmet, és a 4. § (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy: *„Ha az újítási javaslatot a vállalat azért utasította el, mert azt nem tartotta hasznosíthatónak, vagy nem kívánta hasznosítani, de az elutasítást követően mégis hasznosítja, a 3. § (1) bekezdésében meghatározott javaslattevőt kell a megoldás szerzőjének tekinteni.”*

E jogszabályi rendelkezés szerint tehát egy hasznosított megoldás szerzőjének azt kell tekinteni, aki azt a vállalathoz — újítási javaslat formájában — elsőként terjesztette elő.

Hogyan kell tehát ilyen esetben az újítónak eljárni?

Ha azt tapasztalja, hogy a benyújtott újítási javaslatában leírt megoldást a vállalat — bár korábban ettől elzárkózott — hasznosítani kezdte, *kérnie kell a vállalattól, hogy újítói jogait ismerje el.*

A vállalatnak jogában áll az újító jogait elismerni. Ebben az esetben *vizsgálnia kell,* hogy az általa hasznosított megoldás megfelel-e a rendelet 2. § (1) bekezdésében foglalt feltételeknek (viszonylagos újdonság, munkaköri kötelesség, jelentős alkotó teljesítmény stb.). Ha úgy találja, hogy e feltételeknek a javasolt megoldás megfelel, az újítóval *hasznosítási szerződést* köt, amelyben a díjazás mértéke, folyósítási rendje tekintetében is megállapodnak. Ha a javaslattevő újítói jogait a vállalat nem ismeri el, jogában áll követelését *bírói úton* érvényesíteni.

Elévülési idő

Felmerül a kérdés — s e tekintetben számos, egymástól eltérő magyarázattal találkozhatunk —, hogy ezt a követelést *meddig érvényesítheti a javaslat szerzője.*

A PTK 324. §-ának (1) bekezdése a következőket tartalmazza: *„A követelések öt év alatt elévülnek, ha a jogszabály másként nem rendelkezik.”*

Most már az a kérdés, hogy *az elévülés kezdő időpontjának mit kell tekinteni.* Az újítási javaslat elutasítása jogerőre emelkedésének a napját, vagy a hasznosítás megkezdésének a napját?

Az ötéves elévülés kezdő időpontja az az időpont, amikortól valakinek joga van valamit követelni.

Vajon van-e joga például újítási díj követelésére egy újítónak mindaddig, amíg az általa javasolt megoldást nem hasznosítják? Nyilvánvaló, hogy nincs. Újítási díj iránti igénnyel a javasolt megoldás szerzője csak attól az időponttól kezdve léphet fel, amely időponttól az általa javasolt megoldást a vállalat hasznosítani kezdte.

Összefoglalva tehát azt mondhatjuk, hogy ha egy hasznosítási igény hiányában elutasított újítási javaslatban foglalt megoldást — ha az megfelel a rendelet 2. § (1) bekezdésében foglalt feltételeknek — a vállalat később bármikor hasznosít, az, aki azt újítási javaslat formájában a vállalathoz *elsőként* nyújtotta be, *a hasznosítás megkezdésétől számított 5 éven belül léphet fel újítási díj iránti igényével.* A hasznosítás megkezdésétől számított öt év letelte után követelése bírói úton már nem érvényesíthető.

Dr. Gyóni Béla

A NYÁRI FŐIDÉNYBEN

Kisebb létszámmal is helytálltak Balatonfüred állomás dolgozói

Balatonfüred állomáson június közepétől augusztus derekáig tartott a szokásos nyári főidény. A bevétel a tavalyi időszaknak megfelelően alakult, sőt még néhány százalékos többlet is mutatkozik.

Júliusban 42 092 volt az eladott jegyek száma. Ez nem tükrözi a tényleges utasforgalmat, mert ennek a kétszeresét teszik ki azok az utasok, akik menettérti jeggyel érkeztek, s az állomáson csak bélyegeztettek. Növelte a bevételt az is, hogy a helyi IBUSZ-iroda az idén már nem adott ki külföldi vasúti jegyeket.

A füredi állomásnak hat pénztárosa van, két nappalos, egy pedig éjszaka teljesít szolgálatot. A kiszolgálásban nem volt fennakadás — még a június 1-től bevezetett menetjegy-korszerűsítést is hamar „átvészelték” — bár az új jegyek itt is késtek. Örvendetes tényező az is, hogy az információs feladatokat ellátó két dolgozó rendelkezik már német nyelvtudással — egyikőjük ősztől, a forgalom csökkenésével, a raktárban dolgozik majd.

Korántsem nyújt azonban ilyen megnyugtató képet a takarítás. A tíz főnyi takarítószemélyzet helyett csak négyen látják el ezt a fontos — főleg nyáron az — feladatkört. *Pedig a forgalmas állomás területének tisztántartása mellett még heti négy; vasárnaponként egy szerelvény takarítását is el kell végezniök.* Munkájukat — bár gépkezelő is csak egy van — korszerű takarító gépek segítik: 2 kosaras Roman emelő, 1 Rapid típusú seprő-porszívó és 1 magas víznyomással dolgozó felmosó berendezés.

A nyári idényben így nagy segítséget jelent a négy kazánfűtő munkája. Ketten ruhatárosként, ketten pedig víztöltőként, takarítóként dolgoznak.

A három tucatnyi váltó egyetlen tisztítóját a tavasz végén megtartott felmérés során tartalékossá léptette elő a szombathelyi vasútigazgatóság, s feladatkörét a málházók vették át. Az övével együtt *összesen tizenhat mnkakört szüntettek meg.* A füredi kollektíva azóta már túltette magát a létszámcsökkentés okozta nyomott légkörön.

Szükség is van az átszervezésre, hiszen április 1-től Füred állomás irányítása alá tartozik *Arács* és *Csopak* is. Gyors döntések, átirányítások nélkül nehéz volna eleget tenni a megnövekedett feladatoknak. Az újdonsült segédtisztek is gyorsan cserélődnek a különböző posztokon, megfelelő szolgálati idő és a szakvizsgák megszerzése után ugyanis szolgálattevővé lépnek elő. Utánpótlásukról nem könnyű gondoskodni.

A teherszállítási csúcsidőszakot Füreden nem az ősz, hanem a nyár jelenti. Naponta 3—4 vagont tesz ki a sok göngyöleg. A helybeli malom heti 4—5 vagon lisztet, korpát ad föl, a borforgalmi vállalat is hasonló tételben szállittat. A partnerek közül egyedül a Tüzép késedelmeskedik a rakodással. Ennek az az oka, hogy míg régebben az állomás területén saját rakodógépet üzemeltettek, most — ki tudja miért? — Veszprémből hozzák a rakodógépet, ami két-három nap késedelmet jelent.

Mindezek ellenére a kocsitartózkodáson sikerült fél százalékot javítani és a terhelés is kedvezően alakult az állomáson.

Sipka Tamás

A SZOCIALISTA KULTÚRÁÉRT

Kitüntetés

A művelődésügyi miniszter augusztus 20., az alkotmány ünnepe alkalmából a *Szocialista Kultúráért* jelvénnyel tüntette ki a Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar két tagját: *Gellén László* oboaművészt és *Fejes Márton* hangszeres-művészt.

Zárszámadás a sárvári KST-ben

Augusztus 5-én délután 290 ezer forint betétet és kamatot fizettek ki *Sárváron* a vasutas *kölcsönös segítő takarékpénztár* 71 tagjának. Alakuláskor — 19 éve — a csoport betétjeinek összege havonta 1800 forinttal gyarapodott, az idei, havi 23 000 forint növekedéssel szemben. 1961-ben az egy főre jutó betét kétszáz forint volt, jelenleg pedig többen ennek a tízszeresét, *havonta kétezer forintot is félre tudnak tenni a fizetésükből.*

A takarékossági évet mindig augusztusban kezdő és záró vasutas KST az elmúlt 12 hónapban *mintegy 100 ezer forint hitelt nyújtott tagjainak.*

PÁLYATAKARÍTÁS

(Kesztyűs Ferenc rajza)

ENYÉM, TIED, KIÉ? (3.)

Kontónkra készült báli ruha

Különös tárgyak a kocsifosztogatók „kelléktárában”

Az asztalomon néhány jelentés és statisztikai kimutatás az új beszerzésű személykocsik rongálásáról, az utasok által okozott sérülésekről, ami ugyancsak a személykocsikban esett. Minderről egy *debreceni kalauznő,* aki szolgálatának hét éve alatt csak egyetlen ablakbetörőt ért tetten, ezt mondja:

— *Szinte naponta látunk öthat bicskavágással ejtett sebet a bőrüléseken. Tarthatatlan helyzet az is, hogy a jegyvizsgáló kollégák szinte már félnek bármiért pótdíjat beszedni, mert valahol, valamelyik állomásnál az ülés felhasításával válaszolnak rá a gazemberek ...*

Ugyanilyen értelmetlenül lopkodják egyesek a vasúti személykocsik villanykörtéit. Ezek az égők 24 Voltosak, a foglalatuk is különleges szabvány szerint készült, másutt tehát egyáltalán nem használhatók. Miért teszik hát...?

— *Vannak, akiknek a vonaton jól jön a sötétség* — szól a kalauznő, majd eltűnődik egy pillanatig azon, hogy mondja-e tovább, amit elkezdett. Aztán mégis folytatja: — *Néha förtelmes „diákcsínyek” fordulnak elő, amelyekből a lányok is kiveszik részüket. Le ne írja, hogy például léggömb helyett mit eregetnek el a kocsikban!*

Ez persze semmi ahhoz képest, hogy Hajdú-Biharban vannak olyan falvak, ahol éjszakánként kőzápor fogadja a robogó vonatot. Az ilyen és a hasonló esetek megszüntetése érdekében szükséges, hogy néha civilbe öltözött rendőr is kísérje a szerelvényeket.

De nézzük e rövid beszélgetés után a károkról összeállított kimutatást:

Legtöbbször az ablaküvegen töltik ki bosszújukat a „vandálok”. Tavaly tehát 269-szer fordult elő *személykocsik ablakainak a bezúzása* — csak a debreceni vasútigazgatóság területén. Elloptak ezenkívül 57 tükröt a fülkékből, illetve a mosdókból, s elvittek továbbá 59 fényképet, kerettel, valamint 56 hamutartót, ugyanannyi mosdókagylót és 9 fedőlapot a WC-ülésekről. Az eltulajdonított függönyök száma és értéke sem csekély. Ez utóbbi adattal egyébként szorosan összefüggésbe hozható Iszály Mihálynak, Debrecen állomás egyik kapusának eseménykönyvi jelentése, amely így hangzik:

„Február 2-án 21 óra 10 perckor ellenőrzést tartottam a nem dohányzók várótermében, amikoris egy olyan személlyel találkoztam, aki vasúti kocsik függönyéből készült öltözetet viselt. Igazolásra szólítottam fel, de az intézkedés eredménytelen maradt, mert megszökött ...”

Mivel az eset farsang idején történt, az illető nyilván jelmezes bálra varratta a különös ruhát. De mire használhatók vajon a levágott *ablakfelhúzó fogantyúk?* No és — úgy látszik — a *porral oltó készülékek* is nélkülözhetetlenek a tolvajok „kelléktárában”, akárcsak a W. C.-k mozaiklapjai.

Summázva mindezt: *elvittek, összetörtek 878 vasúti tárgyat egy év alatt a kocsik fosztogatói. A mintegy negyedmillió forintos kárt velünk, mindannyiunkkal fizettetik meg.*

Szalai Csaba

EGY A TÖBBI KÖZÜL

ÓVODÁT AVATTAK AZ ÉSZAKIBAN

Az Északi Járműjavító Üzemben — részint társadalmi összefogással — 150 személyes óvodát építettek, amelynek átadására augusztus 26-án került sor. Megjelent az átadási ünepségen *Kemény Péter,* a X. kerületi pártbizottság titkára, *Szemők Béla,* a vasutas-szakszervezet titkára és *dr. Barta Györgyné,* a kerületi tanács elnöke. *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes mondott avatóbeszédet. Hangsúlyozta többek között, hogy az óvodai hálózat bővítése fontos társadalmi igény. A vasút a gyermekintézmények bővítésével elsősorban a fizikai dolgozók gondjait igyekszik enyhíteni. *Ebben az évben adták át a székesfehérvári járműjavító 100 személyes óvodáját. Ezenkívül ötven hellyel bővítették a szolnoki járműjavító, 25-tel pedig a Landler járműjavító óvodáját.*

Gulyás János ünnepi beszédét mondja

Az Északi járműjavító most elkészült 150 személyes korszerű óvodája *21 millió forintba került.* Az üzem dolgozói vállalták a generál kivitelezői munkát. Ezek után már a járműjavító dolgozóinak minden óvodás korú gyermekét el tudják itt helyezni, sőt lehetőség nyílik arra is, hogy a budapesti igazgatóság területén dolgozó vasutasok több óvodás korú gyermekét is felvegyék ide. Ebben az évben *a debreceni igazgatóság területén is átadnak egy 200 személyes óvodát és egy 60 gyermek befogadására alkalmas bölcsődét, Szegeden pedig a postás dolgozókkal közösen építenek egy gyermekintézményt.*

Gulyás János megköszönte a járműjavító valamennyi dolgozójának, a beruházóknak és kivitelezőknek a munkáját, majd az óvoda építésében élenjárt dolgozóknak jutalmat és kitüntetéseket adott át.

Utána a vezérigazgató-helyettes átvágta az óvoda bejárata előtti nemzeti színű szalagot. A gyermekek műsorral kedveskedtek az építőknek.

Kőhidi László

A kicsik már birtokba vették a játszóteret

IDEÁLIS KÖRNYEZETBEN

Az öt barakk és vendégei

Látogatás a zánkai oktatási és üdülőtelepen

Az állomás tőszomszédságában található Zánka-Köveskálon a MÁV *oktatási és üdülőtelepe.*

Az első látásra talán barátságtalannak tűnik az öt szürke barakk, amelyet valamikor felvonulási épületnek használtak, ám a kényelmes, jól felszerelt szobák, a tágas, tiszta tusolók, társalgók, no meg az épületek közötti terület zöldje, a sok virág — és főként a Balaton — hamar oldják a kép sötétebb színeit.

Télen, nyáron

Az épületek közül három egyenként 15 szobás, ezenkívül ott kapott helyet az étterem és konyha, ahol *140 embernek terítenek egyszerre.* A sort az 5-ös épület zárja, amelyben az *orvosi rendelő* és a *büfé* található.

Az oktatási és üdülőtelep — rövid megszakítással — *egész évben üzemel.* Szobái jól fűthetők, mindegyikben olajkályha van. Tavaly az október végétől december közepéig tartó „holt időt" jól használták ki a gondnokság dolgozói: ekkor került sor a teljes, *külső-belső tatarozásra,* értve ez alatt 640 négyzetméternyi parkettázást is.

Az idén a *soproni fűtőház* KISZ-esei voltak az első vendégek, majd a kelenföldieknek következett kétszer egy hetes *vontatási-energetikai tanfolyam.* Utánuk ismét KISZ-esek vették birtokba a terepet: az *építési és géptelep főnökség* KISZ-bizottsága tartott továbbképzést.

Családosok paradicsoma

Április elejétől „bérbeadták" az épületeket — mint teszik ezt bölcsen mindig, ha éppen nincs tanfolyan, vagy üdültetés — a *Röntgen és Kórháztechnikai Vállalatnak.* Ez az időszak nemcsak egy kis bevételt hozott, de alkalmat teremtett a dracinák, pálmák kiültetéséhez és az ágyneműk javításához is.

Május utolsó hetében a titkos ügykezeléssel foglalkozóknak tartottak itt tanfolyamot, utána pedig — június 3-án — megkezdődött a szeptember derekáig tartó üdültetési szezon. Attól kezdve *a Szak- és Szerelőipari, valamint más építési főnökségek — budapesti, miskolci, szentesi, jászkiséri — dolgozói nyaraltak itt.* Turnusonként átlagosan 90 felnőtt és félszáz gyerek kapott ide beutalót.

A konyhán, amely immár kilenc éve működik, az újak és a visszatérők legnagyobb megelégedésére naponta 260—270 személynek főznek. Innen kosztolnak a közeli *postás üdülő* vendégei, a Gyógyszerkutató Intézet és a Pesti Építőipari Szövetkezet dolgozói is.

A beutaltaknak a szobát, a teljes ellátást 36 forintos térítésért biztosítja a szakszervezet, illetve a gyerekek után 20—24 forintot kell fizetni.

Csicsó, Talod, Monoszló

A strandolás és a házi sportolás mellett a legnépszerűbb program a környék nevezetességeinek felkeresése. Van mit járni, látni: aki a zöld jelzést követi, eljuthat *Antalfára,* a *csicsói* öreg bükkfához (500 éves!), a *talodi* romokhoz és *Nagyvázsonyba,* ahol a Kinizsi vár van. A kék jelzésű út *Kabhegy* felé visz, a sárga *Hegytűre, Monoszlóra,* a *Dobogó-patak* völgyébe, a *Királykői* bazaltsziklákhoz ...

Az önfeledt nyár után ismét a továbbképzések, tanfolyamok színhelye lesz az üdülő. *Szeptember végén a Nyugati pályaudvar KISZ-szervezete és a KPM 1. szakosztálya tartja itt mozgalmi, szakmai konzultációit.*

Sipka Tamás

Cascosok kérték:

Öreg kocsival se „szőrözzön" az Állami Biztosító

Szeptember 1-től új szerződés köthető

Magyarország közútjain 503 ezer olyan gépjármű fut, amelyek tulajdonosai cascoszerződést kötöttek. Ez a biztosítási fajta az eltelt 14 év alatt népszerűvé vált. Az 1966-ban bevezetett eredeti változatot csupán 1972-ben kellett az autózás új igényeihez igazítani. A szerződés megújítására az eltelt 8 év alatt sem került sor, mert a felmerült gondokra az Állami Biztosító rugalmasan reagált. Minden esetben

díjemelés nélkül bővítette cascoszolgáltatásait.

A több kár, a motorizáció területén bekövetkezett változások — értékesebb gépjárműpark, az alkatrészek, a javítási költségek emelkedése — megnövelték az Állami Biztosító által kifizetett kártérítések összegét. Közben újabb igények is felmerültek. Ezért

új, szélesebb választékot nyújtó cascoszerződést

dolgozott ki az Állami Biztosító. Ennek bevezetésére *1980. szeptember 1-én került sor.*

A casco díját a jövőben a kocsi értéke és a kiválasztott önrészesedés összege együttesen határozza meg. Lehetőség lesz arra is, hogy az autósok *önrészesedés nélküli* szerződést kössenek. Választékbővítést jelent az úgynevezett *részleges* cascobiztosítás is, amely a töréskárok kivételével a határozatlan időre szóló casco valamennyi szolgáltatását tartalmazza.

A kártérítés feltételei között már nem szerepel az „avultatás", tehát bizonyos kivételektől eltekintve (alváz, karosszéria, komplett motor)

a teljes helyreállítás költségeit fizeti meg a biztosító,

az értékemelkedés levonása nélkül. Ezért a régi autók tulajdonosai számára is előnyös az új casco.

Felemelték a balesetbiztosítási összegeket, megtérítik a parkoló gépkocsikból ellopott, személyi használatú tárgyak értékét. Kifizeti a biztosító — forintban — a szocialista országokban bajba jutott autósok *hazautazási* költségeit is. Szerepel a kötvényfeltételekben az elektromos berendezésekben keletkezett, valamint a lezúduló hótömeg, a belvíz és a felhőszakadás által okozott károk megtérítése is.

A balesetmentesen vezető autósok továbbra is díjvisszatérítésben részesülnek.

Az 1980. szeptember 1. előtt kötött cascoszerződések nem szűnnek meg automatikusan. Mindaddig érvényben maradnak, amíg az ügyfél el nem adja kocsiját, illetve másikat nem vásárol. Az új tulajdonosok viszont az új cascobiztosítás formái közül választhatnak.

A nyíregyházi fiatalok készítik

Játékvasút az úttörőknek

A nyíregyházi csomópont KISZ-bizottságának fiataljai elektromos játékvasutat készítenek a szabolcsi úttörőknek és kisdobosoknak. A nyolc négyzetméter alapterületű terepasztal — amelyen a tervek szerint több színten futnak majd a szerelvények — már helyére került Nyíregyházán, az úttörőház épületében. *Eddig 12 ezer forint értékben vásároltak különböző tereptárgyakat, vagonokat és mozdonyokat.*

A fiatalok már megkezdték *Tardi András* távközléstechnikai műszerész irányításával a szerelést. Ha elkészül a berendezés, egyszerre 2—3 pajtás irányíthatja egymástól függetlenül a forgalmat. Az ajándékot a Télapó hozza majd a gyerekeknek.

Búcsú a kisvasúttól

Meghitt ünnepséget rendeztek augusztus 30-án a Széchenyi-hegyi úttörővasúton. Százhatvan nyolcadik osztályt végzett „öreg" vasutas búcsúzott a kisvasúttól. Erre az alkalomra minden állomást ünnepi díszbe öltöztettek. A ballagók közül többen továbbra is szolgálatban maradnak: ifivezetőként foglalkoznak majd az utánpótlás nevelésével

Elindulnak a kis vasutasok... virággal, tarisznyával

Száll az ének: „Hegyek között, völgyek között, zakatol a vonat..."

Az úttörővasutas-zenekar már elfoglalta helyét a vonaton

14 óra 50 perc. Indul a különvonat Széchenyi-hegy állomásról. Az úttörők még egyszer végigutaznak a vonalon, búcsút vesznek az állomásoktól, egykori szolgálati helyeiktől

(Óvári Árpád képriportja)

Don Juan meg a többiek

ÚJSÁGHÍR: „Nem mindennapi élményben részesülnek azok, akik augusztus 5. és 11., valamint szeptember 16. és 22. között a franciaországi Cévennes-hegységben Nevers és Vichy közt közlekedő szerelvényeken utaznak. Egy vállalkozó kedvű amatőr színtársulat ugyanis bejelentette, hogy ezekben az időpontokban a vonatokon Csehov-darabokat adnak elő. Mint mondották, a színháznak természetesen nem lesz függönye, de az égbolt valóságos lesz, akárcsak a felhők, az útközben látható falvak, a hegyek, a tavak."

Ördög tudja miért alakult ekként, de tény: sem augusztusban nem jártam arra sem szeptemberben nem visz az utam a franciaországi Cévennes-hegységbe, augusztusban Kiskunfélegyházára utaztam, szeptemberben pedig — a jelzett időben — Dömsödön akad dolgom), így hát nem láthatom a vonatszínház Csehov-előadásait. Őszintén sajnálom, utóvégre mindez valóságos felhőkkel, falvakkal, hegyekkel és tavakkal körítve valóban nem mindennapos élmény. Még akkor sem, ha a vállalkozó kedvű előadóművészek — amatőrök. Az amatőr mivoltuk valamelyest azért megvigasztal mert — bár az újságok nem szerepeltetik híreik között — a magyarországi vonatokon is megannyi amatőr tart színielőadást, ugyancsak valóságos felhők, falvak, hegyek, s tavak szolíd statisztálása mellett. Néhány színiélményemről, engedelmükkel be is számolok.

Molière: Don Juan (előadatott tél végén, Almásfüzítő és Mosonmagyaróvár között). A Don Juan szerepében tetszelgő, amatőr Almásfüzítő-felsőnél szállt föl a szerelvényre. Bár odakint borongós volt az idő — valóságos felhők takarták el a valóságos eget — sötét napszemüveget viselt. Az első fülkében egy barna lány ült önmagában. Don Juan alaposan szemügyre vette, megállapította róla, hogy az orra piszébb, mint amennyire ő szereti — emiatt tovább lépdelt. Két fülkével arrébb egy éjfekete hajú hajadon olvasta a Lúdas Matyit — ő már tetszetősebbnek találtatott... csak éppen ülőhely nem volt a közelében (s Don Juannak túlontúl szaggatott a lába ahhoz, hogy végig a folyosón szemezzen). Végül címszereplőnk egy szőke leányzót méltatott arra, hogy melléereszkedjék.

A hódítás első fázisában angol nyelvű újságot vett elő a zsebéből, és — „elnézést, nem zavarja a dohányfüst?" kérdéssel — rágyújtott egy Dunhillre, miközben napszemüvegén keresztül hódítóan fixírozta útitársnőjét. A lány, látva az angol újságot, szerényen megszólalt: „Does this train connect With one for Csorna?" (Van ennek a vonatnak csatlakozása Csornára?)..., „He?... Hogy? Mi?" — dadogta az amatőr Don Juan. „You speak quite fluently" (Egész folyékonyan beszél) — szólt ismét a szőke lány kacagva. Don Juan — miként a drámaköltő megírta — menten kőszoborrá változott.

Shakespeare: Tévedések vígjátéka (előadatott a hegyeshalmi határátkelőhelyen). Monológ:

„Nem, higgye el, tisztelt vámvizsgáló elvtárs, véletlenül sem gondoltam volna erről a kis csekély csecsebecséről, amelyet Bécsben egy utcai árustól néhány schillingért vettem, hogy aranyból volna. Az unokahúgomnak szánom, olcsó kis rézgyűrű, gondoltam én, nahát, hogy becsaptak engem, ilyesmi is csak a kapitalistáéknál fordulhat elő... Hogy ez a kis csilingelő micsoda zsebszámítógép? De hiszen gyerekjáték, vámvizsgáló elvtárs, az unokahúgom kisfiának gondoltam szuvenírként, jó lesz neki az óvodába... Hogy ezt az újságot elkobozza, mivelhogy pornólap? De kérem szeretettel, ismétcsak tévednék? Ezek a meztelen testek nem görög istenek szobrai valamelyik múzeumból? Tessék nekem hinni: lépten-nyomon a jóhiszeműségem áldozata vagyok!"

Madách Imre: Az ember tragédiája (előadatott Kisújszállás és Püspökladány között, a bisztró-kocsiban). Monológ:

„Már hogyne tudnám, hogy ittas egyént nem szolgálnak ki, de miért lennék én egy ittas egyén? Én kérem egy felszarvazott férj vagyok, aki megérdemli a sorsát. Mert ugye, ha valaki rendszeresen utazik, mert olyan a szakmája, az igazodjék a menetrendhez. Tudja az asszony, hogy mikor van érkezésem. De a minap, az egész napos napidíjat, mind a harmincegy forintot felvéve, az esti vonat helyett a délivel mentem haza Szegedről. És kit találok az ágyamban? Ha még a legjobb barátom lenne, az hagyján, őt csak-csak szájon vágom ugye, de a főnököm feküdt az asszony mellett, a tulajdon főnököm. Aki vidékre küld és az egész napi napidíjat is igazolja. Hát nem tragédia?!... Szóval kapok még egy üveg kőbányai világost?"

Goldini: A hazug (előadatott Váchoz közel, de még a fegyházon kívül). Párjelenet:

— És ha Pestre érve együtt bemegyünk az OTP-be, és ott kiveszek ötvenezer forintot, és átadom Önnek uram, biztos, hogy szerez lakást?

— No, de asszonyom, mióta ismer engem? Már másfél órája, nem? Ilyen rossz emberismerő volna? Csak a javát akarom...

— Persze, persze, ezt látom. De ugye ötvenezer sok pénz...

— Hát ha nem a kerületi tanácselnök lenne a testvérbátyám, hanem az elnökhelyettes, neki a negyvenezer is elég lenne. Csakhogy a lakáskiutalás nem a helyettestől, hanem az elnöktől függ! Ha ma ideadja az ötvenezret, holnap kezében a lakáskulcs, magam nyújtom át a Marx téri aluljáróban.

...Nos, tessenek mondani: szükséges ezért Franciaországba utaznunk, hogy amatőrök színielőadását hallgassuk-lássuk a vonaton?

F. T.

„Elsősorban az olimpiai sportágak...”

Beszélgetés Vágvölgyi Mátyással, a BVSC elnökével

Néhány héttel a moszkvai olimpia záróünnepélye után, ám még jócskán az évad befejezése előtt villámbeszélgetésre kértük föl *Vágvölgyi Mátyást*, a BVSC elnökét néhány, az egyesületet érintő időszerű kérdésről.

— A legtöbb sportklubnál megtörtént már az olimpiai szereplés értékelése: az egyesület vezetése hogyan ítélte meg a BVSC-olimpikonok moszkvai teljesítményét?

— *Válaszul két adatot ismertetnék. Elnökségünk 12—15 olimpiai pont elérését tűzte célul, s ebből mindössze 7,16 pontot sikerült versenyzőinknek hazahozniuk. Más kérdés, hogy ha, tegyük föl, a kardvívó Gerevich az egyik sorsdöntő csörtéjében egy találattal többet ad, s így döntőbe kerül — teljesítjük a kitűzött szintet...*

— Az élet a sport területén sem áll meg, a nyári játékokat rangos versenyek egész sora követte és követi. Ezek közé tartozik például a hagyományos Tokaj Express nemzetközi párbajtőrvívó verseny, a klub egyik legjelentősebb eseménye...

— Az idei Tokaj Express verseny, amely sorrendben a tizenegyedik, jelentősen különbözik majd a megelőzőektől. *A decemberi vívóparádéra még az eddigieknél is népesebb versenyzőgárdát várunk*, hiszen a találkozót a Nemzetközi Vívó Szövetség (FIE) A-kategóriás versennyé léptette elő. Ez a gyakorlatban annyit jelent, hogy a viadal eredménye beleszámít abba versenysorozatba, amely minden esztendőben a Világ Kupa-pontokért folyik.

— A vívók példája nem „ihlette meg” a többi BVSC-sportágat?

— Nagyon remélem, hogy az atlétákat már igen, hiszen a néhány nap múlva sorra kerülő *Kazi Aranka* emlékversennyel az a célunk, hogy minél előbb a sportág nagy hazai eseményei közé kerüljön.

— Ha már a szakosztályoknál tartunk, a néhány hónapja megszüntetett jégkorong-szakosztályt mások is követik, esetleg megpróbálkoznak újabb sportágakkal?

— *A szakosztályok számában a közeljövőben nem tervezünk sem csökkentést, sem bővítést. Jelenleg tizenkét sportágban szerepelnek BVSC-versenyzők.* A cél természetesen az, hogy elsősorban az olimpiai sportágak kapják a nagyobb támogatást, ám akadnak rendhagyó kivételek is, így például az egyik legeredményesebb szakosztályunk, az asztalitenisz.

— A jó eredmények megszerzésének egyik alapfeltétele, hogy az egyesület rendelkezzen megfelelő létesítményekkel. Mi a helyzet a budapesti vasutasok házatáján?

— Az anyagi gondok ellenére javulásról számolhatok be. *A Tatai úton felépült a klub labdarúgó utánpótlásának és tenisz szakosztályának új háromszintes otthona, melyben „mini szálloda” is helyet kapott.* Az itt létesített vendégszobák jó alkalmat biztosítanak majd az edzőtáborozások lebonyolításához éppúgy, mint a vidéki vasutas testvéregyesületek versenyzőinek elszállásolásához. Márpedig az így jobban központosított munkának az eredményekben is meg kell mutatkoznia...

(pilhál)

Hasznos kézikönyv

A Táncsics Szakszervezeti Könyv- és Folyóiratkiadó Vállalat a közelmúltban jelentette meg *Burán Károly: Szocialista brigádok az újító mozgalomban* című könyvét. A szerző többek között választ ad arra, hogyan kell az újítást megfogalmazni, hová kell benyújtani és mennyi újítási díj illeti meg az újítót.

A kiadvány foglalkozik még az *újítási szabályzattal*, az újítók anyagi elismerésével, az adományozható kitüntetésekkel és a vitás ügyek intézésének módjával.

Motorvonatok exportra

A Ganz-MÁVAG Vasúti Járműgyárában az első negyedévben ütemes, tervszerű volt a termelés. Határidőn belül elhagyta a gyárat Tunisz számára három újabb luxus motorvonat, bangladesi rendelésre elkészült négy Diesel hidraulikus mozdony. A tervnek megfelelő ütemben készülnek szovjet megrendelésre a négyrészes motorvonatok és más megrendelések.

HÍREK

— **A tisztaságért.** A dunakeszi járműjavítóban 89 szocialista brigád vett részt a tisztasági versenyben. A szép, rendezett munkahelyi környezetért összesen 4537 óra társadalmi munkát végeztek. Összegyűjtötték és rendszerezték a fém- és egyéb hulladékokat, tárolólapokat készítettek, az anyagmozgatáshoz, parkosították az üzem környékét. Az üzem vezetői a legeredményesebb 34 brigád munkáját oklevéllel ismerték el.

— **Tapasztalatcsere.** Salgótarján állomás huszonkét dolgozója augusztus 23-án — meghívásra — Besztercebányára látogatott. A csoportot az állomás gazdasági és társadalmi vezetői fogadták, majd a vendégek megismerkedtek az állomás munkájával, a gépesített árurakodással. Délután az Alacsony-Tátrába kirándultak.

— **Taggyűlés.** A hatvani szakszervezeti bizottság nyugdíjas csoportja augusztus 26-án tartotta második félévi taggyűlését. Tellér Sándor, a csoport elnöke számolt be az első félévben végzett munkáról, majd tizenhárman szólaltak fel.

— **Felújítják az állomást.** Újrafestik a barcsi vasútállomás felvételi épületét, kijavítják a tetőszerkezetet, rendbe teszik a mellékhelyiségeket. A munkálatokat, amelynek értéke megközelíti a százezer forintot, a nyár elején kezdték el, és hamarosan befejezik. Az állomás felújítása része a barcsi városszépítő programnak.

— **Véradás.** A ferencvárosi csomóponton a közelmúltban véradónapokat rendeztek. Két nap alatt 111-en adtak vért térítésmentesen. A csomóponton hamarosan megszervezik a készenléti véradók csoportját.

— **Ünnepi megemlékezés.** József Attila születésének 75. évfordulója tiszteletére augusztus 28-án emlékünnepséget rendeztek a hatvani csomóponton. Az ünnepségen 22 brigád vett részt. A rendezők a jelenlevőknek József Attila-emléklapot adtak át.

— **Munka és művelődés.** A kiskunhalasi pályafenntartási főnökség művelődési bizottsága augusztus 16-án szellemi vetélkedőt rendezett, amelyen tizenegy brigád vett részt. A legjobb eredményt elért négy csapat értékes könyvjutalmat kapott.

— **Társadalmi munka.** Tapolcán ifjúsági sport- és kultúrpark épült. A tapolcai körzeti üzemfőnökség brigádjai, dolgozói társadalmi munkában segítették az építést. A munkálatokban összesen hét brigád tagjai vettek részt.

— **Kommunista műszak.** A ferencvárosi vontatási főnökség Új élet és Nógrádi Sándor szocialista brigádja a SZOT XXIV. és a vasutas-szakszervezet X. kongresszusa tiszteletére kommunista műszakot szervez szeptemberben. Az érte járó bért az árvízkárosultak javára ajánlják fel.

— **Konténerrakodó.** Nyíregyházán, a Guszev-lakótelep mellett korszerű konténerrakodót építenek. A tervek már elkészültek. Az áruszállítást lényegesen meggyorsító beruházást 1981 végére szeretnék átadni.

— **Hétvégi rakodás.** A miskolci igazgatóság területén augusztus 23-án, szombaton 1800 vagont raktak meg áruval. Teljes üzemmel dolgozott és szállított a nyékládházi kavicsbánya, a tállyai kőbánya, valamint a leninvárosi Tiszai Vegyi Kombinát és a kazincbarcikai Borsodi Vegyi Kombinát.

Ünnepség a Keletiben

Az MSZBT tiszteletére

A *Magyar—Szovjet Baráti Társaság* megalakulásának 35. évfordulója tiszteletére ünnepséget rendeztek augusztus 22-én a *budapesti igazgatóságon*. A megjelenteket *Marsi Gyula*, az MSZBT igazgatósági ügyvezető elnöke köszöntötte, majd értékelték a szervezet három és fél évtizedes eredményeit, a magyar és a szovjet vasutasok közös szakmai munkáját.

Az ünnepség után lövészversenyt rendeztek a Keleti pályaudvar pincelőterén.

Verseny a pincelőtéren

(Óvári Árpád felvétele)

SIÓTOUR KUPA

Győzött a BVSC csapata

Öt csapat részvételével bonyolították le Siófokon a *IV. SIÓTOUR Kupa* nemzetközi vízilabdatornát. Az augusztus utolsó három napján sorra került eseményen öt együttes szerepelt: a rendező *BVSC* mellett a *Szentesi Vízmű*, a *Tatabányai Bányász*, a nyugatnémet *SVV Esslingen*, valamint a csehszlovák *CH Kosice*.

Az esemény — rendkívül szoros küzdelem után — a vasutas pólósok sikerével ért véget. A BVSC két döntetlen után (a Szentes és a Kosice ellen) megnyerte az utolsó két mérkőzését (— Esslingen 12:7, — Tatabánya 9:5), így végül jobb gólkülönbséggel a táblázat élén fejezte be a tornát a csehszlovák klubcsapat előtt. A torna legjobb góllövőjének kijáró címet a BVSC válogatott balkezes játékosa, *Horkai György* kapta.

A SIÓTOUR KUPA végeredménye:

1. BVSC	4	2	2	—	39:30	6
2. Kosice	4	2	2	—	32:26	6
3. Szentes	4	2	1	1	26:22	5
4. Tatabánya	4	—	2	2	24:29	2
5. Esslingen	4	—	1	3	21:35	1

Sakkbarátok találkozója

Kassa állomás és a Miskolc-Tiszai pályaudvar dolgozói az idén is megtartották hagyományos sakkbarát találkozójukat. Augusztus 11. és 15. között 26 tagú csehszlovák sakkcsoportot láttak vendégül a miskolciak. A látogatás viszonzására szeptember közepén 14 tagú magyar csoport utazik.

TÚRAAJÁNLAT

Erdei vasút Kismaroson

Túraajánlatunk a Börzsönybe vezet: Budapest, Nyugati pályaudvar — Kismaros (vonattal) — Morgó-völgy — Szokolya — Királyrét-puszta — Kismaros (erdei kisvasút) — Budapest (vonattal).

Budapest Nyugati pályaudvarról vonattal Kismarosig utazunk. Az állomás területén levő nagy vasúti híd melletti lépcsőkön lemegyünk, és az országúton északnyugati irányban haladunk, az erdei kisvasút pályája mellett. A lakóházak elhagyása után a Morgó-völgybe érünk. A völgy lassanként szűkülni kezd, az út északkeleti irányba fordul. A kanyar után a szűk völgyben az országúton lassan emelkedve haladunk tovább, és mintegy másfél-kétórás gyaloglás után érünk el Szokolyára.

A falu főutcáján haladva az országúton leereszkedünk a Nagy-völgy patakjához, az erdei kisvasút sínjeit keresztezzük, elhagyjuk a fűtőházat, majd a paphegyi kőbányát, és utána Királyrétre érkezünk.

Királyréten felülünk az erdei kisvasútra, amelyen eljutunk Kismarosra. Kismarosról vonattal jövünk Budapestre. A séta kb. 3 órát vesz igénybe.

GÉPMUNKÁSOK BRIGÁDJA

Ha kell, építők is...

Az Északi járműjavító XII-es gépműhelyében dolgozik a *Tamási Áron* szocialista brigád. Az esztergályosokból és marósokból álló kollektíva vezetője *Rajs Ferenc*.

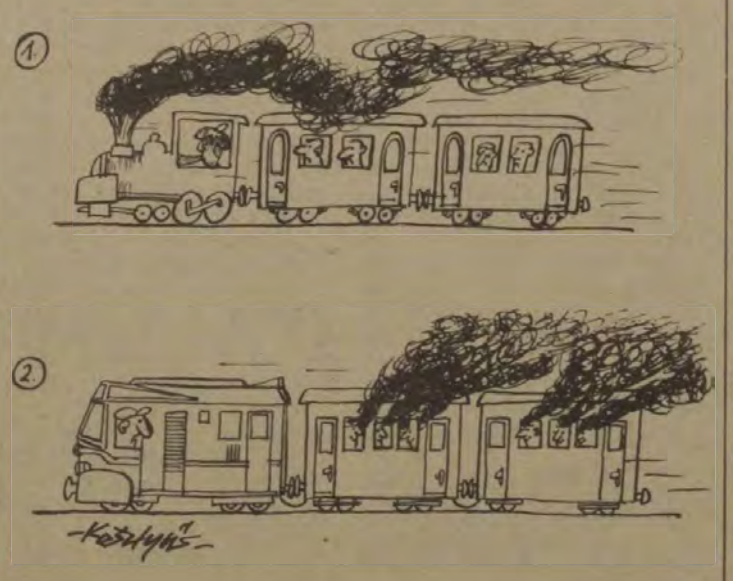
— Mi olyan motoralkatrészeket gyártunk, amelyeket a javítás során használnak fel — tájékoztat a brigádvezető. — Az üzem vezetőségétől megtudjuk hogy egy-egy hónapban hány motort kell felújítani, és *mi elkészítjük a szükséges alkatrészeket. A tervteljesítésünk általában 119—120 százalék. A motoralkatrészeken kívül szerszámokat is készítünk, hogy ne kelljen azokat tőkés importból beszerezni.*

A brigád tagjai *élenjáró újítók* is. Ezzel a tevékenységükkel *tavaly 240 ezer forintot takarítottak meg az üzemek*. Most az M 62-es mozdonyokra készítenek *páramentesítőket*.

— Tavaly ezer óra társadalmi munkát végeztünk — folytatja a brigádvezető. — Dolgoztunk a kőbányai Barátság parkban, a labdarúgópályán és *az óvoda építésénél is. Fűtést szereltünk, terepet rendeztünk.* A szabad időben is gyakran együtt van a kollektíva. *Sokat kirándulunk a családtagokkal együtt.* Legutóbb augusztus 2-án, Hajdúszoboszlón és a Hortobágyon voltunk a vállalat autóbuszával.

K. L.

RÉGEN ÉS MOST



(Kesztyűs Ferenc rajza)

Munkavédelmi gyorsmérleg

Az első félévben tovább javult a baleseti helyzet a *szombathelyi* igazgatóság területén. 1978 első felében 102, tavaly ugyanebben az időszakban 93, az idén hat hónap alatt 78 üzemi baleset fordult elő.

Kedvezően alakult a kieselt munkanapok száma is. A balesetek következtében 1980 első felében *nyolcszáz órával kevesebb ideig voltak távol a munkahelyüktől, mint két esztendővel ezelőtt.*

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és olvasóink figyelmébe ajánljuk a következőket:

32 számból: 10 8546/1980. Záhony Üzemigazgatóság létesítése.

109 099/1980. A sajtóban megjelent közleményekkel kapcsolatos válaszadási kötelezettség.

33. számból: 109 596/1980. Az Üzemviteli Szakosztály szervezetének módosítása.

34. számból: 107 517/1980. Az 1980. évi év végi részesedés változó keretrészére jogosító feltételek.

Lakáscsere

Elcserélném Budapest, XI. kerület Budafok—Albertfalva állomás túloldalán levő 400 négyzetméteres telekkel övezett, földszintes MÁV-házba másfél szobás főbérletet vasutas dolgozóval. Kérek: tanácsi szoba, konyhás lakást Budapest bármely kerületében, vagy Velence községben. Cím: özv. Hegyi Ferencné, 1116 Budapest, Albertfalva MÁV-ház 189.

Elcserélném budapesti három szoba összkomfortos MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsira. Stigl mayer Mihályné, telefon: 472—467, egész nap.

Elcserélném kőbányai tiszta, világos, II. emeleti, egy szoba, konyhás, olcsó bérű lakásunkat kertes lakásra. Üzenethagyás: Bp. Keleti pályaudvar vontatási főnökség; 14—46-os üzemi, valamint 138—020 városi telefonszámon, Kisvárdai vonatvezető.

Elcserélném nagy méretű (97 négyzetméter) kettő szoba komfortos, II. emeleti MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval egyszobás, komfortos földszinti, vagy I. emeleti budai tanácsi lakásra. Cím: Hegedüs, Budapest, VIII., Kerepesi út 1—5. VI. épület II. emelet 31.

Elcserélném két szoba komfortos MÁV-bérlakásomat (60 négyzetméter) hasonló tanácsi lakásra, Budapest területén. Érdeklődni egész nap: Formádiné, Budapest, XV., Vasutastelep u. 11. sz.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Bencúr u. 41.
Telefon, városi: 229—672
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219—11 859
80—3778. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM ARA: 1 FORINT 1980. SZEPTEMBER 22.

Megnyerni a fuvaroztatók bizalmát

Észak-Magyarország vasutasai az őszi szállítás sikeréért

Nyolc hónap mérlege • Kevesebb kocsiban több áru

Megállapodás a nagyfuvaroztatókkal • Dinnye után jön az alma • Szüretelő diákok különvonatai

Közeledik az utolsó negyedév, az utolsó lehetőség arra, hogy az egész évi terveket megvalósítsuk. Ilyenkor már kirajzolódnak ennek lehetőségei, az eddigi termelési adatok jelzik, mire számíthatunk. Így van ez a vasúti áruszállításban is. A rendelkezésünkre álló statisztikából pontos diagnózis állapítható meg, világosan láthatjuk erényeinket és figyatékosságainkat.

A miskolci igazgatóság üzemviteli szakemberei is a napokban elemezték az év első nyolc hónapjának fuvarozási adatait, és meghatározták a teendőket. Megállapították többek között, hogy az igazgatóság kielégítette a szállítási igényeket,

sőt, a kocsiigényes szállítás a bázishoz képest majdnem 193 ezer tonnával növekedett.

Az összesen szállított áru nyolc hónap alatt azonban 20 063 060 tonna volt, 207 ezer tonnával kevesebb a terveze.tnél. Ennek egyik oka az, hogy a második félévtől a vállalatok kevesebb árut szállíttattak. Naponta ötezer tonnával csökkent például a borsodi szénbányák termelése. A Lenin Kohászati Művek 3-as számú kohójának javítása, valamint a Dunai Vasmű más alapanyagfelhasználása miatt a vasércfuvarigény napi 3000—4000 tonnával kevesebb. A borsodi és a hejőcsabai cementművek is napi 1500—2500 tonnával csökkentették árufeladásaikat.

Az igazgatóság

különösen jó eredményeket ért el a munkaszüneti napokon való rakodás megszervezésében. Az idén 57 768 tonna árut raktak kocsiba, a tavalyi 56 935 tonnával szemben.

Ez a fuvarozta ókkal való jó kapcsolatnak és a kocsik jobb kihasználásának köszönhető. A statikus terhelés 4,1 százalékkal növekedett. Ennek eredménye, hogy kevesebb kocsival több árut tudtak szállí.ani. A tömegáruk fuvarozásának csökkenése ellenére, az irányvonattal történő áruszállítás majdnem 30 ezer tonnával növekedett a bázishoz viszonyítva.

Köztudott, hogy

a vasút fuvarozási teljesítményei nemcsak a vasutasokon múlnak.

Függvénye ennek a termelés intenzitása, a külföldi vasutak fogadókészsége, kereskedelmi kapcsolataink stb. Sok tényező befolyásolja tehát, hogy az előre meghatározott tervszámok az év végére mennyire bizonyulnak reálisnak vagy irreálisnak.

Hiba lenne azonban ebből azt a következtetést levonni, hogy a vasút — külső okok miatt — semmit sem tehet, nem tudja szabályozni teljesítményét. Ismeretes, hogy az utóbbi években a vállalatok sok terméket a közúton fuvaroztatnak. Olyan árukat is, amelyek szállítása vasúton gazdaságosabb. Kocsihiány és egyéb okok késztették erre az elhatározásra a termelőket. *A fuvaroztatók bizalmát tehát ismét meg kell nyerni! A lehetőségeket a vasutasoknak kell felmérni. A fuvaroztatók csak akkor lesznek hajlandók a drágább közúti szállítást a vasútira cserélni, ha garanciát látnak áruik gyors továbbítására.* Felismerték ezt Észak-Magyarország vasutasai is. Ennek szellemében készültek fel az őszi forgalomra.

Minden nagyobb csomóponton

tárgyaltak a fuvaroztatókkal és ismertették a kedvezményeket.

Eddig 85 nagyvállalattal kötöttek megállapodás . Ennek lényege az, hogy ha a részükre érkezett kocsik 90 százalékát időben kirakják, akkor a jövő év első negyedében 12 óra alaprakodási időt biztosít a MÁV.

Felkészültek Miskolc térségében a mezőgazdasági termékek gyors továbbítására is. Tárgyalták a területükön levő cukorgyárakkal, felmérték várható kocsiigény . Biztosították Kál-Kápolna és Hort-Csány állomásokon a dinnyeszállítás folyamatosságát, előkészültek az alma- és szőlőszüretre.

Az almát szüretelő diákok első különvona'át szeptember 7-én indították

a miskolci Egyetem-városból a Nyírségbe. Ha megérik a szőlő, a Hegyaljára is indítanak hasonló különvonatokat.

A miskolci vasútigazgatóság dolgozóinak az év végéig a tervek szerint összesen 30 millió 600 ezer tonna árut kellene elszállítani. Az eddigi eredmények alapján — ismerve az objektív okokat — ez előreláthatóan 300—400 ezer tonnával lesz kevesebb. Még három hónap áll azonban rendelkezésre ahhoz, hogy kedvezőbbre fordítsák az eredményeket. Sok múlik ezen, hiszen a fuvaroztatók bizalmára jövőre is szükség lesz!

K. S.

Az első félévi eredmények alapján

Záhonyban maradt a vándorzászló

FOLYTATÓDIK A SZOVJET—MAGYAR VASUTASOK MUNKAVERSENYE

A határállomások és körzetek szocialista munkaversenyének első félévi eredményeit augusztus végén a szovjet vasutak ungvári aligazgatóságának székházában értékelték, melyen részt vett *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes is. Ebből az alkalomból került sor az ungvári aligazgatóság, s a záhonyi üzemfőnökség területén dolgozó kollektívák munkájának értékelésére, *Csap—Záhony, Batyevo—Eperjeske állomások a csapi—záhonyi vontatási főnökség és a két műszaki kocsiszolgálat, valamint a rakodási főnökségek eredményeinek elemzésére.*

Az értékelés szempontjai közé tartozott az árufogadási terv teljesítésének alakulása, az idegen kocsik és mozdonyok normaidő szerinti tartózkodási idejének csökkentése, a fuvarokmányok minőségi vezetése, az árukárok és kocsisérülések csökkentése, valamint a nemzetközi gyorsvonatok menetrend szerinti közlekedésének biztosítása.

Az első félévben a záhonyi körzeti üzemfőnökség eredményei felül múlták a szovjet vasutasokét, *így továbbra is Záhonyban maradt a vándorzászló.*

Az értékelt időszakban tovább mélyültek a magyar és szovjet vasutasok termelési és baráti kapcsolatai, tervszerűbb, zökkenőmentesebb volt a munka, mint a korábbi időszakban. Az elért eredményekhez jelentősen hozzájárult *az MSZMP XII. kongresszusa tiszteletére kibontakozott munkaverseny is, melyhez a csapi és batyevói vasutasok is csatlakoztak.* Kommunista szombat szervezésére is sor került mindkét oldalon, közös részvétellel.

A közel két évtizede tartó munkaverseny, melyben a két határkörzetben *több mint 10 ezer vasutas vesz részt,* évről évre jobban segíti a közös feladatok megoldását.

A verseny politikai tartalmát a következő időszakban az SZKP XXVI. kongresszusára való készülődés jegyében határozzák meg.

Az értékelés keretében, tekintettel a záhonyi körzetnek 1980. szeptember 1-től önálló üzemigazgatósággá történt átszervezésére, a delegációk vezetői meleg szavakkal méltatták azt a jó és gyümölcsöző kapcsolatot, amely a lvovi vasútigazgatóság, az uzsgorodi aligazgatóság és a debreceni vasútigazgatóság vezetése, valamint a szakszervezeti szervek között kialakult.

Az eredmények összegezéséről és a további feladatokról szóló jegyzőkönyvet szovjet részről *A. P. Gargala*, a lvovi vasútigazgatóság vezetőjének első helyettese, *A. P. Korolkov*, a szovjet vasutasszakszervezet lvovi elnökhelyettese,magyar részről pedig *Kulcsár József* vasútigazgató és *Volosinovszki János*, a debreceni területi szakszervezeti bizottság titkára írták alá, majd ezt követően átadták a vándorzászlót a záhonyi kollektívát képviselő *Rigó Zoltán* üzemigazgatónak és *Verba Ferencnek*, a körzeti szakszervezeti bizottság titkárának. A delegációk megállapodtak abban is, hogy a második félévi eredmények értékelésére magyar területen kerül majd sor.

Kulcsár József vasútigazgató ismerteti a záhonyi körzet eredményeit

Debreceni brigádok kezdeményezték

Ünnepi műszak november 7. tiszteletére

A debreceni körzeti üzemfőnökség felhívással fordult az igazgatóság területén levő üzemfőnökségek szocialista brigádjaihoz, *hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom közelgő 63. évfordulója tiszteletére szervezzenek ünnepi műszakokat.*

A felhíváshoz már csatlakozott a mátészalkai körzeti üzemfőnökség 37 brigádja. Vállalták többek között, hogy szeptember 1. és november elseje között több százalékkal javítják a személyvonatok menetrend szerinti indítását, többet tesznek a kulturált utazás érdekében. Kocsi- és állomástakarítást szerveznek a kollektívák, ezenkívül szigorítják az anyag- és energiatakarékosságot.

Ötletláda az ajtó mellett

Bejárók klubja Békéscsabán

A vasutas-szakszervezet szegedi területi szakszervezeti bizottsága, a békéscsabai körzeti üzemfőnökség, a vasutas klubkönyvtár és a városi tanács közös összefogásával *a békéscsabai vasútállomás egyik várótermében létrehozták a bejárók klubját.* Az ünnepélyes átadásra szeptember 1-én került sor, amelyen *Valkó Pál* üzemfőnök ismertette a klub életre hívásának célját.

A klubkönyvtár — amely a bejárók klubjának fenntartója — gazdag, változatos programról gondoskodott. Heti egy alkalommal *„Ismerd meg szomszédainkat, barátainkat"* címmel filmvetítéseket rendeznek. Lehetőséget teremtenek minitárlatok rendezésére is, s az adott témákban bővebb anyag a klubkönyvtárban kerül majd bemutatásra. Így a hónap végén *Békés megye kézműiparából először a békési kosárfonók munkájával ismerkedhetnek meg a klubba betérők.* A későbbiekben tervezik a mezőtúri fazekasok munkájának kiállítását is.

A bejárók klubja szombat délután és vasárnap kivételével egész nap az utasok rendelkezésére áll. A százkötetes könyvtárat, a napilapokat, a folyóiratokat, színes kiadványokat és a játékokat — igazolvány ellenében — mindenki igénybe veheti. S, hogy e helyiség valóban a bejárók klubja legyen, az nagymértékben függ az utazóközönségtől is. Éppen ezért minden javaslatot, észrevételt örömmel fogadnak a klub vezetői, ezért is helyezték el a bejáratnál ötletládájukat.

A hivatalos megnyitót követően megtartották az első foglalkozást. A részvevők és betérő utasok filmkockák segítségével ismerkedtek Békés megye nevezetességeivel.

G. J.

A kongresszusi készülődés jegyében

Tanácskoztak a minisztérium és a szakszervezetek vezetői

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium vezetői és a tárcához tartozó ágazatok dolgozóit tömörítő szakszervezetek — a vasutas, a közlekedési, a postás, és az építők — főtitkárai a közelmúltban megbeszélést tartottak a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének székházában.

Előbb Bajusz Rezső, a KPM főosztályvezetője tartott rövid tájékoztatót a VI. ötéves terv ágazatpolitikai kérdéseiről. Ezután *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter a tárca és a szakszervezetek együttműködéséről, a VI. ötéves terv megvalósításával kapcsolatos tennivalókról beszélt.

Később kötetlenül folytatódott a beszélgetés, melynek keretében a főtitkárok is tájékoztatást adtak a minisztérium vezetőinek az ágazati szakszervezetek feladatairól, a kongresszusra való felkészülés helyzetéről.

Teherforgalom a Balaton déli partján

A Balaton déli partján — az üdülési szezon végén — már kevesebb személyvonat közlekedik. Egyre több azonban az árut szállító tehervonat, amely az őszi forgalom élénkülését jelzi

(Laczkó Ildikó felvétele)

Felkészültek a répakampányra

Kisterenye állomáson már felkészültek a közelgő répaszezonra. A Selypi Cukorgyár szeptember második felében kezdi a termelést. Csécsei Ernő állomásfőnök harminc olyan nyugdíjas vasutast kért fel a kampányban való részvételre, akik a korábbi években is eredményesen dolgoztak.

Választás után

„A kongresszusi határozat tervezete irányt mutat a további munkánkhoz"

Látogatás a Rákos vontatási főnökség szakszervezeti bizottságánál

Nehéz szb-titkárnak lenni olyan munkahelyen, ahol a dolgozók sok gond, probléma megoldását várják tőle. *Zombori Jánost* is effajta meggondolásból választották munkatársai erre a posztra Rákos vontatási főnökségén. Ezzel kapcsolatban *Kocsis Sándor* párttitkár azt mondja:

— A közelmúltban lezajlott szakszervezeti választás idején az volt nálunk a fő kérdés, hogy ki ismeri legjobban az emberek gondjait, a munkával összefüggő feladatokat, a szociális ellátottság hiányosságaiból adódó kérdéseket, azok megoldásának lehetőségeit stb. *Kovács Sándor kocsivizsgáló, aki az előző öt évben a főnökség szb-titkára volt, egészségi okok miatt kérte mentesítését a mozgalmi munka alól, így aztán Zombori János lett a dolgozók első számú jelöltje.* Számára a megbízatás nem jelenti azt, hogy — mint mondani szokták — bedobták a mély vízbe, hiszen most ott folytatja, ahol 1976-ban abbahagyta. Addig ugyanis ő volt az szb-titkárunk, s közmegelégedésre látta el ezt a tisztséget. Annak idején sajnáltuk is, hogy lemondott, de hát az építkezés ugyancsak fontos, amibe akkortájt belefogott...

A bizalom hatására...

— *Bevallom, egy kicsit kizökkentem a szorosan vett mozgalmi munkából* — jegyzi meg *Zombori János*, aki beosztását tekintve a kocsijavító műhely esztergályosa. Nem hiányzott neki, hogy a héttagú vezetőség élén magára vegye 250 szakszervezeti tag ügyét-baját, ám a megnyilvánult bizalom hatására szívesen látott munkához. Nem rettenti meg, ha a műhelyekben — ahová most az ő kíséretében indulunk el — számtalan kéréssel és kérdéssel ostromolják az emberek.

Farkas Lajos bognár, a *Bem József* szocialista brigád vezetője állít meg bennünket először, s valósággal ömlik belőle a panasz:

— *A KOKÖV-kocsik rettentően piszkosak. Amit a markoló otthagyott, nekünk kell kitakarítani, mintha nem bognár szakmunkások lennénk. Ez a helyzet a vegyszeres kocsikkal is, ráadásul sem védőitalt, sem idénypótlékot nem kapunk...*

Fodor Ferenc, Farkas Lajos és *Turi Ferenc* a keresetet teszi szóvá. Aki nyugdíj előtt áll, alig több az órabére, mint a fiatalabbaké. *Nagy István*, aki a Ganz-MÁVAG-ból nemrég került ide, a nem kielégítő szerszámozottságot kifogásolja. Ezenkívül az újabb típusú vagonok alkatrészellátása is akadozik. Mások a raktárt hiányolják, *közben mutatják a szabad ég alatt rozsdásodó kocsitartozékokat.* Olyanokkal is találkozunk, akik megkérdezik, hogy a kocsijavító vágányok közelében levő csatornákat mikor, kik, melyik szerv emberei fogják kitisztítani, mert elviselhetetlen bűz jön fel az aknákból. A vontatási főnökség dolgozói sok mindent elintéznek saját erőből — *így például a motorszerelők társadalmi munkában felszedték a régi fűtőház csúszós, balesetveszélyes keramitkockáit, és lebetonozták a területet* —, de a csatornatisztításnak mégiscsak mások a „felelősei". Az öltözők és a fürdők elhanyagolt állapotára sem kevesen panaszkodtak.

A fehér füzet margójára

Miután mindezt végighallgattuk, megkérdeztük az szb-titkártól: — Lát-e kiutat a hiányosságok orvoslására?

— *Igen, én derülátó vagyok, annak ellenére, hogy jelenleg nem rózsás a helyzetünk* — válaszolja, majd elővesz egy fehér fedelű kiadványt, amely nem más, mint szakszervezetünk soron levő kongresszusának határozattervezete. Az elnökség ezt minden szolgálati helyre elküldte áttanulmányozás és észrevételezés céljából. *A kérésnek a Rákos vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága már eleget tett.* A füzet lapjainak margóján szereplő megjegyzések tanúsítják, hogy alaposan tanulmányozták a tervezetet. Mi több: *szeptember 8-i kelettel el is küldték válaszukat a központi vezetőségnek.* Ennek lényegéről Zombori János így beszél:

— Minden olyan kérdésre, amelyről a dolgozók az előbb is beszéltek, a X. kongresszus határozattervezete megnyugtató választ ad. Kimondja többek között, hogy „*a fejlesztési lehetőségeken belül gyorsítani kell a rendező pályaudvarok, vontatási főnökségek — kiemelve a kocsijavítók — korszerűsítését, eszközeinek és technológiai kapacitásának bővítését*". Ami a bérezéssel kapcsolatban elhangzottakat illeti, az is benne van a tervezetben: „*A bérgazdálkodásban törekedni kell a teljesítmény és a végzett munka szerinti bérezés megvalósítására. A differenciálás során jusson kifejezésre a nehéz munkakörülmény, a többlettevékenység*" — olvasható a tervezetben. Benne van az is, hogy „*a munka biztonsága és az egészséget közvetlenül veszélyeztető technológiák felszámolása nem lehet a fejlesztési lehetőségek függvénye.*" Gyakran szóvá teszik nálunk is a dolgozók a ruhaellátás fogyatékosságait, de a határozattervezet ezt szintén figyelembe vette. „Az egyen- és munkaruha mennyiségi ellátásán kívül előtérbe kell helyezni a méretválaszték bővítését. A jogos igényeknek megfelelően kell kezdeményezni a ruha kihordási idejének megváltoztatását, és a ruhakiosztás adminisztrációjának egyszerűsítését." Azt hiszem, fölösleges tovább sorolni a tervezet pontjait, hiszen ebből is világos, hogy a következő öt évben — a VI. ötéves terv időszakában — a X. kongresszus határozatának a megvalósításáért érdemes lesz munkálkodnunk.

Zombori János jól tudja, hogy egyedül vagy akár az szb néhány tagjával nem sokra képes. *A feladatokból mindenkinek részt kell vállalnia.* Akikre elsősorban számíthat, név szerint sorolja. Közéjük tartozik például — mint műhelybeliek — *a Bene testvérpár, Ferenc és János*, a kocsivizsgálóknál *Csoma Mihály, Basa Pál, Földi Miklós* és *Balogh Béla* brigádvezető. Az irodaiaknál *Nagy Kálmánné*, a mozdonyvezetőknél *Szabó II. István* főbizalmi, vagy *Koncz József*, a Baross Gábor szocialista brigád vezetője.

Kezdeményezően

Mintha csak az előbbi szavakat támasztaná alá — bár a beszélgetésnél nem volt jelen —, érdekes javaslattal hozakodik elő *Szabó II. István:*

— *Bővítsük ki főnökségünk dolgozóinak és családtagjaiknak pihenési és sportolási lehetőségét!* Horgászegyesületünk Pécelen már 3—4 éve eredményesen működik, de jó lenne, ha közülünk nemcsak harmincan, hanem sokkal többen keresnének kikapcsolódást az ott levő tavakon. Az egyesület elnökével, *Lindermayer Róbert* mozdonyvezetővel egyetértésben kérjük a budapesti vasútigazgatóságtól, hogy az átszervezés következtében *megszüntetett péceli pályamesteri szakasz oktatótermét bocsássák egyesületünk rendelkezésére.* Ha megkaphatnánk, hogy ott horgásztanyát létesítsünk, bizonyára sok vasutas állna be közénk. A tagdíjakból már eddig is sok halat telepítettünk, s bőven akad horogra ponty is, csuka is. Még több az amur és a busa, de ezek növényevő halak, s nem kapnak a csalira... Szeptember 21-én egyébként nagy horgászversenyt rendezünk...

A kezdeményezés bizonyára támogatásra talál, amit a vontatási főnökség dolgozói azért is megérdemelnek, mert kedvelik a sportot, a közös kirándulásokat, rendezvényeket. Nemrég zajlott le például a házi labdarúgó-bajnokság, majd a műszakiak a nők és férfiak közötti mérkőzést is megrendezték. Az eredmény 5:5 lett — *Vinczei László* üzemgazdász faliújságra készített tudósítása szerint: — a nők javára.

S. — K.

NYUGDÍJBAN, DE NEM NYUGALOMBAN

Acsai Mihály élete összeforrt a vasúttal és a munkásmozgalommal

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa Acsai Mihálynak, a Vasutasok Szakszervezete szegedi területi bizottsága volt titkárának, eredményes munkája elismeréséül, nyugdíjba vonulása alkalmából a Munka Érdemrend arany fokozatát adományozta. Ebből az alkalomból kerestük meg, hogy felelevenítsük gazdag életútját, a szakszervezeti mozgalomban végzett kiemelkedő tevékenységének egy-egy jelentősebb állomását.

— *Agrárproletár családból származom. Szüleim napszámosok voltak, s ez lett az én sorsom is* — kezdte a beszélgetést. — *Summásként jártam az országot. Azokban a nyomorúságos években még nem sok remény látszott arra, hogy életem egyszer jobbra fordul majd. Ez az idő a felszabadulással érkezett.*

A vasútra küldték politikai munkásnak

Az új élet formálásában az első percektől részt vett. Belépett a pártba, ahol előbb mint pártbizalmi, majd a vezetőség tagjaként dolgozott. Nem sokkal később szülőfalujában, *Tótkomlóson*, utána *Füzesgyarmaton* függetlenített községi párttitkár volt.

— Hogyan lett vasutas?

— *Füzesgyarmatról Szegedre küldtek 3 hónapos pártiskolára. Itt kerestek meg a Központi Bizottságtól és a vasútra irányítottak politikai munkásnak. A Vasúti Főosztályon a személyzeti szakosztályon előbb főelőadói, majd csoportvezetői beosztást kaptam. Ettől kezdve életem szorosan összeforrt a vasúttal, a vasutasok életével. Három hónap után alapszervezeti párttitkárnak is megválasztottak.*

Szeretni kell az embereket

Acsai Mihályt 1954-ben újból pártiskolára küldték, melynek befejezése után saját kérésére — hogy szüleihez közelebb kerüljön —, Szegedre helyezték. Az Igazgatóság vasútpolitikai osztálya mellett működő pártbizottság titkára lett. Az ellenforradalom idején a karhatalom tagjaként fegyverrel védte a néphatalmat. 1957 áprilisától pedig újabb, fontos munkaterületre került, *az MSZMP Csongrád megyei Bizottsága osztályvezető-helyettesének nevezték ki. Tíz évet töltött ebben a beosztásban, majd a szegedi területi bizottság titkárának választották.* Ebben a tisztségben tizennégy évig dolgozott nagy felelősséggel. Mígnem ez év nyarán hosszan tartó betegsége miatt, orvosi tanácsra, kérte nyugdíjazását.

— Harmincegy év a mozgalomban nagy idő. Bizonyára gazdag tapasztalatokra tett szert?

— *Életem nagyobbik részét valóban a mozgalomban töltöttem, mint függetlenített pártmunkás és szakszervezeti funkcionárius* — válaszolta. — *Megvallom, a mozgalomban nem könnyű dolgozni, bár ennek a munkának is megvan a maga szépsége.* Szinte naponta kellett az emberek ügyeiért kiállni, vitatkozni. Soha nem számoltam hány ember ügyes-bajos dolgát intéztem el. Köszönetet sem vártam érte, mert szerettem, amit csináltam, és az embereket is szeretem. Különösen a fiatalokat. Az a véleményem: *nem kell félteni őket, bátran kell bízni bennük.* Én is sok fiatalt indítottam az életpályára itt a szakszervezetnél is. S mondhatom, nem csalódtam bennük, megállták a helyüket.

Úgy mint annak idején Acsai Mihály is, aki állandóan képezte magát. Előbb közgazdasági érettségit, majd a József Attila Tudományegyetemen középiskolai tanári oklevelet szerzett. Később elvégezte a Marxista—Leninista Esti Egyetemet.

A munkához és a tanuláshoz több fontos társadalmi tisztség is járult. *A Vasutasok Szakszervezetének központi vezetőségében és az elnökségben tevékeny részt vállalt a szakszervezeti mozgalom céljainak megvalósításáért.* Tagja a Csongrád megyei SZMT-nek, a megyei pártbizottság fegyelmi bizottságának és a megyei sportbizottságnak.

Nagy munkabírása mindig igényességgel párosult. Igényes volt magával, beosztottaival és környezetével egyaránt. *Széles körű emberismerete, nyílt és őszinte véleménye eredményesen segítette azt az ügyet, amelyet szolgált.* Vezetése alatt a területi bizottság sikeresen oldotta meg feladatait.

— *Munka közben gyakran kellett vitatkozni, de azért megértettük egymást a munkatársaimmal, s a partnerekkel is. Nagyon jó volt a kapcsolatom az igazgatóság, a MÁV, a vasutas-szakszervezet vezetőivel és dolgozóival, a társmegyék SZMT-ivel.*

Nem vált meg a szakszervezettől

— Mire a legbüszkébb? — Elgondolkodik, majd így válaszol:

— *Talán arra, hogy ez alatt az idő alatt sehol sem épült annyi új művelődési intézmény, mint nálunk. A Békéscsabán, Kiskunhalason és Szentesen átadott létesítmények a munkásművelődés otthonai lettek.*

— Most, hogy nyugdíjba vonult, mivel foglalkozik?

— Nekem új és szokatlan még ez az életforma. Az már biztos, hogy nem válok meg a mozgalomtól. Aki annyit dolgozott ezen a területen, az nem tudja abbahagyni. Szerencsémre van elfoglaltságom. *A területi szakszervezeti bizottság elnökeként továbbra is segítem a munkát, s továbbdolgozom a pártbizottság fegyelmi bizottságában is.* Ha elfáradok, kimegyek felüdülni a Szegedhez közeli kis kertembe, amit évek óta féltő gondossággal ápolok feleségemmel együtt. Ez jelenti a kikapcsolódást, az új erőgyűjtést.

Acsai Mihály helytállását több magas kitüntetés is bizonyítja. Tulajdonosa a *Munkás-Paraszt Hatalomért Érdeméremnek*, a *Szocialista Munkáért Érdeméremnek*, a *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés arany fokozatának, az *Árvízvédelmi Emlékéremnek*, megkapta a *Kiváló Vasutas* kitüntetést, a *Munka Érdemrend ezüst*, majd most nyugdíjazásakor e kitüntetés *arany fokozatát.*

Gellért József

Fazekas Lajos:

A PÁLYA VOLT...

A pálya volt az egyetlen út,
amelyet ismert, csillagfényben is,
s a tájat, mint a tenyér gödreit,
lombos tanyát, ágbogas falut.

A pálya volt az egyetlen út:
életét hordó, vas-szilárd való,
akkor is, ha hő, akkor is, ha hó
kinzott földet, embert és falut.
A szabad pálya: állomások
virág-lánca volt; tájak, emberek.
— Amit csillagfényben is látott,
megőrzi a féltő emlékezet. —
A napok, vagy talán az évei
a pálya kilométerkövei.

Ahogy egy szb-elnök látja

A szakszervezeti mozgalomban is új munkamódszerekre van szükség

A választások óta eltelt időszak tapasztalatai azt mutatják, hogy a szakszervezeti tisztségviselők egyre tudatosabban felismerik: *a régi mozgalmi munkamódszereken változtatni kell.* A kollektíva érdekeinek fokozottabb védelme és képviselete, az időszerű gazdasági, mozgalmi feladatok sikeres végrehajtása az új szervezeti keretek között aligha képzelhető el másként. Szerencsére a tisztségviselők többsége fogalmasan alkalmazkodik az új körülményekhez, tárgyilagosan feltárják azokat a problémákat, amelyek a bizalmi csoportok, szakszervezeti bizottságok szintjén az elmúlt hónapokban előálltak.

Aki éppen ráér?!

A miskolci területi szakszervezeti bizottság a közelmúltban értékelte a tömegpolitikai és a tisztségviselő oktatások tapasztalatait. *Fodor Sándor* vonatvezető, a Tiszai pályaudvar szb-elnöke az ülésen szóvá tett néhány olyan problémát, amely az 1979—1980-as oktatási évben előfordult.

— A választások alkalmával csökkent az alapszervezetek, s a tisztségviselők száma — mondotta. — Ennek arányában a beiskolázási kereteket is módosítani kellene. *Ez nemcsak a szakszervezeti bizottság költségvetése szempontjából lenne előnyös, hanem azért is, mert így csökkenteni lehetne az ügyeletes tanfolyamra járók körét. Nemcsak az alapszervezeteknek, a mozgalom számára is hasznosabb lenne, ha nem azt küldenék bentlakásos tanfolyamra, aki „éppen ráér".* A munkaidő-kiesés nemcsak a népgazdaságnak, hanem a vasútnak is drága, nem beszélve arról, hogy a helyettesítést, a vezénylést úgy összehangolni, hogy az ne zavarja az üzemet, egyre nehezebb. A bentlakásos képzés és a meglevő létszámhiány között a reális igényekhez igazodva kellene megtalálni az összhangot. Nem jó dolog az, ha csak az oktatási központok statisztikáját akarjuk mindenáron javítani. Inkább arra kell törekedni, hogy a beiskolázott tisztségviselő hasznos tapasztalatokkal térjen haza a tanfolyamokról.

Káros szemlélet

Említést érdemel az a fejtegetése is, hogy az oktatási központokban az előadások témájában fellelhető ismétlődéseket mérsékelni kell, s közvetlenebb, egyenesebb választ kell adni a konzultációs kérdésekre. De nemcsak az oktatásban fellelhető hiányosságok kiküszöbölésére utalt, *szóvá tette azokat a problémákat is, amelyek az új szervezeti keretek között hátráltatják az üzemi demokrácia érvényesülését.*

— Az a tapasztalatom, hogy a tagság egyre gyakrabban mond véleményt a meglevő hiányosságokról és használható javaslatot is ad azok megszüntetésének módjára. Sajnos sok esetben nem az ötletet veszik figyelembe — legyen az bármilyen ésszerű —, hanem a javaslattevő beosztását. *Sőt a közismert suszterkaptafa közmondás mintájára azt mondják, kocsirendező maradjon a vágányok között, a vonatvezető a szerelvénynél, s ne ártsa bele magát a dolgokba.* Mondani sem kell, hogy az ilyen szemlélet pedig hátráltatja az ésszerű munkamegosztást, a vezénylésben, a gépkihasználásban, a munkafegyelemben rejlő, sokat emlegetett tartalékok feltárását, az egészséges munkahelyi légkör megteremtését.

Közéleti ember

Fodor Sándor immár három évtizede dolgozik a Tiszai pályaudvaron. Ennyi idő alatt valóban gazdag tapasztalatokat szerzett. S ha ehhez még hozzátesszük, hogy lakhelyén, *Hejőpapiban 20 éve tanácstag, a Dél-Borsod megyei Áfész igazgató tanácsának tagja, négyszeres kiváló dolgozó, akkor érthető csak igazán, hogy közéletiségével is a dolgok jobbításának ügyét szolgálja.* Amikor az ülés után szót váltottunk, az őszi csúcsforgalom munkaverseny-feltételeivel kapcsolatban is volt észrevétele.

— *Érthető, és mi is helyeseljük, hogy a követelmények nagyobbak, azonban a feltételeket is biztosítani kell,* mert csak azt lehet elvárni tőlünk, aminek alakításában nekünk is szerepünk van. Köztudott például, hogy a kocsitartózkodás paraméterei csomópontunkon javításra szorulnak, de mit tehetünk, hiszen önhibánkon kívül, a záhonyi kocsigondok miatt alakultak így a számok. Természetesen azért mindent megteszünk az őszi forgalom sikeréért.

Orosz Károly

Kongresszustól – kongresszusig (1.)

Korszerűsödött a szervezeti rendszer

A Vasutasok Szakszervezete 1975. október 14—15-én tartotta legutóbbi kongresszusát. Az azóta eltelt csaknem öt esztendő igazolta a kongresszuson elfogadott határozatok helyességét. A végrehajtás során fejlődött szakszervezetünk szervezeti rendszere, érdekvédelmi, valamint termelést segítő tevékenysége. Erősödött tömegkapcsolata, tekintélye, befolyása a dolgozók, a társadalmi szervezetek, s a gazdasági vezetők körében.

Minden korábbinál jobban emelkedett a bizalmiak munkájának színvonala. Következetesebben szálltak síkra dolgozótársaik érdekképviseletében. Új fórumok létrehozásával erősödött az üzemi demokrácia szervezet rendszere.

A vasút szervezeti felépítéséhez igazodtak az alapszervezetek

A beszámolási időszakban jelentős változások történtek a vasúti szervezeti felépítésében, a gazdasági vezetők jog- és hatáskörében. A szakszervezet részt vett a változások kidolgozásában és mindenkor hozzáigazította saját szervezeteit. A centralizáció következtében nagyobb létszámú alapszervezetek jöttek létre: *az alapszervezetek száma 416-ról 257-re csökkent.* Létrehoztuk a MÁV ipari üzemek, az építési főnökségek, valamint a vasútegészségügyi szolgálat új középszerveit.

Több vonatkozásban is korszerűsödött szervezeti rendszerünk. A területi, vállalati és üzemi szakszervezeti tanácsok, a munkahelyi bizottságok megszüntetésével, a főbizalmirendszer bevezetésével a szervezet egyszerűsödött. Az új szervezetben kedvezőbbek a feltételek az üzemi és a szakszervezeti demokrácia érvényre jutásához. Továbbfejlesztettük vezető testületeink irányító munkáját, munkamódszerét, erősítettük a kollektív vezetést, növeltük a különböző szinten tevékenykedő szerveink önállóságát, felelősségét. Konkrétabbá tettük a határozatok útján történő irányítást, munkánkban gyakorlattá vált a középszervek vezető, irányító munkájának alapos elemzéssel történő értékelése és segítése.

Az irányító munkában hatékony módszernek bizonyult a széles körű véleményegyeztetés, és konzultáció, a helyszíni segítő, ellenőrző munka. A központi vezetőség, az elnökség tagjai és a politikai apparátus meghatározott ütemterv alapján, rendszeresen részt vettek a közép- és alapszervezetek testületi ülésein, rendezvényein. Fejlődött szakszervezeti szerveink kezdeményezőkészsége, öntevékenysége, politikai bátorsága a sokrétű testületi munka felelősségteljes ellátásában.

Erősödött a kollektív vezetés

A kongresszus határozatának megfelelően tovább erősödött a kollektív vezetés és az egyszemélyi felelősség összhangja. Az újszerű, és megnövekedett feladatokhoz igazodva továbbfejlesztettük vezető testületeink közötti munkamegosztást. Pontosítottuk a központi vezetőség, az elnökség és a titkárság feladatát.

A központi vezetőség, a kongresszusi határozatban megjelölt legfontosabb kérdésekkel a mozgalmi élet fejlesztésével és általában az egész tagságot érintő témákkal foglalkozott. Az elnökség következetesen biztosította a tervszerűséget és a gyakorlati élet követelményeihez szükséges rugalmas alkalmazkodást. A döntések, állásfoglalások és a gyors intézkedések jól szolgálták a határozatok végrehajtását, a feladatok eredményes megvalósítását.

A napirendek előkészítését, az állásfoglalásokat, döntéseket, széles körű elemző, helyzetfelmérő munka előzte meg, amelyben rendszeresen részt vettek a választott vezető testületek tagjai, és az apparátusok. Jó munkát végeztek a többségében központi vezetőségi tagokból álló szakbizottságok és munkabizottságok.

Az egységes munkamegosztásban tovább fejlődött középirányító szerveink tevékenysége is. Növekedett önállóságuk, felelősségük. Rendszeresen értékelték a határozatok végrehajtásának helyzetét, intézkedéseket tettek az eredményesebb munkára.

Az alapszervezetek többsége a követelményeknek megfelelően látta el sokrétű feladatát. Testületeik általában hozzáértéssel tettek eleget hivatásuknak, elősegítve a termelőmunkát, a tagság érdekeinek védelmét. Ennek ellenére a gyakorlati munkájuk sok áttételen keresztül érvényesült. Még mindig erősek a helyi beidegződések, szokások. Bürokratikus a mindennapi ügyek intézése.

Fejlődött az üzemi demokrácia

Tovább erősödött a szakszervezeti és az üzemi demokráció színvonala. A fejlődést nagymértékben elősegítette a bizalmiak megnövekedett szerepe, és hatásköre. Az üzemi, munkahelyi demokrácia továbbfejlesztése lehetővé tette, hogy szakszervezeti szerveink az üzemi demokráciának nemcsak szervezői, de érvényesítői is legyenek. Az üzemi demokrácia fórumrendszerének kialakításával és működtetésével összefüggő szakszervezeti feladatok ellátása új színt és tartalmat adott a szakszervezeti demokrácia fejlődésének.

Az új feltételek hatására a szakszervezeti csoportok tartalmi munkájában is előbbrelépés történt. Rendszeresebbé váltak az értekezletek, a döntések előtti véleménykérések, fejlődött a tagság tájékoztatása, és visszainformálása. Az előrehaladás ellenére sok még a tennivaló, elsősorban az utazószemélyzet és a szétszórt munkaterületeken dolgozók körében.

A hagyományos demokratikus fórumok, a szocialista brigádvezetők tanácskozása, a termelési és a különböző rétegtanácskozások is eredményesen működtek. Növekedett a dolgozók beleszólása a vezetésbe, saját ügyeik intézésébe, a törvények, rendeletek érvényesítésének ellenőrzésébe.

Erősödött szakszervezeti szerveink együttműködése a pártszervezetekkel. Gyakorlattá vált, hogy a pártszervezetek a szakszervezeti szerveinkben dolgozó kommunistákat beszámoltatták. Ez növelte tisztségviselőink felelősségét.

Tovább javult az együttműködés az állami és gazdasági szervekkel. A munkakapcsolat sokoldalú, összehangolt volt. Az érdemi döntések előkészítését segítették szakszervezetünk, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a MÁV Vezérigazgatóság közötti megbeszélések, tanácskozások.

A SZOT-tal való jó kapcsolatunk biztosította a feltételeket a kongresszusi határozatokban megjelölt feladatok végrehajtására. A SZOT titkárság szakszervezetünknél tartott kihelyezett ülésén helyszíni ellenőrzéssel is segítette tevékenységünket.

Ugyancsak gyümölcsöző együttműködés alakult ki a szakszervezetek megyei tanácsaival. Ez konkrétan a tisztségviselők képzésében, a kultúrintézmények művelődéspolitikai tevékenységének segítésében, és a területpolitikai munkában nyilvánult meg.

Szakszervezetünk választott testületei rendszeresen foglalkoztak a különböző rétegek helyzetével. Fokozott gondot fordítottak a nők, a fiatalok, a nyugdíjasok, az értelmiségiek sajátos problémáinak feltárására, és lehetőség szerinti megoldására. Tisztségviselőinkben egyre tudatosabbá válik a rétegpolitika fontos szerepe.

Javult a kádermunka színvonala

A beszámolási időszakban javult a kádermunka tervszerűsége. Tudatosabbá vált az utánpótlás kiválasztása, nevelése, felkészítése, a káderek cseréje. Az eredmények elérését segítette, hogy a vezető testületek rendszeresen értékelték a kádermunka részterületeire hozott határozatok végrehajtását. A káderhatáskörök rendezésével tovább javult a szervek közötti együttműködés. A kádereket érintő fontosabb kérdésekben szinte minden esetben testületek döntenek.

A választások előkészítésére és lebonyolítására káderpolitikai szempontból is gondot fordítottunk. A tisztségviselők soraiban a munkások, a nők és a fiatalok aránya megfelelőnek tekinthető. A különféle mozgalmi iskolán tanulók között egyre több a fiatal és a női tisztségviselő. Ügyeltünk arra, hogy a megszűnő testületek aktív, jól dolgozó tagjait az új szervezeti rendszerben is megtartsuk.

Haladást érünk el a szakszervezeti mozgalomban dolgozó káderek, tisztségviselők, aktivisták anyagi és erkölcsi megbecsülését illetően. Megkülönböztetett elismerésben részesültek a nyugdíjba kerülők.

A SZOT XXIII. kongresszusának határozata alapján készült, öt évre szóló káderképzési, -utánpótlási és kádercseretervek évenkénti pontosítása jó feltételeket biztosít a káderek képzésére. Eredményt értünk el a testületi hatáskörök és a felelősség erősítésében, a hármas követelmény következetesebb érvényesítésében.

Az eredmények ellenére azonban nem mindig sikerült biztosítani a tervszerű káderutánpótlást, elsősorban a közép- és felsőszintű szerveinknél. Az elvárhatónál mérsékeltebb a kádermozgás az állami, a gazdasági és az egyéb tömegszervezetek között.

Évről évre nőtt a tagdíjbevétel

A szakszervezet tömegkapcsolatának kézzelfogható bizonyítéka a szervezettség és a tagdíjfizetési készség alakulása. A beszámolási időszakban köztudottan csökkent a szakszervezetünkhöz tartozó vállalatok létszáma. Ez az abszolút számokban bekövetkezett csökkenés azonban a szervezettség arányában nem hozott változást. A 97,5 százalékos szervezettség és a 99 százalékos fizetési készség éveken keresztül alig változik.

A csökkenő létszám ellenére a tagdíjbevétel évről évre növekedett az egy személyre eső átlagdíj fokozatos emelkedése következményeként.

A tagdíjbevétel felhasználása a következők szerint alakult: az alapszervezetek 62, a középszervek 11, a központ 17 százalékkal részesült. A SZOT-járulék 10 százalék. Érdemes megjegyezni, hogy az alapszervezeteknél felhasznált összeg 49 millió forinttal volt több, mint az előző öt esztendőben.

Vendégek a nyugdíjasklubban

Székesfehérváron, a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házának nyugdíjas klubjában a közelmúltban a város Ősfehérvár éttermének *Bihari János* népi zenekara mutatkozott be, *Kovács József* primás vezetésével. A zenekar tevékenységéről *Kálmán Sándor* brigádvezető tartott tájékoztatót.

A színvonalas műsorért *Gergye László*, a nyugdíjas klub vezetője mondott köszönetet.

Találkozás a bizalmiakkal

Szemők Béla titkár látogatása Dombóváron

Az üzemfőnökség vezetői tájékoztatják a vasutas-szakszervezet titkárát

Szemők Béla, a vasutas-szakszervezet titkára a közelmúltban látogatást tett a dombóvári üzemfőnökségen. *Kovács Sándor*, az üzemfőnökség szb-titkára adott tájékoztatót a szakszervezeti munkáról, a szervezéssel kapcsolatos gondokról, majd *Harangozó László* üzemfőnök méltatta az átszervezés szükségességét. Kiemelte többek között, hogy a munkaerő átcsoportosítása következtében csökkent a túlórák száma. A szakszolgálatok jobb együttműködése növeli a termelékenységet.

A központi vezetőség titkára ezután találkozott az üzemfőnökség szakszervezeti bizalmiaival, akik már tanulmányozták a vasutas-szakszervezet közelgő X. kongresszusának határozattervezetét. Szemők Béla ezzel kapcsolatban elmondotta, hogy a termelés segítésén kívül a szakszervezetnek nagyobb gondot kell fordítani a jövőben a technológiai utasítások betartására, a takarékosabb gazdálkodásra, valamint a dolgozók érdekvédelmére. Emelni kell a szociális és egészségügyi ellátás színvonalát is, mert az összefügg a létszámhelyzettel.

A tájékoztatót kötetlen hangú beszélgetés követte. A jelenlevők szóltak az üzemfőnökség gondjairól és véleményt alkottak a határozattervezetről.

SEGÉLY A NAGYCSALÁDOSOKNAK

A *tapolcai körzeti üzemfőnökség* szakszervezeti bizottsága, a szombathelyi területi szakszervezeti bizottsággal együtt az idén is segítséget nyújtott a családfő nélküli, és a sokgyermekes családok gyermekeinek beiskolázásához. *Rendkívüli segély címén, 164 gyermek után összesen 16 400 forintot fizettek ki.*

Névadó ünnepség Rákospalotán

Emlékezetes ünnepség színhelye volt szeptember 11-én a XV. kerületi tanács díszterme. Öt vasutas gyermekének: *Kovács Kornél, Szedő Andrea, Gyúró Csaba* és az iker *Csáki Béla* és *Csáki László* névadóját rendezték ott.

Üttörők énekkel köszöntötték a névadó mamák ölében üldögélő kicsinyeket. A műsor végén tiszteletbeli pajtásokká fogadták az ünnepelteket; kisdobos nyakkendőt kötöttek a nyakukba.

Az anyakönyvvezető — köszöntője után — átadta a XV. kerületi tanács végrehajtó bizottságának az emléklapját, majd az állomás társadalmi és gazdasági életének vezetői emlékeztek meg *a Rákospalota-Újpesten ritkaságszámba menő ötös névadó ünnepségről* és sok boldogságot kívántak az állomási dolgozók gyermekeinek.

Az ünnepség után ajándékutalványokat adtak át a kicsinyek szüleinek, majd az állomás kultúrtermében vacsorát rendeztek.

P.

Sikerült a pályamódosítás

Színészből művelődésiház-igazgató

Sándor Géza

ÚJSÁGHÍR: Az alkotmány ünnepe alkalmából, a művelődési miniszter kiemelkedő közművelődési tevékenységéért a „Szocialista Kultúráért" kitüntetésben részesítette Sándor Gézát, a Landler Művelődési Ház igazgatóját.

A Színművészeti Főiskolán együtt tanult *Kállai Ilonával, Sütő Irénnel, Törőcsik Marival, Bodrogi Gyulával, Horváth Sándorral.* Utána a Nemzeti Színházhoz került, ahol 13 éven át többnyire epizódszerepeket kapott, de ennél többre vágyott. Így aztán tíz évvel ezelőtt megpályázta a Landler Művelődési Ház igazgatói beosztását. Úgy érezte, hogy ott többet tud tenni a kultúráért, a közművelődésért, mint a színpadon.

— Nem bánta meg a pályamódosítást?

— *Az elmúlt tíz év során nagyon megszerettem a vasutat és a munkásművelődést, így lelkiismeretfurdalás nélkül mondhatom, hogy nem. Az üzem dolgozóinak döntő többségét ma már személyesen ismerem.*

— Volt-e korábban kapcsolata a vasúttal?

— *Igen. Édesapám vasutas volt, előbb pályamunkás, majd pályamester.*

— Hogyan fogott munkához tíz évvel ezelőtt?

— A szakszervezeti bizottság akkori titkára azzal fogadott, hogy könnyű dolgom lesz, mert úgyszólván mindent elölről kell kezdeni. Így aztán szabadon szárnyalhatott a fantáziám. Legfeljebb olyan gondjaim voltak, hogy hol rendezzük a foglalkozásokat. A művelődési ház ugyanis egy régi, elavult épületben volt, amelyet 1974-ben lebontottak. Most hat helyiségünk van. Ezek közül a legnagyobb a 120 négyzetméteres „díszterem". *Épül viszont az új művelődési ház, amelyet, ha valami közbe nem jön, az év végén birtokba vehetünk.* Ennek ékessége lesz a 360 személyes — korszerűen berendezett és felszerelt — színházterem.

— Milyen a művelődési ház rétegpolitikai tevékenysége?

— Van egy jól működő szocialista brigádklubunk, de igyekszünk eljutni a legifjabbaktól a legidősebbekig. Az üzemi óvodában műsorokat, mesefilm vetítéseket rendezünk. *Ifjúsági klubunkat a fiatalok saját maguk alakították ki egy pincéből. Külön klubjuk van a szakmunkástanulóknak.* Itt filmvetítéseket tartunk és találkozhatnak a fiatalok az üzem vezetőivel, akik tájékoztatják a tanulókat arról, hogy milyen munka vár majd rájuk a különböző üzemrészekben. A szocialista brigádklubban gyakran megfordulnak művészek, politikusok. A nyugdíjasklubban egészségügyi és jogi problémákról tartunk előadásokat, filmeket vetítünk és lemezeket hallgathatnak a klubtagok. A rétegmunka része az is, hogy együtt az üzemi Vöröskereszt-szervezettel, patronáljuk a XV. kerületi szociális otthont.

— Mit tesznek a dolgozók általános műveltségének növeléséért?

— *Ebben az évben is meghirdetjük a felnőttoktatás programját.* Októberben indítjuk a dolgozók általános iskolájának évfolyamát. Ennek keretében a VII. és a VIII. osztályt végezhetik el azok az üzemi dolgozók, akik valamilyen oknál fogva nem tudták befejezni általános iskolai tanulmányaikat. A munkaszombatokon van a tanítás. *A dolgozók ezekre a napokra szolgálatmentességet kapnak és még hat nap tanulmányi szabadságot.* Ezenkívül szakközépiskolai és gimnáziumi osztályaink is vannak.

— Egyéb rendezvényeik?

— *Megszokottak az ügynevezett Landler családi estek. Ezeken köszöntik a járműjavító osztályai a jubilánsokat, búcsúztatják azokat, akik nyugdíjba mennek.* Üzemünk ebben az esztendőben ünnepli fennállásának 75. évfordulóját. A jubileum alkalmából a hónap végén rendezzük meg a *„Vasút az ország életében"* című kiállítást a műszaki könyvtár és a művelődési ház könyvtárának vasúttörténeti anyagából. Az évforduló alkalmából a helytörténeti kör gyűjtőmunkája alapján mutatjuk be az üzem 75 éves fejlődését. Üzemtörténeti vetélkedőt is rendezünk.

Kőhidi László

Irány Csisztafürdő!

Népszerű a Balatonfenyves és Csisztafürdő között közlekedő kisvonat. A forgalmista engedélyt ad az indulásra

Jegykezelés a vonaton. Sokan már személyesen is ismerik a kalauzt

Megérkezett a vonat. Többen a kedvelt csisztafürdői strandra igyekeznek.

A hűvös időben jólesik a fürdő gyógyító, meleg vize (Laczkó Ildikó képriportja)

Életút – kitérőkkel

NEHÉZ ELDÖNTENI hogy ki a szerencsésebb ember; az-e, aki elindul egy életpályán, s azon törés nélkül megy végig, vagy akinek az útját kitérők tarkítják. Meglehet: embere válogatja, miként az sem közömbös, hogy milyenek a kitérők. *Tóth Gyula* esetében, aki 1974 óta az Északi járműjavító XIV-es, forgóvázjavító gyáregységét vezeti és immár a nyugdíjba vonulást fontolgatja, a váltások mindenkor gazdagodást hoztak. No, nem az anyagiakban, arról szó sincs: *az élettapasztalatban.* S e gyarapodás nem mérhető forintokban.

Szovjet földön született, Oroszország ázsiai részén, *Perovszkban.* Édesapját az első világháború sodorta a messzi távolba, hadifogságba esett, majd ott talált asszonyra egy kedves-megértő orosz lány személyében. A család 1922-ben települt át Magyarországra, de az itteni megélhetési gondok néhány év múlva a visszatelepülésre késztették a családfőt. Magyarország és a Szovjetunió között akkoriban nem volt diplomáciai kapcsolat, így a bécsi szovjet konzulátus segítségét kérték. Már minden úgy tűnt, hogy utaznak — az osztrák fővárosig el is jutottak —, végül mégsem mehettek tovább. Visszatértek magyar földre — nem a család akaratából.

Tóth Gyula *Szajolban* végezte iskoláit, majd — nem kis protekcióval, s azzal a feltételezéssel, hogy később mozdonyvezető lesz — bekerült tanoncnak a szolnoki járműjavítóba. A kocsilakatos-szakmát tanulta három éven át, 1937 szeptemberétől, majd 1942-ig e mesterséget folytatta. Ám ahogy negyed századdal korábban az édesapjánál, az ő életébe is közbeszólt a háború. Katonának vitték — s ugyancsak kelet felé. Galíciában esett fogságba — pontosabban fogalmazva: ejtette önmagát fogságba. Lemaradt a többiektől, s az első vöröskatonát látva (kihasználva korántsem tökéletes, de a megértéshez megfelelő orosz nyelvtudását), megadta magát.

Történelem immár: a második világháború végén magyar katonák is harcoltak hazájuk felszabadításáért a Vörös Hadsereg oldalán. Tóth Gyula is olvasta a Zsukov marsall aláírásával kinyomtatott, kézről kézre járó röplapot, amely a hadifoglyok közül nem egyet cselekvésre késztetett. Bár százada már nem került harci bevetésre, a felszabadulást követően ők őrizték a Balatonmáriafürdő és Lepsény közötti olajvezetéket. A mundért 1946-ban tette le; akkor még nem tudta, hogy nem végleg.

CIVILBEN ott folytatta, ahol abbahagyta: visszatért Szolnokra, a járműjavítóba, majd 1948-ban — mint munkáskádert — áthelyezték a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumba. Előadói munkakörben dolgozott, s jórészt a járműjavítókban használt szerszámok beszerzése, minőségi kiválogatása volt a feladata. Aztán 1950-ben háromhónapos tartalékos tiszti tanfolyamra hívták be. Alhadnagyként szerelt le — de csupán néhány hétre: 1951. január 15-én az újabb behívó Egerbe szólította, s ismét néhány hét kellett ahhoz, hogy már a Honvédelmi Minisztérium munkatársaként viselje a néphadsereg egyenruháját. Különféle beosztások után, 1956 nyarán szerelt le, s október 15-én lépett be az Északi járműjavítóba...

Az arca most is fiatalos, de a haja hófehér. Az évek terhei viselték meg?

— Már egészen fiatalon, huszonkét esztendős koromban őszülni kezdtem — mondja. — De az elmúlt negyed század sem szűkölködött a feladatokban, s nemigen volt időm azon gondolkodni, hogy őszülök-e, vagy sem.

AZ ÉSZAKIBAN diszpécserként kezdett, de ismét a már kétszer is használt időhatározó kívánkozik tollvégre: néhány hétig csupán. Rövid időre a titkárság vezetője lett, majd 1957 májusában osztályvezető-helyettessé nevezték ki, a mai XIV-es gyáregység voltaképpeni „jogelőd" üzemrészébe.

— Úgy éreztem, kevés, amit a hozzávetőleg három és fél évtized során tapasztaltam. De nemcsak éreztem, tudtam is: *tanulni kell.* Csak megalapozott szaktudás birtokában lehet megfelelni az állandóan növekvő feladatoknak. Ezért jelentkeztem 1959-ben az Építőipari és Közlekedésműszaki Egyetem közlekedési szakára. Az esti tagozat hallgatója voltam, s ez, családos emberként, mitagadás nem volt könnyű. Hetente három-négy délutánt, estét töltöttem az egyetemen, otthon meg éjszaka tanultam. *Negyvenkét éves koromban, 1964-ben kaptam meg a közlekedési mérnöki diplomát.*

A kívülálló azt hihetné, megelégedett ennyivel. Ám úgy érezte, hogy „lendületben van". Eredetileg úgy tervezte, nem hagyja abba a tanulást, és mérnök-közgazdásszá képzi tovább magát. Ha ez elmaradt is, majdnem minden évben részt vett egy-két mérnöktovábbképző tanfolyamon. Pedig a mindennapi munka sem nélkülözte a konfliktusokat.

— Küzdelmes évek voltak — mondja. — Bizony nagyon sokszor bajlódtunk az anyagellátás problémáival. A profilváltás sem ment egyszerűen, tanulni és szervezni kellett, amikor a dízelek javítására álltunk át. S bár öröm, hogy a miénk az üzem legkorszerűbb gyáregysége — 1973-ban épült —, az építkezés, a költözködés is próbára tette az erőnket... Ma már belefér a napi munka nyolc órába, de akkoriban sokszor maradtam bent este hétig is.

Hat esztendeje vezeti a gyáregységet, s bár sokan mondják, hogy ő a „legszigorúbb főnökük", szeretik és becsülik. Nemcsak szakértelméért, hanem azért is, mert *a magánjellegű gondok iránt is fogékony,* és mindenkor segítőkész vezető. (Hogy haragosa van-e? Feltételezem: van. Ha kellett, ha kell, a felgyelmiktől sem riad vissza!)

A PÁRTNAK 1945 óta tagja, s aki a mozgalmi élettel egyszer elkötelezte magát, a nehéz — és a kevésbé nehéz — időkben is részt kér belőle. Az első 17 ember között volt, akik az Északi járműjavítóban jelentkeztek a munkásőrségbe. Az MSZBT üzemi tagcsoportját 1974 óta vezeti (egyebek között az ő feladatuk — a pártbizottsággal karöltve — a november 7-i ünnepségek megszervezése). Esztendőkön át vezetett gazdaságpolitikai szemináriumokat, előadásokat tartott az MHSZ-ben, s az idei választásokig tagja volt az üzem pártbizottságának. A fiataloknak adta át a helyét: *fél évmúlva nyugdíjba megy.*

— *Nem is egyszer mondtam a barátaimnak: „meglátjátok, én könnyű szívvel szakadok el az üzemtől, nem hiányzik majd a munka"... Most, ahogy közeleg a búcsú napja, valahogy másképpen érzek. Node még addig is van elintézni való, most például a bérfejlesztéssel küszködünk. Jó lenne a rendelkezésünkre álló pénzt ténylegesen a végzett munka alapján, differenciáltan szétosztani.*

HIRTELEN nem is tudja megmondani, hogy hány kitüntetése van. Az elsőt, a *Magyar Népköztársaság Érdemérem* ezüst fokozatát még 1952-ben kapta meg; az 1956-os árvíz idején Mohácsnál vette ki részét a tennivalókból: a *Dunai Árvízvédelemért* emlékérem tanúskodik erről. A munkásőrségnél teljesített szolgálatát előbb Szolgálati Érdeméremmel, majd 1972. november 7-én a *Haza Szolgálatáért Érdemérem* arany fokozatával méltányolták. Kitüntette az MSZBT országos elnöksége, a vasútnál *miniszteri dicséretet* kapott, s az idei vasutasnapon *Kiváló Vasutas* lett.

Akik ismerik, méltán gyanítják: a jövőre kezdődő nyugdíjas években sem tartozik majd a tétlenkedők közé.

Földes Tamás

KÖRJÁRATON

Reggeltől estig

Rácz Gyula 1968-tól teljesít szolgálatot a záhonyi gépesített rakodási főnökségnél autóbusz-vezetőként. Jól ismeri a vasutasokat, tudja, ki, mikor megy szolgálatba. Ha valaki késik, megkérdezi a többieket, hogy várjon-e rá?

— Melyik vonalon jár?

— *Körjáratra osztottak be. A körzetben szinte minden házat, fát ismerek.* Reggel ötkor kezdem a szolgálatot és 21 órakor fejezem be. Nagyon szeretem a szakmámat. Régebben a forgalmi szakszolgálatnál dolgoztam, de kis korom óta a gépkocsivezetéshez vonzódom. *A debreceni Pft-nél kezdtem a vasutat 1956-ban. Utána vonatvezető lettem.* Ifjúsági brigáddal hordtuk a gyorsteher-vonatokat Debrecen és Ferencváros között. Szép volt ez a szolgálat, én mégis eltűnődtem egy-egy gépkocsi láttán. Elhatároztam, hogy gépkocsivezető leszek. Személy- és teherkocsira szereztem jogosítványt.

— Régóta ismerem *Rácz Gyulát,* kiváló buszvezető — mondja *Pongó Géza,* a GRF vezetőhelyettese. — Ha a munkásőrség kiképzésére vagy rendezvényre autóbuszt kér, ő vezeti a buszt, társadalmi munkában, *mert 1975-től ő is munkásőr, László bátyja szintén a testület tagja, szakaszparancsnok.*

Szőgyéni Bertalan

Újítási verseny

Első a miskolci vasútigazgatóság

Értékelték az igazgatóságok közötti idei első félévi újítási versenyt. A január 1-től június 30-ig tartó verseny eredményei alapján a helyezések a következők:

1. a miskolci, 2. a szombathelyi, 3. a szegedi, 4. a pécsi, 5. a budapesti, 6. pedig a debreceni vasútigazgatóság lett.

Olvasóink figyelmébe

A Népszava Lapkiadó Vállalat idén is megjelenteti a *Népszava Évkönyvét.*

Az 1981-es évkönyv 256 oldalon, az eddigieknél is gazdagabb tartalommal, közérdekű hasznos anyagokkal, szórakoztató olvasmányokkal, szép kivitelben, október hónapban jelenik meg.

Megrendelhető: *Népszava Lapkiadó Vállalat, 1964 Budapest, VII. Rákóczi út 54. Telefon: 224—819/228.* Kapható az újságárusoknál, ára: 22,— Ft.

3,5 milliós költséggel

Felújítják Jászberény állomás százéves felvételi épületét

Jászberény vasútállomás 1973-ban volt százéves. Ez idő alatt a felvételi épület szinte alig változott. Az idén májusban kezdték meg felújítását. *A mintegy 3,5 millió forintos rekonstrukció* során kijavítják a tetőszerkezetet, rendbehozzák az állomás vízvezeték- és villanyhálózatát, és mosdókat szerelnek fel.

A várótermeket mintás kőlapokkal burkolják, a falakra lambériát szerelnek. A peronon felszedik a csúszós keramit kockákat, s helyette betonszőnyeget kap. Az egészségügyi követelményeknek megfelelően felújítják az állomás W. C.-jét; a falakat csempével burkolják és vízoblító csőrendszerrel látják el.

A kocsirendezőknek és a váltókezelőknek egy pihenőszobát is kialakítanak. *Felújítják az állomás épületében levő három szolgálati lakást is.* A munkálatok ideje alatt az ott lakó vasutasoknak a MÁV ideiglenes jelleggel lakást bérel a városban.

Az állomás vasutasai a rekonstrukció megkezdése előtt rendkívüli termelési tanácskozást tartottak, amelyen megbeszélték a legfontosabb teendőket. Az ott dolgozó *Baross Gábor* és *Székely Mihály* szocialista brigádok vállalták, hogy társadalmi munkában kitakarítják az elkészült helyiségeket és segédkeznek a törmelék elhordásában is.

A felújítási munkálatokat a józsefvárosi bal parti épületfenntartási főnökség IV-es számú hatvani részlege végzi.

A tervek szerint a szolgálati lakásokat ez év novemberében, a felvételi épületet pedig májusban adják át rendeltetésének.

S. R.

NE A MUNKA ROVÁSÁRA

Üveggyűjtő jegyvizsgáló

Augusztus 22-én, a Keleti pályaudvarról 10 óra 10 perckor induló, Hatvanig közlekedő személyvonaton az utasok megdöbbenve tapasztalták, hogy az egyik jegyvizsgáló Tura állomás után a kocsikban hagyott üres sörös üvegek összegyűjtésével foglalkozott. A kalauz kezében egy szatyor volt, és abba rakta bele az üvegeket. Akik Turán szálltak fel a vonatra, előkészítették a menetjegyet vizsgálatra, de a kalauz azokat nem kezelte. Csupán azért nézett be a fülkékbe és a padok alá, hogy van-e ott elhagyott sörös- vagy borosüveg.

Többen mosolyogva megjegyezték: — *Lehet, hogy ez a kalauz valamikor az Utasellátó dolgozója volt?*

Tiszteletre méltó egy vasúti alkalmazott értékmentő szándéka, takarékossági törekvése, csak azt ne a szolgálati megbízatása rovására tegye. Egyébként az a véleményem, hogy ez a fajta értékmentés nem egészen önzetlen. A cél: *egy kis haszonszerzés, keresetkiegészítés.* Csak az a baj, hogy mindez a munka rovására, a társadalmi érdek kárára történik!

Sz. F.

Véradás Nyíregyházán

Szeptember 8-án és 9-én a Szabolcs-Szatmár megyei Vöröskereszt-szervezet *Nyíregyháza* csomóponton szervezett térítésmentes véradó napokat. A szakszolgálatok dolgozói közül összesen 304-en, majdnem száz liter vért adtak. A véradásban a szocialista brigádtagok jártak élen.

Szegeden célul tűzték ki

Minden erőt és eszközt latba vetnek az őszi szállítások sikere érdekében

A szegedi igazgatóságnak a Dél-Alföld mezőgazdasági jellegéből adódóan évek óta visszatérő gondot jelent az őszi szállítási feladatok lebonyolítása. Így van ez most is, hiszen a mezőgazdasági üzemek eredményei az idén kedvezőbben alakultak, mint az elmúlt évben.

A betakarításra váró termékek közül a gabona után a kukorica képviseli a legnagyobb mennyiséget, de jó termést ígérnek más ipari növényeink, többek között a napraforgó és a cukorrépa is. A szállítási gondokat tetézte a Körösök mentén bekövetkezett, közel egyhónapos árvízvédelmi munka is.

Időben felmérték a tennivalókat

Mindezeket figyelembe véve gondosan számba kellett vennünk minden elszállítandó árut, *egyrészt, mert az ősszel csaknem 5 millió tonnát kell elszállítanunk, másrészt a kocsiigényes árutonnában a tervhez viszonyítva több mint 413 ezer tonna a lemaradásunk.*

Kocsiigényes áruszállítási tervünknél az első hét hónap alatt már a bázistól is nagy, mintegy 290 ezer tonna volt a lemaradás. Ennek alapvető okai az alábbiak voltak:

— a tavalyi cukorrépakampány lerövidült, így az ez évre áthúzódó répaszállítások mintegy 100 ezer tonnával csökkentek;

— a visszafogott ütemű beruházási tevékenység az építőanyagoknál jelentős túlkészletezettséget eredményezett, ami az ilyen irányú szállítási igény mérséklődését eredményezte;

— exportszállításaink elmaradtak a bázistól és a tervezettől;

— a területünkre érkező importforgalom is mérséklődött stb.

Igazgatóságunk területén a kocsiigényes áruféleségek elszállítását a forgalmi és kereskedelmi mutatók nagyarányú minőségi javításával kívánjuk elérni. Bízunk benne, hogy a szervezettség további fokozásával, eszközeink jobb kihasználásával és a fuvaroztatók megértő támogatásával ezt a feladatot sikerül teljesíteni.

Az őszi forgalmi szállítások lebonyolítását a csökkenő létszám megfelelő foglalkoztatásával, helyes forgalomszervezéssel és jó kocsigazdálkodással kell elsősorban biztosítani. Itt kiemelten fontos szerepe van az előrelátó, okos kocsigazdálkodásnak. Ennek érdekében részletesen meghatároztuk az igények kielégítésének módját. Amennyiben szükséges, már az őszi forgalom elején sorolást vezetünk be.

A vállalatoktól, szeptember, október, november, december hónapokra bontva, külön belföldi és exportmegjelöléssel, időben bekértük az elszállítandó árumennyiségeket. *A teljesítéseket havonta rendszeresen felülvizsgáljuk, s figyelembe vesszük a változásokat, és részletesen elemezzük az esetleges lemaradások okát.* A vasúti főosztálytól rendszeresen igényeljük területünkre a tengelyátszerelt kocsik megrakásának lehetőségét gabonával, konzervvel, almával, a *békéscsabai, mezőkovácsházi, szentesi, nagykőrösi, kecskeméti* térségben. Igyekszünk ezeknél jó rakodási és fordulási időt biztosítani.

Fordavonatok viszik a répát

Az orosházi üveggyár rakodásait TCS-kocsik kivonásával, fordákkal és — a fedett kocsik kiváltása érdekében — nyitott kocsikkal biztosítjuk, főként irányvonatokkal. Időnként beállítunk javításos fedett kocsikat is a fordába, ami nagyban csökkenti majd a kapacitáshiányt.

Augusztus közepétől új vállalatként lépett be területünkön a martfűi Növényolajipari Vállalat, mely jelenleg naponta 35—40, később 50—60 kocsi igénnyel fog jelentkezni.

Igazgatóságunk területén, mint legnagyobb mennyiségű idényszállítást, *a cukorrépa továbbítását is nagy gonddal készítjük elő.* Öt cukorgyárral — a sarkadi, a mezőhegyesi, a szolnoki, a hatvani és a kabai — dolgozunk. A sarkadi és a mezőhegyesi cukorgyárak rakodásának nagymérvű koncentrálásával már a múlt évben lehetővé vált a fordaszerelvények közlekedtetése. Az érkeztetést azonban az iparvágány-kapacitás szűk keresztmetszete miatt 24 órán belül egyenletesen kell elosztani. A másik három gyárunkba irányuló rakodást részben fordákkal, részben hazatérő üres, nyitott kocsikkal oldjuk meg.

Nagy súlyt helyezünk a június elsejével hozzánk került *Szeghalom—Füzesgyarmat—Püspökladány* és a *Kecskemét—Lajosmizse—Pestimre* vonalak kocsiellátására, hogy legalább a korábbi szinten szolgáljuk ki szállítandó feleinket.

Értékeltük az első félévben területünkre érkezett leadási kocsimennyiséget és a Volán-vállalatok munkáját. A közterületre 84 601 kocsi érkezett. Ebből a Volán 39 703 kocsit kezelt, ami a bázisadatokkal összehasonlítva visszaesést jelent. A csökkenés Volán-vállalatonként eltérő ugyan, de megállapíthatjuk, hogy az elfuvarozási tevékenység részaránya a *Nagykőrösön, Mezőtúron, Békéscsabán, Kiskunhalason, Szegeden* és *Szentes* állomáson működő Volán-vállalatoknál jelentősebb. Ugyanakkor nőtt a Volán részesedése *Nagykőrös, Mezőtúr, Baja* és *Kecskemét* állomásokon.

A Volán által kezelt késett kocsik részaránya az első félévben a bázis 19 százalékáról 18,04 százalékra csökkent. Különösen jó eredményt ért el a Volán *Nagykőrös, Mezőtúr, Békéscsaba, Szarvas, Kiskunhalas* és *Hódmezővásárhely* állomásokon. Megjegyezzük azonban, hogy a 18,04 százalékos arány felette van az országos átlagnak, és a javulás ellenére sem kielégítő. A tényleges rakodási időket vizsgálva, különösen jó eredményt ért el a Volán *Mezőtúr, Békéscsaba, Hódmezővásárhely* és *Szentes* állomásokon. Ennek eredményeként a Volán-vállalatok terhére 629 956 Ft-tal kevesebb kocsiálláspénzt számoltak fel, mint a bázisidőszakban.

Nagyobb gondot az elegytovábbításra

A szegedi vasútigazgatóság területén továbbra is gondot okoz az idegen kocsik átlagos tartózkodása. *1979 első félévében egy kocsira átagosan 21,55 tartózkodási óra esett, ez év első felében átlagosan 22,6 órát tartózkodtak az idegen kocsik az állomásokon.* Ez is arra figyelmeztet, hogy ismételten felülvizsgáljuk az idegenkocsi-felelősök munkáját, a szabályzatokban foglaltak szigorú betartását, és azokon az állomásokon, ahol különösképpen kirívó az átlagos tartózkodás emelkedése, a felelősségre vonás sem marad el. Ezzel szemben a jól dolgozó szolgálati helyek tevékenységét anyagilag is elismerjük.

A kocsigazdálkodás mellett az elegytovábbításban is több intézkedést tervezünk. Szeptemberben *ismételten felülvizsgáljuk a tolatós vonatok menetrendszerűségét, a menetirányító tartalékok munkáját, a mellékvonali elegytovábbítást,* és intézkedünk a szállító felek tervszerűbb kiszolgálásának biztosítása érdekében. A társigazgatóságokkal is megtárgyaljuk az elegytovábbítási munkákban jelentkező hiányosságokat, és azokra közös erőfeszítéssel intézkedéseket teszünk, főleg a vágányzárak hatásának minimumra csökkentésére.

Jól terhelt tehervonatokat közlekedtetünk, és ügyelünk arra, hogy a tolatós, valamint menetirányító-tartalék vonatoknál *gépre várás ne forduljon elő.* A menetirányító-tartalék vonatok közlekedtetésénél is van tennivaló, főleg a 600-as és a 900-as vonalakon.

Sokat segített a 900-as vonalon a kiskunhalasi deltavágány belépése, azonban további intézkedéseket kell tennünk a térségben az elegytovábbítás gyorsítására, mert a deltavágánynak a minőségi munkában még kevésbé érződik a hatása.

Nagy figyelmet fordítunk Szolnok gépellátására, hogy ütemesebben érkezzen hozzánk az elegy.

Igazgatóságunk területén is nagy feladatot jelent a tranzitszállítás. A legutóbbi volumenegyeztető tárgyalások alapján a *Záhony—Kelebia—Szabadka* viszonylatban még jelentős tranzitszállítás várható, miként a *Curtici* közös határátmenetben is.

Ha kell, bevetik a tartalékokat

A tartalékok feltárása és kihasználása szempontjából fontosnak tartjuk, hogy igazgatóságunk területén a legnagyobb kocsiforgalmú helyeken heti ütemezéssel elvégezzük a „gazdasági bizottsági" vizsgálatokat.

Számos intézkedést tettünk a munkaerő-gazdálkodást illetően is, főként a cukorgyárak létszámigényei, valamint több állomásunkon a frekventált munkakörökben meglevő hiányok pótlása érdekében. *A lajosmizse—pestimrei vonalon például szeptember 1-től több személyzettel léptünk be mind a személyvonati, mind a tehervonati trakcióba.* Egy hónapon belül szeretnénk elérni, hogy legalább a 24/24-es szolgálatot 12/24-es szolgálattal váltsuk fel.

Az utazószemélyzet gazdaságosabb foglalkoztatásánál *is van belső tartalékunk,* főleg a vontatási második ember utaztatásával és az itt felszabaduló forgalmi utazókkal, a tolató- és menetirányító-tartalék vonatoknál legalább 1+2 fős kiszolgálást biztosítunk.

Az árvízvédelmi munkálatokhoz, illetve a károk helyreállításához szükséges anyagok fuvarozásához, főként a Körösök térségébe irányuló mindennemű szállításokhoz, *soronkívüliséget biztosítunk.*

Figyelemmel kísérik a költségek alakulását

Az őszi forgalmi felkészülést egyébként *Békés, Csongrád* és *Bács-Kiskun* megyében, a megyei szállítási bizottsági értekezleteken is megtárgyaltuk. A cukorgyárakkal külön is egyeztettük a tennivalókat. Ezenkívül aktívaértekezleten, műszaki konferenciákon, termelési tanácskozásokon és állomásfőnöki értekezleteken ismertetjük az előttünk álló feladatokat. Szeptember 1-től életre hívtuk az igazgatósági *„operatív bizottságot"*, amely minden hét pénteken ülésezik, s ha kell, intézkedik az elmaradt szállítási igények kielégítésére és a Tárcaközi Operatív Bizottság ülésein hozott határozatok végrehajtására.

Külön intézkedéseket teszünk arra az esetre, ha nem sikerül az előirányzott árutonnatervet teljesíteni, *hogy csak annyi költséget használjunk fel, amennyi az elvégzett teljesítményekkel arányos.* Ennek érdekében a hétvégeken, ahol lehetőség kínálkozik rá, lemondjuk a tartalékmozdonyokat, nem dolgoztatjuk a külsős forgalmi szolgálattevőket, és a helyi megoldásoknak megfelelő egyéb létszámösszevonásokat végzünk, hasonlóképpen az irányítóapparátusban.

Az őszi forgalom alatt is nagy gondot fordítunk a személyszállítási munka szinten tartására, a menetrend betartására és a kulturált utazásra. Igyekszünk kihasználni a különböző mozgalmakban rejlő lehetőségeket is.

Az őszi forgalom idején elengedhetetlen a dolgozókról való fokozott gondoskodás, a munka feltételeinek biztosítása, a jó munkahelyi légkör és a feladatokra való mozgósítás. Ezzel kapcsolatban is intézkedtünk.

Dr. Susla János,
a szegedi vasútigazgatóság
üzemviteli osztályvezetője

Országgyűlés előtt

A nyáreleji képviselőválasztások óta a napokban tartotta első munkaülését az országgyűlés építési és közlekedési bizottsága. E tanácskozás is ama viták sorába illik, amelyeken a Ház régi és új tagjai a szeptember 25-én kezdődő ülésszak napirendjét készítik elő. Mérleg készül majd ekkor is, miként általában a képviselők parlamenti eszmecseréjén; *most a Minisztertanács ötéves munkaprogramját vitatják meg, s elemzik az 1979. évi költségvetés végrehajtását.*

Bonyolult és ellentmondásoktól sem mentes, ötéves tervidőszak végéhez érkeztünk — a hátralévő hónapok már csupán az összkép szépítésére alkalmasak. De mert minden munkanapnak van — lehet — fontossága, *az összegezés szempontjából korántsem közömbös, mennyire vagyunk következetesek az elmúlt évek határozatainak végrehajtásában.* Munkánkat kedvező és kedvezőtlen tendenciák nehezítik — ezért is tanulságos, mit hozott a népgazdaságnak 1979, s mit tettünk az elmúlt nyolc és fél hónapban. A közlekedés háztáji ügyeivel is behatóan foglalkozó bizottság tagjai ezt elemezték a minap, meghallgatva többek között *Klézl Róbert* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes beszámolóját.

Ami közvetlenül érint bennünket: *tavaly a távolsági tömegközlekedés teljesítménye 1,7 százalékkal növekedett;* az előirányzatot meghaladóan csak a távolsági autóbuszközlekedés utasszállítása emelkedett, a vasúti közlekedésé 4,8 százalékkal elmaradt attól. *A vasút 14 millióval kevesebb utast szállított el, mint 1978-ban. Jó viszont, hogy — arányát tekintve — kevesebb személyvonat késett (a korábbi, 3,3 százalékkal szemben 2,9 százalék csupán), s az átlagos utazási sebesség az óránkénti 39,6 kilométerről 40,2 kilométerre emelkedett.* A vasút áruszállítási teljesítménye 0,7 százalékkal haladta meg az 1978. évit — a tervezettől azonban 1,4 százalékkal elmaradt. Ha az áruszállítási feladatainkat lényegében teljesítettük is, az árufogadás és -rakodás gondjai és egyéb okok miatt romlott a járműpark kihasználása...

A számok a költségvetés elemzésének rubrikáit egészítik ki. Néhány spontán megjegyzés viszont egész munkánkat, mindennapjainkat érinti, így az is, miszerint „korábban a közlekedésben megelégedtünk azzal, ha a feladatoknak eleget tettünk. Ma az is lényeges: *milyen hatékonysággal és ráfordítással dolgozunk".*

A közlekedés, a szállítás egyike csupán a népgazdaság alapfontosságú ágazatainak. Meglehet — sőt valószínű —, hogy hasonló mondatok hangoztak el a többi országgyűlési bizottság ülésén is, hiszen a gondok és az eredmények többé-kevésbé azonosak. Feltehetőleg ez tükröződik majd az országgyűlés őszi ülésszakán, mikor is a népgazdaság egész tevékenységét összegezik és minősítik.

F. T.

Közlekedési és Hírközlési Évkönyv

A szállítás és a hírközlés tevékenységéről, fejlődéséről, és a közlekedés egészének az elmúlt években elért eredményeiről ad tájékoztatást a *Központi Statisztikai Hivatal* által most közreadott *Közlekedési és Hírközlési Évkönyv.*

Az évkönyv áttekintést nyújt a közlekedés strukturális összetételéről, és az utóbbi években történt változásokról. *Részletesen ismerteti a helyi és távolsági személyszállítás alakulását.* Ugyanakkor elemzi az elmúlt évek áruszállítási díjszabásának változását, a nemzetközi gépjárműforgalmat, az állóeszközök és beruházások fejlődését, valamint a közlekedés pénzügyi eredményességét. *Képet ad a közlekedés munkaerőhelyzetéről és a bérek alakulásáról is.* A közlekedési balesetek adatain keresztül bemutatja a közlekedés biztonságának helyzetét.

A kiadvány hírközlési fejezete is igen érdekes adatokat tartalmaz a posta tevékenységéről, foglalkozik a feladott és kézbesített küldemények, valamint a távíró- és távbeszélő-forgalom alakulásával.

Néhány táblázat bemutatja az európai országok közlekedésének fejlődését és teljesítményének alakulását is.

A mama főztje...

Elmúltak a mézeshetek, s a fiatalok visszazökkentek az élet „rendes kerékvágásába". Az ifjú férjecske egyszer csak azt találta mondani a feleségének, hogy most már főzhetne élvezhetőbb ételt is.

A menyecskének erre az agyába szaladt a vér:

— Mi az, hogy élvezhetőbb ételt? Hát eddig nem azt főztem neked?

— *Nézd, Cicamókus* — próbálta a férj az előbbi kijelentése élét tompítani — *az igazság az, hogy neked nagyon fel kell kötni a konyhakötényed, ha olyan kaját akarsz tenni az asztalra elém, mint amilyet az édesanyám szokott.*

Na ez inkább még olaj volt a tűzre, nemhogy békítés. Ki is pattant az első veszekedés, de olyan hevesen, hogy a fiatalasszony sírva fakadt és rácsapta az ajtót a férjeuracskájára. Nem a mamájához szaladt, ahogy ilyenkor szokták az ifjú menyecskék, hanem az anyósához. Igen, az anyósához, akit legalább úgy szeretett, tisztelt mint az édesanyját.

Az anyós is kedvelte a menyét, s azt is tudta róla, hogy nemcsak rendes, takaros asszonyt kapott az egyszem fiacskája, hanem hogy főzni, sütni is tud. És ez igen nagy dolog manapság, *mert valljuk be őszintén, újabban a fiatalasszonyok nemigen jeleskednek a gasztronómia művészetében.* Na persze ettől még a házastársak szerethetik egymást, és ha az ifjú férj mindenáron házikosztra éhezik, hát közösen kezdjék elsajátítani a sütés-főzés tudományát.

Az ifjú férjnek ilyesmi eszébe se jutott, nem csoda, hiszen egyszem gyerek lévén, az anyja mindig a kedvében járt. Arról nem is szólva, hogy apjától örökölte vagy tanulta el, hogy az asszony csak ízes falatokat tehet az asztalra.

Az anyós érzett is valamiféle lelkiismeretfurdalást, amikor menye kisírt szemmel meredt rá, s elhüppögte, mi miatt történt az első összeveszés.

— *Sose búsulj, kislányom* — vigasztalta a menyét. — *Ha el is kényeztettem a fiatalurat, beismerem, majd helyrebillentem én ökelmét. Holnap úgyis vasárnap lesz, és főzök én neki olyan túrós csuszát — az egyik kedvenc ételét —, hogy gúvadni fog tőle a szeme. No persze te is kotyvasztasz valamit, aztán majd meglátjuk.*

Úgy is volt. Másnap, amikor beállított a mama, a fia mindjárt azzal fogadta:

— *Ugye itt maradsz, és főzöl valamit?*

— Miért? Hiszen tud a te feleséged főzni.

— *Tud, tud. Persze, hogy tud* — mondta —, *de...*

— Mit de? — kapta fel a fejét az anyós — más férfi mind a tíz ujját megnyalná az olyan étel után, amit a te feleséged főz. Nekem elhiheted, mert én aztán tudom a módját.

— *Épp ezért mama* — kérlelte a fia —, *főzzél nekünk egy kis jó túróscsuszát.*

— Hát legfeljebb neked, ha annyira oda vagy érte, mert én — kacsintott a menyére — inkább abból a fejtett bablevesből fogok enni, amit a Marika főz.

— *Honnan tetszik tudni, hogy azt főzök* — nézett csodálkozva anyósára a fiatalasszony.

— Már a folyosón éreztem a szagát — nevetett a mama —, de remélem, a kockára vágott füstölt tarját külön pároltad?

— *Természetesen, és két gerezd fokhagymával.*

— Csipetketészta is lesz bele?

— *Lesz ám.*

— Na akkor megyek én is, nehogy lemaradjak.

Egy óra múlva aztán az asztalon párolgott az étel. Előbb a bableves.

— Nem haragszol ugye, ha a levesből most csak egy kicsit eszem, a mama főzte túróscsuszából akarom megtömni a gyomron.

A túróscsuszánál azonban valami nem stimmelt. A fiatalúr a harmadik villa után már nagyon húzogatta a száját. Pedig hát volt azon túró, tejföl és tepertő bőségesen. A tészta azonban ragacsos lett.

— Lehet, hogy egy kicsit tovább főztem. Ennél a bolti tésztánál nehezen tudja kiszámítani az ember — mentegetőzött a mama, és még mondani akart valamit, de a fia közbekiáltott.

— *Finom ez! Nagyon finom!*

— No, akkor egyed — mondta a mama.

Öt-hat villánál azonban nem tudott többet lenyelni. Végül is lecsapta az evőeszközt:

— *Kiszúrtatok velem, összeesküdtetek ellenem!*

— Édes fiacskám — magyarázta a mama —, az a legjobb szakácsnál is előfordul, hogy nem úgy sikerül valami, ahogy szokott.

— *Hát akkor most mit egyek?* — dühöngött.

— Mondanám — ingatta a fejét a mama —, hogy szedjél még a bablevesből, csak hát...

— Csak hát, csak hát — nyúlt a merőkanál után az ifjú férj — *finom ez a leves, csak nem akartam ezzel teleenni magam.* — És színig szedte a tányérját a felesége készítette Jókai-bablevesből.

Dávid József

Szerszám és fegyver

Köszöntjük a haza védelmezőit

Szabolcs-Szatmár megyébe szólt a szíves meghívás a közelmúltban, gazdag mondanivalót és sokféle látványosságot ígérő munkásőr-sajtóprogramra. Bölcs előrelátás vezette a rendezőket, *hiszen régi hagyomány, hogy szeptember 29-én, az 1848-as honvédsereg győztes pákozdi csatájának évfordulóján az utódokat, a haza mai fegyveres védelmezőit köszöntjük.* Megemlékezünk helytállásukról a szocialista vívmányok, a rend- és a nyugalom őrzésében, a béke védelmében. Joggal és büszkén, mert nincs a szocialista építésnek olyan területe, ahol ne találnánk meg a fegyveres erők és testületek példaadó szolgálatot teljesítő tagjait: *a katonát, a rendőrt, a határőrt, a munkásőrt, meg a polgári védelem, a tűzvédelem, az üzemi rendészet hivatásos és önkéntes aktivistáit, közöttük a vasutasokat.*

Alkalmas ez a nap arra is, hogy a fegyveres testületek olyan munkájáról szóljunk, amit kevésbé ismer a közvélemény. A közéleti tevékenységről van szó. Ez volt a központi témája a harcászati bemutatóval egybekötött munkásőr sajtótájékoztatónak, igaz az országnak csak egy darabja, a szépséges nyírségi táj tükrében, de országosan általánosítható tapasztalatokkal.

A munkásőrök közéleti szerepét méltatva *Gáti József*, a Munkásőrség országos parancsnokának helyettese ezt mondotta: *„Munkásőrnek lenni önmagában is politikai elkötelezettséget, közéletiséget jelent, ám az acélszürke egyenruha viselésén kívül munkásőreink az élet szinte minden területén készek cselekedni közösen vagy egyedül a közért, a társadalom előrehaladásáért"*. Jellemző példaként említette, hogy a testület tagjainak mintegy 80 százaléka tagja a munkahelyek, üzemek és vállalatok szocialista brigádjainak, kezdeményezői, lendítő motorjai a munkaverseny-mozgalomnak. Ezen túl — a kemény, férfias erőpróbát jelentő kiképzési feladatok teljesítése mellett — kiveszik a részüket szűkebb hazájuk, városuk, lakóhelyük építéséből és szépítéséből.

Megtalálhatók a munkásőrök a párt- és tömegszervezeti, tanácsi testületek választott képviselői között. Közéletiségük tartalma az erkölcsi-politikai szilárdság, az esküben vállalt kötelesség, hogy példamutatóan dolgoznak és élnek; *mindenben, mindenkor kiállnak a párt politikája mellett és tudásukat, erejüket latba vetve részt vesznek e kipróbált politika megvalósításában.*

Szabolcs-Szatmár megye, amely nem túl régen még az ország egyik legelmaradottabb vidéke volt, nagyszerű színtere, példája a munkásőrök sikeres közéleti tevékenységének. A ma 600 ezer lakosú megyében a múltban, apró kis üzemekben mindössze 1800 munkás dolgozott. Ma a gépipar, az építőipar, a közlekedés és a kereskedelem 130 ezer embernek nyújt biztos megélhetést. Olyan korszerű termékeket állítanak elő, amelyek eljutnak a világ minden tájára. A tiszavasvári gyógyszer, a mátészalkai műanyag szemüveglencse, a nyíregyházi gumiabroncs és kempingcikk mindenütt közkedvelt árú. A megye az ország jelentős éléskamrája, az alma és a burgonya egyharmadát adja. Az ország gazdasági életében mind fontosabb szerepet tölt be a záhonyi vasúti átrakókörzet.

Nos, e számok tükrében válik igazán szinte mérhető értékké — más, közhasznú tettekkel együtt — a munkásőrök közéletisége. *Ballai István*, megyei munkásőr parancsnok tájékoztatójából tudjuk: *a Nyírség közvéleményében a munkásőri szolgálatnak becsülete, rangja van.* Cselekvő részvételüket a gazdasági feladatok végrehajtásában bizonyítja, hogy a megye munkásőreinek közel 50 százaléka kiváló dolgozó (mintegy 10—12 százaléka háromszor-négyszer részesült ebben a kitüntetésben), 5 százaléka miniszteri, illetve kormánykitüntetést kapott és 3 százaléka ennél magasabb kitüntetés birtokosa. Emlékeznek a nyírségi munkásőrök helytállására a megyét sújtó árvíz- és belvíz elleni küzdelemben, amiért közülük 1126-an kapták meg az *„Árvízvédelemért"* emlékérmet.

Az üzemekben, vállalatoknál a munkás kollektívákkal együtt és a kommunista szombatokon végzett társadalmi munka mellett, szinte mindegyik megyei munkásőregység részt vesz emlékezetes társadalmi akciókban. Almaszedés idején ott találjuk a munkásőröket a gazdaságokban. *A záhonyi átrakókörzet vasutas munkásőrei gyakran szabadnapjaikat is feláldozzák az őszi csúcsforgalom szállítási feladatainak végrehajtására.* A záhonyi munkásőrök cselekvő részesei a csap—záhonyi vasutasok szocialista munkaversenyének, társadalmi felajánlásainak.

Helytállásukat nem csupán az elismerések, kitüntetések tanúsítják, hanem környezetük bizalma is. A megye társadalmi életének területein a munkásőrök mintegy 50 százaléka kapott bizalmat különböző funkciókra. 600 munkásőr visel párttisztséget, közülük 94 alapszervezeti titkár. 25 munkásőrt választottak KISZ-funkciókba, 128 munkásőrt szakszervezeti vezető posztokra. A tanácstagi és országgyűlési képviselőválasztásokon a testület tagjai közül 1 személyt országgyűlési képviselőnek választottak, ketten megyei, 24-en városi, 63-an községi tanácsok tagjai lettek a megyében.

A munkásőrök acélszürke egyenruhája elmaradhatatlan színfoltja állami ünnepeinknek. Fel-feltűnik úttörők és az ifjú gárdisták szervezett foglalkozásain éppúgy, mint a közbiztonság érdekében szervezett közös razziákon, nem különben a többi fegyveres testület gyakorlatain vagy az életet jelentő véradóakciókban.

A testület, amely közel negyedszázada alakult, politikai elkötelezettségével, társadalmi-közéleti aktivitásával, áldozatkész fegyveres szolgálatával méltán kiérdemelte népünk bizalmát és tiszteletét.

Hegedüs Ferenc

Önkéntes határőrök

Szombathely állomás *Kilián György* önkéntes határőr szocialista brigádja 1965-ben alakult. A tizennégy tagú kollektíva — amelynek tagjai fővizsgálók, vonatvezetők és jegyvizsgálók — 1975-ben alakult át önkéntes határőrbrigáddá.

— A határőröknek már korábban is sokat segítettünk, de öt éve már szervezettebben és határozottabban tudunk közreműködni — magyarázza *Bognár Lajos* brigádvezető. — A kollektíva valamennyi tagja segített már határsértő elfogásában. Ezt a munkánkat több elismerés is fémjelzi. *Varga János* és *Szandi Ferenc* kiváló határőr, én pedig a *Közbiztonsági érem* ezüst fokozatának a tulajdonosa vagyok. A mi segítségünkkel tavaly egy női önkéntes határőrbrigád is alakult a vonatkísérőknél.

Az önként vállalt határőrizeti tevékenység mellett a brigád természetesen a „hagyományos" mozgalomban is élen jár. Élénk közéleti tevékenységüket példázza, *hogy a kőszegi nevelőotthonban három testvért patronálnak.* Tavaly karácsonykor hétszáz forintot gyűjtöttek részükre és ajándékkal is kedveskedtek a gyerekeknek. Tavasszal szintén pénzzel segítették őket.

Hozzájárultak 2800 forinttal a szombathelyi képtár építéséhez is. Az elmúlt esztendőben — a több száz határőri társadalmi munkán kívül — *516 órát dolgoztak az orvosi rendelő és a szociális épület környékén.* Gyakoriak a brigádrendezvények is. Családostól járnak kirándulni és ők szervezik az állomás nyugdíjasbúcsúztatóit. Az árvízkárosultak javára az idén személyenként száz forintot ajánlottak fel.

A kollektíva minden tagja megszerezte a vonatvezetői és a vonatkezelői képesítést, hogy ott tudják őket foglalkoztatni, ahol éppen a legnagyobb szükség van rájuk. A brigád tagjai azt is vállalták, hogy a budapesti pályaudvarokon segítsék a vasút létszámgondjainak enyhítését. Legutóbb *Németh Gábor* jegyvizsgáló egy hónapig dolgozott Ferencvárosban vonatvezetőként. A Kilián György brigád már négyszer nyerte el az aranykszorús elismerést.

Sz. Jakab István

A szocialista brigád tagjai

A közegészségügy szegedi őrei

Rendszeresen ellenőrzik a szolgálati helyeket

A MÁV Szegedi Területi Egészségügyi Központ közegészségügyi felügyelőségének dolgozói, az előző évekhez hasonlóan *az idén is fokozott mértékben ellenőrzik az üzemek, intézmények közegészségügyi helyzetét.* A nyári nagy melegben főként az élelmezési egységekben — üzemi konyhákon, az utasellátónál, a vonatok mozgóbüféinél és étkezőkocsijainál —, tették gyakoribbá az ellenőrzéseket. Hasonlóan ügyeltek a vízadó berendezések állapotára. Ahol az ellenőrzést követő laboratóriumi vizsgálatok indokolttá tették, ott intézkedtek a kutak fertőtlenítésére és rendbehozatalára.

Feladatuknak fontos részét jelentette az egészségre ártalmas anyagokkal — főleg ólom és oldószerrel — foglalkozó dolgozók szűrővizsgálata is. *Munkájuknak köszönhető, hogy a Dél-Alföldön nem volt járványos megbetegedés.*

A nyár elmúltával sem pihenhetnek a közegészség őrei. Hiszen továbbra is feladatuk a fertőzések, a járványok megelőzése, a vasutasok egészségének megvédése.

A HATVANÖTÖDIK

Eszperantó világkongresszus

Az idén a svéd főváros, *Stockholm* adott otthont a 65. eszperantó világkongresszusnak. A magyar küldöttek között volt *dr. Ferenczy Imre* győri vasútüzemi főorvos, az Orvos-egészségügyi Eszperantó Világszövetség európai titkára is. Élményeiről, tapasztalatairól az alábbiakat mondotta:

— Ötven országból mintegy 1800 küldött vett részt az egyhetes eseménysorozaton. A kongresszus fővédnöke *Ingemund Bengtsson*, a svéd parlament elnöke volt, aki a megnyitó ünnepségünkön beszédét eszperantó nyelven mondotta el. Megjelentek a diplomáciai testület tagjai is. A kongresszus fő témája a diszkrimináció volt. Plenáris üléseken és munkabizottságokban vitattuk meg ezt a rendkívül fontos témát. Számos érdekes és értékes tudományos előadást is hallottunk. Magam az orvos-egészségügyi dolgozók tanácskozásán voltam elsősorban érdekelt. Itt beszámoltam az *Universala Medicina Esperanto-Asocio* (Orvos-egészségügyi Eszperantó Világszövetség) múlt évi tevékenységéről, többi között a magyar tagozat eredményeiről is. A részvevők elismeréssel szóltak a *Vasút-egészségügy* című folyóiratunkban rendszeresen megjelenő eszperantó nyelvű összefoglalásokról.

— *Szakmai kirándulás keretében Kiista városban az egészségügyi intézményekkel, azok működésével ismerkedtünk* — folytatta. — Ellátogattunk Stockholm Orvostörténeti Múzeumába is. Egy másik kirándulás a híres egyetemi városba, Uppsalába vezetett. *A svéd vasutak tisztaságáról, pontosságáról csak a legnagyobb elismeréssel lehet szólni.* A vasúti kocsikban kis műanyag pohárkákban friss ivóvizet ihatnak az utasok. A hűvös éjszakákon bekapcsolják a fűtést. Az olvasni kívánó utasok jó világítást kapnak, a vasúti kocsik ülései kényelmesek.

Elmondotta még *dr. Ferenczy Imre*, hogy a tanácskozásokon több határozatot fogadtak el. Egyik indítványozza, hogy a fontosabb nemzetközi kongresszusokon és konferenciákon az időt rabló tolmácsolás helyett kapjon szerepet az eszperantó nyelv. Egy másik határozat konkrét javaslatokat terjeszt a NOB elé. *Az eszperantista világszervezet javasolja, hogy az olimpiák és más nagy világversenyek sportolói, kísérői tanulják meg és használják az eszperantót.* Igazi sportbarátság csak úgy alakulhat ki, ha a sportolók közvetlenül meg is tudják érteni egymást.

A világkongresszus keretében számos szakmai és érdeklődési kör képviselői találkoztak és tanácskoztak. A magyar vasutas eszperantistákat *Gulyás István*, a KPM osztályvezetője képviselte. A külföldi eszperantisták — elsősorban a vasutasok — elismerően nyilatkoztak a magyar vasutas eszperantisták tevékenységéről.

Jövőre a brazil főváros: *Brasília* fogadja a világ eszperantistáit, míg 1982-ben a belgiumi *Antwerpen* lesz a világkongresszus színhelye.

N. I.

Hajnali munkásvonaton

(Hegedüs István rajza)

Szegedi fiatalok Ogyesszában

A szegedi csomóponti KISZ-bizottság és az igazgatóság ifjúsági bizottságának közös szervezésében *augusztus 19-én 39 fiatal utazott 12 napos baráti látogatás Ogyesszába.* A látogatás része volt annak a kapcsolatnak, amely a szegedi és odesszai vasútigazgatóságok között az elmúlt években kialakult. A fiatalok megtekintették az odesszai személy- és rendezőpályaudvar műszaki létesítményeit, megismerkedtek a szovjet dízel- és villamos mozdonyokkal, a tengerparti kikötő életével. Baráti találkozók keretében a szovjet vasutas fiatalok munkájába, életébe is bepillanthattak. A számítástechnikai üzem fiataljai pedig a kapcsolatok kiépítésére tették meg az első lépéseket.

A szovjet és magyar fiatalok elhatározták, hogy a jövőben kölcsönösen felkeresik egymást.

G. J.

MENEKÜLÉS A GYŐZELEMBE

Amerikai filmesek forgattak a Keleti pályaudvaron

A forgatás egyik jelenete (Óvári Árpád felvétele)

Szeptember 3-án, a Keleti pályaudvar érkezési oldalának külső peronját stúdióvá változtatták ismét amerikai *Lorimar-Fields* társaság, a MAFILM nemzetközi stúdiója közreműködésével forgatta, *„Menekülés a győzelembe"* című filmjének részletét. A Párizs egyik pályaudvarát ábrázoló helyszínen a nézelődők személyesen is láthatták *John Huston*, Oszkár-díjas rendezőt és *Sylvester Stallone-t*, a készülő film szintén Oszkár-díjas főszereplőjét, akit a magyar közönség már korábbról ismer a *Rocky* című filmből.

A jelenet kellékei közt természetesen egy korabeli vonat is szerepelt. A négy kocsiból álló szerelvényt most is a *Hámán Kató vontatási főnökség* állította ki, élén egy 424-es gőzössel. A forgatáshoz használt személykocsikat a MAFILM tavaly megvásárolta. Azóta csak tárolási díjat fizetnek a MÁV-nak.

A film statisztái között most is szerepeltek vasutasok. A mozdonyvezető szerepében *Kerék Ferencet*, fűtőként pedig *Kovács Ferencet* láthatják majd az amerikai nézők, feltehetően a jövő tavasztól a mozikban. A második világháború befejezéséről szóló kétórás filmalkotást valószínűleg a MOKÉP is megvásárolja.

(séra)

A közművelődés lelkes patronálói

A *Csanádi György* szocialista brigádnak jó híre van Karcag állomáson. Tagjait szinte mindenki ismeri, mert ők rendezik az ünnepségeket, és a kulturális vetélkedőkön is jól szerepelnek.

— *A kulturális és az ünnepi rendezvények szervezése kovácsolt bennünket eggyé, igazi brigáddá — mondja Schermann Mihályné* brigádvezető. — *Kollektívánk tagjai áru- és személypénztárosok, anyaggazdálkodók, kereskedelmi ügyintézők. Van közöttünk távirász, raktárnok és értesítő is. A kereskedelmi és ügyintézési feladataink miatt mi vagyunk a legközvetlenebb kapcsolatban az ügyfelekkel.*

— Bizonyára sok az elfoglaltságuk.

— Igen. Nagy a személy- és az áruforgalom, hiszen fővonalon vagyunk. Hét iparvágányt kell kiszolgálni. *Az idén a jobb ügyintézésre és a kocsifordulók gyorsítására tettünk felajánlást.* Az előirányzott áruszállítási tervünk 140 ezer tonna. Ezt időarányosan eddig négyezerrel teljesítettük túl. Persze ez nemcsak a mi érdemünk, hanem az állomás valamennyi dolgozójáé. A társadalmi munkáink közül kiemelném azt, hogy a város egyik úttörőcsapatát patronáljuk.

— Jut-e idő a továbbképzésre?

— *Az idén ketten érettségiztek közülünk. Egy tisztképzőre, egy pedig a Marxista—Leninista Egyetemre jelentkezett. A többiek különböző szakvizsgákra készülnek.* Amikor a brigád megalakult, nem volt nagy érdeklődés a továbbtanulás és a kultúra iránt. Akkor nehezen lehetett volna rábeszélni a kollektívát arra, hogy tekintsünk meg például egy képzőművészeti kiállítást. *Ma már minden kulturális eseményen ott vagyunk. Közösen járunk moziba, színházba és kirándulni is.*

A közös rendezvények sikeréről, munkájuk eredményeiről, gondjaikról és örömeikről tanúskodik szép brigádnaplójuk is. Őrzi közéleti tevékenységük, egy kis munkahelyi család mindennapjainak emlékeit, dokumentumait. Munkájukat nemcsak az állomáson becsülik. A város művelődési házában is jól ismerik a brigádot, *úgy tartják őket számon, mint a közművelődés lelkes patronálóit.*

És ez legalább annyit ér, mint a vállalt kötelezettségek teljesítése után járó hivatalos elismerés.

Dávid József

Tíz éve győzött a chilei Népi Egység

Tíz évvel ezelőtt, 1970. szeptember 4-én Chile népe magához ragadta a hatalmat, az oligarchia és a helyi földesurak kezéből. A nemzeti függetlenségért vívott harca sikerrel járt. Chile köztársasági elnöke *Salvador Allende* lett. Győzött tehát a leghaladóbb erők képviselője: *a Népi Egység kormánya.*

Ezer napig tartott a népi kormány hatalma. A nép szívében kitörölhetetlenül él annak az időszaknak az emléke. Sajnos az imperialista és a reakciós erők mesterkedése végül az ellenforradalom brutális kitöréséhez vezetett. A terror napjai következtek. *Pinochet* diktátor eltörölte a demokratikus vívmányokat.

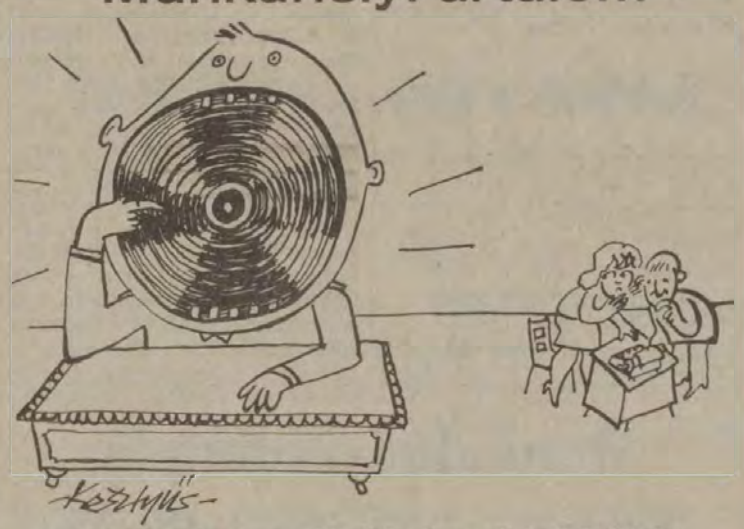
A chilei nép ellenállása és egysége azonban a fasiszta katonai diktatúrával szemben egyre erősödik. Az *El Teniente-i bányászok sztrájkja* is ennek az ellenállásnak a kifejezője volt, csakúgy mint azok a törekvések, amelyek arra irányultak, hogy megakadályozzák azt a népszavazási komédiát, amely szeptember 11-én vette kezdetét, a fasiszta puccs 7. évfordulóján.

A legszigorúbb katonai és rendőri felügyelettel garantált „teljes nyugalom" légkörében kezdődött meg *szeptember 11-én Chilében a kötelező népszavazás a Pinochet-féle alkotmánytervezetről.* Ezt nemcsak a haladó és demokratikus erők utasítják el, hanem a világ számos polgári pártja, politikusa és szervezete is. A diktátor a népszavazási komédia által saját magát akarja megválasztatni a köztársaság elnöki székébe újabb nyolc és fél évre, fenntartva magának azt a jogot is, hogy még a következő nyolc évre is őt válassza meg a junta. Ezt az időszakot ő az átmenet periódusának nevezi. Ebben az időben a saját kénye kedve szerint szeretne kormányozni, mivel még a fasiszta alkotmány rendelkezései is csak az átmenet után lépnének életbe.

A jelenlegi népszavazás, ugyanúgy mint az 1978. januári, egy újabb elnyomó hullám közepette megy végbe úgy, hogy semmiféle garanciát nem biztosítanak az ellenzék számára.

A *Chilei Kommunista Párt*, a *Népi Egység* többi pártjával együtt kijelentette, hogy nem lehet igazi népszavazás az elnyomatásban, az ostromállapotban, a demokratikus ellenőrzés és sok ezer emigráns választói jogának biztosítása nélkül. Ezek az erők addig fognak harcolni, amíg a demokratikus együttélés létre nem jön az országban.

Munkahelyi ártalom



— Nekem egész nap a főnököm lemezét kell hallgatni...
(Kesztyűs Ferenc rajza)

NYÁR VÉGE BOGLÁRLELLÉN

A vasutas-szakszervezet boglárlellei vállalati üdülőjében a C. és a B. épület átadásával az idén tovább javultak az üdülés feltételei. Az összkomfortos, minden igényt kielégítő, modern üdülőben, egy-egy turnusban 300 felnőtt és gyermek élvezheti az üdülés örömeit. A fényképezőgép lencséje augusztus második felében egy napsütéses nyár végi hétköznap délutánjának néhány epizódját örkítette meg.

1. kép:

Az üdülő B. és C. épülete

2. kép:

Megszokott látvány a partmenti napozóban

3. kép:

Ennek a szöszke kislánynak nagyon ízlik az uzsonnára kapott lekváros kenyér

4. kép:

Hiába süt kellemesen a nap, a Balaton vize már lehűlt, ezért ilyenkor hasznos időtöltés a folyóiratok olvasása.

(Visi Ferenc képriportja)

Két hérlet keretében

Tizenhat hangverseny a Zeneakadémián

ÉVADNYITÓ TÁRSULATI ÜLÉS A MÁV SZIMFONIKUSOKNÁL

Újból itt az ősz, az iskolaév, a színház- és hangversenyévad kezdete. Az iskolások és a koncertlátogatók gyakorta innen számítják az évet is. Pedig a nyári zenei programok ma már nagy számban kínálják magukat. Az ősz bármennyire az elmúlásra emlékeztet, az újrakezdés öröme mégis derűs optimizmussal tölt el bennünket. Talán azért olyan vidám és hangulatos — távolról sem a múló időt siratő — az ősz legtökéletesebb zenei kifejezése: a nagy velencei mester, Antonio Vivaldi: *Négy évszak* c. hegedűverseny ciklusának híres ősz tétele.

Ez az üde, friss hangulat lengte körül szeptember 8-án *a budapesti MÁV Szimfonikusok 1980/81. évi évadnyitó társulati ülését is.* Vidám és hangulatos volt a művészeti beszámoló és értékelés, amelyet *Oberfrank Géza* vezető karnagy tartott a tőle már megszokott közvetlen stílusban, szinte az együttessel folytatott csevegő párbeszéd formájában. Pedig mondanivalójának súlya volt: kiemelte az elmúlt évad csúcspontjait Bach — e lap hasábjain is méltatott — *h-moll miséjének nagy sikerű előadását*, a közeljövőben lemezen is megszólaló *Weber*-műveket, de mindenekelőtt az utolsó bérleti hangversenyen elhangzott *Vivaldi* versenyművek kivételesen magas színvonalú megszólaltatását. Ugyanakkor nem hallgatta el a hibákat sem és részletekbe menő alapossággal elemezte az egyes szólamok munkáját *rámutatva, hol kell javítani, többet, jobban gyakorolni, a színvonalat emelni, mert az együttes helye a magyar és európai művészetben nem tűri a felületes, épphogy lejátszott zeneműveket.* A zenekar legfontosabb célja, egyben az elmúlt öt év fejlődésének legjelentősebb eredménye a kamarazenéhez, ennek hangzásbeli, ritmikai finomságához való mind tökéletesebb alkalmazkodás. *Nagyon magas ez a mérce*, elég ha végiggondoljuk, hogy a kamarazenei hangzás a zenekar jóformán valamennyi tagjától a szóló művésztől megkövetelt előadói stílust, pontosságot és kifejezésbeli tökéletességét várja el. *Oberfrank Géza öt éve áll a zenekar élén*, s az elmúlt szezon két kiemelkedő hangversenye (a már említett Bach: h-moll mise és a Vivaldi versenyművek) az ő irányítása alatt éppen ehhez a kamarazenei megszólaltatáshoz való mind sikeresebb közeledést igazolta.

Ami az elkövetkező évad programját illeti, talán a legnehezebb feladatok előtt áll karmester és zenekar egyaránt. Az őszi *Budapesti Zenei Hetek* keretében sorra kerülő fuvola-, kürt- és gordonkaversenyeken való közreműködés, a hagyományos zeneakadémiai vasutas koncertek *(Liszt, Bartók, Csajkovszkij, Brahms, Mozart* művek mellett Verdi: *Requiemje* és mai magyar szerzők néhány darabja) 19 vidéki hangverseny, amelyek száma ugyan évről évre csökken, a hivatásos vidéki zenekarok örvendetes előretörése folytán; matinék a Fővárosi Operettszínházban a klasszikus zene mind szélesebb körben való megszerettetése, népszerűsítése érdekében, s közben felkészülés az *osztrák, német, francia, svájci* turnéra, ahová a zenekart, karmesterével együtt meghívták (részben a múlt évi franciaországi sikerek eredményeképpen). Ugyanakkor tovább kell folytatni az elmúlt években megkezdett üzemi koncertek sorozatát, és az idén is lesz néhány — főleg a hangzáskultúrát továbbfejlesztő — házi kamarahangverseny.

Oberfrank Géza programja, mint eddig is határozott és átgondolt: a zenekar fejlődésének biztosítása a kamarazene segítségével, a közönség zenei befogadóképességének növelése és nevelése, modern műveknek jó előadás keretében való megszólaltatásával. Mint a társulati ülésen derültség és zajos helyeslés mellett megjegyezte, ha a ma élő szerzők műveit nem is fogadja még be a hallgatóság, de ezeket hallva a megelőző évtizedek zenei nagyságai *(Debussy, Bartók, Kodály)* klasszikusokká érnek a fülekben. S ez önmagában is nagy dolog.

A társulati ülés *Lévai Zsigmond* igazgató szervezési intézkedéseit is örömmel vette tudomásul. Az új évadtól kezdődően úgy biztosítják újabb vasutas érdeklődők bérlethez juttatását, hogy a 16 zeneakadémiai hangversenyt két bérlet keretében rendezik, s a hallgatók maguk választhatják ki, hogy az A vagy B bérleti hangversenyeken kívánnak-e részt venni. Szerény körülmények között, de fejlődik és javul a hangszerállomány, s ami mindennél fontosabb, észrevehetően jobb, derűsebb a munkahelyi légkör.

Dr. Csillag Ferenc

Fél évszázad a háló mellett

Beszélgetés Hopp Bélával, a BVSC teniszszakosztályának vezetőjével

Megjelenése tekintélyt parancsol: hófehér haj, szálfa termet, határozott mozdulatok. *Hopp Béla*, a BVSC teniszszakosztályának vezetője. A sportághoz úgy hozzá tartozik, mint mondjuk, a háló vagy az ütő...

— *Éppen ötven évvel ezelőtt ismerkedtem meg a tenisszel* — meséli —, *nyolcesztendős voltam, amikor labdaszedő lettem az egyik Bajza utcai magánpályán, a mai úgynevezett Garzon-ház helyén.* Akkoriban igen nagy dolognak számított, ha valakinek sikerült kifognia egy ilyen „állást". Harmincfilléres órabért kaptunk, de azt hiszem, fele annyiért is boldogan csináltam volna...

A tenisz szerelmese

Itt kezdődött az a barátság, amelyből az esztendők múlásával szoros kapcsolat, valamiféle szerelem lett.

— *A magamfajta, szegénysorból származó munkásgyereknek ez volt az egyetlen lehetősége, ha teniszezni akart. Hiszen a tenisz kizárólagos úri passziónak számított akkoriban...*

Első szárnypróbálgatását kölcsönütővel, kölcsönlabdával kezdte. Azon nyomban rájött: *a teniszezés nagyszerű dolog...*

A szakemberek csakhamar fölfigyeltek a jó mozgású, lelkes fiúra, így a labdaszedés mellett megengedték neki, hogy — ha szabad a pálya — gyakorolhasson egy keveset.

A pályafutás következő állomása 1939. A tizenhét esztendős teniszező nagy csatában első lesz a klub házibajnokságán. Az MTK szakemberei is fölfigyelnek Hopp Bélára, aki így 1943-tól a kék-fehéreknél folytatja pályafutását.

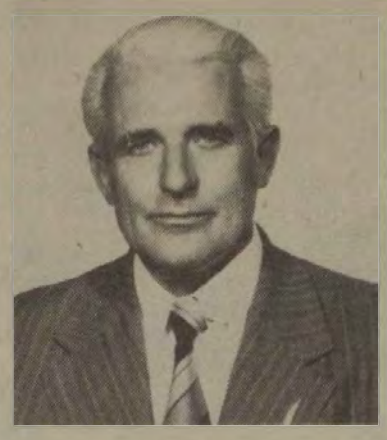
A közelgő front miatt megbénul a sportélet. Behívják katonának, fogságba esik.

1950-től a Vasúti Főosztály dolgozóival közösen éleszti föl a teniszt. Versenyez, szervez, propagandát teremt a sportágnak.

A szakosztály mindenese

— *Be akartam bizonyítani* — mondja —, *hogy a tenisz a felszabadulás után megszűnt úri sport lenni. Bárki ütőt foghat a kezébe, aki kedvet, erőt, ügyességet érez hozzá.* Sokan még ma is azt tartják, hogy a tenisz csak bizonyos rétegek sportja, valamiféle úri időtöltés. Ebből csak annyi igaz, hogy a teniszpályán úri módon kell viselkedni. De hát ez nem baj, sőt, a sportág űzőjének előnyére válik.

Két Vasutas Európa-bajnokságon vett részt: *1957-ben a*



harmadik, 1959-ben a negyedik helyezett csapat tagja volt. Időközben a vasutas teniszezőket — most már hivatalosan is — átvette a BVSC. A megalakult szakosztály jó lehetőséget kapott a továbbfejlődéshez.

Hopp Béla negyvenéves koráig volt aktív játékos, s azóta edzőként dolgozott tovább. Irányításával a BVSC szépen fejlődött. A szakosztály vezetését 1974-ben vette át, s mind a mai napig ebben a beosztásban dolgozik a teniszsportért. Természetesen társadalmi munkásként, hiszen munkaköre — anyaggazdálkodási csoportvezető — egész embert kíván.

— Miből áll egy szakosztályvezető munkája?

— *Azt mondhatnám, ő a szakosztály mindenese. Szervez, irányít, a szakmai munkát éppúgy intézi, mint a versenyzők, edzők ügyes-bajos dolgait. Ha kell, ő az intéző, a szertáros, a propagandista, a pszichiáter, a menedzser és a jó ég tudja, még mi minden...*

— Hogyan néz ki egy napja?

— Hajnalban kelek, hétkor már a munkahelyemen vagyok, ugyanis ez olyan terület, ahol nincs lehetőség a lazításra, állandóan napra készen kell ismerni a teendőket, végezni a munkát. Délután kettőig dolgozom, ami annyit jelent, hogy néhány perccel később már a közelben levő tenisztelepen vagyok, s kezdem a „második műszakot".

Alkalmanként még ma, ötvennyolc évesen is ütőt vesz a kezébe. Mondják, nem könnyű ellenfél. Rendszeresen részt vesz az öregfiúk bajnokságán.

Munkáját elismerték

— Milyen tulajdonságokra van szükség a teniszezéshez?

— *Szorgalomra, erőnlétre, gyorsaságra, jó reflexekre. Egyébként az utánpótlás kiválasztásánál is ez a fő szempont.*

Hopp Béla érdemeként emlegetik, hogy a BVSC teniszszakosztálya — a sportággal foglalkozó hazai klubok közül talán elsőként — fölismerte a modern utánpótlás-nevelés jelentőségét, *azt, hogy a mindenkori élvonal mellett sem szabad elfeledkezni a legfiatalabb generációról*, hiszen néhány év múltán ők alkotják majd az élvonalat...

A kitüntetések egész sora bizonyítja igényes tevékenységét. *A Testnevelés és Sport* érdemes dolgozója, a *Szakszervezeti Munkáért* ezüst fokozatának birtokosa, háromszoros kiváló dolgozó. A 30. vasutasnapon *Kiváló Vasutas* kitüntetést kapott, s ugyancsak az idén vette át a 40. évi munkaviszonyban töltött idő után járó pénzjutalmat.

Munkatársai, tanítványai, kollégái azonban legnagyobb erényének azt tartják, hogy a különböző kitüntetésekkel, elismerésekkel „kikövezett" pálya zenitjén, a munkahelyén és a sportpályán továbbra is megmaradt Béla bácsinak...

P. Gy.

MODELLEZÉS

Hajómodellek Budapest-bajnoksága

Az MHSZ budapesti vezetősége a városligeti tavon rendezte meg a hajómodellek Budapest-bajnokságát, amelyen jól szerepeltek a *MÁV Modellező Klub* versenyzői.

Az elektromos meghajtású, rádióirányítású sebességi kategóriában *Ferencz János*, Budapest-bajnokságot, a navigációs kategóriában 3. helyezést ért el. A robbanómotoros rádióirányítású kategóriában *Szvetkó István* 3., *Angel Tamás* 4., a szuperrennen kategóriában *Rudnai János* 5. helyezést értek el.

Kispályás labdarúgótorna Miskolcon

A ceglédi villamosvonal-felügyelőség csapata nyerte a vándorserleget

Már hagyomány, hogy a MÁV villamosvonal-felügyelőségének kispályás labdarúgócsapatai összemérik tudásukat egy díszes vándorserlegért. A trófeát elsőként *Ebes* csapata nyerte el, ezt követően pedig *miskolci* siker született. A védő jogán a miskolci villamosvonal-felügyelőség rendezte meg az idei mérkőzéssorozatot a területi szakszervezeti bizottság anyagi támogatásával.

A *Miskolci VSC* sporttelepén először négy selejtező csoportban körmérkőzést játszottak a csapatok. A négy csoportelső körmérkőzést játszott az érmes helyekért. Eredmények: Vác—Kisvárda 1-1, Cegléd—Karcag 3-2, Karcag—Vác 2-2, Cegléd—Kisvárda 2-1, Vác—Cegléd 0-0, Kisvárda—Karcag 8-5.

A döntő végeredménye:

1. Cegléd	3	2	1	—	5- 3	5
2. Kisvárda	3	1	1	1	10- 8	3
3. Vác	3	—	3	—	3- 3	3
4. Karcag	3	—	1	2	9-13	1

Az első helyen végzett ceglédi csapat a vándorserlegen kívül egy garnitúra labdarúgó-felszerelést is nyert. A második helyen végzett együttes egy kupát, a harmadik pedig egy labdát kapott. A versenybizottság *Békéscsabát* nyilvánította a legsportszerűbb csapatnak. A legjobb mezőnyjátékos díját *Hegedűs László* (Cegléd), a legjobb kapusét pedig *Mikola Gyula* (Vác) nyerte el. A legeredményesebb góllövőnek a karcagi *Kovács Tibor* bizonyult 13 góllal. A díjakat *Hrivnyák Gyula*, a miskolci villamosvonal-felügyelőség vezetője adta át.

Szigetváry József

HÍREK

— **Találkozó.** Kisterenye állomás szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a közelmúltban találkozót rendezett tagjai részére. A község kultúrotthonában rendezett ünnepségen százan vettek részt. Nyerges József, a csoport elnöke köszöntötte a megjelenteket, majd fehér asztalnál folytatták a beszélgetést.

— **Kirándulás.** A tapolcai távközlő szakasz Batsányi János szocialista brigádja jól sikerült családi kirándulást szervezett a helyi Feszenko parkerdőbe. A hétvégi kiránduláson negyvenen vettek részt.

— **Véradás.** A gyöngyösi kitérőgyártó üzem Vöröskereszt-szervezete ebben az évben már negyedszer rendezett térítésmentes véradónapot. A négy véradónapon összesen 206-an vettek részt és 75 liter vért adtak. A véradók többsége szocialista brigádtag volt.

— **Határmenti verseny.** September 5-én Somoskőújfalu állomáson került sor arra az ünnepségre, amelyen Somoskőújfalu és Fülek állomások dolgozóinak munkaversenyét értékelték. Az első félév eredményeiről elsőként Mocsári Ferenc, Somoskőújfalu, majd Jan Turciany, Fülek állomás főnöke számolt be. A vándorzászlót Somoskőújfalu vasutasai nyerték.

— **Kiállítás.** „Soha többé Hirosima, Nagaszaki!" címmel fotókiállítás nyílt a ferencvárosi vasutas dolgozók művelődési házában. A nemzetközi szolidaritási hónap keretében bemutatott dokumentumokat több száz dolgozó tekintette meg.

— **Továbbképzés.** Néhány nappal a tanévkezdés előtt Répceszentgyörgyön találkoztak az ország hat MÁV nevelőotthonának pedagógusai és gazdasági vezetői. Huszadik alkalommal rendezték meg a MÁV nevelőotthonok országos pedagógiai munkaértekezletét. A háromnapos tanácskozás egyik legfontosabb előadása a hátrányos helyzetű gyermekek fejlődésével foglalkozott. Ezzel összefüggésben meghatározták a nevelőotthonok pedagógusainak gyakorlati teendőit.

— **Új festőcsarnok.** A szombathelyi járműjavítóban hat hónappal a tervezett határidő előtt elkészült az ezerkétszáz négyzetméteres teherkocsifestő-csarnok. A beruházási programnál hatmillió forinttal olcsóbban épült festőüzemben a legmodernebb technológiával, évente ötezerhatszáz fedett teherkocsi festését végzik el.

— **Felújítás.** A Szombathely—Körmend közötti, 26 kilométer hosszúságú vasútvonalat teljesen felújítják. Jelenleg az egyházasrádóci vasútállomáson és környékén dolgoznak az építők. Megszüntetik a veszélyes lejtőt, vízszintre építik a pályatestet. A vasútvonal teljes felújítását a jövő évben fejezik be.

— **Hőálló kenőzsír.** Magas hőmérsékleten is jól használható kenőzsír gyártását kezdik meg a Komáromi Kőolajipari Vállalatnál. A Trikomplex elnevezésű terméket, amely 170—200 Celsius-fokon is jól használható, már kipróbálta a MÁV is.

FELVÉTEL

A Ferencvárosi Vasutas Irodalmi Színpad felvételt hirdet az irodalmat, a színjátszást kedvelő fiatalok részére. Meghallgatás: kedden és csütörtökön 16-tól 18 óráig. Budapest IX., Péceli út 2. Telefon: 273-074. Üzemi: 62-09.

Kitüntetés

társadalmi munkáért

A Tapolcán élő, több éve nyugdíjas *Bognár Károly*, lapunk levelezője hajlott kora ellenére, fáradtságot nem ismerve, élénk közéleti tevékenységet folytat Veszprém megyében. A közelmúltban a megyei tanács, társadalmi munkája elismeréseként a *Veszprém Megyéért* kitüntetés arany fokozatát adományozta részére.

A kitüntetést *Nemes Ernő*, a Hazafias Népfront megyei elnöke adta át. Gratulálunk.

Munkahelyi olimpia

TERÜLETI DÖNTŐ SZOMBATHELYEN

A munkahelyi, csomóponti, illetőleg üzemfőnökségi döntők után meghívásos alapon került sor Szombathelyen a munkahelyi olimpia területi döntőire.

Augusztus 30-án a vasutasok *Haladás Művelődési Háza* adott otthont a három sportágban sakkban, asztaliteniszben és tekében megrendezett nyugat-dunántúli döntőknek.

Tekében hét, sakkban öt és asztaliteniszben négy női és hat férficsapat szerepelt.

Eredmények: Asztalitenisz, női csapat: 1. Járműjavító Üzem, Szombathely; 2. TBFF, Szombathely; 3. Területi Egészségügyi Központ, Szombathely.

Egyéni: 1. *Bodorkos Istvánné*, 2. *Buczugi Mária*, mindketten Járműjavító Üzem, Szombathely; 3. *Szele Éva*, TBFF, Szombathely.

Férficsapat: 1. Celldömölki Üzemfőnökség; 2. TBFF, Szombathely; 3. Járműjavító Üzem, Szombathely.

Egyéni: 1. *Tihanyi Dezső*, Járműjavító Üzem, Szombathely; 2. *Baracskai Mihály*, Celldömölki Üzemfőnökség; 3. *Baják András*, TBFF, Szombathely.

Teke, csapat: 1. TBFF, Szombathely, 874 fa; 2. Járműjavító Üzem, Szombathely, 847 fa; 3. Sopron, Vontatás, 843 fa.

Egyéni: 1. *Nyári Pál*, Utasellátó Területi Igazgatóság, 162 fa; 2. *Bakó László*, 160 fa; 3. *Vajda Lajos*, ÉHF, 157 fa.

Sakk, csapat: 1. Celldömölki Üzemfőnökség, 8,5 pont; 2. Járműjavító Üzem II., Szombathely, 8 pont; 3. Szombathely Szertárfőnökség, 6,5 pont.

Egyéni: 1. *Imre József*, Celldömölki Üzemfőnökség, 4 pont; 2. *Bartha István*, Celldömölki Üzemfőnökség, 3 pont; 3. *Kovács István*, Járműjavító Üzem I., Szombathely, 3 pont.

Sz. J. I.

Lövészverseny Miskolcon

A miskolci vontatási főnökség MHSZ-szervezete augusztusban kispuska-lövészversenyt rendezett a Csokonai úti lőtéren, a főnökség szocialista brigádjai részére.

34 brigád 136 tagja vett részt a versenyen. Eredmények: férfi egyéniben első *Tomkó István* (November 7. szoc. brig.), második *Kókai Sándor* (Május 1. szoc. brig.), harmadik *Bodnár István* (Gagarin szoc. brig.).

Női egyéniben első *Nyitrainé Bodrogi Gertrud* (Martos Flóra szoc. brig.), második *Futó Jánosné* (Angela Davis szoc. brig.), harmadik *Mudri Lászlóné* (Május 1. szoc. brig.).

Csapatban első a Gagarin szocialista brigád, második a Május 1. szocialista brigád, harmadik pedig a Szabó Lajos szocialista brigád.

A verseny első három egyéni helyezettje tárgyjutalmat kapott.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A külkereskedelmi forgalmat gyorsítja (folytatása a 20. függőlegesben). 13. Adóállomásáról ismert „hegy". 14. Kavarodás. 15. Családi név. 16. Igekötő. 17. Közép-amerikai főváros. 19. Női név. 20. Erdő lakója. 21. Heveny betegség. 22. Dél-amerikai teveféle állat. 24. Az Asztácium vegyjele. 25. Egymást követő betűk. 26. Kijár, megillet (ék. hiány). 28. Rénium vegyjele. 30. A mohamedánok szent könyve. 33. Heves megyei község. 34. A Duna mellékfolyója. 36. Mikroszkóp, távcső lencséje. 38. Az egyiptomiak nemzeti istene volt. 39. Szaharában van. 40. Munkaerő ára. 41. Svéd pénz. 42. Éktelen kezdet. 43. Van ilyen villanyégő is. 46. Száraz, sivatagi szélvihar. 48. Sok kutya. 49. Nem látó. 51. Vajon szűr? 52. Papírmérték. 53. Idegen férfinév. 55. Állati lakás. 56. Arab szélei. 58. Harc istene a görögöknél. 60. A 44. sor betűi keverve. 62. Elentétes kötőszó. 63. Husáng. 65. Étele. 67. Figyelmeztet. 68. ...n William Jennings (1860—1935) amerikai államférfi. 70. Vonatkozó névmás. 71. ...földre esküszik.

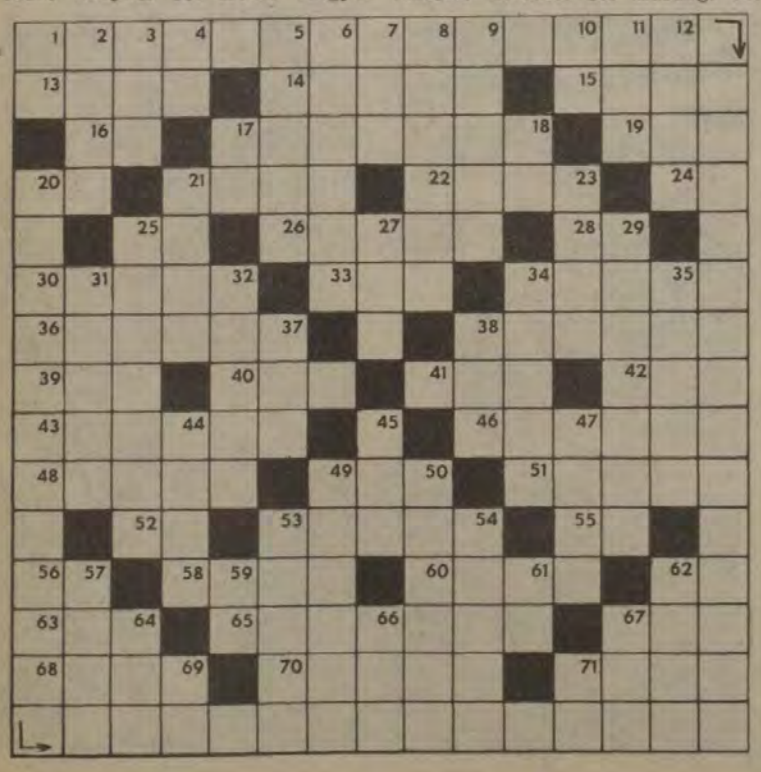
Függőleges: 1. Rangjelző. 2. Új cukorgyáráról ismert község. 3. Mezőgazdasági szerszám. 4. Római 6. 5. ...-Arábia. 6. Hatalmas néger törzs Afrikában. 7. Mint 19. vízszintes. 8. Részletez. 9. Kikutat (latin). 10. Téli csapadék. 11. Nem mögé. 12. Izzó kőzet. 17. M. K. 18. Német elöljárószó. 21. Szalonnát párol. 23. Borsod megyei község. 25. Bolti, üzleti. 27. Fürdő alkalmatosság. 29. Elveszti a hangját. 31. Zsiráfféle állat. 32. Dúsgazdag ember. 34. Vissza: ... tológia, sémi nyelvészet. 35. Betűpótlással az egyik bolygó. 37. Hasadék. 38. Latin művészet. 44. Bolgár pénz. 45. Kórus. 47. Esik rád az eső. 49. A 3. függőleges, de hosszabban. 50. Keverí vala. 53. Vissza: nagyon hiszékeny. 54. Orvosi irat. 57. Világhírű teniszező. 59. Rege fele. 61. A. E. 62. Dinár mássalhangzói. 64. Kimondott kettősbetű. 66. Római 504. 67. Szófaj. 69. A. N. 71. Létezik.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 20. függőleges.

Beküldési határidő: 1980. október 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A fordaszerelvények tervszerű, folyamatos közlekedtetése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 17. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Labancz Istvánné, Gyöngyös, Jeruzsálem út 2/1; Büdi László, Székesfehérvár, Palotai u. 104/a; Szegvári Andorné, Budapest Csermely út 7/A. I. 10.; Bognár Zoltán, Alsóörs, József A. u. 2.; Grósz Sándorné, Szombathely, Bolyai u. 5. II. 9.



Lakáscsere

Elcserélném nagykanizsai kétszoba komfortos, gázfűtéses, a város központjában levő lakásomat, budapesti hasonló vagy kisebb méretű lakásra, vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet 18—19 óra között a budapesti telefon: 321—835.

Elcserélném modern, összkomfortos, 68 négyzetméteres, nagy erkélyes MÁV-bérlakásomat, másfél, kétszobás tanácsi lakásra, vagy két lakásra, vasutas dolgozóval. Érdeklődni: Budapest, XV., Csillagfürt u. 5. I. 3/a. Beregszászi, este 6—7 között.

Elcserélném Budapest XI., kerület Budafok-Albertfalva állomás túloldalán levő 400 négyzetméteres telekkel övezett földszintes MÁV-házban másfél szobás főbérletet vasutas dolgozóval. Kérek: tanácsi, szoba, konyhás lakást Budapest bármely kerületében vagy Velence községben. Cím: özv. Hegyi Ferencné, 1116 Budapest, Albertfalva MÁV-ház 189/a.

Elcserélném budapesti három szoba összkomfortos MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsira, Stiglmayer Mihályné, telefon: 472—467, egész nap.

Elcserélném kőbányai tiszta, világos, II. emeleti, egy szoba, konyhás, olcsó bérű lakásunkat kertes lakásra. Üzenethagyás: Bp. Keleti pályaudvar vontatási főnökség: 14—46-os üzemi, valamint 138—020 városi telefonszámor, Kisvárdai v. vezető.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—618
Felelős kiadó: dr Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219—11 859
80—3997. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. OKTÓBER 6.

A központi vezetőség napirendjén:

A X. kongresszus dokumentumai és a következő öt év feladatai

A vasutas-szakszervezet elnöksége és központi vezetősége szeptember 17-én ülést tartott. Ritkán fordul elő, hogy a két testület ugyanazon a napon tanácskozik. Ezúttal a napirend indokolta ezt.

Az elnökség elsőnek a vasúti közlekedés középtávú tervkoncepcióját tartalmazó előterjesztést vitatta meg. Ennél a napirendnél jelen volt és a vitában felszólalt *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi miniszterium államtitkár is.

Ezután a MÁV VI. ötéves tervidőszakra szóló szociálpolitikai, majd közművelődési irányelveit vitatta meg és az elhangzott javaslatokat figyelembe véve fogadta el a testület.

Az elnökségi ülés után került sor a központi vezetőség ülésére, amelyen megjelent *Sólyom Ferenc*, a SZOT titkára is. A vezérigazgatóság konferenciatermében rendezett értekezlet első napirendi pontja a vasutas-szakszervezet közelgő X. kongresszusa dokumentumtervezeteinek megvitatása volt. A kongresszusi írásos beszámoló, a szóbeli kiegészítő, a határozati javaslat, valamint a 1/2 százalékos ÖTA beszámoló tervezeteivel kapcsolatban *Koszorús Ferenc* főtitkár mondott szóbeli kiegészítőt.

Elemezte többek között a dokumentumok elkészítésének körülményeit, konkrétan azt, hogy ebben a munkában széles körű demokratizmus érvényesült. Megvitatták és kiegészítették a tervezeteket többek között a tb-titkárok, a szakszervezethez tartozó vállalatok vezetői, a határozattervezetet pedig a bizalmiak is megismerhették. Ezután a másfél napig tartó kongresszus előkészítéséről tájékoztatta a főtitkár a jelenlévőket, kiemelve azt a törekvést, hogy ennek az eseménynek közvéleményformálónak, politikusnak, lényegre törőnek kell lenni. A küldöttek ennek szellemében készüljenek a november 8-án és 9-én sorra kerülő kongresszusra.

Ezután a központi vezetőség tagjai mondták el véleményüket a dokumentumtervezetekről, hasznos javaslatokkal egészítették ki azok egyes fejezeteit, pontjait. *Összességében megállapították, hogy a tervezetek reálisan tükrözik a két kongresszus között végzett munkát, a határozati javaslat helyesen körvonalazza az elkövetkezendő öt év legfontosabb teendőit.*

A vita után *Koszorús Ferenc* főtitkár válaszolt a hozzászólók észrevételeire, javaslataira, majd a központi vezetőség — az elhangzott kiegészítésekkel — elfogadta a kongresszusi dokumentumtervezeteket.

Második napirendi pontként az ülés részvevői megvitatták a szakszervezet feladatait a VI. ötéves tervvel és az 1981. évi vállalati tervezéssel kapcsolatban. Ehhez a napirendi ponthoz *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára fűzött szóbeli kiegészítést. Hangsúlyozta többek között, hogy a szakszervezet érdekvédelmi, érdekképviseleti munkája a termelés, gazdálkodás segítése nélkül elképzelhetetlen. Ezért fontos feladat a tervezésben való részvétel. Most, amikor a jövő évi és a VI. ötéves terv kialakítására készülünk, nem szabad elfelejteni, hogy gazdasági fejlődésünkben továbbra is megtalálhatók azok a feszültségek, amelyek az elmúlt éveket jellemezték. *A szakszervezetnek is feladata, hogy a különböző demokratikus fórumokon megvitassa a tervezés részleteit, és politikai, érdekvédelmi szempontból értékelje azokat.*

A megváltozott gazdasági körülményekhez csak akkor tudunk igazodni, ha a gazdasági vezetők igénylik a szakszervezet testületeinek, aktivistáinak a közreműködését, együttműködését. Ne csak azért hallgassák meg a dolgozók véleményét, mert azt törvények írják elő, hanem azért, hogy a dolgozók közvetlenül is részt vehessenek a termelés, a gazdálkodás gondjainak orvoslásában. *A szakszervezetnek ma már olyan jogai vannak, hogy egyetértése hiányában döntésre nem kerülhet sor.*

A dolgozók élet- és munkakörülményeivel kapcsolatos javaslatok, tervek elbírálása a szakszervezeti szervektől is átgondoltabb, színvonalasabb munkát, több ismeretet igényelnek. A MÁV vezetőivel történt megállapodás alapján a vasút hálózati szintű tervén kívül valamennyi terület részére készül egy külön, a sajátos feladatokat, célkitűzéseket tartalmazó anyag. Ennek segítségével lehetővé válik, hogy a bizalmi küldöttek közvetlenül részt vegyenek a tervezetek megvitatásában és azok kidolgozásában.

A központi vezetőség megvitatta és elfogadta az előterjesztést. Ezután került sor a VI. ötéves terv közművelődési feladatainak tárgyalására. Erről lapunk 2. oldalán külön cikkben számolunk be.

Oszlopállítás — helikopterrel

Kiskunmajsa és Harkakötöny állomások között szeptember 23-án, 24-én és 25-én helikopter segítségével állították a helyükre a villamos-felsővezetéket tartó oszlopokat. Ezzel a módszerrel 8—10 perc alatt lehetett egy-egy oszlopot az előre elkészített betonkelyhekbe helyezni. A helikopter felszállása előtt a szakemberek megbeszélik a teendőket. (Képriportunk a 3. oldalon.)

(Laczkó Ildikó felvétele)

SZEPTEMBER 28-TÓL

Életbe lépett a téli menetrend

Megszüntették az idényjellegű belföldi és nemzetközi személyszállító vonatok közlekedését

Az új téli vasúti menetrend *1980. szeptember 28-tól 1981. május 30-ig érvényes.* A MÁV a nyári időszámítás bevezetésének első évében, eltérő hazai és külföldi vasúti okok miatt kényszerült a menetrendet kétszer kiadni. Ezúttal azonban már a nyári időszámítás változásait is bedolgozták a téli menetrendbe.

Az 1981. évi nyári időszámítás bevezetésével kapcsolatban még nem alakult ki egységes állásfoglalás az európai vasutaknál. *Emiatt a menetrend a „téli" és a nyári" időszámítás alatt közlekedő alternatív vonatokat két új, szimbolikus jellel különbözteti meg.* A nyári időszámítás alatt közlekedik fogalmat csillaggal, a téli időszámítás alatt közlekedik megjelölést pedig négyszögbe rajzolt csillaggal jelölik.

A téli menetrendben az órák igazítása miatt elsősorban a nemzetközi személyszállító vonatok menetrendje változott, *például a Szovjetunió és Magyarország, illetve Jugoszlávia között.* E viszonylatokban a nemzetközi gyorsvonatok szeptember 28-tól általában egy órával korábban közlekednek.

A téli menetrend tervezésénél figyelembe vették a kisebb utazási igényeket, *és így 11 pár nemzetközi idényvonat közlekedését megszüntették,* két vonatpár pedig rövidebb útvonalon közlekedik Budapestig.

A belföldi személyvonatok közlekedésére is jellemző, hogy nem közlekednek az idényjellegű vonatok. E módosulás kifejezetten jellemző a Balaton és a Duna-kanyar, illetve a Velence-tó viszonylatában.

Mivel Budapest és Tapolca között a személyvonatokat *nagy teljesítményű dízelgépekkel továbbítják,* lehetővé vált a menettartam 10—20 perces csökkentése. A Cegléd—Kiskunfélegyháza közötti vonalszakasz villamosítási munkálatai előreláthatólag az év végére fejeződnek be. Ezért lehetővé válik a személyvonatoknak *Budapesttől Kiskunfélegyházáig villamos, onnan Szegedig pedig dízelvontatása.* Az energiatakarékosság ellenére menettartam-csökkentésre még nem kerülhet sor, mert a mozdonycserék az időmegtakarítást felemésztik.

Dolgoznak a menetrendszerkesztők a Budapest-Déli pu.— Budapest-Kelenföld közötti vonalszakaszon az év végéig megvalósuló, villamosítással összefüggő előkészítő munkálatokon. *A villamos vontatásra történő átállást követően a Lővér és a Ciklámen expresszvonatok, továbbá a Budapest—Hegyeshalom között közlekedő belföldi személyszállító vonatok átcsoportosítására is sor kerül.* Ezzel természetesen enyhítik Budapest-Keleti pályaudvar vonatfogadási és -indítási gondjait.

Kedvezőek a tapasztalatok a Kőbánya-Kispest MÁV—metró csatlakozásról. Az utazóközönség megszokta az új közlekedést. Az érkező utasokat — mint köztudott — automata mozgólépcsők segítik át az autóbuszokhoz és a metróhoz. A vonatok Lajosmizse felől megbízható pontossággal érkeznek, *csak kisebb menetrend-módosításra került sor.*

Folytatódik a csehszlovák Bz kismotorok forgalomba állítása. Eddig több mint 100 egység érkezett. A következő hónapokban *Nyíregyháza, Szombathely* és *Békéscsaba* körzetében is újabb vonatokat helyeznek üzembe.

1981. április 5-től, a páros hetek szabad szombatján és a munkaszünetes napokon Budapest-Nyugati pályaudvar és Vác—Diósjenő—Romhány között közvetlen motorvonat közlekedik.

278 menetrendi oszlopban változtak az időadatok és dátumok. Mindezt „pótlékokkal" megoldani nem lehetett. *A menetrend feltételezi a megbízhatóságot.* Ezért a MÁV inkább vállalta a téli menetrend megjelentetését, hogy ezzel is az utazók érdekeit szolgálja.

A *Zalalövő—Bajánsenye* és a *Sárospatak—Füzérkomlós* és *Sárospatak—Kenézlő Tiszapart* között a vonatközlekedést az avult pályaviszonyok miatt megszüntették.

A menetrendszerű közlekedés gazdaságilag is kifejezhető érték. A hatékony gazdálkodás eszköze, amely éppen napjainkban nélkülözhetetlen követelmény.

V. Szabó

Tartálykocsi-bemutató a Keletiben

Az utóbbi időben mind több robbanásveszélyes, főleg folyékony anyagot (benzint, gázt, olajfélét stb.) szállító tartálykocsik közlekednek vasúton és közúton egyaránt. Ezeknek kezelőit nem minden esetben részesítik megfelelő szakoktatásban, pedig az anyagok kezelése, továbbítása speciális ismereteket kíván.

A tartálykocsik kezelésével kapcsolatban szeptember 25-én a Keleti pályaudvaron a MÁV, a MASPED és az ausztriai CAIB (tartálykocsi kölcsönző cég) szervezésében a svájci vasutasok (SBB) szakemberei *kiállítással egybekötött előadást tartottak a nagyobb szállítási, illetve az érdekelt vállalatok képviselőinek.*

Az erre a célra készített korszerű tartálykocsi bemutatása után a részvevőknek diafilm vetítésen mutatták be a fuvarozás közben előforduló veszélyforrásokat.

Követésre méltó kezdeményezés

Vasutas—postás óvodát avattak Szegeden

Szeptember elején 240 gyermek talált otthonra Szeged legújabb óvodájában, amely egy újszerű kezdeményezés, a szegedi vasútigazgatóság és postaigazgatóság összefogásából jött létre.

A vasutas és postás gyerekek óvodai elhelyezésének biztosítása szükségessé tette, hogy az érdekelt szervek bővítsék óvodai férőhelyeiket. *Három évvel ezelőtt vetődött fel annak gondolata, hogy jó lenne a KPM tárcán belül egy közös óvodát építeni.* Az elképzelés most Szegeden megvalósult. A fél hektár területen épült óvoda két, egyenként kétszintes épületből áll, amelyhez egy jól felszerelt, egyszintes gazdasági épület tartozik. A kétszintes óvodák mindegyikében négy-négy foglalkozóhelyiség található, természetesen a hozzátartozó öltözőkkel, mosdókkal. Az épületek mögötti udvarban pedig biztonságosan játszhatnak majd a kicsinyek.

Az átadási ünnepségre szeptember 19-én került sor. *Rózsa István*, a Postaigazgatóság vezetője köszöntötte a megjelent vendégeket, köztük *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi minisztert, *Koszorús Ferencet*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkárát, *Gulyás Jánost*, a MÁV vezérigazgató-helyettesét, *Tamos Lászlónét*, a postásszakszervezet titkárát, továbbá Csongrád megye és Szeged város párt és állami vezetőit.

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter beszédében *örömmel üdvözölte a szegedi kezdeményezést, a közös óvoda létrehozását. A két intézmény vezetőinek összefogását példaként állította a tárca többi vállalata elé.*

Ezután *Lovász Lázár*, a szegedi vasútigazgatóság vezetője, a két igazgatóság, továbbá a szülők nevében megköszönte a tervezőknek, s az építőknek, *hogy 3 hónappal a határidő előtt, s 26 millió forintos költségkereten belül építették fel ezt a minden igényt kielégítő és külső színéről „piros óvodának" elnevezett gyermekintézményt.*

Az ünnepséget követően a vendégek végigjárták az óvoda helyiségeit, s megtekintették az óvodások vidám, kedves műsorát.

G. J.

Pullai Árpád közlekedési és postaügyi miniszter avató beszédét mondja

(Nagy József felvétele)

Miniszteri értékelés:

Szolid árak az Utasellátónál

A Vas megyei Tanács szeptember 17-i ülésén tárgyalta a területi idegenforgalom helyzetét, Szombathelyen. Az ülésen részt vett és felszólalt *dr. Sághy Vilmos*, belkereskedelmi miniszter is.

A tanácsülés után a miniszter *dr. Bors Zoltánnak*, a megyei tanács elnökének a társaságában a közeli Bükfürdőre látogatott. A magasrangú vendégek megtekintették az Európa-hírű gyógyfürdőhely szolgáltatási, kereskedelmi és vendéglátóipari egységeit, s felkeresték az Utasellátó Vállalat grillbüféjét is.

Az üzletben *Haller József*, a vállalat területi igazgatója kalauzolta a minisztert és kíséretét. *Dr. Sághy Vilmos elégedett volt a látottakkal, és különösen figyelemreméltónak értékelte az üzlet szolid árait.*

Közművelődés — munkahelyi művelődés

Hányadik a feladatok rangsorában?

Napjainkban minden fórumon sok szó esik a termelésről, a termelékenység, a gazdaságosság alakulásáról. Ennek okait népgazdaságunk, s benne a vasút jelenlegi helyzete, gondjai között nem kell külön magyarázni. Az azonban szakszervezetünk elnökségének, központi vezetőségének jól átgondolt koncepcióját mutatja, hogy a középtávú tervidőszak indítása előtt a gazdasági és a szociálpolitikai tervekkel *e g y ü t t* vitatta meg *a közművelődés időszerű feladatait.*

Az eltelt alig több mint két évben *a legtöbb művelődési bizottság munkáját az útkeresés jellemezte.* Az elért eredmények jórészt időszakos rendezvényekhez kapcsolódnak, így a folyamatos közművelődési tevékenység aránya elmarad a társadalmilag kívánatos szinttől. Külön is gondot okozott, hogy a nehezebb gazdasági körülményekre hivatkozva a termelési feladatok mellett *nemcsak a gazdasági és szakszervezeti vezetők, hanem a művelődési bizottságok tagjai is gyakran sokadrangú tevékenységként kezelték a munkahelyi művelődés ügyét.* Ez alól a MÁV központi művelődési bizottsága, a GySEV és az Utasellátó Vállalat művelődési fórumai sem jelentettek kivételt.

Nemcsak a titkáron múlik

Az egységes szemlélet hiánya mellett a művelődési bizottságok tagjai közti munkamegosztás még jóindulattal sem nevezhető kielégítőnek. *Elég sok bizottságnál csak a titkár — sok esetben adminisztratív — munkája jelentette a „közös tevékenységet".* A bizottságok tagjai helyenként még jogaikat kötelességeiket, vagy a művelődési bizottságokra vonatkozó irányelveket, határozatokat sem ismerték kellően, s így azokkal élni sem tudtak.

Tapasztalataink szerint — mint ahogy ez az elnökség elé került előterjesztésben is megfogalmazódott — több művelődési bizottság *munkatervet* sem készített, üléseiket nem tartották meg rendszeresen. *A végzett munka számonkéréséről, a bizottságok ellenőrzéséről a legtöbb csomóponton megfeledkeztek.*

A kezdeti nehézségek után egyre több bizottság öntevékenyen látott munkához. A „felülről" várt irányelvek helyett maguk kerestek lehetőséget a művelődési munka hatékonyabbá tételére. A társadalmi szervezetek együttműködésével kezdeményezték a párt-, a KISZ- és a szakszervezeti oktatásban fel'elhető párhuzamosságok kiküszöbölését, az állami felnőttoktatásban, a szabad idő hasznos eltöltésében mutatkozó hiányosságok felszámolását. *Tapasztalataink szerint fejlődés ott következett be, ahol felelős gazdasági vezetőket, vagy az oktatótiszteket sikerült megnyerni a közös ügynek.*

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége és központi vezetősége az üzemi művelődési bizottságok munkáját értékelve megállapította, hogy az állami felnőtt- és szakoktatásban a politikai, honvédelmi, a tudományos-technikai ismeretterjesztésben *érzékelhető fejlődés* tapasztalható. Ugyanakkor a rétegpolitikai munka, a bejáró és a munkásszálláson lakó vasutasok, fizikai dolgozók, s különösen a KISZ-korosztályúak között a közművelődési tevékenység színvonala az elért eredmények ellenére elmarad a kívánatos mértéktől.

Sok javítanivaló van a területi és üzemi művelődési bizottságok, valamint a lakóhely szerint illetékes tanácsok, művelődési intézmények kapcsolatában. Igaz, vannak jó példáink Makóról, Záhonyból, Dombóvárról, de ezek általánossá tétele vontatottan halad. Itt érdemes megjegyezni, hogy *szakszervezetünk fontos feladatának tekinti a közművelődési törvény végrehajtására való mozgósítást, ám a művelődési bizottságok irányításában, beszámoltatásában, ellenőrzésében, a felnőttoktatásban, a bejáró dolgozók művelődésében nem veheti át a gazdasági, állami szervek szerepét, mint ahogy az korábban sok helyen tapasztalható volt.*

A brigádok szerepéről

A MÁV-nál, a GySEV-nél és az Utasellátó Vállalatnál a közművelődésben egyaránt *fontos szerepet szántunk a szocialista brigádoknak.* Bár lehetne kedvező tapasztalatokat, kiemelkedő szocialista kollektívákat említeni mindhárom területről, de tárgyilagosan meg kell jegyezni, hogy *a szocialista brigádok kulturális vállalásai* — a művelődési bizottságok ajánlásai ellenére — *a legtöbb helyen formálisak maradtak.*

A szakszervezeti közművelődési feladatok megoldását művelődési intézményeink és könyvtáraink sajátos módszerekkel segítették. Javult munkájuk tervszerűsége, növekedett a klubok, szakkörök, a műkedvelő csoportok száma. Több az ismeretterjesztő előadás is, de az egy előadásra jutó, átlagos hallgatói létszám csökkent.

A művelődési bizottságok és intézmények között mindenütt kialakult a kapcsolat. A munkatervek egyeztetése, a különféle rendezvények koordinálása azonban nem kielégítő, *egyes területeken gyakoriak az átfedések,* más területek viszont elhanyagoltak.

Az elmúlt évek tapasztalatai igazolják, hogy a művelődési és a szakszervezeti bizottságok együttműködése valamennyi közművelődési tevékenység közül a tömegpolitikai oktatások és a szocialista brigádok vetélkedőinek, tömegsport versenyeinek megszervezésében, lebonyolításában volt a legeredményesebb. Itt viszont *a kampányjelleg okoz gondot.*

Az elkövetkezendő öt évben, vagyis a VI. ötéves terv időszakában elnökségünk és központi vezetőségünk állásfoglalása szerint arra kell törekedni, hogy *a közművelődési tevékenység az eddigieknél hatékonyabban segítse társadalmunk szocialista vonásainak erősítését, a gazdasági feladatok teljesítését, az egységes szemlélet kialakítását.* Számolni kell azzal, hogy a várható gazdasági helyzet mindhárom vállalatnál nehezíti a közművelődést. Ezért szakszervezeti bizottságainknak nagyobb gondot kell fordítani a meglevő anyagi és szellemi erők ésszerűbb felhasználására, a szakmai munka minőségének javítására.

Lehetőségek a laktanyákban

A Vasutasok Szakszervezete az elmúlt időszakban a partner gazdasági vezetéssel összehangolva arra törekedett, hogy *a dolgozók iskolázottsági szintjét tovább emelje.* Ennek eredményeként az elmúlt öt év alatt az egyetemet, főiskolát végzettek száma 2,5 százalékról 3,4 százalékra növekedett, s az érettségizettek száma 4 százalékkal több az 1974. évinél. Az összehangolt erőfeszítések és a vasutasok közti generációcsere eredménye, hogy öt év alatt 27,8 százalékról 24 százalékra csökkent a 8 általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők száma. A munkaerőstruktúra változása miatt viszont mintegy *megkétszereződött a vasútnál dolgozó írástudatlanok, analfabéták száma.* Éppen ezért a szakszervezeti bizottságoknak a középtávú tervidőszakban is minden lehetőséget fel kell használni arra, hogy az általános iskolát el nem végzettek számát tovább csökkentsék.

Elengedhetetlen az is, hogy alap- és középszerveink, kulturális intézményeink a művelődési bizottságokkal együttműködve *hatékonyabban javítsák a laktanyák, üdülők közművelődési lehetőségeit.* Tevékenységükben kapjon nagyobb szerepet a munkásszállásokon, a lakókocsikban élők és a naponta ingázó dolgozók kulturális körülményeinek javítása. Mint az elnökségi előterjesztés is rögzítette, *el kell érni, hogy a művelődési intézmények, sportegyesületek szervezett, állandó kapcsolatot tartsanak a vonzáskörükbe tartozó munkásszállásokkal.* Ennek figyelembevételével a vasutas sportegyesületek fokozzák a munkahelyi olimpia tömegesítését, az *Edzett ifjúságért* mozgalom és a munkásszállásokon élők tömegsport igényeinek kielégítését. A természetjáró és túraszakosztályok erősítésével *elő kell segíteni a dolgozók tömeges részvételét hazánk természeti, történelmi, kulturális értékeinek megismerésében.*

További kezdeményezést!

Alapvető feladatunk, hogy a szocialista brigádok művelődési munkájában a középtávú tervidőszakban a szakszervezeti mozgalom eszközeivel, a propaganda és ellenőrző munka javításával csökkentsük a formális vonásokat. Törekednünk kell arra, hogy *a brigádok értékelésénél, elbírálásánál a kulturális vállalások teljesítése nagyobb szerepet kapjon.*

Támogatni kell minden olyan kezdeményezést, ami elősegíti a vasutas szocialista brigádok közművelődését és általában a munkásművelődés erősítését. Vetélkedők rendezésére, öntevékeny csoportok közreműködésére és hasonló formák alkalmazására gondolunk ezzel kapcsolatban.

Művelődési intézményeink és szakszervezeti bizottságaink jobban segítsék a sajátosan nőket, az ifjúságot és a nyugdíjasokat érintő szabad idő eltöltési akciókat. Szakkörökkel, ismeretterjesztő előadásokkal, kiscsoportos foglalkozásokkal, a meglevő lehetőségek bővítésével el kell érni, hogy *a nők, fiatalok és nyugdíjasok szabadidő-eltöltése még jobban alkalmazkodjék szocialista társadalmunk igényeihez.*

Elnökségünk és központi vezetőségünk úgy ítélte meg, hogy a MÁV gazdasági vezetése és a Vasutasok Szakszervezete központi irányelvei együttesen tartalmazzák mindazokat az útmutatásokat, amelyek a vasutasok közművelődését a következő tervidőszakban eredményesen szolgálhatják.

Dr. Balázs Ákos
a kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály vezetője

A KÖVETELMÉNYEKHEZ IGAZODVA

Előtérben a továbbképzés

Megkezdődött a 94. tanév a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben

A MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben is megkezdődött a tanítás. Az intézet immár a 94. tanévet kezdte, mely eltér az eddigiektől. Az öreg falak között ezentúl nemcsak tisztképzés folyik, hanem továbbképzés is: közép és felső szintű vezetők, valamint különböző szakterületeken dolgozók számára.

Összevont tagozatok

— Mit jelent ez a változás a gyakorlatban? Milyen tagozatok, tanfolyamok „indultak" az intézményben? — Az indulásról dr. Kun Dezső igazgatót kérdezem.

— *Nappali tagozatos hallgatóink számára az idén — most először összevontan — egy kereskedelmi-forgalmi, valamint egy mozdonyszolgálati tagozatot indítottunk, amelyre 135 fiatalt vettünk fel* — válaszolja. — *Harminc esztendeje nem volt ilyen kevés nappalosunk. Ötször többen vannak viszont a továbbképző és a nyelvi tanfolyamokon.* Szeptember 1-én indítottunk egy felső szintű, 13-án és 22-én pedig egy-egy középszintű vezetőképző tanfolyamot: kéthetes kurzusokban. Kéthónapos, bentlakásos iskolát szerveztünk kereskedelmi oktatótisztjeink számára, másfél éveset az igazgatási, munkaügyi területeken dolgozó szakembereinknek. Ez utóbbit levelező úton lehet majd elvégezni.

A mi feladatunk immár a vasúti mérnök továbbképzés is, valamint a különböző szakmai továbbképzések. Ezenkívül kiszélesítettük nyelvi képzési rendszerünket, hiszen végül is 57 nemzetközi szervezetben dolgozunk, kellenek a nyelvet beszélő szakemberek. *Az angol, a német, a francia és az orosz mellett az idén eszperantót is tanítunk.* Erre a nyelvre azért van szükségünk, mert két év múlva Magyarország lesz a házigazdája a nemzetközi vasutas eszperantó kongresszusnak. Az öt kurzuson mintegy háromszáz hallgatónk van, nagyon nagy az érdeklődés.

Nehéz feladat előtt

— A továbbképzések nem szorítják-e háttérbe a tisztképzést, holott mégiscsak ez a teljesebb; mind a szak- és a vezetési ismeretek nyújtásában, mind az emberformálásban.

— Valóban csökkent a feladatunk a tisztképzésben és nőtt a továbbképzéseknél. De ennek számos oka van. Többi közt az, hogy ma már a vasút másféle szakembereket igényel, mint korábban, olyanokat, akik meg tudnak felelni az összetettebb, bonyolultabb feladatoknak, akik ugyanúgy helyt tudnak állni például a kereskedelmi és a forgalmi munkakörökben is. *Ott és azt csinálják, ahol és amire a vasútnak szüksége van. Ezért vontuk össze az idén a forgalmi és a kereskedelmi tagozatot.* Továbbá: két év óta már nemcsak vasúti tiszti képesítést, hanem technikusit is szerezhetnek a fiatalok, amely — mivel levelező úton végezhető az iskola — népszerű a munkahelyek és dolgozók körében is. Sajnos, tapasztalataink szerint a két képesítést egyformának tekintik mindenütt, pedig korántsem azonosak, nálunk sokkal magasabbak a követelmények. Ez már a felvételi rendszerünkben is megnyilvánul. Nehéz feladat elé állítjuk leendő hallgatóinkat: *csak azokat vesszük fel, akik sikeres vizsgát tettek a féléves előkészítő tanfolyam anyagából, az alapismeretekből és akik megállták a helyüket a három hónapos nyári gyakorlaton.*

Elismerés a helytállásért

Végszóra érkezik *Erős László*, a forgalmi-kereskedelmi tagozat vezetője.

— Büszkék lehetünk hallgatóinkra, akik egész nyáron, Budapest nagy állomásain teljesítettek szolgálatot és nem is akármilyen területeken álltak helyt. Szinte mindenütt azt a munkát végezték, amelyre helyben nem találtak embert. Éppen ezért nagyon jólesett számunkra, hogy egymás után érkeztek a jó vélemények leendő hallgatóinkról. *És az volt a legszebb, amikor a tanévnyitón Gulyás János vezérigazgató-helyettes köszöntő szavai után a budapesti nagy állomások képviselői tizenötezer forint jutalmat osztottak ki a legjobban dolgozó — minden második, harmadik — hallgatónk között. Az elismerésnek ez a formája az előző években nem volt.*

Csuha Sándor, Parti Imre és *Hegedüs Erzsébet* is a legjobban dolgozók között voltak. Mindhárman Rákosrendezőn teljesítettek szolgálatot. Nyári élményeikről, tapasztalataikról és arról beszélgettünk: *mi vonzotta őket a vasúthoz.*

Csuha Sándor Mándokról, illetve Eperjeskéről jött a fővárosba tanulni, a biharnagybajomi *Parti Imre* pedig Hajdúszoboszlóról. Mindketten forgalmi szolgálattevőként dolgoztak. Három hónapos gyakorlatuk idején viszont ettől eltérő feladattal birkóztak meg, sarusok voltak. Sokan idegenkednek ettől a nehéz és veszélyes munkától. Ők furcsamód szépnek, izgalmasnak, sőt romantikusnak mondták.

— *Hogyne lenne izgalmas, amikor két-három másodperc alatt kell dönteni arról, hogy rövidebb vagy hosszabb sarut tegyen-e a sínre* — válaszolják. — Amikor látja az ember magával szemben gurulni a kocsit, azonnal fel kell mérni, milyen sebességgel közeledik, milyen lehet a súlya, mekkora ütközést bír el és mi a rakománya. Ha ezek valamelyikét is roszszul ítéli meg a sarus, összetörheti a kocsit az áruval együtt, sőt saját magát is veszélynek teheti ki. *Mi jó brigádban dolgoztunk, alaposan felkészítettek bennünket és a segítségnyújtás biztonságot adott nekünk.* Szerettünk Rákosrendezőn dolgozni.

Ez a véleménye *Hegedüs Erzsébetnek* is, aki Tuzsérről került Budapestre. Fényeslitkén forgalmi szolgálattevőként dolgozott. A fővárosi pályaudvaron viszont megsokasodtak a feladatai; vonatátvevő, naplózó és jegyzékelő volt egyszemélyben. Szívesen emlékezik vissza munkatársaira, akiktől nemcsak szakmát tanult, hanem emberséget is.

A vasút vonzásában

— Hogyan kerültek a vasúthoz?

— *Bár a szüleim mezőgazdasági dolgozók, az egyik nagybátyám viszont mozdonyvezető — volt hát példa a családban* — mondja Csuha Sándor. — *Vonzott ez a munkakör és meg is találtam itt a számításomat.*

— Én véletlenül kerültem a vasúthoz — veszi át a szót Parti Imre. — A szakközépiskola elvégzése után egy debreceni üzemben kezdtem dolgozni, ahonnan egy hét múlva elköszöntem. Egy ismerősöm ajánlotta a vasutat. Megfogadtam a tanácsát és ittragadtam.

— Én viszont már a záhonyi közlekedési szakközépiskolában eljegyeztem magam a vasúttal, amelyet két tanárom — Mátrai János, aki azóta meghalt, és Kovács István — szerettetett meg velem — jelentette ki Erzsike.

Ahogy erről az osztálytársakkal már beszélgettünk; az az érzésünk az intézetben szerzett első benyomások után, hogy ezt a szeretetet itt csak elmélyíteni lehet.

Gy. Szabó

Együttműködési megállapodás

Csongrád megyében a szakszervezetek is segítik az őszi szállítási feladatok végrehajtását

Az elmúlt évek jól bevált gyakorlata alapján a szegedi igazgatóság, a Volán 10. sz. Vállalat és a Szakszervezetek Csongrád megyei Tanácsa szeptember 16-án *együttműködési megállapodást kötött az őszi szállítási feladatok segítésére.*

Az első félév tapasztalatai alapján együttes munkaprogramban határozták meg a szervezetek konkrét feladatait, melyben különös gondot fordítanak az őszi mezőgazdasági munkák zavartalan lebonyolítására. Erre szükség is van, hiszen a vasútigazgatóságnak *az év utolsó négy hónapjában több mint 4 millió tonna árut kell elszállítani.* A szállítási feladatok teljesítése tehát nagy erőfeszítést igényel a vasutasoktól.

A szállítást végző vállalatok, a MÁV és a Volán felkérte az SZMT-t, hogy támogassa és segítse a rakodási készség javítását, a szombat-vasárnapi rakodásokat, az egységrakományok zavartalan továbbítását, az export- és tranzitszállítások teljesítését és nem utolsósorban a szállításban érdekelt dolgozók biztonságosabb munkáját.

A közös munkaprogram és az együttműködés keretében a vasútigazgatóság vállalta, *hogy az SZMT rendelkezésére bocsátja a nagyobb árufeladást, illetve kirakodásokat végző vállalatok névjegyzékét,* tíznaponként tájékoztatást adnak a késedelmes rakodókról. Hasonló vállalást tett a Volán is.

Az SZMT vállalta, hogy a kapott információk figyelembevételével megkeresi az érdekelt vállalatokat, illetve azok szakszervezeti bizottságát és felhívja figyelmüket a rakodásokhoz szükséges létszám biztosítására, a rendelkezésre álló gépi kapacitás jobb kihasználására, a rakodásban résztvevők ösztönzésére, ha szükséges, túlórák engedélyezésére.

Az együttműködés koordinálását, az információk cseréjét a két fuvarozó és az SZMT között — a Volán szakszervezeti bizottságával közösen a szegedi területi szakszervezeti bizottság végzi.

A szegedi igazgatóság hasonló megállapodás megkötését tervezi *Bács-Kiskun* és *Békés* megyékben is.

G. J.

TILTAKOZÓ TÁVIRAT DÉL-KOREA ELNÖKÉNEK

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége a *Kim Dae Jung* per kapcsán az alábbi tiltakozó táviratot küldte Dél-Koreába, *Chon Du Hwan* elnöknek. A táviratot másolatát elküldték a Nemzetközi Munkaügyi Szervezethez, a Szakszervezeti Világszövetséghez és a Prensa Latina szerkesztőségéhez is.

„Kim Dae Jung — az elnökválasztás korábbi jelöltje — és más demokraták sorsáért aggódva a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége 18,5 milliós — a világ minden tájának országaiból származó — tagsága nevében kéri önt, hogy alaposan vegye fontolóra a katonai bíróság ítéletét. A demokratikus ellenzék elnyomásának ilyen megnyilvánulása a világ minden közlekedési és szállítási dolgozója felháborodását és a tiltakozás hullámát váltja ki, követelve Kim Dae Jung és a többi bebörtönzött demokrata szabadonbocsátását."

Debkumar Ganguli
főtitkár

Kongresszustól — kongresszusig (2)

Szakszervezetünk termelést segítő tevékenysége a dolgozók érdekképviseletének szerves részévé vált

Szakszervezetünk — a IX. kongresszus határozatának szellemében — aktív részese volt a MÁV, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat tervei megvalósításának. *A termelést, gazdálkodást segítő tevékenység az érdekképviselet szerves részévé vált.*

A MÁV Vezérigazgatóság és szakszervezetünk központja között folyamatos munkakapcsolat alakult ki. Megbeszéléseinken részletesen elemeztük a gazdálkodás aktuális kérdéseit, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek fejlesztési lehetőségeit.

A vasút a népgazdaság szállítási igényét az ötéves terv folyamán alapvetően kielégítette. Az időszakonkénti gondok és feszültségek ellenére a MÁV a személy- és áruszállítási feladatait a korábbinál eredményesebben és gazdaságosabban hajtotta végre.

Továbbra is fontos feladat a minőség és a kulturáltság javítása

A személyszállítási teljesítményekre a beszámolási időszakban csökkenő tendencia jellemző. Ennek üteme 1979-ben már mérséklődött. Az elkövetkezendő években stagnálás, majd később kisebb felfutás várható.

A személyszállításban továbbra is a legfontosabb teendő a minőség és a kulturáltság javítása. A fejlesztésre rendelkezésre álló anyagi lehetőségek csak kismértékű fejlődést tettek lehetővé, amely nem elégítette ki a jogos követelményeket. Nagy gondot okozott a személykocsipark kedvezőtlen állapota, a viszonylag alacsony utazási sebesség, a sok késés és az elővárosi forgalom zsúfoltsága, valamint a kocsik tisztaságának hiánya.

Az áruszállítási igényeket a vasút nem minden esetben tudta kielégíteni. Az időnként tapasztalható kisebb feszültségek azonban a népgazdaság egyetlen ágában sem akadályozták a folyamatos termelést.

Az egyenetlen szállítási teljesítmények oka elsősorban az volt, hogy az áruk tömegét rapszodikusan adták fel a fuvaroztatók. Nagy gondot okozott a MÁV-nak a környező országok vasútjainak ingadozó szállítása és határmenti fogadókészsége is. Ezért több alkalommal léptek életbe áruforgalmi korlátozások, amelyek a MÁV vonalhálózatán torlódásokat, az üzemvitelben zavarokat okoztak.

Az áruszállítás minőségi mutatói még nem kielégítőek. Ez is befolyásolta, hogy a rendkívül nagy értéket képviselő járműpark és a helyhez kötött berendezések kapacitásának kihasználása nem volt optimális. A vasút eszközkihasználása a szállíttatóktól is függ. *Ezért kell törekedni a fuvaroztatókkal való kapcsolat további erősítésére és a közlekedési ágak közötti jobb együttműködésre.*

A GYSEV vasútüzemi tevékenységében szintén stagnálás tapasztalható. *1979-től azonban az áruszállítási teljesítmények jelentősen megnőttek.* A vállalat 1973 óta egyéb vállalkozásokat is létesített (szállítmányozás, vámraktározás, vendéglátás), amelyek a tervidőszak alatt dinamikusan fejlődtek. A vállalat így összességében eredményesen gazdálkodott és előreláthatóan az V. ötéves terv felemelt tervét túlteljesíti.

Az Utasellátó Vállalat áruforgalma kielégítette a fogyasztói keresletet és ebből adódóan árbevétele egyenletesen nőtt. Annak ellenére, hogy az utazóközönség igényét a korábbinál kulturáltabban, szolgáltatási körének bővítésével elégítette ki, hiányosságok voltak az áruválaszték nagyságában és összetételében, valamint néhány szolgáltatás minőségében.

Az elmúlt időszak alatt szakszervezeti szerveink tervezésében való szerepe növekedett. A vállalatok dolgozói az V. ötéves terv feladatait megismerték és tevékenységi körükkel kapcsolatos kérdésekben figyelemre méltó javaslatokat, észrevételeket tettek. A különböző szintű választott testületek és bizalmiak együttes ülésein tárgyalták, illetve fogadták el a gazdasági, szociálpolitikai és munkavédelmi terveket.

A műszaki-fejlesztési tervet véleményező és elemző feladatainkat illetően sikerült előrelépni. *A központi vezetőség szakbizottságai, már a tervezés előkészítésének időszakában részt vesznek az egyes tervfejezetek kialakításában.* Különösen a műszaki fejlesztés, az ipari, építési és pályafenntartási témákban adtak a gazdasági vezetők számára is figyelemre méltó javaslatokat.

A tervezés fázisait késve határozzák meg. A tervek tárgyalására a vasútigazgatósági, főnökségi szinteken sokszor csak rövid idő áll rendelkezésre, és így a tárgyalás formálissá válik. A dolgozók többször jogosan sérelmezték, hogy a demokratikus fórumokon elfogadott tervek megváltoztatásáról csak utólag a központi döntést követően értesültek. A jövőben nagyobb összhangot kell teremteni a tervezés és a gyakorlat között.

A vasút folyamatos rekonstrukciójával növekvő technikai színvonal, valamint a nagyobb szállítási igények megkövetelik az üzem- és munkaszervezés fejlesztését. *Szakszervezetünk termelést segítő tevékenységének szerves részét képezi az üzem- és munkaszervezés korszerűsítésének segítése, új módszerek feltárása és általános alkalmazása.*

A két kongresszus közötti időben a vasút üzemvitelének irányításában átfogó egyszerűsítési és korszerűsítési folyamat indult el. Ezek a szervezeti intézkedések nagy jelentőségűek, minden korábbit meghaladnak. Szakszervezetünk tevékenyen vesz részt az üzemfőnökségek, az üzemviteli-gépészeti szakszolgálat, valamint a pályafenntartás egységes központi építőipari szervezetének kialakításában.

A szervezeti intézkedések megítélése, az ezzel kapcsolatos hangulat a dolgozók körében különböző. *Az átszervezések elhúzódása, a rossz előkészítés, a gazdasági vezetők közötti véleménykülönbség a végrehajtó szolgálatnál bizonytalanságot eredményezett.* A dolgozók ezen a téren nagyobb tervszerűséget, határozott, egyértelmű intézkedéseket várnak.

A szocialista munkaverseny nem lehet kampányfeladat

A GYSEV a szállítmányozási, vámraktározási és a vendéglátó, valamint az idegenforgalmi tevékenység széles körű kibontakozásával, az élőmunka hatékonyságának fokozásával, a technikai színvonal és szervezettség növelésével érte el, hogy a tervidőszakban a gazdálkodás körülményeinek nehezebbé válása ellenére — a személyszállítási terven kívül — *valamennyi célkitűzését túlteljesíti.*

Az Utasellátó Vállalatnál figyelembe véve a kulturált vendéglátás iránti követelményeket, *nagy erőfeszítéseket kell még tenni a teljesítmények és azok belső szerkezetének további fejlesztése érdekében.* A tervidőszakban a szervezésben és a munkaerőgazdálkodásban elért eredmények mellett még mindig jelentős tartalék szabadítható fel a bértömeg-gazdálkodás előnyeinek kihasználásával, az élőmunkát kiváltó gépek, felszerelések beszerzésével, a racionálisabb munka- és üzemszervezéssel, a részidőben foglalkoztatottak számának növelésével.

A MÁV, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat tervfeladatainak valóra váltásában jelentős szerepet kapott a szocialista munkaverseny, amelynek a termelést segítő munkában meghatározó szerepe van.

A MÁV-nál az újonnan kialakított munkaversenyformák jobban megfelelnek az üzemvitel sajátosságainak, és lehetőséget adnak minden vasutas dolgozó számára a csatlakozásra.

A mozgalom fejlődése azonban nem volt ellentmondásoktól mentes. *A legfőbb gondot az okozza, hogy a munkaverseny az egyes dolgozók szintjén nem eléggé tudatos.* A mozgalom a vasút számos szolgálati helyén magán viseli a kampányszerűséget. A vállalások és az értékelések időszakában fellendülés tapasztalható, de évközben, a felajánlások végrehajtása során keveset foglalkoznak a feltételek biztosításával, a felmerülő gondok megoldásával.

A szocialista brigádok tevékenysége az V. ötéves terv időszakában tovább erősödött és meghatározóvá vált a vállalatok előtt álló feladatok teljesítésében.

A brigádok élenjáró szervezői, részvevői és kezdeményezői voltak a különböző társadalmi célokat szolgáló munkaakcióknak, és kommunista műszakoknak.

Munkája során egyre több brigád igyekszik kapcsolatot teremteni más szocialista brigádokkal, amelyeknek egyik formája a komplexbrigádok megalakítása. Különösen fejlődött az utóbbi években az ifjúsági brigádok tevékenysége.

A MÁV, a GYSEV és az Utasellátó Vállalatnál a munkaerőhelyzet néhány fizikai munkakörben évről évre romlott. A csökkenés az utóbbi időben kis mértékben mérséklődött, *azonban súlyosbítja a helyzetet, hogy ez a csökkenés elsősorban a kulcsfontosságú munkakörökben, a vasútnál az elegyrendezői (kocsirendezői, sarus) munkaterületeken, az Utasellátó Vállalatnál pedig az utazószolgálatnál jelentkezett.* A súlyos létszámgondok miatt főleg a budapesti nagy szolgálati helyeken adódtak az üzemviteli nehézségek, amelyek kiterjedtek néhány vidéki csomópontra is.

A törzsgárdatagsággal járó erkölcsi és anyagi elismerés mindhárom vállalatnál tovább fejlődött. Több olyan módosítás került a szabályzatba, amely kedvező volt a dolgozók — elsősorban a fiatalok és nők — számára. *Jelenleg a dolgozók kb. 80—85 százaléka rendelkezik a törzsgárdaelismerés valamely fokozatával.*

A vasutasok átlagbére meghaladja a szocialista iparban dolgozókét

A IX. kongresszus határozata értelmében a bérpolitikai koncepció a dolgozók reálbérének a népgazdaság ipari átlagához viszonyított nagyobb mértékű fejlesztését irányozta elő.

A növekedési ütem kielégítő és megfelelő színvonalat ért el, amelyet bizonyít, hogy a beszámolási időszakban az átlagbérek 31 százalékkal növekedtek. *Ezzel sikerült elérni, hogy dolgozóink átlagbére jelenleg meghaladja a szocialista iparban dolgozók átlagbérét.*

A kedvező tendenciát az éves bérfejlesztési lehetőségeken kívül több központi bérintézkedés is segítette. Például a műszakpótlék bevezetése, a korszerű vállalati besorolási rendszer kialakítása.

Az alsó bérhatárokra való ráállás — elsősorban megfelelő fedezet hiányában — természetes következménye volt az átmeneti nivellálódás. *A központi intézkedések nem minden esetben segítették a munka, a teljesítmény szerinti differenciálás kialakítását.* A nivellálódás feloldása, a differenciálás 1980-ban megkezdődött. A differenciálás azonban a vezetők, tisztségviselők és a bizalmiak körében nem népszerű feladat. Az ellentmondások ellenére a vállalati besorolási rendszer összességében megfelelően szolgálta a vállalatok érdekeit.

Előrehaladás történt a kedvezőtlen munkakörülmények között dolgozók anyagi elismerésében. Az utazó és forgalmi végrehajtó szolgálatot ellátók átlagbére nagyobb mértékben emelkedett az utóbbi években. A munka szerinti differenciálás vonatkozásában azonban bizonyos szemléleti változtatásra van szükség.

Az anyagi elismerésnek az említett munkakörökben történő kedvező alakulását esetenként a munkaerőhiányból fakadó szükségszerűség is befolyásolta. Az egyes munkaterületeken, munkakörökben a munkaerőhiány eltorzította a vállalati bérpolitikát, és bérfeszültségeket okozott. *Még mindig bonyolultnak tartjuk dolgozóink jövedelmének elszámolási rendszerét, amelyet a jövőben tovább kell egyszerűsíteni, áttekinthetőbbé kell tenni.*

A különböző intézkedések hatására a munka szervezettsége javult, növekedett a termelékenység. A túlórák száma a vasútnál 1979-ben kismértékben csökkent, annak ellenére, hogy egyes munkakörökben nem kívánatos létszámcsökkenés történt.

Szakszervezetünk központi vezetősége és elnöksége a két kongresszus között rendszeresen napirendre tűzte a kollektív szerződésekkel kapcsolatos tapasztalatokat. A kollektív szerződések — az évenkénti módosításokkal — alapvetően mind a három vállalatnál megfeleltek a követelményeknek. Segítették az V. ötéves terv célkitűzéseinek realizálását, jól szolgálták a dolgozók érdekeit.

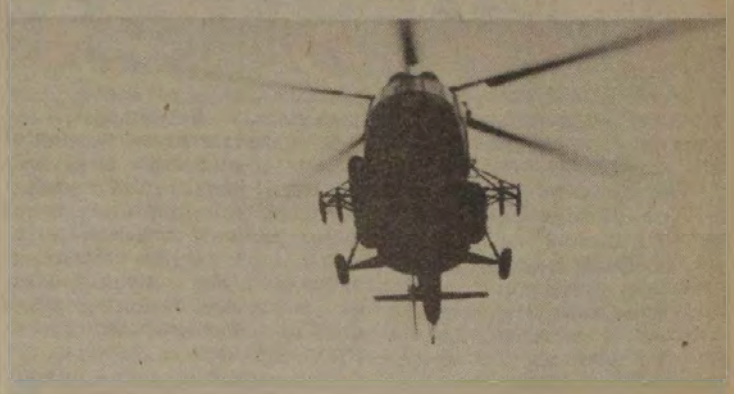
A termeléshez közvetlenül kapcsolódó munkahelyi, szociális és egészségügyi létesítmények fejlesztésével mindhárom vállalatnál javult a foglalkoztatás feltétele.

A MÁV-nál az V. ötéves terv során 13 000 dolgozó számára tervezett korszerű öltöző-mosdókból *10 304 valósult meg.* 1980. évben további 1766 öltöző-mosdó építése fejeződik be. Az V. ötéves tervben a 940 személyes előirányzattal szemben 1609 személy részére létesült melegedőhelyiség.

Az Utasellátó Vállalatnál az üzemek szociális ellátottsága az 1976. évi *67 százalékról napjainkig 79 százalékra emelkedett.* Országos viszonylatban az ellátási szint azonban nagy eltéréseket mutat.

A GYSEV szolgálati helyeinek többségénél az öltözők, mosdók, fürdők és a pihenőhelyiségek megfelelnek a követelményeknek.

Oszlopállítás — helikopterrel



A helikopter a levegőbe emeli a betonoszlopot

Az irányítók segítségével néhány perc múlva a betonkehelybe helyezik, majd rögzítik az oszlopot

Az utolsó művelet a kötéltartó bilincsek leszerelése

Menyegző a halállal

NAGY TEMETÉS lesz — mondogatták suttogva Heves megye két községében: *Adácson* és *Karácsondon* az asszonyok szeptember 9-én délelőtt, amikor találkoztak az utcán.

A kerítések mellett szelíden ingatták harmatos, szivárványszínű fejüket az estikék, bársonykák, petúniák. A gyász feszült csendjét hordozták magukban az emberek. Valamennyiükben még elevenen élt a tragédia okozta döbbenet, a két fiatalember halálhíre. Az egyik tizenkilenc, a másik harminchat éves volt. A két községben szinte majdnem mindenki őrzött emlékezetében róluk egy-egy képet. A szomszédok töprengve mondogatták: *„nemrég még gyerekek voltak..."* Eszükbe jutott, ahogy táskával a hátukon ballagtak az iskolába vagy amikor fülledt délutánokon kipirult arccal, nevetve rúgták a tereken a labdát. Mozdulatok, szavak, közelmúltba veszett emlékek sora villant fel egy-egy pillanatra. A kapcsolatok már örökre megszakadtak — emlékké kövesednek...

A hír gyorsan terjedt az éjszakában. A telefonok drótjai megrendült emberek izgatott beszélgetéseit továbbították. A miskolci igazgatóság vezetőjét, *Hernádi Istvánt* is éjjel három körül riasztotta a telefon hangja.

////////////////////////

Füzesabony és Mezőkövesd állomások között szeptember 4-én, éjjel egy óra 52 perckor az Mt. 499-es számú vonat előtt*e Pecze Lajost* és *Bencsik Józsefet*, a miskolci TBFF 101-es fenntartási üzeme, vámosgyörki blokkmesteri szakaszának műszerészeit.

Füzesabony és Mezőkövesd állomások között szeptember 3-án 21 órától, 4-én 7 óráig felépítményi karbantartó gépláncos munkát végeztek a kettős vágányú pálya bal, azaz a páratlan számú vonatok helyes vágányán. A forgalomból ki nem zárt jobb vágányon sebességkorlátozás nem volt.

Pecze Lajos 36 éves műszerész *Karácsondon* született. Tizennégy éve vasutas. A közelmúltban kapott szolgálati lakást *Hort-Csányon*. Ott élt feleségével és kilenc, illetve tizenegy éves gyermekeivel.

Bencsik József 19 éves műszerész *Adácson* lakott szüleivel egy új családi házban. Egy éve vasutas, nőtlen.

SZEPTEMBER 3., késő délután. Pecze Lajos szolgálatba készülődik. Gondosan megborotválkozott, felvette vasutas ruháját, megtisztította cipőjét. Felesége a konyhán serénykedik. Hideg élelmet csomagol a nagy bőrtáskába, paprikát, kolbászt, kenyeret. Éjszaka, a nyílt pályán, jól esik majd a férjének. A gyerekek a szobában hancúroznak. Apa siet, hamarosan indul a vonat. *Este nyolcra Füzesabonyban kell szolgálatba jelentkeznie.* Huszonegy órakor kezdődik a vágányzár. Megcsókolja a feleségét, a gyerekek a nyakába csimpaszkodnak.

— *Siess haza apa! Holnap délután majd együtt játszunk* — lelkendeznek a gyerekek. A hét végére kirándulást terveztek az új Trabanttal. Az egész család izgatottan várta már a szombatot. Pecze Lajos becsukta maga mögött a szolgálati lakás ajtaját és a beérkező vonathoz sietett.

Adácson Bencsik József is sietve összepakolta mindazt, amire az éjszakai szolgálatban szüksége lehet. Délelőtt a szüleinek segített a ház körül. *Az anyja már régóta bajlódik a szívével, az apja pedig tíz évvel ezelőtt veszítette el mindkét lábát.* Kocsivizsgáló volt Hatvanban. Szolgálatban érte a baleset. Egy behaladó vonat kerekei alá esett. Jóska a család biztos támasza. Ha nincs szolgálatban, otthon dolgozik a kertben és délutánonként edzésekre jár. A helyi futballcsapatban játszik. A szakközépiskola elvégzése után a vasútnál helyezkedett el. Egy év telt el azóta, örömmel végezte a munkáját. Kiegyensúlyozott, komoly férfivá érett. A szülők már sürgették, hogy mikor választ magának egy lányt. Szeretettel várták a házba az ifjú asszonyt. Az apa sokat foglalkozott a gondolattal, hogy egyszer majd menyegző lesz.

Jóska most is örömmel készült a szolgálatra. Elbúcsúzott a szülőktől, aztán kezében a táskával, kilépett az utcára. *„Hosszú lesz az éjszaka"* — gondolta. Nehéz a vágányzárban dolgozni, de majd holnap délelőtt kipiheni magát. Hallotta, hogy Budapest felől jön a személyvonat. Sietett. Messze még a reggel...

////////////////////////

ESTE FÉL NYOLCKOR Füzesabony állomáson már a vágányzárra készülődtek a műszakiak. Adatokat egyeztettek, a munkavezetők utasításokat adtak. Pontosan megtervezték mindent, készenlétben álltak a korszerű felépítménykarbantartó gépek is. A vágányzárért felelős pályamester tájékoztatta a műszerészek képviselőjét, *Halmi Lászlót* arról, hogy a gépegységek mely szelvények között dolgoznak majd. Utána közös megbeszélést tartottak Pecze Lajossal és elosztották a munkát. Megegyeztek abban, hogy két műszerész, Pecze Lajos és Bencsik József a munkagépek előtt leszereli a térközjelzők, illetve fénysorompók szigetelt sínmezőihez csatlakozó vezetékeket, az útátjárók sínérintőit. Halmi László és Zele István feladata pedig — a gépláncok után — a leszerelt vezetékek helyreállítása volt.

Az előkészületek befejeztével, pontosan 21 órakor megkezdődött a vágányzár. Mindenki elfoglalta helyét, és a gépek kivonultak Mezőkövesd állomás irányába, a páratlan számú vonatok helyes vágányán, hogy a meghatározott szelvényekben megkezdjék munkájukat. Pecze Lajost és Bencsik Józsefet Füzesabony állomáson ekkor látták utoljára. *Éjszaka a nyílt vonalon egyedül dolgoztak. Senki sem találkozott velük.* Csak a mellettük elrobogó vonatok zaja háborgatta néha a csöndet. Az utolsó két ember, akik még élve pillantották meg őket, az MT. 499-es számú vonat vezetője és mozdonyvezetője volt. Az idő egy óra ötven perc lehetett. *Alakjukat a két sínszál között vették észre, tíz méterrel a mozdony vezérlőállása előtt. Az 58 kilométeres sebességgel közlekedő vonat fékjei dermesztően csikorogtak.* A baleset helyszínétől 340 méterre állt meg a vonat...

////////////////////////

A TRAGÉDIA körülményeiről csak feltételezések születtek. Mi történhetett este kilenc és egy óra ötven perc között? Tanúk nincsenek. Cselekvéseik lélektani motivációit már örökre titok fedi. Csak az előzményeket őrzik jegyzőkönyvi vallomások. Erről beszélgetünk *Pusztafalvi Tivadarral*, a miskolci igazgatóság munkavédelmi csoportjának vezetőjével.

— *A gépláncok két csoportban dolgoznak* — tájékoztat. — *Egy csoportban három gép és egy tehervágánygépkocsi van. Az első gép aláverő, a következő ágyazatrendező, a harmadik pedig aljköz és ágyazat-tömörítő. A gépcsoportok előtt két műszerész, Pecze Lajos és Bencsik József szerelte le a szigetelt sínmezők vezetékeit, hogy azok ne sérüljenek meg. A baleset az 1291/a számú térközjelzővel egy vonalban történt.*

— Hogyan?

— Csak találgathatunk. Az biztos, hogy a halálos balesetet szenvedett két dolgozó pontosan és gyorsan végezte munkáját. Leszerelték a vezetékeket, és eljutottak az említett jelzőig. Az aláverő és az ágyazatrendező gép akadálytalanul haladhatott tovább. Sajnos a gépkezelők nem látták a műszerészeket. Közben a tömörítő gép — műszaki hiba miatt — körülbelül 1500 méterre lemaradt az előbbi gépektől. A hiba kijavítása negyven percig tartott. Ekkor éjszaka egy óra volt. *Pecze Lajos és Bencsik József, hogy addig se tétlenkedjenek, visszaszerelték a vezetékeket, mert tudták, hogy a tömörítő gép már nem tehet kárt bennük.* Ezzel a másik két műszerész társuknak segítettek. Utána átmentek a jobb vágány mellett elhelyezett 1288-as számú pályatelefon-szekrényhez, és ott várakoztak.

NYIRKOS, hűvös éjszaka volt. Táskájukból elővették az élelmet, és falatozni kezdtek. Erre a balesetvizsgálók a paprika és paradicsommaradványokból, az eldobott papírszalvétából és a cigarettavégekből következtettek. Műszerésztáskájukat előzőleg a jelző alapjára szerelt drosszertranszformátorokra helyezték. Közben telt az idő. Ismét kérdőjelek sokasága a vizsgálat során. Nem tudni, hogy az étkezés után mivel foglalkoztak? Talán elaludtak vagy beszélgettek? Ismét csak a logikai következtetés.

— *A tömörítő gépet kijavították, amely nagy zajjal haladt előre, a jelző irányába* — folytatja Pusztafalvi Tivadar. — *A tizenhárom méter hosszú gépmonstrumot észrevette a két műszerész, és talán a hosszú várakozás okozta fásultság miatt — anélkül, hogy körültekintettek volna — beléptek a forgalomból ki nem zárt jobb vágány tengelyébe. A tömörítő gépet kísérő munkatársaikhoz akartak átmenni. Sajnos a gép nagy zaja miatt nem vették észre a közeledő Mt. 499-es vonatot.*

////////////////////////

Részlet *Halmi László* műszerész jegyzőkönyvi vallomásából:

„Zele István műszerésszel együtt az 1291/b számú jelző alapjára álltunk, és onnan figyelmeztettem lámpával a tömörítő gép kezelőjét, hogy óvatosan dolgozzon, mert a kábeleket felszerelték. Megvártuk a gép elhaladását, majd megvizsgáltuk a vezetékeket. *Amikor a lámpát a jobb sínszál felé fordítottam, véletlenül megláttam egy cipőt. Szóltam Zele Istvánnak, hogy úgy látom, mintha valaki a vágányok között feküdne. Zele István megnézte a helyszínt és azt mondta, hogy Lajosék fekszenek a sínek között.* Én kértem a gépkezelőt, hogy rádión értesítsen valakit a balesetről..."

Dojcsák András mozdonyvezető vallomása:

„Az 1291/b. számú térközjelző előtt kb. 8—10 méterre jártunk, amikor észrevettem, hogy a jobb vágány sínszálai között két ember áll. Azonnal gyorsféket alkalmaztam. Utána a vonatvezetővel együtt leszálltunk a gépről. Én a két halotthoz mentem. A két sínszál között feküdtek. Fejük Füzesabony irányában volt. A közöttük levő távolság 5—6 méter lehetett..."

////////////////////////

A balesetvizsgálók néhány megállapítása:

A tragédiát közvetlenül az elhaltak figyelmetlensége okozta. A balesetvédelmi oktatáson részt vettek. Mindketten jól képzett, fegyelmezett szakemberek voltak. Sajnos, a sárga védőmellényt nem viselték.

A BALESET UTÁN intézkedtek, hogy minden BFF-es dolgozót, akik éjszaka a pályán teljesítenek szolgálatot, fényvisszaverő mellénnyel lássanak el. Az áldozatok feltehetően nem voltak ittasak. *Megállapították ezenkívül, hogy Mezőkövesd állomás forgalmi szolgálattevője nem adott írásbeli rendelkezést a mozdonyvezetőnek a vágányzárról és annak körülményeiről. A vonatvezető ugyan tudott erről, de csak menet közben tájékoztatta a mozdonyvezetőt.*

Kis hibák, szabálytalanságok bizonyítékai ezek. Ebből jósolni, mélyreható következtetést levonni nem lehet. A véletlenek összejátszása, az egy másodpercre lankadó figyelem két ember halálát okozta.

Gaál Lajos, a miskolci igazgatóság biztosítóberendezési és automatizálási osztályának vezetője részt vett a temetésen. Még most is elérzékenyül a hangja, amikor arra emlékezik.

////////////////////////

HARANGOK SZÓLTAK szeptember 9-én délután Karácsondon és Adácson. A vasút két halottjáért kondultak meg.

Pecze Lajost Karácsondon, szülőfalujában kísérte 1200 ember — hozzátartozók, munkatársak, barátok — utolsó útjára. Az örvénylő, kavargó képek megrázóak. A ravatalnál két gyermekének iskolatársai fehér ruhában, virággal a kezükben rótták le kegyeletüket. Suta és esetlen itt minden szó — a fájdalmat, a gyászt nehéz kifejezni.

Az adácsi temetésen az élet groteszk fintora döbbentette meg a részvevőket. *Bencsik József szüleinek akarata az volt, hogy a szertartás egyben menyegző is legyen, menyegző a halállal.* A fiuk nem élhette meg esküvőjét, legyen hát a végtisztesség egyben ennek jelképe is. Megvásárolták a jegygyűrűket és az ujjára húzták. Eljöttek az egykori diáktársak, a *Mechwart András Szakközépiskola* tanulói. Fiúk és lányok kettős sorai kísérték a koporsót. A lányok karján fehér zsebkendő, kezükben kis koszorú. A menet élén, tűzpiros virágokból lángolt egy szám: *19.* Ezt is az egykori osztálytársak vitték. A temetés után, a szülői házban vacsorára terítettek. Menyegzői vacsorára — halotti torra. Jelkép volt az étel és az ital, miközben a falak között a döbbenet csendje feszült...

Kint az utcán, a kerítések mellett lehajtották harmatos, szivárványszínű fejüket az estikék, bársonykák, petúniák.

A tragédia figyelmeztető emlékké kövesedik...

Kaszala Sándor

Szervezetten

Életbe lépett a téli menetrend. Ez a vonatközlekedést szabályozó törvény sajátos fegyelmező erejével összefogja a vasutasokat a szállítás érdekében.

A menetrendváltozás ezúttal egybeesett az őszi forgalommal, azzal az időszakkal, amikor felgyorsul a fuvarozás. A gyárak, az üzemek, a szövetkezetek és állami gazdaságok erőfeszítései arra irányulnak, hogy jól fejezzék be az évet, és pótolják az esetleges lemaradást. Erre az időszakra esik az őszi mezőgazdasági termények betakarítása, amely fokozza az igényeket. Ilyenkor szinte egyszerre igénylik a felek a nagyobb szállítási kapacitást.

Mint ismeretes, *a vasút az első félévben közel 5 százalékkal fuvarozott kevesebbett a tervezettnél.* A lemaradás nemcsak a belföldi, hanem a nemzetközi szállításokra is jellemző volt. Ugyanakkor — a ki nem használt kapacitások ellenére — egyes üzemviteli mutatók kedvezően alakultak.

A vasút ezt az eredményt csökkenő létszámmal érte el. *A kocsirendezői munkakörben például 6,8 százalékos létszámcsökkenés keletkezett, míg a munka- és üzemszervezés mintegy 11 százalékkal járult hozzá a termelékenység fokozásához.* A munkaszervezési intézkedéseket ebben az időszakban már közel 27 körzeti üzemfőnökség szervezetten hajtotta végre.

A korszerű technika belépése a termelési folyamatokba figyelmet keltő segítség, de költségigényessége miatt csak a gazdasági lehetőségek függvényében alkalmazható. *Az élőmunka kiváltása dolgozónként 8 millió forintba került.*

A következő hónapokban, a terv időarányos részével számolva, *35—37 millió tonna áru elszállítása hárul a vasútra.* Ez is érzékelteti, hogy az őszi forgalom az idén is nagy erőpróbát jelent. Ezúttal az egyenletes rakodásért, a hétvégén „garantált kocsikiállítás" megvalósításáért, a felekkel történt megállapodások teljesítéséért *mindenütt jól szervezett munkára van szükség.* A mezőgazdasági termények és energiahordozók szállítására például a zárt fordaszerelvényeket is felhasználják a vasúti csomópontok.

A cél érdekében a korábbiaknál kisebb mértékben zavarják az őszi forgalmat a fejlesztési és fenntartási munkák, a dolgozókat pedig célkitűzésekkel ösztönzik a teljesítmények fokozására.

A teljesítmények növelése — a kapacitással összefüggő kérdéseken túl —, *mélyen emberi tulajdonságokat is feltételez. Napjainkban különösen nagy szükség van a vasutasok szaktudására, fegyelmére, és öntudatára.* Mert ki ne tudná, hogy ilyenkor nő a tolatós, az iparmeneti, a kezelő, a közvetlen, az irány- és a fordavonatok száma. A vonatgyakoriság az átmenet keresztmetszeteit leszűkíti és emiatt mindent gondosabban kell előkészíteni. Így a követési időket, a vágányút beállítását, a gépek felhasználását, a rendezés, az elegyfeldolgozás ütemét, hiszen csak ezzel az igényességgel, *az apró munkák árán lehet nagy teljesítményeket elérni.*

Az őszi forgalomban mindenkinek megnő a feladata, több lesz a munkája. És néha, amikor már az ész kritikája mondana megállást, az érzelem még mindig talál lehetőséget. *Többet dolgoznak szellemileg és fizikailag az emberek, s fáradtabbak is.* Ebben a felfokozott tempóban a 37 millió tonna — bármilyen sok is — elveszti számszerű értékét, s az emberi helytállás nagyszerű példája kerül előtérbe.

Ma a vasutasság, mint minden őszön, *a figyelem, az érdeklődés előterében áll.* A közvélemény értékeli, hogy a vasutasok a nappalok és éjszakák gondjai, örömei közepette teljes figyelmet fordítanak arra, hogy munkájukat balesetmentesen lássák el.

Őszi forgalom: *jelképesen azt mondhatjuk, hogy ez a vasutasság aratási időszaka.* Áldozatosan vállalt és végrehajtott munka a mindennapi kenyérért, az életszínvonal megtartásáért, annak érdekében, hogy az embert szolgáló minden termék időben a rendeltetési helyére kerüljön.

V. Szabó Béla

Munkavédelmi ellenőrzésen

Vétkes elnézések — barátságból

Helyes, ha a különböző beosztásban dolgozók között a munkakapcsolat mellett baráti a viszony. Nem helyes azonban, ha e kapcsolatok mindinkább a barátság felé tolódnak el, oly módon, hogy azt a munka hatékonysága sínyli meg. A szúrópróbaszerű ellenőrzéseken ez nem egyszer tettenérhető.

Nem szándékunk, hogy pellengérre állítsuk bármelyik szolgálati helyet, vagy vezetőjét. A körzetekben dolgozó munkavédelmi ügyintézők neve — valamint a hely és a név mellőzésével — ismertetünk néhány pillanatképet.

Meglepetésszerűen, este 20 óra körül gépkocsival érkeztünk az őrhelyhez. A vonatforgalom sűrű, a váltókezelő sehol. Irány az őrhely: *a váltókezelő félmeztelenül nézi a mini tv-t.*

Fél 12, a nap perzselően süt. A váltógondozót csak a hosszú nyelű ecsetéről, olajos kannájáról lehet felismerni. A munkát állítólag 9.30 órakor kezdte. Beírás egyetlen őrhelyen sincs, minek?! A sárga mellény sehol. A lábbeli: *nyitott szandál...*

A XIII. őrhelytől 15 méterre, a vágányerdőben egy, a földön fekvő kerékpárja kormányába kemény kapaszkodó részeg postás — orra esve — szemlélte a sínleszorító csavarokat...

Újabb őrhelyen 22.30 órakor. A váltókezelő éppen megvacsorázott, amikor beléptünk. Rendkívüli esemény addig nem történt. Alkoholszondás ellenőrzés: *a „furulya" gyanús színezetű. Újabb fúvás: 0,5—0,8 ezrelékes alkoholtartalom.* Ekkor leváltották a váltókezelőt, aki hosszabb tagadás után bevallotta, hogy 11 órakor fél deci pálinkát fogyasztott... A forgalmi szolgálattevővel együtt érkezett szolgálatba, *de ő előbb betért a közeli italboltba.* Egyébként az öltözőszekrényben négy rumos-feketés üveget és 21 égetett szeszes italos üveg kupakját találtuk meg...

Az egyik vontatási műhely vezetőjével délelőtt járjuk a területet. Kocsijavítás: *hegesztenek.* Ketten a kocsiajtót támasztják, a harmadik hegeszt. *Egyéni védőfelszerelése sem a hegesztőnek, sem a segítőjének nincs.* A művezető és a hegesztő kórusban állítják, hogy a lábszárvédő, a bőrkötény csak hátráltatják a munkát... A hegesztő társadalmi megbízatása: *munkavédelmi őr!*

Máshol: *„nem számítottunk az önök ellenőrzésére, nem készültünk rá."*

Valóban nem készültek. Munkavédelmi oktatást nem tartanak, *az érvényben lévő új Munkavédelmi Törvényről nem tudnak, VMSZ-szel nem rendelkeznek, 1974 óta hiányzik az állomási végrehajtási utasítás.* Az ellenőrző orvosi vizsgálatoknál az összlétszámhoz viszonyítva 40 százalékos az elmaradás. A tavalyi ellenőrzéskor — az állomásvizsgálat alkalmával — nem kérték és nem hiányolták a felsoroltakat?

Néhány példa csupán a közelmúlt ellenőrzéseinek tapasztalataiból. A balesetmentes munka érdekében — a baráti kapcsolatok ápolása közben — ki-ki a maga területén intézkedjen. Történetesen saját hatáskörben, akár a felelősségre vonás jogával is élve. Ne várjunk arra, hogy ilyen „nem szeretem" munkát egy „harmadik", a szakszervezet kezdeményezzen...

Galló Sándor

Hivatásszeretet

Helyes vágányon...

Nyiri István váltókezelővel azt a kis időt használjuk fel a beszélgetésre, amíg a Nyíregyháza felől érkező 6124-es bejár. Mielőtt leülne, még egy tekintetet vet a beállított vágányútra, a fénysorompók visszajelző lámpácskáira.

— Biztos, hogy jó vágányra érkezik a vonat?

— *Annak oda kell érkeznie. Tizenhat éve csinálom, de még mindig odajött. Nem mondom, hogy tolatásnál nem volt koccanás, de vonatnál soha.*

— Későn lett vasutas?

— A hajamról gondolja? Ilyen fajták vagyunk, de az életben sok gondom, bajom is volt. *1941-ben, tizennégy évesen cselédként kezdtem el dolgozni, majd néhány esztendővel később kocsis lettem.* A vályúra álltam és úgy kantároztam fel a lovakat...

A felszabadulás után az építőiparban volt legnagyobb szükség a munkáskézre, oda ment, majd a bánya következett. A szíve visszahúzta a falujába, *Nyírvasvárira.* Kacskaringós utat tett meg *Nyírbátorig,* először mozdonyfűtő volt *Kisterenyén* és *Nyíregyházán.*

— *Szerettem a mozdonyokat, a karomban éreztem az erőt, de a feleségem betegsége és a négy gyerek gondozása azt követelte, hogy közelebb jöjjek az otthonhoz.*

Nyírbátorban igazi családra talált. Segítették, tudták, hogy télen—nyáron kerékpárral teszi meg a hét kilométeres utat. Tavaly *Nagy Kálmán* — váltótársa —, aki helybeli, egy órával korábban ment az őrhelyre, hogy a nagy télben ne a hátán vigye a kerékpárt. Így busszal tudott hazajárni. A csaknem húsz év alatt egyszer sem élt vissza kollégái és vezetői bizalmával, amit bizonyít a háromszoros Kiváló Dolgozó kitüntetés és az idei vasutasnapi jutalom: *a Barátságvonattal a Szovjetunióban járt.*

— *Ennek is igen örülök, de legjobban annak, hogy dalgozótársaim újabb öt évre megválasztottak a pártvezetőségbe.*

...Közben tolatnak, a váltók csapódnak, kocsik koppannak, a saruk sivítva fékezik a kocsik futását.

— *Nagyon szép munka ez, de nekem és a fiamnak is jobban tetszik a technika. A fiú most szeptember óta, a Bebrits Lajos Híradástechnikai Szakközépiskolában tanul.*

Ha a gyerek magával viszi azt, amit a szülői háznál látott, tapasztalt, tanult — és miért ne volna így? — ismét egy szorgos-lelkiismeretes dinasztiával gazdagodik a vasút.

Zsoldos Barnabás

Árvíz után Békésben

Helyreállítják a megrongált vasútvonalat

Július 27-én reggel a Sebes-Körös és a Berettyó megduzzadt vize áttörte a folyók torkolatánál épült gátat, és nagy erővel elöntötte a környező területet. A rohanó ár lerombolta, ami útjába került, az utakat, a tanyákat. A víz áldozata lett a *Szeghalom—Vésztő* közötti vasútvonal is. A pályát mintegy 2600 méter hosszban 1,2 méter magas víz borította.

A víz betörésével egyidőben a vonalon leállt a forgalom, s lényegében csak szeptember első napjaiban vált lehetővé a rongálás felmérése, a helyreállítás megszervezése. A szegedi igazgatóság pályafenntartási osztálya és a békéscsabai pályafenntartási főnökség vezetői a víz visszavonulásakor úgy döntöttek, hogy a megrongált pályából 500 métert teljesen újjá kell építeni, a többi részen, ahol vízkimosás volt, pótolni kell a hiányzó ágyazatot. *Fő célként a pálya eredeti állapotába való visszaállítását jelölték meg, s azt, hogy a forgalom minél előbb, de legkésőbb október 15-ig meginduljon.*

Az árvíz kezdete után másfél hónappal gépkocsink a Berettyó-híd elhagyása után már száraz úton haladt. Az országúttól jobbra és balra a még vízzel borított területen összedőlt vályogházak, gazdasági épületek romjai. A látvány elszomorító. A közút és a vasútvonal keresztezésénél levő 8-as őrháznál megállunk.

— *Itt még nem oly régen „tenger" volt* — mutat körbe *Báló József,* a pályafenntartási osztály vezetője. — *A víz magassága még most is látszik az őrház falán, ajtaján. Odáig, a csikig ért a víz. Az úthoz közeli fénysorompó berendezését még sikerült időben kimenteni, de a többiből ez maradt.*

— Nézzünk széjjel — indítványozzák kísérőim, s elindulunk a „pályán" Vésztő irányába.

Az őrháztól jó 150 méterre már javában dolgoznak a pályamunkások. „Stoppolják" a pályát: *cserélik a talpfákat, pótolják a hiányzó ágyazatot.*

— Honnan jöttek ide? — kérdezem az egyik pályamunkástól.

Szinte fel sem néz, úgy felel:

— *A kötegyáni VII-es és a szeghalmi III-as főpályamesteri szakasz munkásai vagyunk.*

— Hogy halad a munka?

— *Láthatja. Ezt a részt* — s mutat vissza — *két nap alatt hoztuk rendbe. Sietni kell, hogy az anyagszállító kocsik átjöhessenek.*

— Itt, ahol állunk — folytatja —, egy hete még egyméteres víz volt, s most a levegőben lógnak a sínek, néhol 50—60 centiméter alépítményt is be kell dolgoznunk.

A 246-os szelvénynél a legelszomorítóbb a látvány. *A vágány mintegy 150 méter hosszban hullámvasútra emlékeztet. A víz fél méterrel balra sodorta a sínpárt, miközben az alapot 8—10 méterre elvitte.* A talpfák alól, egy méter mélyről iszapkúpok merednek az ég felé, a vágány bal oldalára dőlt. Áll a víz a pálya két oldalán még most is.

— Mikor víz alatt volt a pálya, még mi sem gondoltunk ilyen rombolásra — tájékoztat *Sárkány László* pályafenntartási vonalbiztos. — *Ezen a részen teljesen újjá kell építenünk a pályát.* Nehezíti munkánkat, hogy ezt a szakaszt, mivel nincs a közelben közút, csak a vasúti vágány melletti szűk rézsűn lehet megközelíteni munkagépekkel. Reméljük, gépeink ezen az „úton" is ide érnek. Újabb munkaerő pedig a hét végén érkezik Szentesről. Így tudjuk tartani a határidőt. A sok gond mellett nagyon örülünk annak, hogy a Sebes-Körösön és a Berettyón átívelő hídjaink nem sérültek meg.

Gellért József

— Maguk mire várnak?
— Tüzet akarunk adni a főnöknek...
(Kesztyüs Ferenc rajza)

Kiss József szertáros

Fél kézzel is egész ember

Azt mondják, minden ember élete kész regény. *Kiss Józsefé,* Sárdbogárd állomás szertárosáé, aki két hónap múlva megy nyugdíjba, több annál. Drámai, megrendítő az is, amit egyszerű szavakkal mond egyéni sorsáról.

Negyvenhárom tavaszán Inotára vonultatták be katonának. A gyors kiképzés után őt is a frontra szánták. Egy éleslövészeten azonban csőbe robbant a gránát. A lövegkezelők közül hárman meghaltak, többen megsebesültek. *Kiss Józsefnek a jobb karját szakította le egy repesz.*

Frontot se látott, mégis százszázalékos hadirokkantként került haza, Sárbogárdra. A kilencgyerekes, napszámos család hetedik fia nagy árat fizetett azért, hogy megúszta a frontot. De hogyan tovább?

Egy évig egyebet se csinált, mint azt gyakorolta, hogyan helyettesítse ballal az elvesztett jobb kezét is. Akárcsak pici gyerekkorában, újra kezdte az öltözködést tanulni, és minden mást, amire naponta szüksége van az embernek.

Aztán a munkahelyi beilleszkedés állította kemény próba elé, mert szüleit és kisebb testvéreit is segíteni akarta.

— *Ekkor döbbentem rá* — mondja Kiss József —, *pedig már addig is sokat olvastam, milyen csodálatos a mi magyar nyelvünk kifejezőkészsége.* Amikor például azt mondjuk: fél kézzel, fél lábbal végzünk valamit, az csakugyan nem egy, hiszen szerszámot, munkaeszközt általában két kézzel fog meg az ember. Korábban cselédeskedő, napszámos parasztgyerek voltam, tehát nem értettem én csak a kapához, villához, ásóhoz, kaszához. Így aztán igen keserves volt, míg az én sete kezemmel belejöttem a munkába. *Végül szerencsém is*

volt, mert ilyen nyomorékon is felvettek a vasútra.

— Fél kézzel mire tudták alkalmazni?

— *Éjjeliőr voltam, aztán hosszú évekig sorompókezelő. Persze ezeken a posztokon nem sok forint pottyant a fél markomba. De pótoltam vagonkirakásokkal.*

— Fél kézzel?

Kiss József derűsen mosolyog, majd így folytatja:

— *Hát persze. Belejöttem abba is.* Egyik alkalommal — van annak már vagy tizenhat éve — szenet lapátoltam az egyik vagonból, amikor megállt a pesti gyors, s az egyik kocsi lehúzott ablakán szörnyülködve néz rám egy ember. Le is szállt, s később kiderült, hogy a Vasutasok Szakszervezetének titkára volt. Ő intézte el, hogy adjanak nekem olyan beosztást, ahol többet kereshetek. Így különböző szaktanfolyamokat végeztem, s azóta szertáros vagyok. *Különben harminckét évig egyhuzamban szakszervezeti bizalmi is voltam, s legutóbb csak azért nem választottak újra, mert ez év végén nyugdíjba megyek.*

— És mit fog csinálni azután?

— Kertes házam van, akad ott tennivaló. De az a szándékom — mivel eddig soha nem tudtam kihasználni a szabadjegyemet —, hogy beutazom az ország szép vidékeit. Ezenkívül tekézni járok. Azt nagyon szeretem.

— Az is megy balkézzel?

— *Ajaj! Kérdezze csak meg a klubtársakat.*

— És van-e, amit sehogysem tud fél kézzel csinálni?

— Csak egy dolog: kavicsot dobni. Az ember ugyanis azt is két kézzel csinálja. Noha egy kézzel dobja, a másik is mozdul, s az adja a lendületet. De ezt a kétkezű ember nem veszi észre. No, meg még egy: — nyújtja ki a bal karját, amely a kétszeres erőltetés ellenére ma sem remeg — ezt, amivel mindenben helyettesítem az elveszettet is, nem tudom alaposan megmosni. Ez az egyetlen, amiben a feleségem segít.

— A gyerekek?

— A fiam már nős, így van egy kisunokám. A kislányom, sajnos, gyógyíthatatlan betegségben szenved, s a feleségem is gyakran gyengélkedik. Szinte a háború óta, amikoris a nyilasok elhurcolták és megölték az apját. De a mi otthonunkban nincs helye az elkeseredésnek. *Az ember akarata, ha szilárd, legyőz minden nehézséget.*

A szilárd akaratért tehát nem kell a szomszédba menni, mivel példaként ott áll a családfő, a kiváló vasutas, aki félkézzel is egész emberként állt helyt negyvenhat évig a vasút szolgálatában.

Dávid József

Szembenézni a valósággal

Ha az országgyűlési munkának van is menetrendje, ha az ország legfőbb törvényhozó testülete az évszakok váltásának megfelelő sűrűséggel ül is össze, a tanácskozások súlya nem mindig azonos. Olykor egy-egy részkérdést taglalnak, s a társadalom, vagy a gazdaság egy-egy rétegét érintő törvényt alkotnak, máskor viszont szinte mindarról szó esik, ami a választópolgárokat — az országot — élénken foglalkoztatja. Már az országgyűlési bizottságok szeptember elején megkezdett vitái is azt sugallták, hogy a hónap végén — az őszi ülésszakon — tevékeny két nap vár a Ház tagjaira. *Társadalmi kérdésekre csakúgy választ kellett fogalmazni, mint a gazdaságiakra — olyan ötéves terv előkészítésének időszakába jutottunk, amely, érezzük-tudjuk, sok szempontból nehezebbnek ígérkezik a korábbiaknál.* Az extenzív fejlődés lehetőségeit kimerítettük, az intenzív szakaszban pedig az előrehaladás mind nehezebb.

Fél évtizedre szóló programot terjesztett a kormány a képviselők elé. Még nem részletes tervet, annak kimunkálása a következő hetek-hónapok feladata; *egyelőre körvonalazódtak csupán a tennivalók.* Ebben a vitában nem a számok domináltak: lehetőségekről és kötelességekről, ha lehet ekként fogalmazni — *össznépi magatartásformáról esett szó.* A miniszterelnöki expozéből és a hozzászólásokból ki-ki — legyen akár gazdasági vezető, szakszervezeti tisztségviselő, vállalati igazgató, üzemfőnök, középirányító vagy fizikai dolgozó — kihallhatta a neki szánt szavakat, a számára (is) ajánlott receptet. Tegyük hozzá mindjárt: *olyan receptekről van szó, amelyek nemigen tartalmaznak új elemeket,* de — miként a gyógyszertári medicina esetében — csak a teljességet feltételezve hatnak. A gyógyszert sem elég felírni csupán, ki is kell váltani, be is kell venni — s ez még mindig kevés a gyógyuláshoz. *Aki gyógyulni kíván, annak az állapotához illő életmódot kell folytatnia.*

Gyógyulásra van szükségünk? Feltétlenül. A számunkra kedvezőtlen külső körülmények, s önnön gyengeségeink miatt gazdaságunk egyensúlyi helyzete a hetvenes években romlott, s az orvosláshoz nem csupán gazdasági eszközökre számítunk. Alkotó együttgondolkodást kíván a vezetés — a társadalom alkotó erejében bízik. *Lázár György* miniszterelnök mondta a kormány munkaprogramját előterjesztő expozéjában: „...*nincs olyan nehéz feladat, amit meg ne oldhatnánk,... ha van bátorságunk szembenézni a valósággal, közte saját gyengeségeinkkel is, s ha gondjainkat őszintén megosztjuk a néppel*". Ehhez nemzeti egységre van szükség, amelyről *Kádár János,* az MSZMP Központi Bizottságának első titkára mondotta: „*Mi azt valljuk, hogy megszületett, növekszik és erősödik népünk szocialista nemzeti egysége...* A nemzeti egységről szólva gyakran említjük a szocialista jelzőt. Ez helyes, mert ezzel meghatározzuk a nemzeti egység célját, történelmileg új vonásait... *Most a nemzeti összefogásnak új és szilárd alapjai vannak, az új, szocialista rendszerben mindnyájan közelebb kerültünk egymáshoz*".

A nemzeti egység óvásában, még szorosabbá tételében tevékeny szerepük van a szakszervezeteknek. *Herczeg Károly,* a vasasok főtitkára, Borsod megyei képviselő utalt arra: „*Az alapszervezeti választásokon tapasztalt aktivitás igazolja, hogy a szakszervezeti mozgalommal szemben megnövekedtek a követelmények.* Ehhez a megemelt mércéhez kedvező lehetőségek párosulnak. A szakszervezetek jog- és hatásköre, társadalmi súlya és tömegbázisa megfelelő alap, hogy a közvetlen munkahelyektől az országos irányításban vállalt részvételig megfelelhessünk hivatásunknak... *A szakszervezetek határozottabban élni fognak a kezdeményezés, a javaslattétel, a bírálat jogával. Erre ösztönözzük testületeinket és tisztségviselőinket, ezt várja tőlünk tagságunk*".

Idézhetnénk még megyei tanácselnököt, és papot egyetemi rektort és téesz-elnököt, főolvasztárt és gépgyári lakatost, mindazokat,akik a valósággal szembenézve, hétköznapjaink eredményeit elismerve és fiaskóit ostorozva, a jelen tényeit nem szépítve, de nem is dramatizálva, a nemzeti egységről tanúskodtak. Arról, hogy társadalmunk megérett a tennivalók felismerésére, s a felismerésből származó cselekedetre is. A formálódó hatodik ötéves terv — mégha a korábbiaknál szerényebb méretekben is — további fejlődést feltételez. *Emelkedni fog a nemzeti jövedelem, tovább enyhül a lakáshiány, újabb támogatásra-könnyítésre számíthatnak a nagycsaládosok, megteremtődnek az ötnapos munkahétre való áttérés feltételei, s még folytathatnánk a sorolást.*

Tudatában vagyunk annak: *elsősorban rajtunk múlik, hogy így legyen.*

F. T.

Ötven méter magasban dolgoznak a tetőfedők

Vörösréz lemezzel borítják a Keleti pályaudvar felső hajóját

A múlt év decemberében kezdték meg a Keleti pályaudvar felvételi épülete tetőzetének felújítását. Eddig mintegy ezer négyzetméternyi területen fedték be új palával.

A MÁV budapesti épületfenntartási főnökség *Vágány István* vezette tíztagú tetőfedő brigádja nemrégen új munkába fogott. Az épület legmagasabb pontját, *az úgynevezett felső hajót ezer négyzetméter, 0,7 milliméter vastag vörösréz lemezzel vonják be.* Ez az anyag nemcsak biztosan véd a beázás ellen, de 50—60 évig bírja az időjárás viszontagságait.

Speciális munkálatok után tovább folytatják a felvételi épület Thököly út felőli oldalán a tető palázását, illetve üvegezését, amelyekkel még csaknem egy hektárnyi területet kell lefedni. A brigád rendkívül nehéz körülmények között majdnem 50 méter magasban végzi munkáját. Nemcsak saját magukra, hanem az alattuk áramló utastömegre is kell gondolniuk; akár egy csavar leejtése végzetes balesetet okozhatna. A Vágány-brigád szaktudásának és körültekintő munkaszervezés eredményeként a rendkívül nehéz és veszélyes munka közben semmilyen baleset nem történt.

(s)

Polgári védelmi gyakorlaton

A közelmúltban polgári védelmi, módszertani gyakorlatot rendeztek a lakosság részvételével Gyöngyösön és a gyöngyösi járásban. Több üzem, termelőszövetkezet, község vett részt a nagy erőpróbán. A hátországot ért képzeletbeli támadás után a lakosság és a tárgyi értékek mentése, biztonságba helyezése volt a gyakorlat célja. A nagy feladatot fegyelmezetten, szakszerűen hajtották végre a polgári védelmi alakulatok. — Ludas község vasútállomása volt a kitelepítés gyakorlásának a színhelye

Sebesültek mentése a beomlott óvóhelyről

Tűzoltók harca az elemekkel

„támadás" után megkezdődött a kitelepítés, vonatokkal szállítják el a lakosságot

(Szabó Sándor képriportja)

FÜST ÉS LÁNG TÖRT AZ ÉGRE

Jól sikerült az Orion '80 akció

A ferencvárosi csomópont környékén nemrég hatalmas füstre és lángnyelvekre figyeltek fel az emberek. Aggodalomra azonban nem volt ok, hiszen a tűzet mesterségesen szították. A jelenség együtt jár az *Orion '80* nevű polgári védelmi és harcászati gyakorlattal, amelyet a budapesti vasútigazgatóság katonai osztálya irányításával tartottak meg szeptember 16—17-én. *Az akció méretére jellemző, hogy mintegy kétszázan vettek részt benne.*

A jól átgondolt terv szerint lefolytatott gyakorlatot megtekintette *Mihalecz Károly*, a MÁV Vezérigazgatóság katonai szakosztályának osztályvezetője, *dr. Fehér István* és *Balassa István* vasútigazgató-helyettesek, ezenkívül alegységparancsnokként közreműködött a csomópont valamennyi szakszolgálati főnöke.

Az utóbbi tíz évben az igazgatóság területén rendezett legnagyobb polgárvédelmi gyakorlattal kapcsolatban *Kiss Ferenc*, az igazgatóság katonai osztályának vezetője elmondta: *az akció elsődleges célja életmentés oktatása, illetve gyakorlása volt. nem hagyva figyelmen kívül a vagyonmentési feladatokat sem.* A résztvevők előírásszerű védőruhákat és -eszközöket használtak. Bevetették a tűzoltóvonatot, és a porral oltó készülékeket is kipróbálták.

A gyakorlatot értékelve *Nagy Zoltán*, az igazgatósági polgárvédelmi irányító törzsparancsnoka kijelentette: — *A résztvevők az előírt feladatokat fegyelmezetten és pontosan hajtották végre*, ezzel bebizonyosodott, hogy Ferencváros dolgozói felkészülten állnának helyt az esetleges rendkívüli állapotok közepette is.

Hasonló felkészültségről tettek tanúbizonyságot a hatvani vontatási főnökség önkéntes tűzoltói is, akik szeptember 14-én jól szerepeltek a városi tűzoltóparancsnokság *Heréd* községben rendezett körzeti versenyén. A vállalatok és a községek csapatait *Temesvári József* tanácselnök köszöntötte, majd beszámolt arról, hogy az elmúlt kiképzési évben minden intézménynél a megjelent rendeletek szellemében fordítottak figyelmet az önkéntes tűzoltók kiképzésére. Növekedett az elméleti és gyakorlati ismeretek szintje, javult a megelőző propaganda, s mindezzel összefüggésben csaknem egymillió forintért szereztek be tűzvédelmi felszereléseket, ruhákat, eszközöket. A vasút önkéntes tűzoltóinak a versenyen tanúsított helytállása is igazolta, hogy az anyagi áldozat és az erkölcsi elismerés a társadalom érdekeit jól szolgálja.

Budapesttől Szombathelyig

KORSZERŰ TÉRKÖZBIZTOSÍTÁS

Szeptember közepén üzembe helyeztek *Porpác* és *Sárvár* állomások között a korszerű térközbiztosító berendezést. Egyidejűleg ezen a szakaszon három fénysorompó váltotta fel a mechanikusan kezelt sorompókat.

Az év hátralevő részében befejezik *Sárvár* és *Celldömölk* között az önműködő térközbiztosítás kiépítését. Ezzel Budapesttől Szombathelyig korszerű integra-dominó berendezés teszi biztonságossá a vonatok közlekedését.

DEBRECENBEN:

Nyugdíjastalálkozó ötszáz résztvevővel

Félezer nyugdíjas vasutas vett részt szeptember 16-án a *Debrecen* állomás nagyoktatótermében megtartott szakszervezeti taggyűlésen. A baráti találkozó jellegű eseményen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Kulcsár József* vasútigazgató, *Kiss László*, a MÁV Üzemi Pártbizottság titkára, *Brád Gábor*, a területi szakszervezeti bizottság munkatársa.

Csepei András, a szakszervezet helyi nyugdíjascsoportjának az elnöke köszöntötte az idős vasutasokat és a vendégeket, majd a *Ságvári Endre Általános Iskola* tanulói, továbbá *Hajdú Péter* magánénekes, *Benczi Gyula* és népi zenekara adtak műsort, amelynek szervezője *Vállai Éva*, az Utasellátó kultúrfelelőse volt.

A nagy tetszést aratott szórakoztató program után Csiki Gyula tolmácsolta az idős vasutasok elismerését. Ezt követően *Vancsi István* tartott külés belpolitikai tájékoztatót.

Elhangzott többek között, hogy *a helyi szakszervezeti csoporthoz több mint két és félezer nyugdíjas tartozik*, akik közül másfélezren egyedül — megözvegyülve — élnek. A bizalmiak és más aktivisták jó munkája révén *rendszeresnek mondható a betegek és a szociális otthonban lakók meglátogatása, a rászorulók segélyezése, üdültetése.* Sok esetben igen hasznosnak bizonyul a *jogsegélyszolgálat* közreműködése. A nyugdíjasok pihenési, szórakozási lehetőségeit általános megelégedésre bővítették a vasutas klubkönyvtárban megrendezésre kerülő klubnapok, filmvetítések, szakköri foglalkozások stb.

A tájékoztatót követő beszélgetés során *felszólalt Kulcsár József, a debreceni vasútigazgatóság vezetője is, támogatást ígérve bizonyos szociális problémák megoldásához.*

Az elhangzott felszólalásokra, javaslatokra Csepei András válaszolt, miután felolvasta az Igazgatóságon dolgozó *Bocskai István szocialista brigád* üdvözlő táviratát, amelyben a kollektíva tagjai erőt, egészséget, boldog éveket kívántak a nyugdíjas vasutasoknak.

A beszélgetés ezután az állomás ebédlőjében *fehér asztalnál* folytatódott, ahol a szakszervezeti bizottság megvendégelte a nyugdíjasokat.

Ifjú Kovács Béla

AZ MSZBT RENDEZÉSÉBEN

Hősök városai, városok hősei

Brigádok vetélkedője a budapesti igazgatóságon

Munkában a vetélkedő zsűrije
(Óvári Árpád felvétele)

A Magyar Szovjet Baráti Társaság budapesti vasútigazgatósági tagcsoportja szervezésében szeptember 18-án *Hősök városai, városok hősei* címmel szellemi vetélkedőt tartottak a központi szolgálatnál dolgozó szocialista brigádok részére. A győzelem évfordulójára rendezett versenyen kilenc brigádból, egyenként háromfős csoportok alkották a mezőnyt.

A részvevőket ez alkalommal azokról a kiemelkedő eseményekről kérdezték, amelyek a Nagy Honvédő Háborúban történtek a Szovjetunió tíz legnagyobb városában. *(Moszkvában, Leningrádban, Ogyesszában, Sztálingrádban* stb.) A vetélkedőn legjobb eredményt ért el a tervgazdasági és műszakfejlesztési osztály *„Landler Jenő"* szocialista brigádja. A második helyre a katonai osztály *„Tyereskova"*, a harmadikra pedig a biztosítóberendezési és automatizálási osztály *„Automatikai"* brigádjai kerültek. Az első helyezett brigád 900, a második 600, a harmadik pedig 300 forint értékű könyvjutalmat kapott.

Az igazgatóságot a győztes Landler Jenő brigád képviseli majd novemberben a kerületi versenyen.

S. R,

Jutalom a helytállásért

Ünnepi megemlékezés a fegyveres erők napján

A fegyveres erők napja alkalmából, szeptember 25-én ünnepséget rendeztek a budapesti vasútigazgatóság kultúrtermében, melyen részt vett *Kiss Károly* vasútigazgató, *Kádár Péter* rendőr alezredes, *Vass János*, az MHSZ VIII. kerületi titkára és a központi szolgálat több társadalmi és gazdasági vezetője.

Az ünnepi beszédet *Pady Géza*, az igazgatóság pártbizottságának titkára mondotta. Elismerően szólt a közrend védelmében tevékenykedő vasutas munkásőrökről, önkéntes rendőrökről, és az MHSZ aktivistáiról. Beszéde után Vass János, Pady Géza és Kiss Károly tárgyi és pénzjutalmakat adtak át a tizennyolc legjobban dolgozó MHSZ-aktivistának. Az igazgatóság központi szakaszába tartozó hárminc munkásőrt pedig Kiss Károly részesítette pénzjutalomban.

A fegyveres erők napja alkalmából az igazgatóság területén négyszázhuszonhat külszolgálatnál dolgozó vasutas munkásőr részesült még pénzjutalomban.

Vasutas fiatalok az NSZK-ból

Szeptember 15-től 21-ig nyolctagú nyugatnémet ifjúsági delegáció tartózkodott hazánkban, szakszervezetünk vendégeként. Látogatásuk célja a vasutas-szakszervezet ifjúsági munkájának, a vasutas fiatalok élet- és munkakörülményeinek a megismerése volt. A vendégeket gazdag program várta. Látogatást tettek többek között a MÁV számítástechnikai üzemében, a miskolci területi bizottságon, a parád-fürdői vasutas üdülőben, a székesfehérvári üzemfőnökségen, a boglárlellei szakszervezeti üdülőben és a balatonkenesei oktatási központban. A delegációt szakszervezetünk székházában (képünkön) is tájékoztatták az ifjúságpolitikai munkáról.

Egy pálya véget ért

Az igazgató utolsó munkanapja

Szombat, 1980. augusztus 30. Izgatott készülődés a főnökségen. A titkárságon állandóan cseng a telefon:

— *Magdika, mikor van öt perc ideje az igazgató elvtársnak? Szeretnénk köszönteni őt.*

Az igazgató is izgatott, talán elérzékenyült is. Tervezi, hogy elmegy minden műhelybe, minden részleghez — megköszönni, hogy segítették munkáját, tevékenységét. Indulni kellene, de előbb le kell győznie az elfogódottságot. *Ez az utolsó munkanapja.*

A pálya 1939-ben indult. Abban az évben szabadult a Telefongyárban, zsebében friss segédlevéllel jött a vasúthoz. Azt a helyet választotta, ahol életrekeltik a jelfogókat, összehangolt függésben működnek és a vasút biztonságát szolgálják. Az elkezdett út az akkori körülmények között nehéz volt, de rendkívül szép. Kiss József akkor fogalmazott úgy: *„hatvanéves koromig szeretném ezt csinálni."*

Csinálta is, de milyen lelkesedéssel — energiával! Hamarosan csoportvezető, reszortos, majd szerelésvezető-helyettes lett. A szerelőcsoportok egyesítésekor 1955-ben *vezetője lett az akkor létrehozott Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökségnek.* Az eltelt negyedszázad alatt, sokszor nehéz helyzetben, de nagyon fegyelmezetten, határozottan állt helyt beosztásában. Irányítása alatt a főnökség tizenkétszer nyerte el az Élüzem, illetve a Kiváló Főnökség címet, egy alkalommal pedig — 1964-ben — a Minisztertanács és a SZOT vörös zászlaját.

Kiss József igazgató munkáját nagyon sok maradandó alkotás őrzi. A több szerelésvezetőségből alakult főnökség szétszórt műhelyekkel és irodákkal rendelkezett, *ma viszont a Tatai úton, közös telephelyen vannak a műhelyek, az irodaépületek és a munkásszállás.*

A külső szerelésen dolgozók és élők elhelyezési gondjait ugyancsak ismerte. Ismerte, hiszen évtizedekig ő is ott élt a lakókocsikban, nem feledte amit tapasztalt, és emlékezett a tél kegyetlen hidegére, a nyári kánikula fullasztó melegére. *Neki is szerepe volt abban, hogy e korszerűtlen hajlékokat komfortos konténerszállások váltották föl.*

Vezetői magatartását mindig az emberszeretet, a dolgozók iránti megbecsülés és tisztelet jellemezte. Intézkedéseiben, utasításaiban a feladatok meghatározása mellett mindig ott volt az „ember". A szakszervezetnek 1945 óta tagja, s fiatalabb korában éveken keresztül aktivistaként dolgozott. Az utóbbi két évtizedben pedig a pártbizottság végrehajtó bizottságának is tagja volt.

A szakma iránti szeretetét tanúsítja, hogy nagyon sok fiatal szakember nőtt fel a keze alatt: töretlen lendülettel és nagy szeretettel tanította őket. Amire talán a legbüszkébb: *mindkét fia, Jóska és Gyuri is a vasútnál, a szakszolgálatnál dolgozik.* Így van utánpótlás, az ifjabb Kiss József és Gyuri fia folytathatja, amit édesapja magas fokon végzett.

(Tunyogi)

Jubileumi ünnepség

Tízéves a nagycenki Múzeumvasút

Szeptember 20-án az úttörővasutasok izgatott csoportja várta *Nagycenk—Kastély* állomáson annak a különvonatnak az érkezését, amely a vendégeket hozta a jubileumi ünnepségre. Az ünnepségen részt vett *Oroszváry László*, a GySEV vezérigazgatója és *Lisiczky Lajos* vasútigazgató.

A meghívottak közül a rajzászlóra zászlószalagot adományozott a Sopron városi úttörő elnökség és a GySEV igazgatóság III. üzemi osztályának *„Széchenyi István"* aranykoszorús szocialista brigádja.

Ezután következett az újonc úttörővasutasok fogadalomtétele. Az újoncok nevében *Mende Zsolt* kért engedélyt a szolgálat megkezdéséhez.

Ezt követően Oroszváry László vezérigazgató mondott beszédet. Hangsúlyozta, hogy a társadalmi összefogással épült *Múzeumvasút már 10 éve áll a gyerekek, felnőttek és a külföldiek rendelkezésére.* Végezetül megemlékezett Széchenyi István születésének évfordulójáról.

A 10 éves Múzeumvasút emlékére, a Mozdony Skanzen bejáratánál emlékművet és márványtáblát avattak, *„Dávid és Góliát"* vonatkerék szimbolizálásával.

Kora délután a GySEV igazgatóság tanácstermében találkoztak a régi úttörővasutasok. Minden szolgálatot végző úttörővasutas avatási és jubileumi emléklapot kapott.

Este, tábortűz mellett, a Fenyő téri iskolások adtak műsort, valamint *Lovas Gyula* vasúttörténész vezetésével levetítették a *„Megy a gőzös"* című filmet.

Másnap délután Fertőboz állomáson biztosítóberendezés átadására került sor a kisvasút részére, melyet jelképesen egy osztrák vasútbarát hölgy végzett, majd a kis mozdonyok füttyszóval vonultak a szerelvényekhez.

A kétnapos ünnepség maradandó emléket hagyott, mind a szolgálatot végző gyerekek, mind pedig a rendezvényen résztvevő felnőttekben egyaránt.

A Múzeumvasút 10 éves jubileuma alkalmából a Posta emlékbélyegzőt használt.

Kovács Anikó

Kitüntetések a fegyveres erők napja alkalmából

A fegyveres erők napja alkalmából, szeptember 25-én kitüntetéseket adtak át a Vezérigazgatóság konferenciatermében. Az ünnepségen megjelent Szemők Béla, a vasutas-szakszervezet titkára, valamint a honvédség, a határőrség és tűzoltóság több magas rangú képviselője.

A vendégeket *Fülöp László*, a Vezérigazgatóság pártbizottságának szervező titkára köszöntötte, majd *dr. Géringer Ferenc*, a katonai szakosztály vezetője mondott ünnepi beszédet. Megemlékezett többek között a fegyveres erők és a vasutasok sok évtizedes jó kpacsolatáról, a határőrökkel, a rendőrökkel és a munkásőrökkel való együttműködésről. Méltatta a vasutas polgári fegyveres őrök és tűzoltók áldozatos munkáját is. Ezután *Szücs Zoltán* vezérigazgató átadta a kitüntetéseket.

Szücs Zoltán vezérigazgató átadja a Haza Szolgálatáért érdemrend arany fokozata kitüntetést Kálmán Gyulának, a székesfehérvári körzeti üzemfőnökség függetlenített polgári védelmi törzsparancsnokának
(Laczkó Ildikó felvétele)

A fegyveres erők napja alkalmából a Magyar Néphadsereg érdekében, valamint a polgári védelem szervezése, fejlesztése és a feladatok végrehajtása terén több éven át végzett kiemelkedő munkájuk elismeréseként — a honvédelmi miniszter a

HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

arany fokozata
kitüntetést adományozta: Balogh László ügyintézőnek a KPM Vasúti Főoszt.; Kálmán Gyula függ. polgári véd. törzsparancsnok, Székesfehérvár MÁV Körzeti Üzemfőn.; Pap Károly ügyint., Mihalecz Károly osztályvez., KPM Vasúti Főosztály. A

HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

ezüst fokozata
kitüntetést adományozta: Mosóczy Endre osztályvez., Bp. Vasútig.; Török János szállítmányirányítónak, Szombathely Vasútig. A

HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

bronz fokozata
kitüntetést kapták: Balogh István főtávirász, Debrecen BBFF; Bánhalmi Ferenc áll. főnök, Nagykanizsa Üzemfőn.; Cseh Gábor forgalomszerv. csop. vez., Szeged Vasútig.; Tóth Mátyás oszt. vez., Miskolc Vasútig.; Jahosa Rezső előmunkás, Celldömölk Építési Főn.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM

(30 év után)
kitüntetést adományozta: Antal András függ. polg. véd. törzspa rancsnoknak, Miskolc Tiszai pu. Apró József csop. vez., Miskolc Jj. Ü.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM

(25 év után)
kitüntetésben részesítette: Dudás Ferenc leltárszámadót, Bp. Vasútig.; Gulyás Lajos áll. főnököt, Füzesabony áll.; Mátrai Márton tolmácsot, Bp. Keleti pu.; Mihály László szállítási irányítót, Szeged Vasútig.; Szántó Lajos fuvardíjszámfejtőt, Dunaújváros áll.; Torma Antal ügyint., Debrecen Vasútig.; Tóth Pál János polg. véd. törzspar., Nagykanizsa Üzemfőn.; Bodó Pál csop. vez., Pécs Vasútig.; Kiss István csop. vez., Bp. Vasútig.; Kovács László polg. véd. törzspar., Debrecen Jj. Ü.; Ragács József forgalmi részlegvez., Balassagyarmat Körzeti Üzemfőn.; Váradi István ügyint., KPM Vasúti Főoszt.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM

(20 év után)
kitüntetést adományozta: Bátorfi József műsz.-gazd. tanácsadónak, KPM Vasúti Főoszt.; Benkő Lászó függ. polg. véd. törzspar., Veszprém Üzemfőn.; Bene István függ. polg. véd. törzspar., Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn.; Bihari Károlyné ügyint., Debrecen Vasútig.; Klein József oktatótisztnek, Bátaszék áll.; Kovács Elek munkaügyi csop. vez., Kiskunhalas áll.; Monostori József ügyint., Kazincbarcika Körzeti Üzemfőn.; Nagy Sándor váltásparancsnoknak, Záhony áll.; Óri Lajos osztályvez., Szombathely Vasútig.; Sipók János vont. technológusnak, Bp. Nyugati áll.; Somogyi István függ. polg. véd. törzspar., Tapolca Körzeti Üzemfőn.; Varga Elemér áll. főn. h., Somoskőújfalu áll.; Asztalos József főmérnöknek, Szentes Ép. Főn.; Balázs Mihály műsz.-gazd. tanácsadónak, KPM Vasúti Főoszt.; Dékay László főmérnöknek, MÁV Hídép. Főn.; Gulyás István oszt. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Illési József munkaerőgazd., Miskolci Vasútig.; Gyuris József oszt. vez. h., KPM Vasúti Főoszt.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM

(15 év után)
kitüntetést kapták: Almási Bertalan függ. polg. véd. törzspar., Püspökladány Körzeti Üzemfőn.; Béli János építésvez., Kaposvár Épület- és Hídfennt. Főn.; Györe Gyula művezető, Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Herczegfy Zoltánné anyaggazd. vez., Bp. Keleti áll.; Magyar Béláné nyílv. tartó, Szolnok Vont. Főn.; Szemenyei Mátyás oszt. vez. h., Szombathely Vasútig.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM

(10 év után)
kitüntetésben részesültek: Berecz József ügyint., Bp. Vasútig.; Csillik Ferenc vasútrendész par., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; dr. Huszák György Gyula főorvos, KPM Vasúti Főoszt.; Mózes Károly áll. főn., Pápa áll.; Ludányi László függ. polg. véd. törzspar., Szeged Körzeti Üzemfőn.; Varga Tiborné ügyint., Bp. Vasútig.; Magyar János szállítmányirányítási csop. vez., Debrecen Vasútig.

A belügyminiszter

KÖZBIZTONSÁGI ÉREM

arany fokozata
kitüntetésben részesítette: Pálfalvi Csaba oszt. vez., Debrecen Vasútig.

KÖZBIZTONSÁGI ÉREM

ezüst fokozata
kitüntetésben részesítette: Szontágh András váltásparancsnokot, Abaliget áll.

TŰZBIZTONSÁGI ÉREM

arany fokozata
kitüntetésben részesítette: Szabadkai József művez., Északi Jj. Ü.; Cseri István tűzvéd. felügy., Bp. Vasútig.

TŰZBIZTONSÁGI ÉREM

ezüst fokozata
kitüntetést adományozta: Kovács János ügyint., Debrecen Vasútig.;

TŰZBIZTONSÁGI ÉREM

bronz fokozata
kitüntetést adományozta: Márkus Dezső kocsilakatos csop. vez., Zalaegerszeg Üzemfőn.; Pajor Vilmos körzeti tűzvéd. felügy., Bp. Déli áll.

A MÁV vezérigazgatója

DICSÉRETBEN

részesítette: Csoma András ügyint., Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Fülöp János ügyint., Szeged Vasútig.; Gelencsér József forg. csop. vez., Pécs Vasútig.; Horváth Ferenc üzemvit. üzemfőn. h., Veszprém Körzeti Üzemfőn.; Nagy József termelésirányítót, Bp. Keleti Igazg. részleg; Nemes Gábor ügyint., Debrecen Vasútig.

Bagó Attila embersége

Pénteken, amikor a brigád hazafelé indult, Bagó Attila lemaradt a társaitól, és visszasomfordált a pályamesterhez.

— Én jönnék holnap meg holnapután is, és kiásnám azt az árkot, ameddig kell.

— Egyedül? — mérte végig a nyurga cigánygyereket az őszülő hajú pályamester.

— Megcsinálom én azt egyedül is! — húzta ki magát Attila.

— Ne hülyéskedj, fiú! Hiszen az az árok megvan tíz méter is.

— Meglesz! — erősködött a fiatalember.

— Én örülnék neki a legjobban, hiszen ez a kábelfektetés zavarja az állomás peronja előtt az utasforgalmat. De nem akadt még egy cimborád, aki segítene?

— Áh, — legyintett Attila — ezek már mind egyenesben vannak.

— És te?

— Én most nősültem. Kell a lóvé, mert kaptam a tanácstól házhelyet, jövőre szeretnék hozzákezdeni az építkezéshez.

— No, ez rendes dolog — bólogatott a pályamester, és megegyezett a fiatalemberrel.

Bagó Attila így másnap a szokásos időnél korábban kezdte a munkát. Tizenegy óra felé, amikor az inget is ledobta magáról, szinte a hátában érezte, hogy figyeli valaki.

— Na, nézd a szorgos embert! — mosolygott rá egykori nevelőtisztje.

Attila kivillantotta fehér fogsorát, s az örökké csillogó olajbarna szeme még fényesebb lett, amikor Galambos László büntetésvégrehajtó hadnaggyal, aki persze most civilben volt, parolázott.

— Hová, hová, hadnagy elvtárs?

— A szüleimhez — mondta Galambos. — Csatlakozást várok.

— Én pedig egyedül elvállaltam ezt a külön munkát — — mondta szerényen a fiatalember.

— Helyes — bólogatott Galambos —, úgy ahogy ott bent megbeszéltük.

Hogy ott „bent" mit beszélt meg Bagó Attila, azt most ne firtassuk, hiszen már több mint egy éve becsületes munkával szerzi a pénzt, és „ott bent" már nem akar többet semmit megbeszélni Galambossal.

— Egyébként, hogy megy a sora fiatalember? — érdeklődött Galambos.

— Tegezzen csak most is, hadnagy elvtárs! Nekem maga tulajdonképpen olyan volt, mint az apám. És amit megfogadtam magának, azt tartom. Vége a bitang életnek.

— Hogy-hogy?

— Megnősültem — húzta ki magát —, de nem ám, csak úgy bagóhiten, mint más cigányok. Van egy aranyos kis asszonyom. Mikor megy a vonatja? Mert kijön ide az én Cilim. Megígérte, hogy hoz nekem ebédet. Megláthatná, ha addig nem megy el a vonatja.

— Megvárom — mondta jókedvűen Galambos —, majd elmegyek a következővel. De nem akarlak itt a munkában feltartani, inkább segítek.

— Maga? — nézett a volt nevelőtisztjére Attila, s elnevette magát.

— Miért? Azt hiszed, hogy az én kezemben nem áll meg a lapát?

— Menjen már odébb, no! — hitetlenkedett tovább a fiatalember —, hiszen ez nem magának való.

Galambos László azonban már dobta is le a táskáját. Ingujjra vetkőzött, és kézbe vette a lapátot.

— Még ilyet! — nevetett újra Attila —, tudtam, hogy nagyon rendes ember, de ezt nem hittem volna magáról.

— No, csak vágd azt a földet, mert nincs mit lapátolni!

És Attila vágta. Közben beszélgettek:

— Hogy-hogy egyedül dolgozol itt? — kérdezte a tiszt.

— Tízen vagyunk egy brigádban. De a többiek már egyenesben vannak. Ők szabad-szombatozhatnak.

— Hogy értsem ezt?

— Hát ezek hamarabb kezdték az iparkodást, és mindnek van családja, rendes otthona.

— Értem — bólogatott Galambos —, téged is megfogott az asszony.

— Majd meglátja — egyenesedett fel Attila, és körülnézett — már jönni kellene neki. Egyébként jövőre építkezni akarok. A telek már megvan.

— Nagyszerű. Büszke vagyok rád!

— No, itt jön, ni! — mutatott Attila boldogan a közelgő fiatalasszonyra.

Galambos nézte az előrehaladott állapotban levő, egy kicsit eldeformálódott aszszonykát, de így is látszott, hogy csinos kis fruska lehetett.

— No gyere csak Cili — biztatta a férje. — Ez az ember — mutatott Galambosra — az én második apám volt, akiről én annyit beszéltem neked.

A fiatalasszony zavartan mosolygott. Nem értette a helyzetet, s hogy zavarát leplezze, bontogatni kezdte az elemózsiás szatyrát. Egy kis fazékban zöldbabfőzelék került elő, egy lábasban meg féltucat, jó fokhagymás illatú fasírozott.

— Kóstolja meg, hadnagy elvtárs! — tartotta a lábast Galambos elé Attila.

Galambos a kezébe vett egy fasírtot és jóízűen ette.

— Ha tudtam volna — szólalt meg félénken a menyecske —, többet is hozok.

— Elég nekem egy — mondta Galambos —, hiszen a táskámban is van valami. Hanem tudja, mire kérem? Ha nincs még kinézve keresztkoma, hívjanak engem, ha meglesz a kicsi.

— Elgyünne? — tette le Attila a fazekat, s boldogan ragadta meg Galambos kezét. Közben a hangos bemondó jelezte a vonat érkezését.

A nevelőtiszt búcsúzott, de előbb egy papírkára leírta a pontos címét.

— Föltétlen írjatok, ha meglesz a kicsi! — kapkodta kézbe a dolgait, és szaladt a beérkező vonathoz.

— Ki volt ez? — kérdezte a fiatalasszony, de a férje felelet helyett megölelte a kis gömbölydedséget, és szinte vele integetett a tovatűnő vonat után. Közben azt suttogta az asszony fölébe: — Most érzem igazán embernek magam, Cilikém...

Dávid József

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és olvasóink figyelmébe ajánljuk és következőket:

35. számból: 109783/1980 A Vasúti ruházati Utasítás módosítása

36. számból: A SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóságának 2004/1971. (Tb. K. 3.) Tb. Főig. számú utasítása a forgalmi szolgálatra alkalmatlanná vált vasúti dolgozók nyugdíjkedvezményéről

Teniszverseny a BVSC-ben

Majdnem négyszázan vettek részt a BVSC tenisz szakosztálya által szeptember 15. és 21. között rendezett országos ifjúsági teniszversenyén.

Eredmények: Ifjúsági leány: 1. Galicz Ágota (BVSC), 2. Varga Aliz (Ú. Dózsa), 3. Czukor Judit (BSE), 4. Lipkovics Adél (Vasas).

Ifjúsági fiú: 1. Varga József (Bp. Spartacus), 2. Czimer Lajos (NIM), 3. Erdélyi Zoltán (NIM), 3. Pethes Ákos (Ú. Dózsa).

II. osztályú női: 1. Újhegyi Natasa (BVSC), 2. Karlovszky Judit (BVSC), 3. Farkas Klára (BVSC), 3. Lipkovics Adél (Vasas).

II. osztályú férfi: 1. Ladó Antal (BVSC), 2. Varga János (Vasas), 3. Mikó József (Bp. Honvéd), 3. Löfler Miklós (Bp. Honvéd).

EMLÉKVERSENY

Kazi Arankának, a BVSC korán elhunyt sokszoros válogatott középtávfutó bajnoknőjének emlékére, szeptember 24-én összetett atlétikai versenyt rendeztek az Újpesti Dózsa pályán. Erre az alkalomra *a BVSC első izben írt ki vándordíjat* az értéktáblázat szerint legjobb eredményt elért férfi és női versenyzők számára.

A szabolcsi modell

A megye adja a szakosztályok utánpótlását

Ha egy fővárosi egyesületben valaki a címeres mezt magára ölti — és, arra méltó —, az aligha kelt különösebb feltűnést. Ha viszont egy vidéki egyesület ad versenyzőt a nemzeti válogatottba, arra a szakember és a szurkoló egyaránt felfigyel.

— *A fővárosi klubok jobb tárgyi és személyi feltételeket tudtak teremteni, így a tehetséges fiatalok rendszerint a főváros felé orientálódtak* — mondja *Vámos István*, az egyesület ügyvezető elnöke.

Szerencsére ma Nyíregyházán erről nem beszélhetünk. Az elnök állításának jó példája *Erdélyiné Szabó Ildikó* válogatott távolugró esete. Többször próbálták elcsábítani az egyesületből, de ő hű maradt. Szabolcsban mély gyökerei vannak az atlétikának, *Kovács József*, a népszerű *„Bütyök"* innen indult világcsúcsokat elérő útjára, *Kiss József* címeres mezben is szabolcsi maradt. A közelmúltban véget ért Magyarország—Csehszlovákia válogatott atlétikai viadalon a magyar együttesben hét nyíregyházi versenyző képviselte szűkebb hazáját is.

— Ezek a sportolók itt kezdtek ismerkedni az atlétikával és kötötték össze életüket a versenysporttal. *Bakosi Béla* hármasugró, fedettpályás EB és országos bajnok; *Koleszár Éva* kétszeres, *Petrik Ibolya*, *Vassné Hrács Piroska*, *Májer József* országos bajnokok — sorolja a neveket az NYVSSC ügyvezető elnöke.

Az egyesülethez való kötődés szép példáival találkoznak már az ifjú palánták is, ugyanis edzőik közül *Órendi Mihály* vezető edző irányításával, *Vass László*, *Szabó László*, *Nagy Gábor*, *Gulyás János*, *Sigér Zoltán*, *Molnár István* és *Seres István* a korábbi NYVSC-ben atlétizáltak. Ők azok, akik nem ismernek fáradságot, szívvel-lélekkel a minél jobb eredmények elérésére törekednek. Hogy jó úton haladnak, azt bizonyítja a válogatott atléták sora — minden korosztályban. S hogy az utánpótlás korú gyerekek közül *Pálóczi Gyula*, *Mihalkó Anna*, *Senczi Erika*, *Zarnóczai Klára*, *Tóth Mária*, *Tomasovszki Ágnes*, *Bojtor Gyula* és *Vasvári Sándor* neve ismerősen cseng, az annak köszönhető: a megyét járó szakemberek, a testnevelő tanárok felfedezik és nem engedik elkallódni a tehetséges fiatalokat. Ebben a munkában *Bugya Ferenc*, *Mérai László*, *Papp György*, *Szalka Géza* és *Végvári Ferenc* tettek és tesznek jóval többet az átlagosnál. Ezek a sportemberek szeretik az atlétikát, a sportot.

Az olimpiai bronzérmes *Váradi János* ökölvívó sem kíván egyesületet cserélni. Hasonlóképp ragaszkodnak a szabolcsi klubhoz a labdarúgók is. A nagyszerű fegyverténytet végrehajtó NB I-es gárda több tagja a megyei bajnokságból került fel magasabb osztályba. *Temesvári Miklós* vezető edző el tudta hitetni velük, hogy felkészültségük, erőnlétük, tudásuk — és ami a legfontosabb: akaratuk alapján megállhatják helyüket az első osztályban.

— *Őrülünk a sikeres rajtnak* — folytatja Vámos István —, *de továbbra is az a cél, hogy elkerülje a kiesést a csapat.*

Az immár több mint ötvenéves egyesületben semmit sem bíznak a véletlenre, az utánpótlás nevelését, a személyi és tárgyi feltételek megteremtését kiváltképp nem. Ilyen a sokak által példaként említett „szabolcsi modell".

Zsoldos Barnabás

11,8 pontot gyűjtöttek

Vasutas olimpikonok jutalmazása

Moszkvában, a nyári olimpián hét magyar vasutas klubból tizennyolc sportoló szerepelt és 11,8 pontot gyűjtött össze. A versenyeken részt vett sportolók, szakvezetőik és egyesületi vezetőik tiszteletére pénteken délután fogadást adtak a vasutasok szakszervezetének székházában. *Dr. Balázs Ákos*, a kulturális, agitációs, propaganda és sportosztály vezetője üdvözölte a megjelenteket, köztük *Koszorús Ferencet*, a szakszervezet főtitkárát, *Gulyás Jánost*, a MÁV vezérigazgató-helyettesét, és *Páder Jánost*, az OTSH elnökhelyettesét.

Ezután a főtitkár rövid beszédben méltatta a vasutas sportolók olimpiai szereplését, majd jutalmakat adott át nekik és vezetőiknek. A legeredményesebb vasutas sportoló *Maros Magda* vívónő volt, aki egyéniben ezüst-, csapatban bronzérmet nyert. Ugyancsak bronzérmes volt *Gerevich Pál* vívó, *Horkai György* vízilabdázó és *Váradi János* ökölvívó.

Páder János felszólalásában megköszönte a vasutas szervek támogatását, amelyet a sportolók felkészítéséhez nyújtottak, s ezzel is elősegítették az OTSH munkáját. *Maros Magda*, a vasutas sportolók nevében mondott köszönetet a segítségért, s ígéretet tett, hogy a továbbiakban is mindent megtesznek a sikerek érdekében.

Koszorus Ferenc főtitkár méltatja a moszkvai olimpián részt vett vasutas sportolók eredményeit

A sportolók egy csoportja (Laczkó Ildikó felvételei)

Buda István államtitkár látogatása a BVSC-nél

Szeptember 18-án *Buda István* államtitkár, az OTSH elnöke ellátogatott a Szőnyi úti sporttelepre, hogy közelebbről ismerkedjen az országosan is kiemelt legnagyobb vasutas sportegyesület munkájával.

Szemők Béla, a vasutasszakszervezet titkára köszöntötte a vendéget, majd *Vágvölgyi Mátyás*, a klub elnöke rövid tájékoztatást adott az egyesület szakosztályainak munkájáról, az ellátottság mértékéről, a jelenlegi helyzetről.

A tájékoztató után a vendégek megtekintették a három telephelyen működő létesítmény-komplexumot.

Az első állomás a Tatai u. 85. szám alatti atlétikai bázis már meglevő és a még épülő egységeinek megtekintése volt, majd a tenisz és a labdarúgó utánpótlás bázisán folytatódott a létesítményszemle, amely végül a Szőnyi úti központi sporttelep bejárásával ért véget.

Ezután munkaértekezletre került sor, amelyen az OTSH elnöke *beszélt a magyar sport jelenlegi gondjairól, az elképzelésekről, a jövőben megvalósítandó feladatokról.* A legfontosabb feladatok között a szelektív fejlesztést emelte ki. A legeredményesebb és hagyományos magyar sportágaknak — mondotta — olyan hátteret, olyan bázist kell kialakítani, amely teljes egészében biztosítja a legjobbak váratlan kiesésének azonnali pótlását. *Mindenhol azt a sportágat műveljék, amihez erejük van.* Egy-egy sportág koncentrálása, egy-egy egyesülethez kerüljön, egy egyesület ne foglalkozzon mindennel. Ez természetesen vonatkozik a BVSC-re és a többi egyesületre is.

Szemők Béla tájékoztatást adott a vasutas sport jelenlegi helyzetéről, a központi elvekkel megegyezően kialakított VI. ötéves tervi elképzelésekről, és az egyre nyomasztóbb költségnövekedésekről, amelyek a bázisszerveket terhelik.

Az egyesület elnöksége hasznos tanáccsal, elképzeléssel ismerkedett meg, amit a munkájuk során minden bizonnyal felhasználnak majd.

Sz. Gy.

HÍREK

— **Hobbikiállítás.** Hatvan állomás Ságvári KISZ-alapszervezete a közelmúltban hobby-kiállítást rendezett az állomás kultúrvárótermében. A fiatalok által készített kézimunkákat, hímzéseket, fafaragásokat, asztalterítőket mutatták be az érdeklődőknek. Az egy hétig nyitva tartó kiállítás nagy sikert aratott.

— **Megkezdődött a cukorgyártás.** A szolnoki cukorgyár szeptember 17-én megkezdte a répa feldolgozását. A vasutasok munkáját a gyár területén több mint száz nyugdíjas segíti. A répaszállítás zavartalan.

— **Szb-értekezlet.** A hatvan—salgótarjáni pft. főnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban kihelyezett értekezletet tartott Salgótarjánban. A napirenden a szocialista munkaverseny-mozgalom eddigi eredményeinek megvitatása és a gazdálkodás segítése szerepelt.

— **A tiszta környezetért.** A közelmúltban értékelték a Tiszta környezetért mozgalom eredményeit a szombathelyi igazgatóság területén. A tavasztól szeptember közepéig tartó akcióban részt vett kollektívák közül huszonhetet részesítettek oklevél elismerésben. Különösen eredményesek voltak Balatonfüred és Keszthely állomások kollektívái.

— **Kommunista műszak.** A debreceni körzeti üzemfőnökség gépkarbantartó műhelyének 30 dolgozója szeptember 27-én kommunista műszakot tartott. Célja az őszi csúcsforgalom segítése volt. A szakmunkások kocsifogó alátéteket készítettek és mérleget javítottak, többen pedig nagytakarítást végeztek.

— **Brigádértekezlet.** Sopron állomás 11 szocialista brigádvezetője részére a közelmúltban értekezletet tartottak. Az állomásfőnök ismertette az elmúlt félévi eredményeket és értékelte a brigádok munkáját. Megbeszélték ezen kívül a munkaverseny II. félévi célkitűzéseit is.

— **Kirándulás.** A tapolcai pályafenntartási főnökség — a KTE-program keretében —, tanulmányi kirándulást szervezett Ménfőcsanak állomásra, ahol egy új típusú pályakarbantartó gépet tanulmányoztak működés közben a szakemberek.

— **Almát szedő vasutasok.** Már hagyomány, hogy a nyíregyházi körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjai ősszel segítenek a termények betakarításában. Az idén a nyírbogdányi Kossuth termelőszövetkezet gyümölcsösében öt napig almát szedtek, társadalmi munkában. A szövetkezet a munkáért járó bért az „Együtt Nyíregyházáért" csekkszámlára fizette be.

ÉRTESÍTÉS

Értesítjük a MÁV Tisztképző Intézet 1953—55. évben végzett hallgatóit, hogy a 25 éves találkozót 1980. október 18-án 11 órakor tartjuk Budapesten, az intézetben. Mindenkit szeretettel vár a szervező bizottság.

OKTÓBER 19-ÉN

Vasutas operabérlet az Erkel Színházba

Az idén huszadik alkalommal bocsátották ki a népszerű vasutas opera bérletet. Az 1980—81-es évad műsorprogramja is jó szórakozást, igazi zenei élményt ígér. Az első előadásra *október 19-én*, délelőtt 11 órakor kerül sor az Erkel Színházban. Bemutatják Mozart: *Varázsfuvola* című operáját.

A főbb szerepeket *Mészöly Katalin*, *Takács Tamara*, *Korondy György*, *Kováts Kolos*, *Szalma Ferenc* és *Ütő Endre* alakítja.

Lakáscsere

Elcserélném másfél szobás, összkomfortos szolnoki lakásomat budapestire. Bármilyen megoldás érdekel. Érdeklődni lehet a 33—18, illetve a 220—660/437 telefonszámon: Szegedi Antal.

Elcserélném földszintes, napos, kettő szobás, összkomfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat tanácsira. Érdeklődni lehet telefonon: 341—023. Budapest, Festetics u. 4.

Elcserélnénk kétszintes, 3 szobás, saját tulajdonú házunkat — Budapesttől 6 km, Dunától, HÉV-től 10 percre. — A ház 15 évig adómentes, 75 százalékos készültségű. Kérünk lehetőleg kertes budapesti vagy közvetlen környéki szolgálati lakást. Érdeklődni telefonon: 49—71, 191 vagy 181 mellék: Lehrreich Béláné.

Elcserélném Metrótól kettő percre, zöldövezeti másfél szobás, összkomfortos szövetkezeti lakásomat nagyobb tanácsi, szövetkezeti, vagy öröklakásra, Budán vagy Zuglóban. Lehet nem vasutas dolgozó is. Érdeklődni: 8,30—17 óráig a 34—38, vagy 220—660/105 telefonszámon: Gergely.

Elcserélném nagykanizsai két szoba komfortos, gázfűtéses, a város központjában levő lakásomat, budapesti hasonló vagy kisebb méretű lakásra, vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet 18—19 óra között a budapesti telefonon: 321—835.

Elcserélném modern, összkomfortos, 68 négyzetméteres, nagy erkélyes MÁV-bérlakásomat, másfél, kétszobás tanácsi lakásra vagy két lakásra, vasutas dolgozóval. Érdeklődni: Budapest, XV. Csillagfürt u. 5. I. 3/a. Beregszászi, este 6—7 között.

Elcserélném Budapest XI., kerület Budafok-Albertfalva állomás túloldalán levő 400 négyzetméteres telekkel övezett földszintes MÁV-házban másfél szobás főbérletet vasutas dolgozóval. Kérek: tanácsi, szoba, konyhás lakást Budapest bármely kerületében vagy Velence községben. Cím: özv. Hegyi Ferencné, 1116 Budapest, Albertfalva MÁV-ház 189/a.

A Mi Világunk

A Brigádok Kiskönyvtára

A Mi Világunk sorozat, a *Táncsics Könyvkiadó* évek óta megjelenő, 32 oldal terjedelmű, gazdagon illusztrált népszerű ismeretterjesztő füzeteit neves szakemberek írják. Az első füzet a *Mi és a világmindenség* című volt, majd ezt követte az *Élet a Földön* és *A holnap energiaforrásai*, *A biológia forradalma*, *A nép és nemzet témái*... Az egységesen három forintért kapható füzetek, a szerzői-olvasói ankétok tanúsága szerint, közkedveltek és vitathatatlanul jelentős szolgálatot tesznek az ismeretterjesztésnek, a tudatformálásnak. 1981 elején — jelentős anyagi áldozatot is vállalva — *A Mi Világunk* sorozat szélesebbre szeretné tárni a kaput az érdeklődők előtt, gyarapítani kívánja olvasótáborát, elsősorban a szocialista brigádok tagjai közül. Ezért a kiadó lehetőséget kíván biztosítani, hogy a brigádok együttes rendelést is adjanak a *Brigádéletre* és *A Mi Világunk* füzeteire. (Együttes megrendelés esetén az előfizetési díj évi 96,— Ft.)

A korszerű műveltség, a dialektikus materialista világnézet formálása érdekében az új sorozat — a szerkesztők szándéka szerint — a témák sokszínűségét illetően gazdagodik és hasznos segítséget nyújthat a kulturális vállalások teljesítéséhez, a művelődéshez. Néhány cím a sokszínű összeállításból: *Komfort a világűrben*, *Iparszerű mezőgazdaság*, *Időjárás és egészség*, *Találkozás a művészettel*, *Az első istenek*, *Az ismeretlen Szahara*, *Háztartás kémiája*, *Mire jó a számítógép* stb.

Közlekedési ifjúmunkás napok Debrecenben

Debrecen közlekedési vállalatainak KISZ-bizottságai hetedik alkalommal rendezték meg a fiatalok ifjúmunkás napját, amelyen 1000-en vettek részt. A rendezvénysorozat szeptember 4-től 11-ig tartott.

Az ifjúmunkás napokat a járműjavító üzem művelődési házában nyitották meg. *Utána politikai, kulturális vetélkedőre került sor, amelyen harmadik lett a MÁV Üzemi KISZ-bizottság csapata.*

A több napos gazdag programban szerepelt ezenkívül munkásmozgalmi dalverseny, vitafórum, különböző sportrendezvények, női és férfi kispályás labdarúgás, kézilabda és asztalitenisz mérkőzések, valamint sakkverseny.

A járműjavító művelődési központjában olimpiai élménybeszámolóra is sor került. Ugyanitt rendezték szeptember 11-én a záróünnepséget is.

Az összetett versenyben *első helyezést ért el a MÁV Üzemi KISZ-bizottság csapata*, 2. a Közúti Építő Vállalat 3. pedig a Postaigazgatóság csapata lett.

A *vörös vándorzászlót* egy évig a győztes csapat őrizheti.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—618
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219—11 659
80—4225. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. OKTÓBER 20.

Segítség társadalmi munkában

Miskolci vasutasok az ároktői tsz-ben

A miskolci igazgatóság társadalmi, gazdasági vezetői szóbeli megállapodást kötöttek az árvíz sújtotta *ároktői termelőszövetkezet vezetőivel a betakarítás és a károk helyreállításának segítésére.* Társadalmi munkát hirdettek a szocialista brigádok részére. A miskolci szolgálati főnökségek és a körzet brigádjai vállalták, hogy a tsz 60 hektárnyi dohányföldjéről betakarítják a termést.

Szeptember 13-tól 24-ig 530-an összesen 3180 órát dolgoztak.

A vontatási főnökség szakemberei vállalták hét tehénistálló elektromos elosztó berendezésének a felújítását is. A tsz — a szakemberek útmutatása alapján — megvásárolta a mintegy 50 ezer forint értékű anyagokat, a vasutasok pedig felszerelték és üzembe helyezték a berendezéseket. A társadalmi munka értéke meghaladta a 30 ezer forintot.

Almaszüret a Nyírségben

1300 vasutas társadalmi munkája

A nyíregyházi körzeti üzemfőnökség dolgozói társadalmi munkában segítették a termelőszövetkezetek őszi betakarítását. Almát szedtek a nyíregyházi *Ságvári, Vörös Csillag,* és az apagyi termelőszövetkezetekben, valamint az *Ilona-tanyai állami gazdaságban.*

Szeptember 20. és 27. között *1300 vasutas 1798 mázsa almát szedett.* Részt vettek az almaszüreten az építési- és hídfenntartási, valamint a pályafenntartási főnökség és a villamos vonalfelügyelőség dolgozói is. A munkáért járó bért — 44 és félezer forintot — az *„Együtt Nyíregyházáért"* mozgalom számlájára utalták át.

A vasút háromnegyed évi szállítási mérlege

217 millió 232 ezer utas és 97 millió 532 ezer tonna áru

Szeptemberben a vasút ***25 millió 230 ezer utast szállított,*** s ezzel a bázishoz viszonyítva 98,4, a tervhez képest pedig 100,2 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométer teljesítésének mértéke az összehasonlítási alapokhoz viszonyítva 100,3, illetve 96,1 százalékos.

A személyszállítás minősége javult. A vonatok átlagos zsúfoltsága csökkent, a menetrendszerűség pedig a bázishoz képest nőtt. Ez különösen a nemzetközi vonatoknál volt jelentős, ahol a mutató értéke az egy évvel ezelőtti 56,3 százalékkal szemben 61,8 százalékot tett ki.

A vasúti közlekedéssel szemben szeptemberben megnőtt az áruszállítási igény. Az árufuvarozás iránti kereslet — elsősorban a cukorrépa-szállítások beindulása és a nemzetközi forgalom növekedése eredményeként — *a hónap második felében élénkült meg,* amikor a szállítás volumene a bázisszintet, néhány esetben pedig a tervezett értékeket is meghaladta.

A vasút szeptemberben

11 millió 463 ezer tonna árut szállított,

s ezzel 1979 azonos időszakát alapul véve 99,3, a tervhez viszonyítva pedig 94,6 százalékos teljesítést ért el.

Az áruszállítás átlagos távolsága, a nemzetközi szállítás részarányának emelkedése révén, *a bázisbeli 183,5 km-ről, illetve a tervezett 186,4 km-ről 188,5 km-re nőtt.* A szállítási távolság emelkedésének eredményeként a díjszabási árutonna-kilométer teljesítmény az elszállított tonnamennyiségnél lényegesen kedvezőbben — 102,1 és 95,7 százalékra — alakult.

A múlt év szeptemberéhez képest a vasúton fuvarozott árumennyiség a belföldi forgalomban 4,9 százalékkal (353 ezer tonnával) csökkent, az *export, import és tranzit forgalmaknál viszont 9,9, 0,7 és 9,5 százalékkal nőtt.* Az export- és tranzitforgalomban a többletszállítás volumene meghaladta a 100, illetve a 200 ezer tonnát.

Az exportforgalomban a tervben meghatározott áruszállítási feladatát 4,8 százalékkal túlteljesítette a vasút, a belföldi, import- és tranzitszállításoknál azonban a tervtől 6-1, 6,4, illetve 7,7 százalék a lemaradás.

A kocsiigényes áruszállításnál

a tervhez viszonyítva 95,2, a bázishoz képest pedig 98,1 százalékos a teljesítés.

A szállítási igény megélénkülése, ezenbelül a nemzetközi szállítások bázishoz viszonyított emelkedése kedvezően hatott a fuvardíj-bevételek alakulására. Jól szemlélteti ezt, hogy a vasút fuvardíjbevételi tervét szeptemberben

mintegy 3 százalékkal — 40 millió forinttal — túlteljesítette.

Az áruszállítás legfontosabb műszaki-gazdasági mutatószámainak egy része kielégítően alakult. A tehervonati villamos mozdonyok napi hasznos futása (385 km) megfelelt a tervezett értéknek, a nagy dízelmozdonyok napi hasznos futásteljesítménye pedig egy százalékkal meghaladta a tervben előírt szintet. A géprevárási esetek száma 6, a vonatácsorgási esetek pedig 16 százalékkal volt kevesebb, mint 1979 szeptemberében.

A bázishoz képest a hálózaton tartózkodott idegen tehercocsik számának

3,3 százalékos emelkedése mellett a külföldön levő MÁV-kocsik száma 22,5 százalékkal nőtt.

Ennek, valamint az OPW túllépés csökkenésének a hatására a nemzetközi teherkocsigazdálkodás-követelést kifejező kocsinapegyenlege 1,2 százalékkal kedvezőbb, mint egy évvel korábban volt.

A teherkocsik időbeni kihasználása továbbra is kedvezőtlen. Ez összefügg azzal a szállítókapacitás-veszteséggel, amely elsősorban a szomszéd vasutak nem kielégítő fogadási készsége miatt előfordult nagytömegű vonatfeloszlatásokban nyilvánult meg. A teherkocsik statikus kihasználása viszont valamivel kedvezőbb a bázisértéknél, a tervezett szintet azonban nem érte el.

Az év eddig eltelt kilenc hónapjában

a vasút 97 millió 532 ezer tonna árut szállított,

amely 97,9 százalékos bázis, illetve 94,4 százalékos tervteljesítésnek felel meg. A lemaradás abszolút értéke meghaladja a 2,1 millió, illetve 5,8 millió tonnát.

Az elszállított utasok száma *217 millió 232 ezer,* amely 97,4, illetve 98,8 százalékos teljesítést jelent.

Önjáró konténeremelő

A józsefvárosi konténer-pályaudvaron néhány hónapja egy speciális gépjármű hordja, viszi, rendezi a szállítótartályokat. A 20 és 40 „lábas" konténerek mozgatására alkalmas járművet *a MÁV februárban vásárolta a Pagni olasz cégtől.* Egy műszakban 80—100 konténert képes megmozgatni, illetve a tárolóhelyen egymásra rakni.

Kiss Gyula, a terminál vezetője elmondta, hogy még az idén beállítanak egy angol gyártmányú kis és 10 köbméteres konténerek rendezésére alkalmas hasonló mozgórakodót. Ezzel egy időben elkészül az új 25/6 tonnás bakdaru, amelynek üzembe állításával lényegesen meggyorsul a konténerek ki- és berakása.

Munkásgyűlés a Kőér utcában

A Szak- és Szerelőipari Főnökség brigádjai pótfelajánlásokkal segítik a tervteljesítést

Munkásgyűlés volt október 6-án a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség Kőér utcai központi telephelyén. *Puskás György* igazgató, a főnökség 43 szocialista brigádjának 150 képviselője előtt ismertette az V. ötéves tervidőszak eddigi mérlegét és az 1980-as év első félévi tervteljesítésével kapcsolatban a szakosztály értékelését, a cselekvési programban foglaltak megvalósítását.

A főnökség az V. ötéves terv gazdasági feladatait az elmúlt években eredményesen teljesítette. Az 1979. évi munkájukat *Vezérigazgatói Dicsérettel* ismerték el. Hogy a tervidőszak, s a gazdasági év még soron lévő feladatait az eddiginekhez méltóan teljesíthesse a főnökség, a folyamatban lévő munkák lajstromának megtárgyalásával folytatta munkáját a tanácskozás.

A gazdasági egységekre háruló tennivalók közül kiemelkedő fontosságú a Tatai úti munkásszálló gáz- és központi fűtés szerelésének, valamint a Landler Jenő Járműjavító Üzemben folyó munkának mielőbbi befejezése.

A fémipari üzem dolgozóinak figyelmét elsősorban a Nyugati pályaudvar 4-es szekciójának, a Tatai úti munkásszálló, a kőbányai kertészet, valamint a Keleti pályaudvar kazánház munkáinak elvégzésére hívta fel az igazgató.

A tmk-üzemnek a téliesítésre való felkészülésben, a gépjavító csoportnak pedig a meghibásodott gépek időben történő megjavításában lesz fontos szerepe.

Az igazgató tájékoztatója után a szocialista brigádok termelést segítő felajánlásainak ismertetésével folytatódott a munkásgyűlés.

A fűtés- és gázszerelő építésvezetőség négy brigádja például vállalta, hogy a KPM tervet megelőzően a szükséges munkákat október 15-ig befejezik.

A *Vörös Hajnal* szocialista brigád tagjai felajánlották, hogy a kőbányai kertészet üvegházát a hónap végére, a Keleti pályaudvar kazánház szerkezeti részeit pedig október 25-ig elkészítik.

A *Landler Jenő* ifjúsági brigád kollektívája november 30-ig elkészít 80 útátjáró elemet és a Nyugati pályaudvar perontetejének 12 oszlopát. (Utóbbi a VI. ötéves terv első évére esik.)

Társadalmi munkában gyártja a FOKKER magasállványok felújításához szükséges elemeket, valamint elvégzi a Nyugati pályaudvar perontetőinek munkáihoz szükséges lemezolló főjavítását a *Rákóczi* brigád.

A *Szabadság* brigád tagjai a Nyugati pályaudvar felújítási munkáinak 4. szekciós részét és a Tatai úti munkásszálló árnyékoló szerkezetét készítik el október 30-ig.

A gyorsabb szállítás érdekében

Koordinációs értekezlet a fuvaroztatókkal

Majdnem hárommillió tonna áru elszállítása vár a szombathelyi igazgatóság dolgozóira az év utolsó három hónapjában. Ezt a mennyiséget december 31-ig csak a fuvaroztatók és a fuvarozók összehangolt munkájával lehet zökkenőmentesen eljuttatni rendeltetési helyére.

A szállíttatók és a vasút érdekeit voltak hivatva egyeztetni azok a tanácskozások, amelyeket Nyugat-Dunántúlon szerveztek a közelmúltban. Szeptember 23-án délelőtt *Veszprémben,* délután *Tapolcán,* másnap *Szombathelyen,* 25-én *Zalaegerszegen,* 26-án pedig *Celldömölkön* egyeztették a gyárak, mezőgazdasági üzemek és vállalatok érdekeit a vasút lehetőségeivel.

Az első ízben rendezett körzeti egyeztető tárgyalások eredményei majd a hét végi szállítások jobb kihasználásában, a vagonok gyorsabb ki- és berakásában tükröződnek az igazgatóság területén.

HARMINCÉVES

a társadalombiztosítás szakszervezeti irányítása

A társadalombiztosítás szakszervezeti irányításának 30. évfordulója alkalmából jubileumi ülést tartottak október 1-én a SZOT Központi Iskolán. *Dr. Csehák Judit,* a SZOT titkára megnyitója után *dr. Bartos István,* a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóságának főigazgatója méltatta a magyar társadalombiztosítás fejlődésének útját, a munkásmozgalom és a társadalombiztosítás összefüggéseit, kapcsolatait, az elért eredményeket, továbbá az elkövetkező évek társadalombiztosítási feladatait.

Ezt követően *Koszorus Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára az iparági, ágazati szakszervezeti szervek társadalombiztosítási tevékenységéről, majd *dr. Ágoston József,* a Szakszervezetek Csongrád megyei Tanácsának vezető titkára az SzMT-k társadalombiztosítási munkájáról tartott előadást.

Koszorus Ferenc méltatta a társadalombiztosítás helyét, szerepét a szakszervezeti mozgalomban. *Ismertette a vasutas-szakszervezet társadalombiztosítási irányító, mozgalmi, szervező, ellátási munkáját — szorosan kapcsolódva a ½%-os ÖTA tevékenységéhez — amely szintén 30 éves múltra tekint vissza.* Eredményei elválaszthatatlanok a magyar társadalombiztosítás fejlődésétől. Kifejezte elismerését azoknak, akik ezt a magas fokú hivatásszeretet és fegyelmet követelő munkát vállalták és végzik a dolgozók érdekében. Megköszönte a Társadalombiztosítási Főigazgatóság és az igazgatóságok által nyújtott támogatást, segítséget.

Szakszervezetünk november második felében egy központi és hat területi ülésen emlékezik majd meg erről a fontos jubileumról.

Az áruk védelme, a kocsifosztogatás megakadályozása fontos feladat. Rákosrendezőn Mészáros Mihály főrendész és Szepesi Lajos törzsőrmester ellenőrzi a teherkocsik zárait

(Laczkó Ildikó felvétele)

Száz éve született Lukács Gyula

A vasutas munkásmozgalom egykori kiemelkedő vezetője, *Lukács Gyula* 1880. október 26-án született a Szolnok megyei Jászalsószentgyörgyön. Az elemi iskola elvégzése után asztalos szakmát tanult, majd egy évtizedig Német- és Csehországban, Svájcban és Ausztriában dolgozott. 1902. május 3-án Bécsben csatlakozott a munkásmozgalomhoz, amelynek haláláig harcosa maradt. 1902 és 1908 között az Osztrák Famunkás Szövetség tagja volt.

1908 szeptemberében tért haza. Miután rövid idő alatt megfordult Ganz vasúti kocsigyárában, s Weiss Manfréd csepeli lőszergyárában, majd a MÁV Északi Főműhelyében állapodott meg. 1910. március 4-től 1920. szeptember 11-ig dolgozott a főműhelyben, s 1920-ban nem jószántából vált meg munkahelyétől.

Az illegális vasutasmozgalomban

Lukács Gyula a főműhelyben bekapcsolódott a vasutasok illegális szabadszervezeti mozgalmába.

Hamarosan bizalmiférfi lett, a háborúellenes megmozdulások egyik szervezője, s az országos vezetőség tagja.

1917. augusztus 23-án a Vasutas Szabad Szervezet küldötteinek országos értekezletén ő ismertette a vasutas szövetség alapszabályait, amit a megjelentek egyhangúlag elfogadtak. Előterjesztésében hangsúlyozta a szervezett vasúti munkások oktatásának jelentőségét, hogy ne csak érzelmileg azonosuljanak a szocializmussal, hanem tudományos képzés biztosítsa osztálytudatosságukat. *„Oktatási programot kell kidolgozni, és még a legkisebb vidéki helyen is minden évben több tudományos előadást kell tartani"* — mondotta.

1917. október 31-én, a régi országház üléstermében tartott impozáns vasutas nagygyűlésen ugyancsak ő indokolta a Vasutasok Országos Szövetsége megalakításának, illetve engedélyezésének szükségességét. *„Mi alapszabályt kérünk* — hangsúlyozta —, *de nem törődvén azzal, hogy kapunk-e vagy sem, rendíthetetlenül harcolunk a tisztességes megélhetésért."*

A szakszervezetek 1918. májusi, rendkívüli kongresszusán így összegezte az elmúlt hónapok keserű tapasztalatait: *„A demokráciának ebben a fényes korszakában a kincstári üzemek alkalmazottai és a vasutasok legelemibb jogaiktól vannak megfosztva, a szervezkedés terén csak földalatti munkát végezhetnek. Fél év sem volt elég, hogy az alapszabályaikat jóváhagyják."*

1918. november 16-án a Nemzeti Tanács Nagyválasztmánya az Országház kupolacsarnokában elfogadta azt a Néphatározatot, amely kimondta *„Magyarország minden más államtól független és önálló népköztársaság"*. Lukács Gyula az új Magyarországért folytatott harcának elismeréseként november 15-én a következő táviratot kapta a Nemzeti Tanács Intéző Bizottságától: *„Értesítjük, hogy a Nemzeti Tanács Nagyválasztmányába kiküldetett. Nagyválasztmány szombaton délelőtt* 11 órakor ülést tart az Országház kupolatermében. Megjelenését okvetlenül kérjük. A sürgöny igazoló jegyül szolgál." Tehát egyike volt azoknak, akik megszavazták a népköztársaságról szóló törvényt, s tanúja lehetett, milyen kitörő lelkesedéssel fogadták azt a parlament előtt várakozó százezrek.

A *Magyarországi Vasutasok Szövetségének* 1918. november 24-i alakuló értekezlete Lukács Gyulát az ideiglenes vezetőségbe választotta. Ebben a minőségében kiemelkedő szerepet töltött be a Szövetség szakosztályainak megszervezésében, és a januári kongresszus előkészítésében.

Az első magyar munkáshatalom új követelményeket támasztott a vasutasmozgalom vezetőivel szemben. A Forradalmi Kormányzótanács május közepén kormányzótanácsi biztosként Nagykanizsára küldte Lukács Gyulát az *Alsó-Zala megyei direktórium* munkájának ellenőrzésére és segítésére. Első teendői között szerepelt a proletárgyermekek nyaraltatásának előkészítése. Személyes fellépésének is része volt abban, hogy a nagykanizsai vasutasok többsége nem csatlakozott a június eleji ellenforradalmi vasutassztrájkhoz, sőt, határozottan elítélte azt mint *„hitvány és proletárhoz nem méltó cselekedetet"*, hangsúlyozva azt is, hogy *„a proletáriátus nevében fegyverrel is kész síkraszállni ellene."*

A nagygyűlések szónoka

Az ellenforradalom győzelme után *Lukács Gyulát Balatonszentgyörgyön* tartóztatták le, s közel hat hónapig Nagykanizsán tartották fogva. Szabadulása után azonnal bekapcsolódott annak a harcnak az irányításába, amelyben az osztálytudatos vasúti munkásság memorandumokkal s munkabeszüntetésekkel védte szervezetét és addig kiharcolt vívmányait.

A kormány 1921 szeptemberében betiltotta a Magyar Vasutast. A vasutas-szakszervezet sorsát pedig a jobboldali szociáldemokrata vezetők és a kormány képviselői által 1921 decemberében aláírt *Bethlen—Peyer paktum* pecsételte meg. A vasúti munkások osztályharcos küzdelme azonban folytatódott.

1922. március 31-én, a Tanácsköztársaság leverése utáni első nyilvános vasúti gyűlésen négyezren jelentek meg a vasmunkások otthonában. A gyűlés szónoka, Lukács Gyula harcba hívta a részvevőket gazdasági helyzetük romlása és az ellenük irányuló politikai terror ellen. *Ebben az évben az osztálytudatos vasúti műhelymunkások ismét munkaszünettel ünnepelték május 1-ét.* Július 3-án három nagygyűlést tartottak a fővárosi vasúti műhelymunkások. Az Északi Főműhely munkásai a Kőbányai út és Hungária út sarkán levő vendéglőben gyülekeztek, a pályamunkások a vasmunkás otthonban, az Istvántelki Főműhely munkásai pedig a rákospalotai Munkásotthonban. Mindhárom gyűlésen Lukács Gyula szónokolt. A mozgalom nem korlátozódott a fővárosra. Lukács Gyula július 14-én a miskolci vasutasoknak tartott előadást, 27-én a pécsieknek, s 30-án a székesfehérváriaknak.

A bátor és kitartó szervező munka eredményeként 1922 végére megkétszereződött az illegális vasutas szabadszervezet taglétszáma. A MÁV vezetői ekkor már nem térhettek ki tovább a júliusi gyűléseken megválasztott 5 tagú bizottsággal való tárgyalás elől, melynek Lukács Gyula is tagja volt.

Az 1926-os parlamenti választások előtt Lukács Gyula az illegális vasutasmozgalom két másik vezetőjével, *Szőcs Áronnal* és *Krempánszky Valérral* együtt felkereste *Mónus Illést*, az MSZDP parlamenti frakciójának titkárát, s előterjesztették a vasutasmozgalom vezetőségének azt a kívánságát, hogy a vasutas szempontok és a választási érdekek figyelembe vétele érdekében biztos helyen egy vasutast jelöljön képviselőnek a pártvezetőség. *Mónus azzal utasította el a kérést, hogy a pártvezetőség már lezárta a jelöléseket.*

Az MSZDP XXV. kongresszusán, 1928 januárjában *Madzsar Józseffel* és *Halász Alfréddal* együtt határozati javaslatot terjesztett be, melyben indítványozta, hogy a kongresszus ne fogadja el a pártvezetőség jelentését.

Lukács Gyula az ellenforradalmi rendszerben *a pártvezetőség baloldali ellenzékeként harcolt a proletár osztálypolitikáért a szociáldemokrata pártban.* A pártkongresszusokon a neve mindig ott szerepelt a pártvezetőség hivatalos listájával szembeállított ellenzéki listán. A pártvezetőség és a szociáldemokrata parlamenti képviselők tevékenysége felett gyakorolt elvi bírálatát a saját pártszervezetében, a famunkások szakszervezetében és a vasutasok körében kifejtett fáradságos, példamutatóan áldozatos szervező és nevelő munkája támasztotta alá.

A XIX. választókerületi pártszervezet — amelynek élén állt — a főváros legjelentékenyebb ellenzéki pártszervezete volt. Egy 1931-es rendőrségi jelentés szerint ez a pártszervezet *„Vági István és Lukács Gyula* kerülete. Állandó helyiségük nincs, mert a központ akadályozni igyekszik működésüket. Vágin és Lukácson kívül a területben más számottevő ellenzéki vezető nincs. Az itt lakók jó része egyszerű munkás, akik Vágiékhoz állandó személyes kapcsolatok miatt ragaszkodnak. Vági kizárását nem vették tudomásul, őt továbbra is elnöküknek tekintik, és ha a központ ezt megakadályozza, kiválnak a pártból." A rendőrségi jelentés kitért arra is, hogy az ellenzéki vezetés alatt álló XXI. választókerületi pártszervezet (IX. Ferenc tér) — melynek végrehajtó bizottságában dolgozott *Hámán Kató* is — szorosan együttműködik a XIX. kerülettel, s az utóbbi egyes titkos üléseit is a XXI. pártszervezet Marton u. 28. szám alatti helyiségében tartja.

Ismét az első vonalban

Lukács Gyula nem volt tagja a kommunista pártnak, mégsem tekinthetjük véletlennek, hogy az ellenforradalmi rendszer belbiztonsági szervei kommunistának minősítették. A m. kir. csendőrség nyomozó osztályparancsnokságának a belügyminisztér számára írt 985/B. kt. 1932. sz. jelentése bizalmas értesülésre hivatkozva közölte, hogy *„a KMP a közlekedési munkások és alkalmazottak megszervezésével Lukács Gyula volt MÁV Északi főműhelyi asztalost bízta meg, ki jelenleg a székesfővárosi autóbusz üzemnél van alkalmazva, és Budapesten Baross u. 111. sz. alatt lakik. Nevezett működése kiterjed a vasutasokra, a villamos vasutasokra és az autóbusz üzem alkalmazottaira. Lukács a forradalom előtt és alatt dr. Landler Jenő volt népbiztos legszűkebb környezetéhez tartozott, és külföldön is fenntartotta vele az összeköttetést."*

Még folytak Budán a harcok, amikor 1945. január 25-én *Czipszer (Csanádi) György* elnökletével megalakult a MÁV Igazgatóság Üzemi Bizottsága. Tagjainak sorában ott találjuk Lukács Gyulát. Az ÜB széles körű tevékenységet fejtett ki a vasúti forgalom megindítása és fenntartása, a vasutasok érdekvédelme és a demokratikus átalakulás biztosítása érdekében.

Amikor a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter 1945. június 9-i rendelete értelmében megszűnt az Igazgatóság Üzemi Bizottsága, Lukács Gyula minden energiáját a vasutas szakszervezet megszervezésére áldozta. A *Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete* 1945. november 25-i, első kongresszusán a szakszervezet II. alelnökévé választották a szociáldemokrata párthoz tartozó, 65 éves *Lukács Gyulát*. A szakszervezet I. alelnöke, *Pászty Károly*, a Magyar Kommunista Párt tagja, Lukács régi harcostársa és barátja lett. A szakszervezet 1947 decemberében tartott II. kongresszusa mindkettőjüket ismét alelnökké választotta. 1948 tavaszán, 76 éves korában elhunyt Pászty Károly, Lukács Gyula pedig nemkívánatos személy lett a szakszervezet vezetőségében.

Kegyetlenül nehéz, embert próbáló évek következtek a mozgalom sok régi harcosa, köztük Lukács Gyula számára is, amíg az MDP Központi Vezetősége 1956. augusztus 1-én értesítette, hogy határozat született a régi párttagok fokozott megbecsülésére. Ennek alapján a régi párttagok nyilvántartásába vették, s kitüntették a *Munka Érdemrenddel.*

A Vasutasok Szakszervezetének október 20—21-én tartott IV. kongresszusa a központi vezetőség tagjai sorába választotta. Megromlott egészségi állapota ellenére részt vállalt az ellenforradalom okozta eszmei-politikai zűrzavar felszámolásában, az élet normalizálásában. *1959. szeptember 17-én, 79 éves korában elhunyt.* Szakszervezetünk saját halottjaként temette el a rákoskeresztúri temetőben.

Lukács Gyula születésének 100. évfordulóján megbecsüléssel tisztelgünk a vasutas munkásmozgalom kiemelkedő harcosának emléke előtt.

Gadanecz Béla

A sikeres szervezőmunka titka:

a személyes példamutatás

A közelmúltban Budapesten, a SZOT székházában *Kiss Károlytól*, a Szakszervezetek Országos Tanácsának alelnökétől vette át a Szocialista Kultúráért kitüntetést *Kiss Balázsné*. A művelődésügyi miniszter által adományozott elismerés után munkahelyén, Celldömölkön beszélgettünk a kitüntetettel.

— 1977-ben lettem személyzeti vezető a vasútállomáson — mondja —. *Az akkortájt alakult közművelődési bizottság titkári tisztét is rám ruházták. Akkor tudtam meg, hogy a hozzánk tartozó 520 dolgozó közül nyolcvanan nem fejezték be az általános iskolát. Itt valamit tenni kell. Ez érlelődött meg bennem. Amikor elképzelésemet kimondtam, két nagyon lelkes segítőt is találtam a KISZ-titkár és az ifjúsági felelős személyében.*

Elkezdődött a szervezés. Felméréseket készítettek, tárgyaltak az iskolával, egyeztették az egyes munkahelyeken foglalkoztatottak beosztását. A legnehezebb az emberek meggyőzése volt.

— Nehezen akarták megérteni a javakorban levő, kérges kezű vasutasok a tanulás szükségességét — emlékezik Kiss Balázsné. — Mi is éreztük, nem mindegy évtizedek lepergése után újra az iskolapadba ülni, és a nehéz szolgálat előtt vagy után könyvet és füzetet forgatni. De hallgattak a jó szóra, s többüket a hetedik osztály megkezdése előtt még az alsóbb osztályok magánvizsgáira is fel kellett készíteni.

Három év távlatában az eredmények önmagukért beszélnek: *ismereteik, általános műveltségük gyarapítása után harmincan szerezték meg az alapműveltséget igazoló okiratot.* Jelenleg, az iskolaidény kezdetén már ismét több jelentkezési lapot tart magánál Kiss Balázsné, aki a július elejétől megalakult körzeti üzemfőnökség személyzeti vezetőjeként az eddiginél nagyobb területen segíti a közművelődést.

— Területünkön jónak mondható a közművelődés. Egy-egy centrumban, így *Ajkán, Pápán* és itt *Celldömölkön* is megfelelő kulturális lehetőségek vannak. *Városunkban a Kemenesaljai Művelődési Központot szakszervezetünk anyagilag is segíti a vasutasság érdekében.* Ennek ellenére szeretnénk az állomáson egy klubhelyiséget kialakítani. Még nem tudjuk, hol és hogyan... Bízom benne, hogy találunk megoldást.

Ide kívánkozik, hogy *Kiss Balázsné maga is rendszeresen tanult.* 1966-ban került a MÁV-hoz tanulónak. Pénztárosként — forduló szolgálatban — mint feleség és két kiskorú gyermek édesanyja szerezte meg a szakvizsgákat.

Sz. Jakab

HUSZONÖT ÉVES

a Répceszentgyörgyi MÁV Nevelőotthon

Száz általános iskolás tanul az egykori kastély öreg falai között

Ebben az évben ünnepli fennállásának 25. jubileumát a Répceszentgyörgyi MÁV Nevelőotthon. Ebből az alkalomból beszélgettünk az intézmény fejlődésének történetéről, az itt folyó pedagógiai munkáról *Csöndes János* igazgatóval.

Az irodában fényképekkel illusztrált albumot lapozgatok. Az évforduló alkalmából készítette az intézet. A nevelőotthon története, fejlődése elevenedik meg a lapokon. Az épületet 1783 és 1795 között építették késő-barokk stílusban. A felszabadulásig hazai és külföldi előkelőségek birtokában volt.

1945 után rendőrök, majd különböző szervezetek tanfolyamhallgatói tanultak a falak között.

— Mi indokolta azt, hogy Szeged, Kaposvár, Kőszeg és Békéscsaba után Répceszentgyörgyön is nevelőotthona legyen a MÁV-nak?

— *Több oka is van ennek* — válaszolja az igazgató. — *A háború után sok volt még a vasutas árvagyerek, aztán az őrházakban élők gyermekeinek oktatását is még kellett oldani. Az intézet létrehozását a sokgyermekes családok is sürgették.*

Kezdetben három pedagógus nagy lelkesedéssel, de engedély nélkül kezdte a 10—14 éves fiúk tanítását, nevelését. A költségvetéssel még nem rendelkező otthon a pénzügyi támogatást a testvérintézményektől kapta. A hivatalos engedély csak 1956 januárjában érkezett meg.

Csöndes Jánost 1958-ban bízták meg az intézet igazgatásával.

— *Akkor éppen felújítás előtt állt a kastély* — emlékezik az igazgató. — *A legfontosabb teendő a víz bevezetése és a szennyvízhálózat kiépítése volt. Az udvart is rendbe kellett hozni. Esős időben bokáig ért a sár.* Hamarosan befejeztük a közművesítést, majd 1959-ben 1500 négyzetméteres „betonszőnyeget" kapott az udvar. 1962-ben a régi pálmaházból torna- és kultúrtermet építettünk. Néhány év múlva elkészült a futball- és a futópálya is. A gyerekek sokat segítettek. Ennek az összefogásnak köszönhető, hogy a hetvenes évek elején már csónakázó tóval is büszkélkedhettünk.

A nevelőotthonban megtalálható az általános iskolai oktatáshoz szükséges valamennyi segéd- és szemléltető eszköz. 1956-ban már vetítőterem is volt a kastélyban. Ezt tíz évvel ezelőtt széles vásznú filmek vetítésére alkalmas géppel szerelték fel. A termekből a tévé- és rádiókészülékek sem hiányoznak. A gyerekek képzéséről nyolc pedagógus gondoskodik.

A MÁV gondoskodik a tanszer- és tisztítóeszköz-ellátásról, ruháról, cipőről. *A szülők a családi pótlék összegével járulnak hozzá a teljes ellátás költségeihez.* Valamennyi gyermeknek több váltás ruhája van. A kirándulások költségeit sem kell a szülőknek téríteni. A statisztikai adatok szerint a gyerekek hatvan százaléka később a vasútnál helyezkedik el.

A hetvenes évek elejétől a 120 gyerek helyett már csak százan tanulnak a falak között. Ezért 1978-ban a közlekedés és postaügyi miniszter elrendelte, hogy a vasutasok gyermekein kívül az ágazathoz tartozó dolgozók gyermekei is helyet kapjanak itt.

— *A létszámcsökkenés tulajdonképpen nálunk pozitív jelenség* — jegyzi meg Csöndes János. — *Ez azt bizonyítja, hogy már kevesebb az árva gyerek és javult a vasutas családok szociális helyzete. Egyre kevesebb az őrház is.* Ennek ellenére persze még van tennivalónk. Szívesen fogadjuk és neveljük a közlekedés és hírközlés valamennyi ágához tartozó szülők gyermekeit negyedszázados intézményünkben...

A 25 éves jubileum alkalmából, szeptember 26-án kultúrműsorral egybekötött ünnepségre került sor Répceszentgyörgyön, melyen részt vett *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára, *dr. Rimóczy László*, a Vezérigazgatóság Munkaügyi és Szociálpolitikai Szakosztályának vezetője, *dr. Horváth Lajos*, a szombathelyi igazgatóság vezetője, a területi szakszervezeti bizottság és a járás képviselői, az egykori tanulók és az intézményt patronáló szocialista brigádok. Az ünnepségen *dr. Rimóczy László* mondott beszédet.

Sz. Jakab István

Rimóczi László szakosztályvezető oklevelet ad át Csöndes János igazgatónak

Kongresszustól — kongresszusig (3.)

Szakszervezetünk nevelő munkáját minden szinten fejlődés jellemezte

Szakszervezetünk IX. kongresszusa kiemelten foglalkozott a nevelés, a tudatformálás fontosságával, politikai jelentőségével. Célként tűzte ki a művelődés színvonalának emelését. Az eltelt öt év alatt szakszervezetünk nevelő munkája sokat fejlődött. Erősödött többek között a vezetők és a dolgozók kapcsolata. Jó eredmények születtek a művelődésben, a személyiségformálásban, az agitáció- és propagandamunkában. Az alapszervezetek munkája is tartalmasabbá, sokoldalúbbá vált. Mindehhez kedvezőbb feltételeket teremtett a bizalmiak jogkörének bővülése. Társadalmi aktivitásuk, egyéni példamutatásuk ösztönző hatással volt a kollektívák szemléletének, magatartásának formálására is.

Az agitációs és propagandamunka középpontjában természetesen a tervfeladatok megvalósításának segítése állt. *A szakszervezeti bizottságok sokat tettek a takarékosabb és hatékonyabb gazdálkodás érdekében.* Azokon a szolgálati helyeken, amelyeken a munkahelyi vezetők fontosnak tartották a tagság részletes tájékoztatását a termeléssel összefüggő legfontosabb kérdésekről, ott a dolgozók hozzáértéssel és aktívan segítették a gondok orvoslását. Sajnos az is előfordult, hogy a különböző fórumokon elhangzott jogos bírálatot egyes vezetők nem vették komolyan, a válaszok meggyőződés nélküliek voltak. A dolgozók egy részét passzivitásra késztette a „hiába szólsz, úgy sem történik semmi!" szemlélet. Szerencsére ez nem általános jelenség.

A tömegpolitikai oktatásban a tagság egyharmada vett részt

Egy-egy szolgálati hely tevékenysége, munkája mindig szoros összefüggésben van az ott dolgozók politikai felkészültségével, műveltségi színvonalával. A szakszervezeti tömegpolitikai oktatásnak is egyik legfontosabb célkitűzése ennek a felismerésnek a szolgálata. *Az elmúlt években — tartalmában és minőségében — sokat fejlődött ez a képzési forma.* Hatékonyan szolgálta szakszervezetünk eszmei, politikai befolyásának erősödését, a tagság aktivitásának kibontakozását, a marxista—leninista világnézet, a dialektikus gondolkodás elmélyítését.

A tömegpolitikai oktatásban a tagság egyharmada vesz részt. Sok üzemben, szolgálati főnökségen helyi, aktuális gazdaságpolitikai tudnivalókkal egészítették ki a központi anyagot. *A propagandisták továbbképzéséről szakszervezetünk a balatonkenesei oktatási központban, az SZMT-éknél és az SZBT-éknél külön is gondoskodott.* A bizalmiak és helyetteseik képzése során gyakorlattá vált, hogy a nagyobb szolgálati helyek gazdasági vezetői is részt vettek a bizalmi tanfolyamokon. Ezáltal kölcsönösen megismerhették egymás gondjait, jogait és kötelességeit.

A balatonkenesei oktatási központ korszerű feltételek között végzi munkáját. *Kialakultak az állandó tanfolyamtípusok*, amelyeken jól felkészült oktatógárda működik közre. A tematika olyan szakmai tudnivalókkal egészült ki, amely a vasúti munka hatékonyságát konkrétan is segíti.

Jó eredmények születtek a felnőttoktatás legnehezebb területén, *az általános iskolai képzésben is.* Öt év alatt csaknem négy százalékkal csökkent az általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők száma. A hagyományos módszereken kívül *Szombathelyen, Szegeden, Budapesten és Debrecenben intenzív oktatást vezettek be.* A közép- és felsőfokú képzés már kevesebb agitációs munkát igényelt. Az esti és levelező tagozatokon elsősorban fiatal szakmunkások vettek részt. A továbbtanulók több mint egyharmada nő volt. A felsőfokú szakemberek utánpótlására több helyütt igénybe vették a fiatal szakmunkások (SZET) egyetemi, főiskolai képzésének a lehetőségét is. Ilyen formában jelenleg 66-an tanulnak.

Művelődési intézményeink a közművelődés szolgálatában

Szakszervezetünk mindig fontos feladatának tartotta a közművelődés fejlesztését. *Irányításával 24 önálló művelődési intézmény segíti a közművelődési törvénybe foglalt feladatok ellátását.* Munkájukra az egyenletes fejlődés jellemző. Eredményesen tevékenykedtek a politikai, szakmai és az általános műveltség színvonalának növelése, valamint a művészeti nevelés területén. A IX. kongresszus óta eltelt időszak alatt jobban érvényesültek a rétegpolitikai elvek, közvetlenebb kapcsolat alakult ki a különböző klubok tagjaival. *A szocialista brigádklubok száma kétszeresére, az ifjúsági kluboké háromszorosára, a műszaki kluboké pedig két és félszeresére növekedett.*

A művelődési intézmények mozgalmi, ismeretterjesztő rendezvényei jól kapcsolódtak az időszerű kül- és belpolitikai eseményekhez, gazdaságpolitikai kérdésekhez. Az ismeretterjesztő előadások kielégítették a látogatók és a vasútüzem érdekeit. *Öt esztendő alatt a társadalom- és a természettudományi előadások száma háromszorosára növekedett, az egyéb ismeretterjesztő rendezvények látogatóinak száma pedig 78 ezerről 220 ezerre emelkedett.*

Javultak az intézmények személyi és tárgyi feltételei. Az intézmények vezető apparátusának 68 százaléka egyetemi, főiskolai végzettségű. Az igényesebb munkát azonban sajnos hátráltatta a munkaprogramok, egységes működési szabályzatok hiánya, amelynek kidolgozására csak 1980-ban került sor. Az üzemfőnökségek átszervezésével kapcsolatos változások a művelődési intézmények tevékenységét is reformokra kényszerítik.

Az 1976. V. számú törvényben foglalt feladatok végrehajtásának egyik konkrét jele, hogy a Központi Ének, Zene és Képzőművészeti Iskola, valamint a Törekvés Művelődési Központ összevonásával megalakul a Vasutasok Szakszervezete Országos Törekvés Művelődési Központja. *Feladata a vasút területén a közművelődés módszertani munkájának, az amatőr művészeti mozgalomnak a fellendítése lesz.*

Az 1978-ban alakult üzemi művelődési bizottságok is sokat tettek a közművelődés ügyéért. Elsősorban az állami és a szakoktatás területén értek el jó eredményeket. A nők és a fiatalok körében végzett közművelődési munkájuk azonban még nem felel meg a követelményeknek.

A személyiségformálás, a művelődés egyik hatékony eszköze a könyv. *A MÁV területén tíz körzeti és harminckét önálló szakszervezeti könyvtár működik.* Az olvasók száma évenként átlagosan kétezerrel növekszik. Az összes olvasó 53 százaléka fizikai dolgozó. A könyvek száma évente 30 ezer kötettel gyarapodik. 1976-ban a kötetek száma 408 ezer volt, tavaly pedig már 500 ezer. A dolgozók 1976-ban 511 ezer, 1979-ben pedig 651 ezer könyvet kölcsönöztek. A könyvtárak vezetői irodalmi rendezvényekkel, kiállításokkal, író-olvasó találkozókkal, vetélkedőkkel is igyekeztek felkelteni az érdeklődést a könyvek, az irodalom iránt.

Sikereket értünk el a művészeti nevelésben

Jó eredmények születtek a művészeti nevelő munkában is. Erősödtek kapcsolataink az Állami Operaházzal, a Thália- és a József Attila Színházzal. Együttműködési szerződést kötöttünk a Radnóti Miklós Irodalmi Színpaddal. Nőtt a szakszervezet által szervezett opera-, színház- és hangversenybérletek száma. Tulajdonosaik közül sokan a szocialista brigádok tagjai. A szakszervezeti bizottságok művészet-propagandistáinak aktivistáinak közreműködésével sikeres teltház-akciókat, kerekasztal-beszélgetéseket, író-olvasó találkozókat szerveztünk.

Az amatőr művészeti csoportok száma öt év alatt 65-ről 91-re, a tagok száma pedig 1645-ről 2467-re emelkedett. Minőségi javulás jellemzi munkájukat is. A csoportok eredményesen szerepeltek a hazai és a nemzetközi rendezvényeken egyaránt. Az énekkarok és fúvószenekarok részére rendezett országos találkozók kedvező lehetőséget nyújtottak a tapasztalatok kölcsönös átadására, a kapcsolatok erősítésére.

Az amatőr művészeti csoportok (énekkarok, fúvószenekarok, táncegyüttesek) külföldi szereplései nagymértékben növelték nemzetközi tekintélyünket is. *Öt év alatt 14 alkalommal voltak szocialista és 5 alkalommal nyugati országban.*

A munkásszállások és lakókocsikban lakók kulturális és sportlehetőségei sajnos kedvezőtlenek. Sok helyen az alapvető szociális feltételek sem biztosítottak. A művelődési intézményekkel való kapcsolattartás hiánya is közrejátszott abban, hogy a munkásszálláson lakók körében a tanulási, művelődési igényeket nem sikerült megfelelő mértékben felkelteni, továbbfejleszteni. Rendszeres kulturális élet csak a kedvezőbb feltételekkel rendelkező néhány nagyobb szállóra jellemző. (Ferencváros, Kelenföld.)

A sport szerves részévé vált az érdekvédelmi munkának

A művelődéssel szoros kapcsolatban van a sportmozgalom is. A cél a növekvő szabad idő kulturált eltöltése, a tömegsport fejlesztése. Olyan tömegsport-rendszert vezettünk be, amely egész évben rendszeres sportolási lehetőséget biztosít a vasutasoknak. Az *„Ezedett ifjúságért"* mozgalom követelményeinek teljesítésével bővült az olyan sportágak száma, amelyek kevés pénzt igényelnek. *Jelenleg 35—36 ezer a rendszeresen sportolók száma.* A résztvevők háromnegyed része 30 éven aluli, a nők aránya közel 40 százalék. Az idősebb korosztály számára a szervezett kirándulások, könnyű sétatúrák jelentik a kikapcsolódást.

Sajnos, nem történt lényeges javulás a munkahelyi testnevelés kiszélesítésében. A stagnálás alapvetően két okra vezethető vissza: *a feltételek hiányára és a munkahelyi vezetők helytelen szemléletére.* Sok helyen még mindig felesleges munkaidő-kiesésnek tekintik az 5—10 perces közös tornát. Nem mindenütt sikerült biztosítani az üdülőkben pihenők és a munkásszállásokon lakók sportolási lehetőségeit sem. Ezeken a helyeken a személyi és a tárgyi feltételek hiánya nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy a központi ajánlások gyakorlati végrehajtása elmaradt.

A vasutas versenysportmozgalom beépült a szakszervezet érdekvédelmi és nevelési tevékenységébe. A vasutas sportegyesületek kategóriába sorolása után minden egyesületnél meghatározták a fejlődést segítő szakmai és mozgalmi követelményeket. Nőtt az igazolt versenyzők száma, sokat fejlődött a serdülő és ifjúsági versenyzők eredménye. Az előrehaladást bizonyítja, *hogy amíg az 1976-os montreali olimpián 11 versenyző 8,2 pontot szerzett, addig 1980-ban Moszkvában 18 versenyző 11,8 pontot.*

A versenysport fejlesztését szolgálja az is, hogy évenként tíz sportágban rendeztünk vasutas szakmai bajnokságot. Lehetőséget teremtettünk a vasutas egyesületek találkozójára, a fejlődés és felkészülés lemérésére is. A vasutas bajnokságot öt sportág szakszövetsége országos rangsoroló és minősítő versennyé nyilvánította.

Erősödtek a vasutas sport nemzetközi kapcsolatai

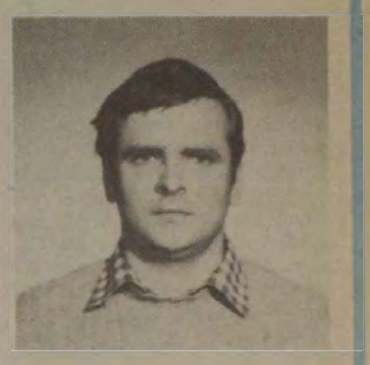
A rendszeres sportkapcsolat főleg a *Nemzetközi Vasutas Sportszövetségen* (USIC) belül bontakozott ki. A szövetség által rendezett versenyeken, azokban a sportágakban, amelyekben eredményes szereplés volt várható, részt vettek a magyar vasutas válogatott tagjai is. *Öt év alatt, 16 esetben szocialista és hat alkalommal nyugati országban, majdnem 240 sportoló részvételével 22 vasutas válogatott és csapat szerepelt.*

1975-ben az USIC elnöksége Sopronban, 1977-ben pedig az Alapszabály módosító bizottság Budapesten ülésezett. 1978-ban Nyíregyházán az úszó-, egy évvel később Pécsett a kosárlabda-, az idén Debrecenben pedig az ökölvívó nemzetközi vasutas bajnokságot rendeztük.

Nemzetközi kulturális kapcsolataink erősítését szolgálná, ha a sporthoz hasonlóan bekapcsolódhatnánk a Nemzetközi Kulturális Szervezetbe (FISAIC) is.

Kongresszusi küldöttek

Opauszki János mérnök, békéscsabai mozdonyreszortos



Opauszki János öt évvel ezelőtt a Kandó Kálmán Műszaki Főiskoláról, mint ösztöndíjas került a vasútra. Békéscsabán, a vontatási telepen gyakornokoskodott, majd mozdonyreszortos lett. Két és fél éve pedig a kocsiszolgálat vezetője. A fiatal villamosmérnöknek eleinte kissé szokatlan volt a gépész munkakör, de rövid idő alatt elsajátította a szakma minden fogását. Ma már kellő rutinnal irányítja a hozzá beosztott ötven kocsivizsgálót, féklakatost.

Szakvonali elfoglaltsága mellett tevékeny részt vállal a szakszervezeti munkából is, melyről így beszél:

— A szakszervezeti munkával itt a főnökségen ismerkedtem meg. *Előbb a középvezetők bizalmija voltam, majd a legutóbbi választáskor főbizalmi-helyettesnek választottak meg.* Vontatási részlegünknél 14 bizalmi tevékenykedik, munkájukat a főbizalmi fogja össze. Az én feladatom a kocsiműszak és a kocsiszolgálat szakszervezeti munkájának irányítása.

Opauszki János nemcsak munkahelyén képviseli társai érdekeit. A nyár elején részt vett a szegedi területi szakszervezeti bizottság választásán — ahol újabb megtiszteltetés érte: *küldöttnek delegálták a Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusára.*

— Először vesz részt szakszervezeti kongresszuson. Ha alkalma nyílna arra, hogy felszóljaon — miről beszélne?

Csak egy pillanatra gondolkodik el a kérdésen, azután így válaszol:

— Egy évig ifjúsági vezető voltam, így jól ismerem a fiatalok helyzetét. *Ha szót kapnék a kongresszuson elmondanám, hogy jobban törődjünk a pályakezdő fiatalokkal.* Saját helyzetünkből indulok ki. Itt nálunk a dolgozók közel egyharmada fiatal. A vasúthoz került fiatalok közül többen pár hónapos, vagy egy-két éves munkaviszony után más munkahelyet keresnek. *Az eltávozások egyik oka — ha nem is mondják ki mindig —, a kellő törődés hiánya.* Úgy érzem a fiatal vasutasok oktatására, a szakmai ismeretek elsajátítására nemcsak nálunk, hanem máshol is jobban oda kellene figyelni. *Miért ne lehetne ezért a szakszervezetnek is többet tenni.* Ezenkívül foglalkoznék a munka szerinti bérelosztással, valamint a bizalmiak a megnövekedett jog- és hatáskör gyakorlásával jobban kell élniök, s felelősséggel kell képviselniök a tagságot.

Opauszki János így képviseli azokat, akik bizalmat szavaztak neki.

Gellért József

Pöhacker Attila műszerész, a záhonyi BFF dolgozója

Középmagas, jó kedélyű fiatalember *Pöhacker Attila* műszerész, a záhonyi biztosítóberendezési fenntartási főnökség dolgozója. 1970-ben került a MÁV-hoz. Vasútgépész szakmát tanult Szegeden. A szülei is vasutasok voltak, a közelmúltban mentek nyugdíjba. Öccse a gépesített rakodási főnökségnél dolgozik.

Pöhacker Attila szereti a szakmáját, a biztosítóberendezések ellenőrzése izgalmas feladat. Őt azonban ennek ellenére nem lehet azzal vádolni, hogy csak a műszaki dolgok érdeklik. Aktív közéleti tevékenységet folytat. 1966-tól tagja a KISZ-nek, 1975-ben pedig KISZ-titkárrá választották. Korán bekapcsolódott a szakszervezeti munkába is. Bizalmiként képviselte a dolgozók érdekeit.

— *Ebben az évben az a megtiszteltetés ért, hogy részt vehettem a vasutasszakszervezet elnöksége és a bizalmi küldöttek együttes ülésén* — mondja. — *A bizalmi funkciót 1979-ig láttam el.* Akkor választottak meg a műhelybizottság titkárává, majd később szb-titkár lettem. A körzeti területi szb-nek 1978-tól vagyok tagja. November 8-án és 9-én küldöttként vehetek részt a vasutasszakszervezet X. kongresszusán, ahol — záhonyi küldött-társaimmal együtt — mintegy hétezer dolgozó érdekeit képviselhetem.

Még nincs harmincéves, mégis hozzáértésével, szorgalmával kivívta a munkáskollektívák elismerését. Az átrakókörzetben népszerűségnek örvend. Lelkiismeretesen foglalkozik a dolgozók gondjaival, igyekszik minden kérést megnyugtatóan elintézni.

— Nagy megtiszteltetés egy kongresszuson küldöttnek lenni.

— Valóban az. Jó érzés élvezni az átrakókörzet munkáskollektíváinak bizalmát, de ez nagy felelősséggel is jár. Küldöttársaim nevében is ígérhetem, hogy mindent megteszünk annak érdekében, hogy ne csalódjanak bennünk. *A vasutas-szakszervezetnek úgy érzem — nincs szégyellni valója. Az elmúlt öt esztendő alatt sokat tett a dolgozók érdekében.* Nem lehetünk azonban még teljesen elégedettek. A határozattervezetben is olvashattuk: *„a tartalmasabb szakszervezeti munka csak a demokrácia érvényesítése és fejlesztése, a tömegkapcsolatok szélesítése, valamint a vezetők és a tagság jobb együttműködése által valósulhat meg."*

— Miről beszélne a kongresszuson, ha szót kapna?

— Mindenekelőtt ismertetném az átrakókörzet kollektíváinak eredményeit és gondjait. Ezenkívül javasolnám a hét-, illetve tíznapos üdülési ciklus bevezetését, mert ezáltal több dolgozó üdülhetne, pihenhetne évente.

Szőgyényi Bertalan

A mi zsebünk is bánja

Fölöslegesen elfüstölt kalóriák

ÖSZTÖNZŐ-E AZ ÜZEMANYAG-TAKARÉKOSSÁGI PÓTLÉK?

Az elmúlt években bekövetkezett ugrásszerű energia-áremelkedéseket hazai és nemzetközi viszonylatban is átgondolt takarékossági intézkedések követték. Mindenütt nagy teret kaptak a kezdeményezések, amelyek a legcsekélyebb mértékben is csökkenteni tudták az elfüstölt kalóriákat. Különösen vonatkozik ez a vasútra, melynek vontatójármű-parkjában a legnagyobb arányt a dízelüzemű mozdonyok képviselik. Nem szorul különösebb magyarázatra, hogy a legcsekélyebb, kilométerre, üzemórára vetített megtakarítás, a dízelmozdonypark egészében gondolkodva, több millió forint kiadásától mentesítheti a vasutat.

Sokan nem is tudják, miért kapják a pénzt

A közelmúltban a vezetőpropagandisták balatonkenesei tanfolyamán a munkahelyi nevelés és a politikai oktatás kapcsolatáról beszélgetve mozdonyvezetők, reszortosok, mérnökök mondták el véleményüket a vasút üzemanyag-takarékosságáról. Egyfajta kerekasztal-beszélgetés volt ez, ami a szakszervezeti tisztségviselők és a gazdasági vezetők részére egyaránt hasznos véleményeket hozott a felszínre.

Szabó Ferenc nyíregyházi mozdonyvezető a MÁV-nál alkalmazott takarékossági prémium ellentmondásait tette szóvá:

— Napjainkban minden törekvés arra irányul, hogy a rendelkezésünkre álló bérkeretet differenciáltan, a végzett munka arányában osszuk el. Ezzel ellentétes az a gyakorlat, ami a megtakarított üzemanyag-mennyiség arányában lenne hivatott a mozdonyvezetőt premizálni. *Magam ellen, de a köz érdekében is szólok, ha azt mondom, hogy sok mozdonyvezető azt se tudja, miért kapja a plusz pénzt, mert kimutatható megtakarítást személyre vetítve sose látnak.* Igaz, hogy vontatási főnökségi szinten összességében jelentkezik a megtakarítás, de így az is kap, aki ismeri a gép minden jó és rossz oldalát, és az is, aki hajlandóságot se mutat a mozdonyok karbantartására.

Az is igaz, ha személyre, és mozdonyra nézve lehetne mérni a megtakarítást, a személy- és tehervonati, vagy a tartalék mozdonyokon szolgálatot teljesítők között jelentős lenne a fizetési szalagon feltüntetett különbség. *Mégis úgy érzem, a jelenlegi gyakorlaton változtatni kellene. A vasút, a közösség érdeke kívánja ezt így.*

Érvei mellett és ellene több vélemény hangzott el. Egy, a vezérállásról üzemmérnöknek előlépett fiatal propagandista szavait idézzük:

— *Abban igaza van a mozdonyvezetőnek, hogy a MÁV-nál alkalmazott, az üzemanyag-takarékosság elismerésére hivatott prémiumnak hiányzik az ösztönző jellege.* Aligha képzelhető el — de az műszakilag is akadályba ütközik —, hogy minden dízelmozdonyt olyan mérőműszerrel szereljenek fel, ami képet adhatna a felhasznált üzemanyagról, s így elősegíthetné a differenciált anyagi elismerést. *De nincs ilyen műszerre szükség, csupán a szomszédos szocialista országok gyakorlatát kellene jobban megnézni, és átvenni azt, ami náluk jó.* A szovjet mozdonyvezetők például személyzetváltásnál egy nívópálcával mindig megmérik és a mozdonynaplóban, vagy a menetlevélen feltüntetik az elfogyasztott gázolajmennyiséget, illetve az újabb mozdonysorozatokról csak leolvassák. *Többször felvetettem már ezt, de a felettes hatóság primitívnek nevezte, bevezetésre kezdetlegesnek találta a módszert.* Én se vonom kétségbe, hogy túl egyszerű eljárás, de azért elgondolkodtató, hogy az energiahordozókban gazdag Szovjetuniónak megéri ez az aprólékos módszer, nekünk meg nem. Szerencsére a záhonyi üzemigazgatóságon júliustól, vezetőink jóváhagyásával, elkezdődtek hasonló kísérletek — mondotta *Perecz János.*

Egészséges önvizsgálat

Energiatakarékossági szempontból igen tanulságos az a kísérletsorozat, amiről a dombóvári vontatási főnökség vezetőmérnökétől kaptunk ismertetőt. Az M 62-es mozdonyoknál viszonylag nagy volt a kenőolaj-fogyasztás. A motor kartelljében feltöltött állapotban 800 liter kenőolaj található, de a rendszeres utántöltésekkel a havi fogyasztás elérheti az 1200—1300 litert is. Ennek egy része a motor hengereibe jutva üzemszerű körülmények között az üzemanyaggal együtt elég, másik részét a légszekrényben felfogva rendszeresen leengedik, és használt olajként értékesítik. Központi rendelet alapján, egyszerű vezeték beiktatásával, két kísérleti mozdonyon a használt olajat egy szűrőrendszeren keresztül visszavezetik a kartellba. *Az egy éve folyó kísérletek ideje alatt a laboratóriumi és üzemi vizsgálatok semmilyen károsodást sem tapasztaltak a mozdonyokon, vagy a kenőolaj minőségében, viszont a havi fogyasztást a korábbi 1200—1300 literről 300—400 literre csökkentették.* Ha csak a közismert AGIP kenőolajat vesszük alapul, melynek kilónkénti egységára 16 forint körül van, úgy gondolom, nem igényel külön méltatást a megtakarítás nagyságrendje. Ha a ma még kísérleti stádiumban levő módszert a vasút M 62-es mozdonyparkjára kiterjesztik, milliós nagyságrendű megtakarításról beszélhetünk.

Ez a javaslat tudtommal diplomadolgozatban, pályázatokon már a hetvenes évek legelején felvetődött, *miért húzódott hát eddig a kísérletsorozat elrendelése?* A választ csak az illetékesek adhatnák meg, de aligha tévedek, ha a bürokrácia gyakori útvesztőjét hibáztatom ezért is. A „késés" azonban mit sem von le az így megtakarítható milliók jelentőségéből.

Anélkül, hogy tovább szaporítanók a szót, az említett példákból is látható, hogy az energiaárak mértéktelen emelkedése mozdonyvezetőtől a felső szintekig egyaránt elindított egy egészséges önvizsgálat folyamatot. Úgy gondolom, még jobb eredményt lehetne elérni, ha a dolgozóknak a jelenleginél több lehetőséget biztosítanánk arra, hogy hasznos gondolataikat, ötleteiket elmondják, s azokat értelmesen (!) megszűrve hasznosítanánk is. *Még anyagi befektetésre sincs ehhez szükség, mert a szellemi tőke, a szakszervezeti tagság aktivitása adott.*

Rajtunk is múlik, hogy a vasút gazdasági vezetői, szakszervezeti bizottságaink a mozgalmi munka nyilvánosságának biztosításával, a demokratikus jogok, s még inkább a kötelességek érvényre juttatásával *ebből a szellemi tőkéből mennyit kovácsolnak a köz javára.*

Orosz Károly

A reszortosokat jobban érdekeltté kellene tenni

Szepesi József ferencvárosi mozdonyvezető, alapszervezeti párttitkár tette szóvá, *hogy nem elég csak a mozdonyvezetőt érdekeltté tenni a takarékosabb üzemanyag-felhasználásban, mert a reszortos legalább annyit tehet érte — ha nem többet? —, mint a masiniszta.* A reszortosok maguk mondták el, hogy elképzelhető lenne külön pénzkeret-felhasználás nélkül érdekeltségük fokozása. Erre javaslatként elhangzott, hogy a jelenlegi negyedéves prémium egy részének kifizetését az üzemanyag-takarékossági eredményektől kellene függővé tenni. Igaz, ez az összeg nem jelentős, de kezdeti lépésnek minden bizonnyal eredményes lehetne.

— Ha beviszem a gépet a műhelybe és megmondom, hogy fiúk, nézzétek meg, mert sok olajat eszik, szó nélkül átvizsgálják, és ha üzemképes, kiadják. *Ha a reszortos érdekelt lenne, jobban odafigyelne,* s talán az anyaghiányra hivatkozva nem szidná a szertárat, hanem keresné a megoldás módját. De lehet ezt úgy is értelmezni, hogy a reszortos lelkiismeretesebb munkájával a fölösleges beavatkozások számát, és így a sok mozdonyjáratást is mérsékelni tudná, hogy a gondosabb akkumulátor-karbantartásról ne is szóljak. *A gépek azért járnak órák hosszat a bejárati jelzőknél, mert a mozdonyvezetők nem bíznak az akkuban vagy az önindítóban. Közben az ezer kalóriák fölöslegesen elfüstölődnek* — így Szepesi József.

Ha a kísérlet bevált, miért nem alkalmazzák?

— Június elsejétől központi rendelkezés lépett életbe, ami 10 percen túli fölösleges állomási mozdonyjáratásokat hivatott csökkenteni, illetve megszüntetni. *Eszerint a forgalmista köteles értesíteni a mozdonyvezetőt, ha várhatóan hosszabb időt kell várakoznia, ellenkezőleg a járatás üzemanyagköltségét a forgalomra terhelik át.* Jóllehet ez a rendelkezés a mozdonyvezetők tapasztalatai szerint nem mentes az ellentmondásoktól, de a semminél mégis több. Csak miért kellett rá ennyi ideig várni? Magam is fültanúja voltam Eperjeskén, amikor a forgalmista a széles vágányon álló szovjet gépre a jelző szabadra váltása előtt néhány perccel felszólt, hogy indítson a mozdonyvezető. Akkor egy kicsit el is gondolkodtam: *miért nem szólnak a forgalmisták a magyar mozdonyvezetőnek is, hogy készülhet a szabad jelzőre.* Most a rendelkezés talán megszünteti ezt az anomáliát — jegyezte meg Perecz János.

Békési Lőrinc Komáromból és a dombóvári vontatási dolgozók azt tették szóvá, hogy a dunántúli vonalakon érvényben levő, indokolatlan sebességi paramétereket felül kellene vizsgálni.

— Gyakran előfordul, hogy az egyébként 100 kilométeres sebességre alkalmas pályán a menetrendi kötöttségek miatt olyan vonatszámmal közlekedtetnek bennünket, ami a domborzati és pályaviszonyokból eredően a lejtmeneteknél elérhető kedvező sebességtartomány igénybevételét lehetetlenné teszi. *Ha meg túllépjük a sebességet, akkor jön a pénzlevonás.* Azt senki nem nézi, hogy az így ránk erőltetett fékezés, szerelvényfelgyorsítás mennyi fölösleges energiát emészt fel — mondták.

NINCS MÁR NAGYTÁSKA

A létszámhiány szorításából munkaszervezéssel szabadultak

Beszélgetés Fülöp Gáborral, a veszprémi vonatkísérők főbizalmijával

Valamikor, amikor még kellő számú jegyvizsgáló utazott a vonatokon, a szolgálatra jelentkezés után a csapat felvonult a szerelvényekhez. Elöl a vonatvezető, a kezelő, két-három jegyvizsgáló, a kirakó, esetleg a levelezők. Kezükben a nagytáska, a mentőtáska, a kosztos táska, a lámpa, a zárfelszerelés. Megszokott jelenség volt, hozzá tartozott a vasúti szolgálathoz. Forduló állomáson rávitték a mozdonyt a vonatra, összekapcsolták, fékpróbázták, és a zárjelzők felrakásával vonattá avatták a szerelvényt. Indulás előtt fegyelmezetten álltak a vonat mellett, és az érdeklődő utasokat tanáccsal, tájékoztatással látták el. Közbeeső állomásokon előrementek a „pakliko-csihoz" és segítettek a kirakásnál.

Kettős a feladat

Mindez a múlté. Ma nagyon sok minden másképpen történik. A változásról beszélgettünk *Fülöp Gáborral*, a veszprémi vonatkísérők főbizalmijával, a Zrínyi szocialista brigád helyettes vezetőjével.

— *Brigádunk 1964-ben alakult. Jelenleg 9 vonatvezető és 2 jegyvizsgáló tagja van. Mint mindenütt az életben, nálunk is hol jobban, hol kevésbé eredményesen működtünk. Voltunk bronz-, ezüstkoszorúsok többször is, és volt, amikor az újrakezdés bizakodásával láttunk munkához* — mondta őszinte szavakkal.

Veszprém állomás vonatkísérői *Budapest—Déli pályaudvarra, Győr, Dombóvár, Ajka* és *Székesfehérvár* állomásokra továbbítanak személyvonatokat. Ám a régi vonattovábbítási mód már megváltozott. A létszámhiány szorítása alól csak munkaszervezéssel lehetett szabadulni. *A vonatvezetők vezető jegyvizsgálóként, a tehervonatosok személyvonatosként és fordítva teljesítenek szolgálatot.* Nincs már nagytáska, nincs mentőtáska és zárfelszerelés, melyet korábban cipelni kellett. A jelen ennél többet kíván. Egyformán jól kell ismerni a forgalmi utasítás szabályait és a díjszabási előírásokat.

— *Legtöbben kettős feladatot látnak el* — folytatta Fülöp Gábor —, *felírják a vonatot, elkészítik a menetokmányt, kézbesítik a mozdonyvezetőnek, részt vesznek a fékpróba megtartásában, mint vonatvezetők, aztán — már mint vezető jegyvizsgálók — csukják az ajtókat, jegyeket ellenőriznek, utánfizetéseket hajtanak be, és védik az utasok biztonságát.* Az őszi forgalom pedig azt is megkívánja, hogy teher- és személyvonattal egyformán utazzanak a brigádtagok.

Nem könnyű ma brigádéletet élni

Az utánpótlás Veszprémben is lassú. Ám a vasútra került dolgozókat, mint *Bartha László* kőművest is, gyorsan kiképezték jegyvizsgálónak. Az már természetes, hogy *Lázár József* vezető jegyvizsgáló végezte a gyakorlati oktatását brigádvállalásként.

— *Nem könnyű brigádéletet élni a vonatkísérői szolgálatnál* — mondta a brigádvezető-helyettes. — *A tagok egymástól időben elválasztva végzik a munkájukat. Ám azt mindig keressük, hogy az egyéni teljesítményekből mégis valami közös siker jöjjön létre.*

Bár eltérő esetekben, de valamennyien részt vállaltak az ifjúsági KISZ-klub építéséből. Tartják a kapcsolatot a brigádot alapító *Kovács Károly* vonatvezetővel és *Nagy Józseffel*, akik már nyugdíjas életet élnek.

Eőri Lajos a sportfelelős, évek óta szervezi az üzemi versenyeket, eredménnyel.

— *Elmentünk a város 2. és 6. sz. óvodájába* — szól közbe Lázár József —, *hogy felajánljuk társadalmi munkánkat. Aztán a homokozó, a játszótér kialakítása, és a padozatcsere munkáinál ténylegesen is munkálkodtunk. Nem kis örömükre az óvónéniknek.*

A brigád *ifj. Török Ernőt* patronálja, akinek apja egyedül neveli fiát. Rendszeresen gondoskodnak arról, hogy csomaggal lepjék meg a nevelőintézeti tanév alatt. Ott vannak az állomás tereinek takarításánál, újításokat adnak be, és egyénenként egy-egy sajátos felajánlást is teljesítenek. *Van közöttük munkásőr, munkavédelmi őr, szakszervezeti bizalmi, sportfelelős a városnál.*

Ez hát a nyitja a zavartalan elegytovábbításnak, melyhez nem kell más, mint összetett feladatot vállaló képességre és áldozatvállalásra.

Veszprémben a vezénylési csoport nagy gondot fordít a rugalmas vezénylésre. A dízelmozdonyok kenőit úgy foglalkoztatják, hogy vonatvezetőket szabadítanak fel. Azokat pedig más vonalakon vezető jegyvizsgálónak utaztatják. Ezzel viszont elérik az egyenletes leterhelést, a szolgálati órák azonos szintű teljesítését.

Rugalmas vezénylés

A több változatú vezénylést korábban 4 mozdonyfelvigyázó, 1 naplózó és 3 segédvezénylő végezte a forgalmi és vontatási utazóknál. Ma ezt két dolgozóval kevesebben végzik. Kétségtelen tény, hogy a mozdonyfelvigyázóknak is meg kellett tanulni a forgalmi utazók vezénylését.

Mivel a bányák szabad szombaton általában nem termelnek, a tehervonatos vonatvezetőket rendszeresen vezénylik át személyvonatos menetfordulókba. Ezzel hozzájárulnak a pihenőnapok és szabadságnapok kiadásához. *Szabadságnaptervüket naprakészen teljesítik.*

Csak a meglevő munkaerőre számíthatnak

— A gőzvontatás megszűntével — mondja Baborczi Árpád vezénylési csoportvezető — a feladatok is jelentősen változtak. Csak a meglevő munkaerőre gondolhatunk. A fordulókat tehát a tényeknek megfelelően kell terveznünk. Folyamatos „beléptetéssel" tudjuk ellensúlyozni a hiányokat. Környezetünk elszívó hatását így sikerül kiegyenlíteni.

A brigádmunkánál kezdett beszélgetés elvezetett a körzeti üzemfőnökség eredményeihez, gondjaihoz. A tagok hozzáértéssel szóltak nemcsak sajátos problémáikról, hanem körzetükről is.

Sz. B.

Kis állomás — nagy forgalom

A 15 ezer lakosú *Tiszakécske* vasúti személy- és áruforgalma állandóan emelkedik. *Diószegi Sándor* állomásvezető elmondotta, hogy különösen a nyári hónapokban volt erős a személyforgalmuk. A község termálfürdőjét hétvégeken több százan keresték fel, és a KISZ három táborába is turnusonként 300-an érkeztek. Az utasok menetjegygyel való kiszolgálását, fogadását sikeresen megoldották.

Az áruszállítást jelentősen befolyásolja a községben levő 18 különböző üzem munkája. A Zöldért a paradicsom, a szilva, az alma feladásának 80 százalékát például exportra küldi. A MEZŐGÉP hetente 8 kocsiban ad fel gépeket a Szovjetunióba, de nem kevesebb munkát ad az ÉPSZER, a Gabonaipar, a pincegazdaság és a tsz-ek.

Az állomás évi árufeladása 16—20 ezer tonnát tesz ki, míg 30 ezer tonna a leadási forgalmuk. Az áru továbbításánál nehézséget okoz, hogy a 12 tonna tengelynyomásra engedélyezett vonal nem teszi lehetővé a nagy raksúlyú kocsik kihasználását. Januártól várhatóan változás következik be. A pálya korszerűsítése után itt is 18 tonna lesz a vonal tengelynyomása.

Az állomásvezető elmondotta azt is, hogy a 8 tagú kollektíva a *Petőfi* szocialista brigádban tevékenykedik — elismerésre méltóan.

Műszaki könyvnapok a budapesti igazgatóságon

A budapesti vasútigazgatóságon október 9-én ünnepélyesen megnyitották a 18. Műszaki könyvnapokat. *Nagyrónai László* vasútigazgató-helyettes méltatta a műszaki-kultúra fejlődését. Számos példa bizonyítja, hogy ma már nemcsak a műszaki értelmiségnek van szüksége széles körű technikai ismeretekre, hanem másoknak is.

A kiállításon 25 könyvújdonságot mutattak be. Ezek közül érthetően nagy elismerést váltott ki *Mosóczy Endrének*, az igazgatóság osztályvezetőjének *„Vasúti biztosítóberendezési ismeretek"* című munkája. A közvélemény érdeklődése középpontjába került még *Bácskai—Garbicz—Horváth* „Villamos mozdonyok javítása", és *Kádas Kálmán* „Közlekedési gazdaságtan" című műve. Ezenkívül a gépkocsi-javításokról, a szabás-varrásról és még sok egyéb témakörből állítottak ki könyveket.

Ismerkednek az új műszaki könyvekkel az olvasók (Óvári Árpád felvétele)

Szegedi tapasztalatok (1.)

Az üzemfőnökségi szervezetek kialakítása nem zavarta a végrehajtó szolgálat munkáját

A körzeti üzemfőnökségek létrehozásának — mint ismeretes — a hatékony munkát tartósan elősegítő üzemviteli és egyéb munkafolyamatok korszerűsítése volt a célja. A korszerűsítés ebben az esetben azt jelenti, hogy a szállítóeszközöket jobban kihasználjuk, a műszaki-gazdasági mutatókat előnyösen befolyásoljuk, jobb összhangot teremtsünk a munkahelyek és a rendelkezésre álló munkaerő között, a technológiákat átdolgozzuk, úgy, hogy a munkaidőalapot, pontos felmérések alapján, hozzáigazítsuk a technológia követelményeihez.

Zökkenők nélkül

Az üzemfőnökségek megalakulásával a rugalmasság, a gazdálkodás, az egységes szemlélet kialakításában is tovább lehet lépni. Természetesen vannak helyek, ahol a kapcsolatrendszer még bizonytalan, előfordulnak bürokratikus vonások, vagy a hatáskörök nincsenek rendezve. *Az üzemfőnökségi rendszert úgy kellett megteremteni, hogy a munkában visszaesés ne legyen.*

Most már összegezni lehet a tapasztalatokat. Ennek kapcsán először az üzemfőnökségek működését segítő szervezési és irányítási tapasztalatokról, majd pedig az irányítás és az intézkedések mellett még meglevő hiányosságokról szeretnék szólni.

Az üzemfőnökségek működését segítő körülményeként értékeljük, hogy alapos, feltáró vizsgálatot végeztünk a szegedi igazgatóság területén. Építettünk a korábban működő vonalfőnökségek tapasztalataira. Az volt a megállapításunk, hogy ahol ilyen helyen jött létre az üzemfőnökség, *ott megkönnyítette a szervező munkát*, mint például a szentesi és a vésztői üzemfőnökségeknél. Megjegyzem, hogy ahol nem volt korábban vonalfőnökség, ott sem adódott különösebb probléma.

A szervezés közben sok munkahelyen megváltozott, sőt megnőtt a felelősség. Több helyen szervezettebb lett a munkaerő-utánpótlás, tervszerűbb az együttes oktatás. A szociális létesítmények közös használatával csökkent a zsúfoltság. Csaknem mindenütt megoldódott az együttes elhelyezés, s centralizált lett az ügyintézés. A különböző szakszolgálati ágak vezetői és dolgozói körében kialakulóban van az egységes gondolkodásmód. Csökkentek az érdekellentétek, megteremtődött a lehetőség a helyi problémák rendezésére.

A *békéscsabai* üzemfőnökségnél a kísérleti, valamint a későbbi időszak figyelemmel kísérésére, a *szegedi*, a *szentesi*, majd a *vésztői* és a *kecskeméti* üzemfőnökségek szervezése alapján elmondhatjuk, hogy az üzemfőnökök többsége élve a nagyobb hatáskörrel és lehetőséggel, bátran intézkedik a munkaszervezést, valamint a munkaerő-átcsoportosítást illetően.

Segít az igazgatóság

Ahhoz azonban, hogy az üzemfőnökségek eredményesen működjenek, *még fokozottabban szükség van az igazgatóság segítségére.* Az osztályok főként akkor segítik hatékonyan az üzemfőnökségeket, ha a napi intézkedésekben, felvilágosítások adásában a *Szervezési és Működési Szabályzat* szerint cselekszenek. Szükséges ez azért is, mert nem minden üzemfőnök tud még a hatáskörével élni, sokan még a régi beidegződés szerint dolgoznak.

Mi olyan segítséget is adtunk, hogy mutatókat állítottunk össze, amelyekben nem a szakszolgálati bontás, hanem az üzemfőnökségi jelleg domborodik ki.

Több munkafolyamatban a régi és érvényben levő rendeletek saját hatáskörű, vagy javaslat alapján történő megváltoztatásával tovább segíthetjük az üzemfőnököket a gazdálkodás önálló végzésében.

Nagy segítséget jelentett, hogy a vezérigazgatóság szabályozta a vasút-igazgatóságok és az üzemfőnökségek forgalmi ellenőrzésének rendjét. Ezzel egy sokat vitatott és párhuzamos tevékenységet átmenetileg szabályoztunk és hozzáigazítottuk az üzemfőnökségek működését kialakító koncepcióhoz.

Ismételt szabályozást jelentett a fegyelmi ügyek rendezése is, amely elsősorban az üzemfőnökségek vezetőit segíti a vezetés megosztásában a részlegvezetők és állomásvezetők között.

Az üzemfőnökségek önálló működését jelentősen segíti az állomási és vontatási költséggazdálkodás összevont értékelése. *Az önköltség ilyen irányú vizsgálata és értékelése azonban akkor válik majd teljes értékűvé, ha a Vasúti Főosztályon egységes szabályzat kerül kiadásra.* A költséggazdálkodás erősödését azzal is segítjük, hogy időszakonként összehívjuk az üzemfőnökségek üzemelszámolási ügyintézőit és kölcsönös értékeléssel vizsgáljuk a részegységi feladatok végzését.

Folyamatról van szó

Az üzemgazdasági szolgálat egységes és utasításszerű ellátásához feltétlenül szükségesnek tartjuk biztosítani, hogy az üzemgazdasági csoportokban *szakképzett vontatási ügyintéző is legyen.* Ez jelenleg sehol sem biztosított. Ezzel egyidejűleg a kecskeméti üzemfőnökségen fontosnak tartjuk, hogy a korábban meglevő góc üzemgazdasági szolgálatot továbbra is biztosítsuk, mivel a jelenlegi helyzetben a körzethez tartozó állomások üzemgazdasági irányítása és ellenőrzése nem felel meg az *F. 21. sz. utasítás* előírásainak.

Figyelembe kell venni az üzemfőnökségek működésének vizsgálatánál azt is, hogy itt nem időpontról, hanem folyamatról van szó.

Igazgatóságunk területén 1981. január 1-gyel, *a kiskunhalasi üzemfőnökség megalakulásával, befejeződik az üzemfőnökségi szervezet létrehozása.* S mivel jövőre a hálózaton is befejeződik a szervezés, az üzemviteli munkafolyamatok mellett, várhatóan a kiegészítő tevékenységekre is megszületik az a szabályozás, amely kompletté teszi az üzemfőnökök irányítási és vezetési munkáját. Így például az elszámolások egységesítését, a pénzügyi feladatok elhatárolását, az anyagellátás újabb szabályozását.

Az önállóság adott

A jövőben is tovább kell segíteni az üzemfőnökségeket a körzeti feladatok ellátásában, s munkaszervezési tevékenységükben. *Elsősorban azt kell figyelembe venni, hogy a munkaszervezésben az üzemfőnökök önállóságot élveznek.* A munkaszervezésnél a területi irányítás hatáskörét nem érintő szervezésben, nem kell az igazgatóság jóváhagyási igényét érvényesíteni, mert ez egyrészt lassítja a megvalósítást, másrészt a korábbi irányítási rendet konzerválja.

Üzemfőnökségeink közül a békéscsabaiak *Gyoma* állomáson például a kocsifelírói munkakörben a nappali szolgálatot 12/36-os munkaidőre változtatta. *Mezőberény* állomáson pedig megváltoztatták az árupénztárosi, személypénztárosi és raktárnoki munkarendet. *Kétpó* és *Csugar* állomásokon az állomásvezetők betegség, szabadság esetén egymást helyettesítik.

Az üzemfőnökség vezetői a területi hatáskört kihasználva dolgozókat rendelnek be a gócpontokra kisegítés végett. *Gyomáról* kocsirendezőket, *Kötegyán* és *Lökösháza* állomásról távírászokat, raktárnokokat és kereskedelmi hivatalnokot.

A kötegyáni kocsitisztító létszám gazdaságosabb foglalkoztatása érdekében az állomáson szerelvényt tisztíttatnak. *Békéscsaba* állomáson összevonták az utazószemélyzet vezénylését.

A szegedi üzemfőnökségnél többek között a vonatkísérők és a mozdonyszemélyzet vezénylését vonták össze egy helyre *Szeged rendezőpályaudvarra*, s a jelentkezéseket is szabályozták.

Munkaköri összevonások

A munkaügyi szervezet összevonásával 7, az anyagcsoportok összevonásával 3 létszámot szabadítottak fel. Több helyen a váltókezelői szolgálat munkarendjét átalakították. Összevonták a forgalmi és a vontatási értékesítő munkaköröket, hasonlóan a vezénylési részlegnél a naplózói és segédvezénylői munkaköröket, ami 4 létszám felszabadulását jelentette. Számos helyen egy vezető irányítja több kis állomás munkáját.

A szentesi üzemfőnökségnél Fábiánsebestyén és Gádoros állomásokon az állomásvezetői munkaköröket szintén egy vezetés alá vonták, s megszüntették *Szentes* állomáson a vontatási telepi II. sz. őrhelyet, amellyel 4, a vezénylők összevonásával 3 létszámot szabadítottak fel. *Mindszent* állomáson 2 személypénztárosi munkakört szüntettek meg.

A kecskeméti üzemfőnökségnél a budapesti igazgatóságtól átkerült *Kecskemét—Lajosmizse—Pestimre* közötti vonal létszámhiányos helyeinek feltöltésére, munkakör-összevonásokkal, több létszámot szabadítottak fel és a társ-üzemfőnökségek segítségével tervbe vették, hogy október végéig bevezetik a 12/24-es szolgálatot.

Elmondhatjuk, hogy igazgatóságunk területén az új szervezeti formára történő átállás nem okozott különösebb zökkenőt a végrehajtó szolgálat munkájában. Az üzemfőnökségek munkáját segítő részlegek — mint a személyzeti, munkaügyi, számviteli, stb. — összevonása megtörtént, a tárgyi feltételek biztosítását jól megoldották az igazgatóság segítségével. Ahol ez késve történt, annak a szervezési munkától független tényezők befolyása volt az oka.

Dr. Susla János,
a szegedi vasút-igazgatóság
üzemviteli osztályvezetője

(Folytatjuk)

Vagonba kerül az érett gyümölcs

Kiskundorozsmán, a MEZŐKER ipari vágányán ezekben a napokban nagy a forgalom. Almát, szőlőt és körtét raknak a vagonokba. A munkát Kántor József szállítási üzemvezető irányítja

(Laczkó Ildikó felvétele)

MINDIG HIVATÁSTUDATTAL

Beszélgetés Szabó Géza szentesi motorvezetővel

Vannak foglalkozások, amelyeket elhivatottság nélkül nem lehet jól gyakorolni. Azok, akik ilyen posztokon dolgoznak, mindennap szembenéznek a társadalom erkölcsi ítéletével.

Szabó Géza még csak a 30. életévében jár, és már kilenc éve motorvezető, a szentesi körzeti üzemfőnökség dolgozója. Naponta százak életének a biztonsága van a kezében. Amikor az utas az állomáson leszáll a vonatról és siet az autóbuszhoz, vagy türelmetlenül keresi a taxit, vajon eszébe jut-e egyszer is, hogy milyen ember lehet az, aki a mozdonyt vagy a motorvonatot vezeti.

— Úgy lettem a MÁV dolgozója, hogy már kis koromban beoltódtam a vasút szeretetével — mondja *Szabó Géza.* — *Édesapám is vasutas volt, az utazószolgálatnál dolgozott. Sokszor vittem neki ebédet az állomásra. Megragadott a vonatok forgalma, a pöfékelő mozdonyok és az utasok nyüzsgése. Jó tanuló voltam az iskolában és micsoda élmény volt számomra, amikor jutalomként édesapám először vitt magával egy hosszabb útra.*

— Akit a mozdony füstje úgy igazán megcsap, az sosem tud elszakadni a vasúttól. *Középiskolámat Szegeden a Bebrits Lajos Vasútforgalmi Technikumban végeztem el, jelesen.* Mindig éreztem, hogy magamnak tanulok, és hogy a vasút lesz a kenyéradó munkahelyem. Korán felismertem jövendő élethivatásomat. Az előttem álló önállóság és felelősség nagy becsvágyat adott... A középiskola után fizikai munka következett. Motorvezető-gyakornok lettem.

Szabó Géza 1971-ben továbbított először önállóan vonatot. Minden útján érzi azt a felelősséget, amellyel tartozik az utasoknak, szolgálati vezetőinek, a vasútnak.

— Melyik utat tartja a legnehezebbnek?

— A legnagyobb terhelést az a forda jelenti, amikor a makói gyorsot viszem Budapestre. Ekkor a szolgálat hét óra előtt kezdődik és 20 óra után telik le. Visszaút előtt közben még megfordulok Budapestről Esztergomba egy vonattal. Ez a pályaszakasz a nagy szintkülönbségek és a sok kis sugarú ív miatt nagyon veszélyes. Egyébként is a 100 kilométeres sebességgel közlekedő vonat mindig nagy figyelmet kíván a mozdonyvezetőktől.

— A fénysorompóknál az utóbbi időkben több közfeltűnést keltő tömegszerencsétlenség történt. Ezek a tragédiák hogyan hatnak a motorvezetőkre?

— Rendkívüli módon. Ezek az esetek fokozott belső feszültséggel töltenek meg bennünket. Tudjuk, hogy bármelyikünkkel előfordulhat. *Mi kötött pályán, nagy sebességgel robogunk, és nem tudunk kitérni a fegyelmezetlenül közlekedők elől.* Jó és biztonságos jelzést adnak a fénysorompók, de gyakran figyelmen kívül hagyják a tilos jelzést. Már sokan életükkel fizettek ezért. Egy-egy budapesti út során két-három ízben is baleseti veszélyt idéznek elő a fegyelmezetlen emberek. Ekkor kell a mi határozottságunk és helyzetfelismerésünk. A reflexeinken igen sok múlik. *Bárhol történik nagyobb baleset, utána stresszhatás alá kerülünk és fokozottan érezzük a felelősséget.* Az a tapasztalatom, hogy hiányzik az emberekből a veszélyérzet. Nem gondolnak arra, hogy egy vonat féktávolsága 600—700 méter.

Szabó Gézának hivatása teljesítésében nagyon sokat segít felesége és családja. Mindig féltő aggodalommal bocsátják útra és örömmel ugrálják körül a hazatérő aput iskolás gyermekei.

A fárasztó szolgálatban havonta 230—240 órát tölt el. Vannak hosszabb pihenők is. A szabad idő főleg a családé. A gyerekek felnéznek rá. — *„Az apu vonatja a legjobb, az övé a leggyorsabb, apu tudja a dolgát, aput mindenki szereti."*

Szolgálat után azért jut idő a társadalmi munkára, a KISZ-életre is. Segít feleségének a tanácstagi munkában és aktívan részt vesz a lakókörzeti életben. S ott a házi kert, amelyben mindig megtalálhatja a pihentető elfoglaltságot.

Szabó Géza szentesi motorvezető otthon és a munkahelyén *mindennap jelesre vizsgázik emberségből és családszeretetből.*

Fogas Pál

Pingáló asszonyok — aszfaltozó férfiak

Társadalmi munka az árvízkárosultak és a gyermekintézmények javára

Kommunista műszakra adtak egymásnak találkozót a bal parti épületfenntartó főnökség, s a főnökséghez tartozó I-es számú építésvezetőség dolgozói szeptember utolsó hétvégéjén. Helyszín: *a józsefvárosi pályaudvar Kőbányai úti* oldala.

Az Orczy tértől indult meg a helyreállító munka még hónapokkal ezelőtt. A vakolatjavítás, a sárga mész felhordása után — ami eddig közel fél kilométer hosszan készült el — már csak a falszakaszok pilléreinek színezése és a bejárati kapuk átfestése váratott magára. *(Az év végéig a Könyves Kálmán körútig ezt is rendbehozzák.)*

A sárga alappal kellemes kontrasztot adó színes mész, *Robotka József* festő-csoportvezető vezérletével készül az Orczy téri sarkon. *Kisrákói Gyula* építésvezető-helyettes alig győzi a fordulókat a vödrökkel, az anyagot reklamáló kolléganők maroknyi csapatának.

Iparkodnia kell a gyengébb nemmel egy sorban ecsetelő *Ujházy Ivánnak*, a főnökség párttitkárának is, ha lépést akar tartani a nőkkel.

— Még a második félévet követő termelési tanácskozáson merült fel, hogyan tudnánk segíteni az I-es építésvezetőségnek — magyarázza *Mágda Jánosné* versenyfelelős. A munkák felmérése után, most adódott alkalom arra, hogy csatlakozhattunk a Terézvárosi Pft. Főnökség I-es számú főpályamesteri szakaszán működő szocialista brigádok kezdeményezéséhez, kommunista műszak szervezésével mi is hozzájárulunk az árvízkárosultak gondjainak enyhítéséhez.

A falfestő brigádtól feljebb *Dombóvári Józsefné* csoportvezető és kis csapata vaskaput tisztít, s mázol; az épületfenntartó főnökség épülete mögött, *Szijártó Józsefné* brigádvezető és a héttagú *Egyetértés* brigád az elburjánzott gazos területet sarabolja.

Morzsalékosan omlik az agyagszürke hideg aszfalt *Molnár Ferenc* főmérnök lapátján. Vagy tizenöten, férfiak, a nemrégiben átvett, volt jéggyári épület padozatát készítik. Négy centiméteres vastagságban terítik az anyagot. Itt raktárépület lesz.

— Nagy segítség ez a mai munka, főleg itt — mondja *Gálosi János*, az épületfenntartó főnökség vezetője. — *A konténerizáció miatt fontos, hogy mielőbb átadhassuk ezt az épületet.*

A szeptember 27-i budapesti társadalmi munkaakcióval egyidőben, majd október 4-én kommunista műszakot tartott a főnökség területén működő további hat vidéki építésvezetőség is. *Háromszáz dolgozó ajánlotta fel a szombati műszakok munkabérét az árvízkárosultak javára, amely mintegy 30 ezer forintot tesz ki.* A főnökség dolgozói pedig — mivel az építésvezetőségek központja a Józsefvárosban van — *4000 forintot utaltak a kerületi gyermekintézmények számlájára.* S ami segítség másnak, az segítség a vasútnak is: a munkák során mindenhol folyamatban lévő karbantartási, téli forgalmi felkészülési és telephely rendezési feladatokat láttak el.

Sipka Tamás

Ha van észrevétele, tegye meg!

Vitára bocsátották a Vasúti Újítási Szabályzat rendelkezéseit módosító tervezetet

A MÁV Vezérigazgatósága a Vasutasok Szakszervezete közgazdasági osztályával együtt kidolgozta a *Vasúti Újítási Szabályzat* egyes rendelkezéseit módosító tervezetet, és azt a dolgozók körében vitára bocsátotta. A tervezet összeállításánál elsősorban a végrehajtási utasításban foglaltakra, a SZOT és az OTH részéről kiadott irányelvekre, továbbá a KPM által megküldött Útmutatóra, valamint az elmúlt évek során szerzett anyagi elismerési és eljárásjogi tapasztalatokra kellett figyelemmel lenni.

A tervezet vitára bocsátásával lehetőség nyílt a vezérigazgatóság szakosztályainak, a vasútigazgatóságok, üzemek, intézetek és más szolgálati helyek dolgozóinak, hogy a tervezet valamennyi előírásához észrevételeket tegyenek.

Javaslatok a tervezetben

A javasolt szabályozás több főbb kérdésben is eltér a jelenlegi végrehajtási utasítás előírásaitól. Sok vitára adott például korábban okot a munkaköri feladaton belüli megoldások jelentős alkotó teljesítménykénti megállapítása. A tervezet számos javaslatot, illetve változtatást is tartalmaz.

A munkaköri feladaton belüli alkotó teljesítmény fennállását az összes tárgyi tényező, és a javaslattevő beosztásának, valamint szakmai képzettségének együttes figyelembevételével, differenciált mérlegeléssel kell vizsgálni és a megállapításokat részletesen rögzíteni. A jelentős alkotó teljesítmény vizsgálata során különösen az alábbi tényezőket kell figyelembe venni:

— a meglevő irodalmi vagy egyéb forrásból merített ismereteken kívül saját, önálló elgondolások felhasználása és a vasútüzem területére való felhasználhatóvá tétele;

— a megoldás műszaki, minőségi és gazdasági mutatóinak lényeges javulása a szakszolgálat (beruházási újításoknál a szakterület) helyén alkalmazott megoldásokhoz képest;

— a vasút számára fontos feladat megoldásának bonyolultsági foka, részletes kidolgozása és soronkívüli teljesítése.

Annak elbírálása, hogy a javaslat az újítónak munkaköri kötelezettsége-e, illetve munkaköri feladatán belül jelentős alkotó teljesítménynek minősül-e, *a javaslattevőt létszámában tartó szerv* vezetőjének hatáskörébe tartozik.

Vezető állású dolgozó javaslatának elbírálása esetén a közvetlen felügyeletet gyakorló felettes szerv vezetője jogosult a munkaköri kötelezettség kérdésében döntést hozni.

Amennyiben az újítási javaslat szerzőjével kapcsolatban munkaköri kötelezettséget állapítanak meg, a jogorvoslati lehetőségről a javaslattevőt 30 napon belül írásban értesíteni kell.

Kihez lehet panasszal fordulni?

Ha a javaslattevő a munkaköri kötelezettség, vagy jelentős alkotói tevékenység megítélésével nem ért egyet, a közvetlen felügyeleti szerv vezetőjéhez, vagy az illetékes szakszervezeti szervhez panaszt nyújthat be.

Nem kell a munkaköri kötelezettséget vizsgálni:

— ha a javaslat szerinti megoldás a *javaslattevő szakterületétől eltérő munkaterületre vonatkozik,*

— ha pályázatot vagy újítási feladattervi témát old meg, vagy

— ha a javaslattevő a MÁV-val nem áll munkaviszonyban.

A VUSZ 12. §-át az újítók fokozottabb védelme érdekében az alábbi rendelkezéssel javasolja kibővíteni:

— Ha az illetékes MÁV-szerv vezetője az elutasított javaslatot utólag hasznosítja, az újítási javaslattevőnek (R. 3. § [1] bek.) a hasznosítástól kezdődő 5 éven belül benyújtott igény bejelentésére 30 napon belül köteles intézkedni a hasznosítási szerződés megkötése iránt.

A VUSZ 19. § (5) bekezdésének kiegészítéseként javasolja a bizottság, hogy *nagy megtakarítást eredményező beruházási újításnál — a hasznos eredménytől függően — az újítások díjkulcsa nem lehet nagyobb:*

hasznos eredmény (Ft)	maximális díjkulcs (%)
500 ezertől — 1 millióig	4
1 milliótól — 2 millióig	3
2 milliótól — 5 millióig	2
5 millió felett	1

A VUSZ 21. §-a módosításánál az anyagi elismerés — újítási díj — egy összegben való kifizetésének a mértékét 4000 Ft-ról 5000 Ft-ra való felemelését javasolja.

A VUSZ 30. § (3) bek. módosítását oly formában, hogy a szakszolgálat területét érintő *belföldi* újítás, találmány, know-how, licencként való eladását (értékesítés), illetve vételét a *vasútigazgatási osztály* vagy szakosztály intézi a tervgazdasági és műszaki fejlesztési, továbbá pénzügyi és az igazgatási és jogi osztály, vagy szakosztály közreműködésével.

Tizenöt napon belül...

Az újítások hazai értékesítési jogát a vasútigazgatóságokra is javasolja kiterjeszteni.

Az üzemfőnökségekre benyújtott újítások jelölését „F" (forgalmi), „K" (kereskedelmi), „V" (vontatási) betűjelzéssel kell ellátni és a VUSZ 31. § (3) bekezdés szerint 15 napon belül szakvéleménnyel az arra illetékes elbíráló szervnek elküldeni.

Hasznosított újítást, ha elterjesztés céljából küldték további elbíráló szolgálati helyre, ott ismét naplózni kell. Ez esetben az újítási naplószám mellett „E" (elterjesztés) betűjelzést kell alkalmazni.

Eszmei díjazás esetén az engedélyezési értékhatár 50%-kal csökken.

Ha a javaslatból megállapítható, hogy a megoldás a szakszolgálat más területén is hasznosítható, a javaslat elbírálása után *30 napon belül a javaslat tárgya szerint az elbírálásra illetékes felügyeleti szervhez kell felterjeszteni.*

Értékelni kell a műszaki, *munkavédelmi* és gazdasági alkalmasságot, a VUSZ 17. § és 18. §, *továbbá beruházási újítások esetében a VUSZ 37. § figyelembevételével. Ezenkívül ki kell térni a megoldás felhasználhatóságára és az értékesítés lehetőségére is.*

A felülvizsgálatba a *szakszervezet kérésére új szakvéleményezést kell bevonni. Amennyiben az egyszemélyi elbíráló az előző döntését fenntartja — a bizottságot össze kell hívni.*

A feladattervet meghirdetés *után a szakmai osztálynak és a TMFO-nak,* illetve szakosztálynak és a tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztálynak *megfelelő példányszámban kell elküldeni.*

A MÁV Vezérigazgatóság szakosztályainál, önálló osztályainál a vezetők feladatai közé javasolja felvenni, hogy gondoskodjon évente egyszer *— a második félévben — újítási ankét szervezéséről, illetve megtartásáról.* Az ankétról emlékeztetőt kell készíteni. Gondoskodjon a szakszolgálati újítási feladattervek évenkénti elkészítéséről, *kiadásáról* és a megoldásukkal kapcsolatos propagandáról, *a felterjesztett feladattervi témák koordinálásáról és jóváhagyás után november 30-ig a felterjesztő szerveknek a visszaküldéséről.*

A vasútigazgatósági osztályok feladatainak a bővítését javasolta: gondoskodjon az illetékes szakszervezettel egyetértésben évente egyszer — *a második félévben* — újítási ankét szervezéséről, ill. *megtartásáról.* Az ankétról *emlékeztetőt* kell készíteni.

Az elbírálási jogkörrel rendelkező szolgálati főnökségek vezetőinek javasoljuk az újítási ankét évente egyszer — az *első félévben* — való megtartását.

A mozgalom érdekében

Azoknál a szolgálati főnökségeknél, ahol az újítási ügyek száma és a *terület jellege* indokolttá teszi, egy vagy több függetlenített, illetve *részfoglalkozású* dolgozót kell megbízni.

Ha a szolgálati főnökség munkaterülete több közigazgatási területen van, a vezető köteles a részlegek újítási ügyeinek intézésére propagandistát megbízni, aki ez irányú tevékenységét a központi újítási ügyintéző szakmai irányítása alatt végzi.

A közvetlen irányító szervek részére ellenőrzési kötelezettséget javasolja bővíteni a tervezet.

Összegezve: a jelenlegi VUSZ-tervezetben javasolt változások szélesebb körben és mélyrehatóbban határozzák meg azokat a feladatokat, amelyek az újítások hatékonyabb elbírálása és a mozgalom fejlődése érdekében szükségesek.

A dolgozók észrevételeit a szerkesztő bizottság figyelembe veszi, ha azok az érvényben levő jogszabályokkal nem ellentétesek, vagy az újítómozgalom javasolt fejlesztésére hátrányos következményeket nem vonnak maguk után.

Dr. Gyóni Béla

Október 10-én, 8 óra 24 perckor, a Kiskunhalasról Budapest-Józsefvárosig közlekedő 907-es számú gyorsvonat — a továbbhaladást engedélyező jelzők mellett elhaladva — Dömsöd állomás III. számú vágányán összeütközött az állomáson tolatást végző M62-es mozdonnyal. A gyorsvonat mozdonya, valamint a tolató egység három kocsija kisiklott és súlyosan megrongálódott. Ugyancsak megrongálódott a tolató egység mozdonya is. A baleset következtében négyen súlyos, de nem életveszélyes, 28-an pedig könnyebb sérülést szenvedtek. A baleset személyi mulasztás miatt következett be. Ennek vizsgálatát a rendőrség vasúti szakértők bevonásával folytatja.

(Óvári Árpád felvétele)

Előadások után üzemszemle

Munkavédelmi felügyelők és csoportvezetők kétnapos tapasztalatcseréje Nyíregyházán

A szakszervezeti és a vállalati munkavédelmi szakemberek együttműködése a balesetmegelőzés egyik fontos eszköze, lehetősége. Ezért kezdeményezte a vasutas-szakszervezet szociálpolitikai és munkavédelmi osztálya a munkavédelmi felügyelők és csoportvezetők tapasztalatcseréjével egybekötött értekezletét a nyíregyházi üzemfőnökségen. Erre a programra október 7-én és 8-án került sor.

Az első napon a résztvevők előadásokat hallgattak, és kicserélték tapasztalataikat. *Kulcsár József,* a debreceni igazgatóság vezetője a terület munkavédelmi helyzetét, az eredményeket és a gondokat elemezte. Utána *Volosinovszki János,* a területi szakszervezeti bizottság titkára ismertette a követésre érdemes jó módszereket, a munkavédelem társadalmasításának fontosságát.

Dr. Kurucsai László szakosztályvezető-helyettes a MÁV idei üzemi baleseteiről beszélt, elemezve azok okait. Felhívta a jelenlevők figyelmét az ittasságból eredő balesetekre, a szabályok mellőzésének következményeire. *Gáspár Imréné dr.,* a vasutas-szakszervezet szociálpolitikai és munkavédelmi osztályának vezetője a most készülő, munkavédelemmel kapcsolatos új jogszabályokról és azok összefüggéseiről tartott beszámolót.

Az előadásokat vita követte. Sok hasznos javaslat, észrevétel hangzott el. Véleményt cseréltek a szakszervezeti munkavédelmi felügyelők és munkavédelmi csoportvezetők. Másnap Nyíregyházán munkavédelmi ellenőrzéssel folytatódott a program. Előtte *Buckó Ferenc* üzemfőnök és *Csujna János* szb-titkár tartott tájékoztatót, majd a szakemberek szemlén vettek részt a különböző szolgálati ágak munkaterületén.

Megtekintették a legkisebb őrhelyeket is, és felhívták a főnökök figyelmét a jelentéktelennek tűnő mulasztásokra is. *Egy-egy félredobott féktuskó, vagy kopott saru éppúgy nem kerülte el a figyelmüket mint a rossz térvilágítás.* A helyi vezetők köszönettel fogadták az észrevételeket, a szemlét tanulságosnak minősítették.

A munkavédelmi ellenőrök nemcsak a hiányosságokat vették észre hanem a jót, a követésre méltót is. Kedvező tapasztalatokat szereztek például a vontatási telepen. A munkafeltételek kielégítőek és a biztonsági előírásokat betartják. Kisebb rendellenességeket azonban itt is feltártak. Például nem végeztek el a hegesztőtömlők vizsgálatát, és az elektromos vezetékekben talált hibákat nem javították ki.

Az állomás területén a védő-földelő vezetékek egy része elszakadt, veszélyezteti a biztonságos munkát. A konyhákon, öltözőkben és egyéb szociális létesítményekben rendet, tisztaságot tapasztaltak. *Az üzemfőnökség területén nem kielégítő azonban az elektromos lámpatestek karbantartása, szabálytalan a járművek megfutamodása elleni védekezés, akadozik a dízel-mozdonyvezetők lábbelivel történő ellátása.* A szemlén részt vevők alapvető megállapítása azonban az, hogy fegyelmezett, biztonságos munka folyik a területen. Az egyéni védőeszközöket rendeltetésszerűen használják, a munkavédelmi oktatás követelményeit betartják. Jó eredmények születtek a munkahelyi rehabilitációban is.

Nyíregyháza csomóponton a munkavédelmi őrök aktívan vesznek részt a balesetek megelőzésében. Javaslataikat a vezetők méltányolják. A munkavédelmi őrnaplókba tett bejegyzéseket intézkedések követik.

A kétnapos tapasztalatcsere eredményesen zárult. A helyi vezetők a tapasztalt rendellenességek egy részét azonnali intézkedéssel megszüntették. A munkavédelmi felügyelők és csoportvezetők is sokat tanultak, tapasztaltak. Mindezt a jövőben felhasználják gyakorlati munkájukhoz, ismereteik bővítéséhez.

Pásku Jenő

A szovjet katonák is segítenek

Jó ütemben halad a Landler Jenő Járműjavító Üzem új művelődési házának építése. Segítenek ebben az ideiglenesen hazánkban állomásozó — XV. kerületi — szovjet katonai alakulat tisztjei és katonái is. Az üzemnek több éves együttműködési kapcsolata van az említett alakulat parancsnokaival. Az üzem MSZBT szervezetének rendezésében gyakran szerveznek közös kirándulást, üzemlátogatást, ünnepséget. (Képünkön: *a szovjet katonák részt vesznek a művelődési ház építésében.*)

JÓZSEFVÁROSI ŐSZ

A VIII. kerületi KISZ-bizottság szeptember 3-án és 4-én *Józsefvárosi ősz* címmel kétnapos rendezvénysorozatot tartott. A Semmelweis Orvostudományi Egyetem előtti téren rendezett fesztiválon részt vettek a Keleti csomópont, Józsefváros állomás és a budapesti vasútigazgatóság KISZ-szervezetének fiataljai is.

A vasutas KISZ-esek igen stílusosan hívták fel magukra a figyelmet: *sátor helyett egy 10, illetve egy 30 köbméteres konténerben mutatták be tablóikat, szemléltető eszközeiket.* A kiállított képekről nemcsak a vasút, hanem a KISZ-szervezetek életébe is bepillanthattak a nézelődők.

A MÁV munkáját és a vasutasok életét filmek segítségével is bemutatták az érdeklődőknek. Közben ötletesen mozdony- és vonatzajokat játszottak be magnetofonról. A KISZ-esek gondoskodtak elegendő pályaválasztási propagandaanyagról is, amelyet a vasúti munkakörök iránt érdeklődők között osztottak szét.

S. R.

Harmincöt év

a világ dolgozóinak szolgálatában

Október elején Moszkvában nyílt meg a *Szakszervezeti Világszövetség Főtanácsának* 31. ülésszaka, amely egybeesett az SZVSZ megalakulásának 35. évfordulójával. A Szakszervezeti Világszövetség a világ dolgozóinak a kívánságára jött létre, annak érdekében, hogy érdekeit védje.

Európa még a második világháború ágyúlövéseitől visszhangzott, amikor 1945 februárjában, Londonban összeült a szakszervezeti világkonferencia és lerakta alapjait a Világszövetségnek. *Az első Szakszervezeti Világkongresszust 1945 októberében, Párizsban tartották meg.* Azt a kongresszust, amely 56 ország 64 millió tagját képviselte, a munkásmozgalom történetének első, egységes szakszervezeti szervezete megszületése tette ünnepélyessé.

Az alapszabály szellemében

Az 1949-es szakadás ellenére az SZVSZ megőrizte általános jellegét. A szervezet magába foglalja valamennyi kontinens, valamennyi nép, a különböző politikai és vallási nézetű, a különböző társadalmi rendszerű és a gazdasági fejlettségű országok 190 millió dolgozóját képviselő szakszervezeteket. Az SZVSZ a következő célokat tűzte ki: *a szervezett dolgozók egységének megteremtése valamennyi nép jogaiért és létfontosságú érdekeiért, élet- és munkakörülményeik javításáért, a tartós békéért, a teljes és valódi nemzeti függetlenségért, a demokráciáért és a társadalmi haladásért folytatott harcban.*

Az SZVSZ napjainkban is ezeknek a világosan megfogalmazott céloknak a megvalósítására törekszik, bátorítva és fokozva a nemzetközi munkásszolidaritást, amely a világ minden pontján a bérmunkások hatékony harci eszköze az osztályellenséggel szemben.

Az SZVSZ-nek ma 190 milliós a tagsága, amely 84 európai, ázsiai, amerikai, afrikai, ausztráliai és óceániai országos központhoz tartozik.

Mint demokratikus tömeg- és osztályszervezetet a párizsi első szakszervezeti világkongresszuson elfogadott Alapszabályra építve szervezi tevékenységét. Az SZVSZ a háború utáni dinamikus fejlődésnek megfelelően, *tevékenységét mindig az új feltételekhez és követelményekhez igazította,* amely az alapszabály-módosításokban és -kiegészítésekben tükröződött vissza. Ennek ellenére az SZVSZ jelentősége, működésének alapvető vonásai és főbb elvei még napjainkban is változatlanok.

Mindig az új feltételekhez igazodva

Az SZVSZ állásfoglalását — az illetékességi körébe tartozó minden kérdésben — kizárólag az alapszabályban feltüntetett szervek által elfogadott döntések határozzák meg. Ezek a szervek a tagszervezetek képviselőiből állnak. *A Főtanács az SZVSZ felettes fóruma a kongresszus két ülése között.* Valamennyi országos tagszervezet képviselője tagja a Főtanácsnak, amely évente egyszer tart összejövetelt. A *Végrehajtó Irodának* korlátozottabb az összetétele és a Főtanács két ülése között fejti ki tevékenységét. Évente legalább kétszer ülésezik.

A Titkárság, amelynek székhelye Prágában van, a szövetség mindennapi munkáját irányítja. A testület főtitkárból, helyetteseiből és hat — a világ főbb területeit képviselő — titkárból áll.

Az SZVSZ miközben harcol valamennyi haladó erő egységéért, a népek érdekeiért, az imperializmus elleni küzdelemben sokoldalú együttműködést alakít ki az olyan demokratikus szervezetekkel, mint a *Demokratikus Ifjúsági Világszövetség,* a *Béke Világtanács,* a *Nemzetközi Diákszövetség,* a *Nemzetközi Demokratikus Jogász Szövetség,* a *Nemzetközi Újságíró Szövetség* és más szervezetekkel.

Az SZVSZ-nek módjában áll hatékonyan képviselni és védeni a dolgozók sajátos érdekeit is annak a szoros és baráti együttműködésnek az eredményeként, amelyet a szakmai szakszervezeti szervekkel kialakított. Ez utóbbiak száma jelenleg 11, a nyomdaipari szakszervezetek állandó bizottságával együtt 12.

Minden nemzetközi szövetségnek egy küldöttje és egy tanácskozási jogú póttagja van a Főtanácsban. Valamennyi nemzetközi szövetségnek saját képviselője van az NMSZ, az UNESCO és a FAO megfelelő szakbizottságaiban.

A tartós békéért

Az eltérő társadalmi és gazdasági berendezkedésű országok szakszervezetei a következő nemzetközi szakmai szövetségek tagjai: *bányász, pedagógus, vasas, textiles, mezőgazdasági, kereskedelmi, vegyész, építőipari, közlekedési, élelmiszeripari* és a *közalkalmazottak* nemzetközi szövetsége.

A második világháború kohójában megszülető világszövetség már a kezdet kezdetén *zászlajára tűzte az egyetemes és tartós békéért folyó harc nemes jelszavát.* S 35 éves tevékenységét e cél megvalósítására irányuló törekvés jellemezte. Már többször rámutatott arra, hogy az imperialista körök által bátorított fegyverkezési versenyt a monopolista burzsoázia cinikusan felhasználja mint eszközt az osztályharcban a munkásmozgalom eszméi, a dolgozók alapvető érdekei ellen.

Az SZVSZ határozottan küzd minden olyan cselekmény ellen, amely veszélyezteti az alapvető emberi jogokat és a dolgozók szabadságjogait. Harcol az üldözések ellen, amelynek az áldozatai a sztrájkoló dolgozók és a szakszervezeti aktivisták. A *Szakszervezeti Jogok Nyilatkozata,* amelyet számos nem tagszervezettel közösen dolgoztak ki, hatékony eszköz ebben az igazságos harcban. Az SZVSZ egyik fő feladata ebben az évben a szakszervezeti és szabadságjogok védelme és kiszélesítése érdekében folyó akciók fokozása.

Kezdettől támogatja a dolgozók harcát

Aktívan támogatja a dolgozók sztrájkjait, szolidaritási kampányokat szervez, s az erkölcsi támogatás mellett a szolidaritási alapból anyagi segítséget nyújt a rászorulóknak.

Következetesen támogatja a dolgozók harcát a bérek vásárlóerejének megőrzéséért, és emeléséért, az új munkaalkalmak létrehozásáért és hatékony intézkedések meghozataláért a foglalkoztatottság növelése végett, a nyugdíjkorhatár csökkentéséért és a nyugdíjak növeléséért, a dolgozók munkabiztonságának és egészségének hatékony védelméért, a szakszervezetek részvételéért, a munkaügyi jogszabályok kidolgozásában és végrehajtásuk ellenőrzésében, emberhez méltó lakásfeltételek megteremtéséért, a szakmai képzés ingyenességének biztosításáért, a továbbképzés minőségének javításáért, a dolgozók és a szakszervezetek hatékony részvételéért az üzemek vezetésében, a pihenő- és szabad idő eltöltése feltételeinek javításáért, a szakszervezeti és más társadalmi tevékenység szabad gyakorlásának biztosításáért.

A SZVSZ többször rámutatott arra, hogy a szakszervezetek egysége — függetlenül azok orientációjától és hovatartozásától — és közös akcióik a monopoltőke ellen, fontos tényező a dolgozók harca hatékonyságának tekintetében, amelyet egy jobb életért és igazságosabb társadalomért folytatnak. Bármilyenek legyenek is a földrajzi és nemzeti sajátosságok, az életfeltételek vagy a társadalmi rendszer jellege, a világ valamennyi dolgozójának alapvető érdekei azonosak, amelyeket közös erőfeszítésével meg lehet, és meg kell oldani.

Mindenkor készen az együttműködésre

Az SZVSZ kifejezi készségét a *Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségével* és a *Munka Világszövetségével,* a regionális és autonom szakszervezeti központokkal való együttműködésre mindazon kérdésekben, amelyeket az adott helyzetben felmerülő konkrét problémák és a dolgozók harca vet fel. E tekintetben a hangsúlyt azokra a közös pontokra helyezi, amelyekben a vélemények azonosak, és hozzájárulnak a különböző irányzatú szakszervezeti mozgalmak közeledéséhez.

Meggyőződéssel vallja, hogy a nemzetközi munkásszolidaritás nagy eszméje, amely mélyen gyökerezik a dolgozók millióinak szívében, örökérvényű és legyőzhetetlen. Ezek az eszmék visszatükröződnek az egyre növekvő számú akcióban, amelyet a munkához való jogért, a békéért, a boldogságért folytatnak a bérből és fizetésből élők.

Hűen a proletárinternacionalizmus alapelvéhez, az SZVSZ mindig védeni fogja a dolgozók érdekeit, mert ez a legnemesebb feladata, és mert ez a legméltóbb 35 éves tevékenységéhez.

Napirenden a termelés segítése

Nemzetközi vasutas szeminárium Donyeckben

Szeptember 8—13. között a Szovjetunió donyecki vasútigazgatóságán került megrendezésre az a nemzetközi vasutas szeminárium, amely a szakszervezetnek termelést, gazdálkodást segítő tevékenységével kapcsolatos időszerű feladatokat, ezen belül a vasúti teherkocsik korszerű műszaki-technológiai eljárással történő javítását elősegítő szakszervezeti tennivalókat vitatta meg.

A szervezést lebonyolító és a házigazda tisztségét betöltő szovjet küldöttségen kívül a találkozón részt vett az NDK, a csehszlovák, a bolgár és a román vasutas szakszervezet delegációja.

Az eszmecserét megelőzően a küldöttségek látogatást tettek a krasznodrmejszki vasúti teherkocsi-javító üzemben, amely a közelmúltban befejezett, s teljesen saját erőből — a tervezéstől a kivitelezésig — végrehajtott nagyszabású rekonstrukcióval a Szovjetunió egyik legkorszerűbb járműjavító bázisát hozta létre.

A jelentős mértékben automatizált, komplex szalagosítással, új technológiai eljárások bevezetésével folyó javítási munka középpontjában mindenütt a nehéz fizikai munka kiküszöbölése, a munkahelyi ártalmak hatékony megszüntetése, a dolgozók szociális ellátottságának javítása, védelme áll.

A szeminárium témái is e kérdések köré csoportosultak, melynek keretében *a küldöttség saját országuk elért eredményeit, még meglevő gondjaikat és célkitűzéseiket adták közre.* Ilymódon széles körű tapasztalatcsere alapján született egyhangú állásfoglalás három fő témakörben:

1. Milyen módon lehet és szükséges a szakszervezetek termelést-gazdálkodást segítő tevékenységét a technikai haladás követelményeihez igazodva olyanná fejleszteni, hogy a dolgozók cselekvő készsége a magasabb szintű munka képességével párosuljon.

2. A műszaki-technikai fejlődéssel párhuzamosan kell a szociálpolitikai céloknak eleget tenni, s közben a figyelmet a balesetmentességre, a munkahelyi ártalom kiküszöbölésére kell fordítani.

3. A szakszervezetek nevelő munkájának szüntelen korszerűsítése mindig az adott igényeket követően a dolgozók tudati és tudatszintjének emelését szolgálja.

A szeminárium módot adott az alapkérdések részletes taglalására, a résztvevők új ismeretszerzésére, a testvéri országok szakszervezeti kapcsolatának további kiszélesítésére és erősítésére. Egyöntetű állásfoglalás alakult ki abban, hogy a járművek növekvő sebessége és leterhelése mindenütt fokozódó minőségi követelményeket támaszt, különösen a vasúti teherkocsik javításával szemben. E minőségi igény kielégítésében egyre növekvőbb szerepet tölt be a munkaverseny keretében tett kollektív és egyéni vállalás, melynek olymódon kell érvényre jutnia, hogy a kollektíva minden termékhez nevét is adja.

Szükségszerűen előtérbe kerül a *komplex brigádok szerepe,* melyeknek tagjai munkások, műszakiak, termelésirányítók, újítók és mások, a szakmák széles skálájának hozzáértői, az adott feladattól függően.

A téma felvetésében éppen az az újszerű, hogy ilyen munkaközösséget ne általában, formálisan, hanem konkrét cél érdekében jöjjenek létre. *Ebben legyenek a szakszervezeti szervek mindenütt kezdeményezők, kísérjék figyelemmel munkájukat, s minden lehetséges eszközzel támogassák is azt.*

Egyhangú volt az állásfoglalás abban is, hogy a találkozásokat, véleményezéseket a jövőben is folytatni kell, mert egymás tapasztalatainak megismerése végül is a szakszervezeti mozgalom egészének, a haladás és a béke ügyének javát szolgálja.

Révay Sándor

Találkozás — húsz év után

Találkozót rendeztek szeptember 27-én a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet biztosítóberendezési műszaki tiszti tagozatának 1960-ban végzett hallgatói. A rendezvény osztálytalálkozóval kezdődött az intézetben. A huszonkilenc egykori hallgató közül húszan jelentek meg.

Dr. Kun Dezső igazgató tájékoztatta a találkozó részvevőit az intézet életéről, az elmúlt húsz év alatt történt változásokról, eredményekről. Utána *Gróf József,* nyugalmazott műszaki főtanácsos az előadók nevében köszöntötte az egykori hallgatókat, majd a jelenlevők számoltak be pályafutásukról, munkájukról.

Határforgalmi verseny

Kelebia és Szabadka vasutasai évek óta szocialista munkaversenyben dolgoznak. Az idei év első felének eredményeit szeptember 27-én értékelték Szabadkán, ahová 25 tagú küldöttség érkezett Kelebiáról. A két határállomás vetélkedéséből, most a szabadkaiak kerültek ki győztesen, de a kelebiaiak is nyertek e látogatáson. Megismerkedhettek az újjáépített szabadkai személypályaudvarral, a város nevezetességeivel, ellátogattak a közeli Palics-fürdőre, s végül barátságos labdarúgó-mérkőzésen mérték össze tudásukat. Ez utóbbi döntetlenre végződött.

Zenekedvelők figyelmébe

Hangversenysorozat kezdődik a Törekvés Művelődési Központban

A vasutas-szakszervezet művelődési központjának szimfonikus zenekara az 1980—81-es évadban *hét előadásból álló hangversenysorozatot indít.* A műsorban szerepelnek többek között Beethoven szimfóniák, opera és operettrészletek, és egyéb közkedvelt zeneművek.

A hangversenyek helye: *Törekvés Művelődési Központ Budapest, X., Könyves Kálmán krt. 23.*

Bérletek vásárolhatók *80,— Ft-os áron* a helyi szakszervezeti bizottságoknál és a Rózsa Ferenc u. 22. szám alatt, a szakszervezet zeneiskolájában.

Az első bérleti előadás október 23-án, 19 órakor lesz a Törekvés Művelődési Központban.

Dunakeszi brigádok vállalása a X. kongresszus tiszteletére

A dunakeszi járműjavító szocialista és munkabrigádjai, a vasutas-szakszervezet X. kongresszusa tiszteletére pótfelajánlást tettek. Vállalták, hogy egy százalékkal növelik a termelékenységet.

A kollektívák ezen kívül társadalmi munkában segítik az üzem területének parkosítását, a hulladékok összegyűjtését és elszállítását.

A kongresszus tiszteletére tett felajánlás megvalósításában 89 brigád vesz részt.

Kismama-találkozó

a debreceni járműjavítóban

Kismama-találkozót rendeztek a közelmúltban a debreceni járműjavítóban. *Tóth Tivadar,* az üzem munkaügyi és szociális ellátási osztályának vezetője ismertette a kismamákkal az üzem életében történt változásokat és a termelési eredményeket. *Dévényi Gyuláné,* az üzem napközi otthonának vezetője az óvodára való nevelésről, a gyermekek egészséges életmódjáról, a személyiségük kibontakozását segítő módszerekről beszélt. Utána *dr. Kiss Éva* üzemorvos egészségügyi kérdésekre válaszolt. (Képünkön: *a találkozó résztvevői gyermekeikkel*)

Névadó a Debreceni Építési Főnökségen

Névadó ünnepséget rendeztek október 10-én a *MÁV Debreceni Építési Főnökség* Központi kultúrtermében. Az ünnepségen megjelentek a főnökség gazdasági és társadalmi szerveinek vezetői.

Az ünnepelteket — 10 kisgyermeket, a szülőket, s a névadó szülőket — a megnyitó után, az ebesi általános iskola III. osztályos kisdobosai műsorral köszöntötték, majd a szülőknek virágcsokrokat adtak át, a picik nyakába pedig kisdobos nyakkendőt kötöttek.

Az anyakönyvezetői hivatalos aktus után minden gyermek 800 Ft-os takarékbetétkönyvet és játékot kapott.

A képen az ünnepeltek egy csoportja látható

ISMÉT A CSÚCSON

Kötöttfogású birkózó CSB: 1. BVSC

Kalap levételt igénylő teljesítménnyel rukkoltak ki a BVSC kötöttfogású birkózói. Az október első napjaiban lebonyolított csapatbajnokságon aranyérmet szereztek.

Idézet a *Népsport* tudósításából: *„A BVSC most — kicsiben — ugyanazt produkálja, mint az egész magyar birkózás az elmúlt két évben.* Ez az a csapat, amelynek tagjai minden mérkőzésen egy csoportban vannak, és teli tüdővel, határtalan lelkesedéssel buzdítják egymást. Ez az a csapat, amelynek szaktanácsadója — *Gurics György* —, a válogatott korábbi vezető edzője ezt mondhatja el: — Meg kellett védenünk a bajnoki címet! Ez törvényszerű volt. *Székely Pali*, az edzőnk reggel nyolctól este nyolcig a szőnyegen van. Bármikor toppan be az ember a terembe, ott mindig munka folyik, ott mindig kemény edzés van."

Így látja a sikert a szövetségi kapitány

Sokakat meglep az eredmény, hiszen egy olyan együttes nyerte el a bajnoki címet, amelyben — a válogatott *Gaál Károlyt* leszámítva — gyakorlatilag alig akadt birkózó, akit különösképpen jegyeznének az egyéni viadalokon.

De hát akkor mi magyarázza a sikert?

Dr. Hegedűs Csaba, a birkózó-válogatott szövetségi kapitánya:

— *A magam részéről két alapvető dologban látom a vasutasversenyzők visszatérő sikerét. (Hiszen tavaly is ők nyerték a csapatbajnokságot.) Az egyik az az igényes szakmai munka, amely fémjelzi a Székely Pál vezette edzői kollektívát. A másik egyben a fontosabb tényező pedig az a nagyszerű légkör, amely egységes gárdává kovácsolta az életkort tekintve meglehetősen heterogén társaságot. Ha valamennyi egyesületben olyan hangulat lenne az edzéseken, amilyen a Szőnyi úton van, tovább erősödne, még magasabbra emelkedne a magyar birkózás...*

Valóban elképesztő az az edzésmennyiség, amellyel a vasutasversenyzők a találkozókra készülnek. Még a sokat tapasztalt birkózó szakemberek is elismerően bólintanak az adagok hallatán — még akkor is, ha történetesen riválisai a bajnokságot nyert csapatnak. De bármennyire is kemény a munka, nagy a hajtás — a hangulat nagyszerű, úgy is mondhatni, családias. Talán éppen ez a siker titka...

A csapatban kitűnő a közösségi szellem

Székely Pál, aki *Tarr György* és *Fuferenda János* társaságában az edzői munka dandárját végzi, így nyilatkozik a sikerről:

— *Igaz, hogy az olimpiás Gaál Karcsi mellett pillanatnyilag nincs nemzetközi szintű birkózónk, ám a lényeg az, hogy van csapat, és ebben a közösségben mindenki képes a legtöbbet kihozni magából.* És a csapatbajnokság egyben arra is lehetőséget ad, hogy a sportág érdekében mind több kemény ellenfelet neveljünk a válogatottnak. Ezekből a kemény, jó ellenfelekből pedig idővel komoly vetélytárs lehet. Remélem, lesz is...

Nem akarjuk túldicsérni a szakosztályt, de a BVSC birkózóinak a jelek szerint nem kell tartaniuk az elkövetkezendő esztendőktől sem. *Mert a Szőnyi úton nemcsak a mával, hanem a holnappal is törődnek...* Nagyszerű, széles alapokon nyugvó utánpótlásgárda vár a bemutatkozásra. Mert a szakosztály, sőt, az egyesület vezetői nem akarnak beleesni abba a hibába, amelybe a sikeres szakosztályok legtöbbike szokott... Az aranyérmek sem vakítják el őket, tudják, minden nap több és több edzés, jobb és jobb minőségű munka kell ahhoz, hogy a szakosztály az élen maradhasson.

Elfogultság nélkül

Elfogultak lennének? Aligha. Idézet egy másik tudósításból: *„A BVSC, a bajnoki cím védője rohamléptekkel halad előre az újabb siker felé. Nincs gyönge pont a csapatban. Gaál mellett Zsákai mégis kitűnik (a ganzos Molnárt 4:1-re veri). És még valaki: a veterán Csábi Árpád a 100 kg-ban, aki sorozatban nyeri tussal a mérkőzéseit."*

Lám, a pártatlan krónikást is magával ragadta a látvány lendülete, a vasutasok lehengerlő igyekezete...

És még valami. A magyar kötöttfogású birkózás pillanatnyilag a világ élvonalához tartozik, s ennek a magyar mezőnynek a legjobbja a BVSC. Hogy meddig?

Ameddig a siker nem homályosítja el az előrevezető utat...

A kötöttfogású csapatbajnokság végeredménye: 1. BVSC (*Bujdosó József, Mudra Gyula, Kecskeméti István, Kiss József, Zsákai Lajos, Kéri István, Bátkai István, Gaál Károly, Toma Ferenc, Szórádi Ferenc, Csapó Antal, Erdélyi Gyula, Illés István, Menyes Gábor, Ivanics József, Goda József, Csábi Árpád, Szőcs Kornél, Göndör Ferenc*) 63 pont, 2. FTC 50, 3. Vasas 49, 4. Honvéd Szondi SE 48, 5. GANZ-MÁVAG 46, 6. Ú Dózsa 39, 7. Dunaújvárosi Kohász 33, 8. Eger SE 26.

Pilhál György

Szoborkiállítás a könyvtár előtt

A hatvani *Ady Endre* városi könyvtár vasútállomáson levő fiókkönyvtárában már hagyomány a kiállítások rendezése. A képzőművészeti világhét alkalmából nemrég a fiatal művészek stúdiója rendezett tárlatot *Zavadzky Éva* keramikus művész alkotásaiból.

Zavadzky Éva a porcelánszobrászat művelője. Alkotásaiból 1979-ben Budapesten nyílt önálló kiállítás. Az idén Kecskeméten, a kerámia alkotótelepen töltött hosszabb időt, s ott tovább folytatta kísérleteit. A Hatvan állomáson október 25-ig megtekinthető kiállítás tárgyai Kecskeméten készültek.

Kerékpárverseny Nagykanizsán

A 60 éves Ács István lett az abszolút bajnok

Nagykanizsa városi testnevelési sportfelügyelősége és az Országos Kerékpár Szakszövetség országos (senior) kerékpárversenyt rendezett a közelmúltban *Nagykanizsán*. A versenyt három szakaszban bonyolították le, és abban négy korosztály vett részt. Több egykori országos kerékpárbajnok is rajthoz állt.

A versenyt először nyolc kilométeres sík terepen, majd két kilométernyi hegyi útvonalon, végül országúti tömegverseny keretében rendezték.

A 60 évesek korosztályában *Ács István*, a nagykanizsai körzeti üzemfőnökség dolgozója mindhárom szakaszt megnyerte, s így abszolút győztes lett. Ács István, a nagykanizsai Bányász kerékpár-szakosztály edzője. Szorgalmasan készül a jövő évi amatőr kerekesek világbajnokságára.

Tömegsportnap Szolnokon

Négyszázan indultak a MÁV—MTE versenyén

A kicsik colaivó versenye

Október 4-én délelőtt a Szolnoki MÁV-MTE *Vésző úti* sporttelepét az egyesület bázisüzemeinek dolgozói, hozzátartozói és a pártolótagok vették birtokukba. Ekkor rendezte az egyesület első tömegsportnapját. Tizenhárom munkahely majdnem négyszáz dolgozója kispályás labdarúgásban, kézilabdában, atlétikai és tréfás ügyességi számokban mérte össze tudását.

A versenyzőket *Ambrus János*, az egyesület elnöke köszöntötte, majd megkezdődtek a játékok. A férfi kispályás labdarúgásban 14 csapat vett részt. Az Építő Javító Szolgáltató Vállalat csapata lett a győztes. A nők közül a járműjavító üzem csapata szerezte meg az első helyet.

Kézilabdában és az atlétikai számokban szintén a járműjavító csapatai jeleskedtek. A sportnapon a gyerekek részére rendeztek még kólaivó, léggömbfújó, csokoládévő és egyéb versenyeket is. Az összesített pontversenyben a járműjavító lett a győztes.

Az ünnepélyes eredményhirdetésen Hollóy Tamás ügyvezető elnök adta át a díjakat.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Igen fontos az export-import szállításnál. (Folytatása a 20. függőlegesben.) 15. Ázsiai folyó. 16. Zöldségféle, névelővel. 17. Tulajdonosváltás. 19. O-val a végén zenei műszó (lebegve). 21. Tanúd mássalhangzói. 22. Vas megyei község. 24. Padban van! 25. Igekötő. 27. Nagy szoba. 29. Okozat eredője. 30. Majdnem dugó. 32. Tengeri rablók. 33. Holland légitársaság. 34. Levezekel. 36. Énekhang. 37. Ilyen szó is van. 38. Kivet. 39. Módi. 40. Női név. 41. Megállapított árhatár. 44. Óvoda. 45. Vöröses. 46. Mezőgazdaságban dolgozik. 47. Tartó. 48. E. K. 50. Zuzmókkal együtt emlegetjük. 52. Ételízesítő. 53. Fordítva: kopasz. 55. Ez is tartó. 56. ...kmaker, bukméker. 58. Karám. 61. Takarító. 63. Nyomozni, kikutatni (latin). 65. Időmérő.

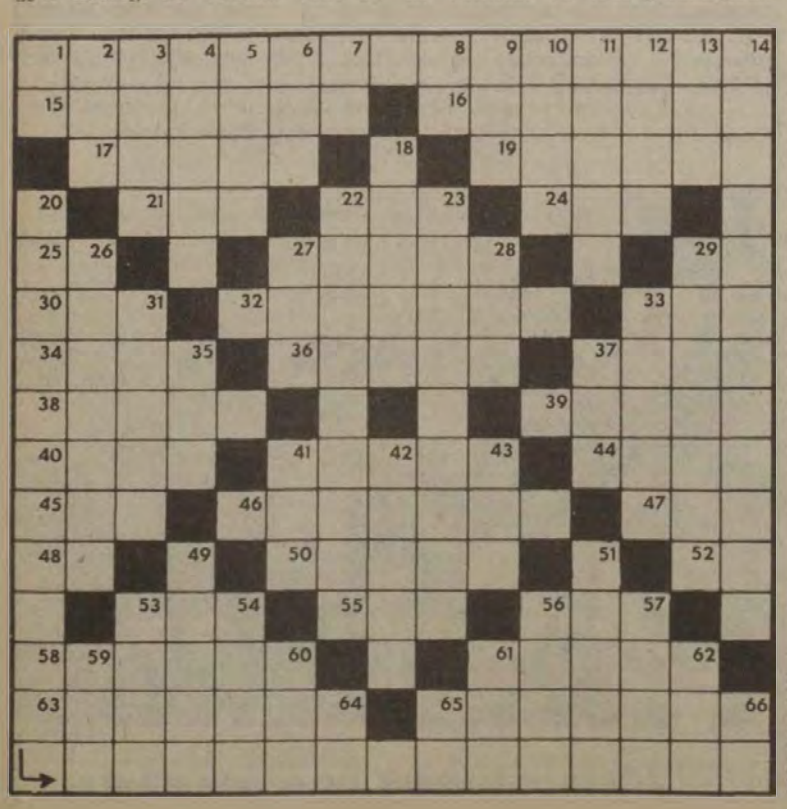
Függőleges: 1. J. I. 2. Végtelenül korcs. 3. Kelet, angolul. 4. Ajtó, ablak kávája, idegen szóval. 5. Angol hosszmérték. 6. Nagyon friss. 7. Személyes névmás. 8. A mai napon. 9. Nagy edény. 10. Kézifegyver. 11. Kedvenc kutyája. 12. Kártyafigura is. 13. Étolaj fele. 14. Sportverseny. 18. Az alvilág révésze (fon.). 22. Régi germán nép. 23. Mérsékelt égövi növények. 26. Nyelvtani fogalom. 27. a hajó része. 28. Férfinév. 29. A tél búcsúját jelzi. 31. Nagyon kiabál. 33. Kidob. 35. O. O. T. 37. Két partot köt össze. 41. Kacat. 42. Spanyol város. 43. Mint 55. vízszintes. 49. Állatok tartózkodási helye. 51. Eszi az idő vasfoga. 53. Vissza: majdnem lutri. 54. Csordultig. 56. Telibe. 57. Száraz növényszár fordítottja. 59. A levélnek is van. 60. C. N. S. 61. Maró folyadék. 62. Svéd pénz. 64. Zamat. 65. Frank rövidítése. 66. Rangjelző.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 20. függőleges.

Beküldési határidő: 1980. november 6.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A kevésbé terhelt határátmenetek fokozottabb igénybevétele.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 19. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Bagári József, Szombathely, Petőfi S. u. 41. Révész Bertalanné, Záhony, József A. u. 39. Gere Pál, Hejőbába, Néphadsereg u. 75. Vincze Pálné, Tiszafüred, Vasút u. 10. Boda Jolán, Miskolc I., Sió u. 15.



Sportvetélkedő Dombóváron

Nagyszabású sportvetélkedőt rendezett a közelmúltban a *MÁV Fatelítő Főnökség Dombóváron*, amelyen részt vettek a tokodi és a püspökladányi fatelítő főnökség, valamint két országos osztószertár-főnökség és az anyagellátási igazgatóság dolgozói.

A munkahelyi olimpiát a dombóvári főnökség sporttelepén és MHSZ-lőterén bonyolították le. A programban kispályás labdarúgás, sakk, asztalitenisz, lövészet és tekeverseny szerepelt.

Összesített pontversenyben *a győzelmet a vendéglátó dombóvári csapat szerezte meg.* Második a püspökladányi, harmadik pedig az anyagellátási igazgatóság csapata lett.

Popp Pálné

HÍREK

Kitüntetés

A *Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa*, nyugállományba vonulása alkalmából, több évtizedes kiemelkedő szakszervezeti tevékenysége elismeréséül a *Munka Érdemrend bronz fokozata* kitüntetésben részesítette *dr. Poczkodi Sándort*, a debreceni területi szakszervezeti bizottság jogsegélyszolgálatának vezetőjét.

A kitüntetést október 4-én *Koszorús Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára adta át.

— **Kommunista műszak.** A salgótarjáni városi pártbizottság kommunista műszakok szervezésére kérte a vállalatokat, amelynek célja a gyermekintézmények fejlesztése. Csatlakoztak ehhez a felhíváshoz Salgótarján állomás és a szertár dolgozói is. A salgótarjáni 5-ös számú építésvezetőség október 4-én rendezte a kommunista műszakot. A több mint 200 óra társadalmi munkáért járó bért az árvízkárosultak javára ajánlották fel, a korábbi műszak bérét pedig a gyermekintézményeknek.

— **Kiállítás.** A közelmúltban immár negyedszer rendezték meg Nagykanizsán a Kodály Zoltán Művelődési Ház kertbarát klubjának kertészeti kiállítását. Negyven tag összesen száz rekesz mezőgazdasági terméket, konyhakerti növényt, gyümölcsöt mutatott be az érdeklődőknek az állomás kultúrvárótermében.

— **Kihelyezett ülés.** A budapesti területi szakszervezeti bizottság szeptember 18-án kihelyezett ülést tartott a hatvani Liszt Ferenc Művelődési Házban. Értékelték többek között az 1979/80-as felnőttoktatás eredményeit és megbeszélték a következő oktatási év legfontosabb teendőit.

— **Vonatkezelői tanfolyam.** Október elején Kisterenye állomáson vonatkezelői tanfolyamot indítottak. A 25 hallgató közül 14 újfelvételes dolgozó. A háromhónapos tanfolyamot Nagy Győző nyugdíjas oktató vezeti. Az eddig már több alkalommal rendezett továbbképzésnek köszönhető, hogy az állomáson nincs munkaerőhiány.

— **Felkészülés a télre.** Az aszódi II-es főpályamesteri szakaszon már a nyár derekán megkezdték a télre való felkészülést. Kijavították a kéziszerszámokat és a hóakadályok eltakarításához szükséges eszközöket.

— **Taggyűlés.** Monor állomás szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a közelmúltban taggyűlést tartott, amelyen id. Molnár Elek csoportelnök számolt be az elmúlt fél évben végzett munkáról. Laza Károly pénzügyi ellenőr a kifizetett segélyekről tájékoztatta a tagságot.

HALÁLOZÁS

Rövid betegség után, 55 éves korában elhunyt Barnák Károlyné, Hatvan állomás poggyászpénztárosa. Több évtizedig a szakszervezeti bizottság nőfelelőseként és brigádvezetőként is tevékenykedett. Eredményes munkásságáért a Munka Érdemrend bronz fokozatával tüntették ki. Temetése szeptember 27-én volt az Új-Hatvani temetőben.

Lakáscsere

Elcserélném Sopron—Magyarfalva állomáson levő kertes, 60 négyzetméter alapterületű, komfortos szolgálati lakásomat Budapest környéki hasonlóra. Érdeklődni: budapesti üzemi telefonon: 54—83, Gruda Károlynál.

Elcserélném budapesti három szoba összkomfortos MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsira. Stiglmayer Mihályné, telefon: 472—467 egész nap.

Elcserélném szolnoki egy, plusz két fél szobás, összkomfortos bérlakásomat budapesti hasonlóra. Lehetőség van hármas cserére is, Budapesten egy szoba komfortos, kis kertes lakás bevonásával. Cím: Váry, Szolnok, Mátyás király u. 2. 5000; munkahelyi telefon: 01—18—61 vagy 143—703.

Elcserélném szolnoki másfél szobás, összkomfortos lakásomat budapestire. Bármilyen megoldás érdekel. Érdeklődni lehet a 33—18, illetve a 220—660/437 telefonszámon, Szegedi Antal.

Elcserélném földszintes, napos, kettő szobás, összkomfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat tanácsira. Érdeklődni lehet telefonon: 341—023. Budapest, Festetics u. 4.

Elcserélnénk kétszintes, 3 szobás, saját tulajdonú kertes házunkat — Budapesttől 6 km, Dunától, HÉV-től 10 percre. A ház 15 évig adómentes. 75 százalékos készültségű. Kérünk lehetőleg kertes budapesti vagy közvetlen környéki szolgálati lakást. Érdeklődni lehet telefonon: 49—71, 191 vagy 181 mellék. Lehrreich Béláné.

Elcserélném metrótól kettő percre, zöldövezeti másfél szobás, összkomfortos szövetkezeti lakásomat nagyobb tanácsi, szövetkezeti vagy öröklakásra, Budán vagy Zuglóban. Lehet nem vasutas dolgozó is. Érdeklődni: 8.30—17 óráig a 34—38 vagy 220—660/105 telefonszámon: Gergely.

Elcserélném nagykanizsai két szoba komfortos, gázfűtéses, a város központjában levő lakásomat budapesti hasonló, vagy kisebb méretű lakásra, vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet 18—19 óra között a budapesti telefonszámon: 321—835.

Elcserélném modern, összkomfortos 68 négyzetméteres nagy erkélyes MÁV-bérlakásomat, másfél, kétszobás tanácsi lakásra vagy két lakásra, vasutas dolgozóval. Érdeklődni: Budapest, XV., Csillagfürt u. 5. I. 3/a. Beregszászi, este 6—7 között.

Öt év után

TALÁLKOZÁS A FŐISKOLÁN

A Győri Közlekedési- és Távközlési Műszaki Főiskola 1974-ben kezdte meg működését. Elsőként a Szegedről áttelepített vasútüzemi kar szerzett ott diplomát. Ennek az évfolyamnak a hallgatói a minap tartották meg 5 éves találkozójukat. A főiskola életében ez volt az első „öregdiák" összejövetel.

A találkozót *dr. Hegedüs Gyula*, a főiskola igazgatója nyitotta meg, majd *dr. Kisbakonyi József* docens mondott üdvözlő beszédet. A többi között arról is szólt, hogy iskolájukban 1978 óta 13 szakot tanítanak már, s a hallgatók a lehető legkorszerűbb tantermekben és jól felszerelt laboratóriumokban, műhelyekben tanulnak. Ezenkívül több sportág művelésére alkalmas sporttelep áll a diákok rendelkezésére.

Az egykori tanteremben tartott összejövetelnek érdekes színfoltja volt, amikor *dr. Benkó László* tanár kiosztotta a hat évvel ezelőtt írt zárthelyi dolgozatokat.

Az ünnepség után az öreg diákok a Rába-parti étteremben, fehérasztalnál elevenítették fel a diákévek emlékeit.

(séra)

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon: városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219—11 859
80—4435. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. NOVEMBER 3.

SZÁMVETÉS

Szakszervezetünk életének kiemelkedően fontos eseményéhez érkeztünk most, amikor a november 8-án és 9-én megrendezésre kerülő X. kongresszuson számot adunk az elmúlt öt esztendő eredményeiről, gondjairól, és kicseréljük gondolatainkat arról a munkáról, amelyet az előző kongresszus óta végeztünk.

A kongresszus számvetés és előretekintés is egyben. A 190 ezer szakszervezeti tagot képviselő 251 kongresszusi küldött a központi vezetőség beszámolójának megvitatása után újabb tennivalóinkról, szakszervezetünk további feladatairól is határoz.

Erre a nagy eseményre való felkészülés — mint köztudott — már hónapokkal ezelőtt megkezdődött. A választások alkalmával a szakszervezeti csoportok, a bizalmi testületek, a területi szervek testületei megvitatták a vasút, az utasellátó és a GySEV időszerű feladatait, áttekintették mindazoknak a határozatoknak a teljesítését, amelyeket a IX. kongresszus jelölt meg számunkra. Ezeket az értékeléseket alapul véve állapítja meg a kongresszusi beszámoló, hogy a MÁV, a GySEV és az Utasellátó Vállalat fejlődése töretlen volt.

1976 és 1980 között, a közlekedési munkamegosztáson belül a vasút részesedése a IV. ötéves terv 13 százalékos felfutásáról 4,7 százalékra csökkent ugyan, de az áruszállítási teljesítmény abszolút mértékben nőtt. Az időnként tapasztalható kisebb feszültségek a népgazdaság egyetlen ágában sem akadályozták a termelést. Az elmúlt években a GySEV is eredményesen gazdálkodott. A vállalat 1973 óta egyéb vállalkozásokat (szállítmányozás, vámraktározás, vendéglátás) is létesített, amelyek a tervidőszak alatt dinamikusan fejlődtek.

Az Utasellátó Vállalat áruforgalma kielégítette a fogyasztói keresletet és ebből adódóan árbevétele egyenletesen nőtt. Annak ellenére azonban, hogy az utazó közönség igényeit a korábbinál kulturáltabban, szolgáltatási körének bővítésével elégítette ki, hiányosságok voltak az áruválaszték nagyságában és összetételében, valamint néhány szolgáltatás minőségében.

Megállapítható, hogy szakszervezetünk munkája az elmúlt öt esztendőben dinamikusan fejlődött, erősödött tömegkapcsolata, nőtt befolyása és tekintélye. A nehezebb gazdasági körülmények ellenére is jelentős előrehaladás történt a vasutasok bérezésében, az élet- és munkakörülmények javításában. Szakszervezetünk vezető testületeinek, aktivistáinak tevékenysége révén tovább fejlődött a szervezeti rendszer, az érdekvédelem, javult a szállítást, gazdálkodást segítő munka színvonala.

Tevékenységünket nagymértékben segítették az olyan központi intézkedések, mint többek között a bizalmiak hatáskörének bővítése, a szociálpolitikai tervezés kötelezővé tétele, a jogsegélyszolgálat megszervezése és az üzemi demokrácia kiszélesítése. Mindezek eredményeként mozgalmunk egyre tudatosabban és magasabb színvonalon gyakorolja jogait, teljesíti kötelezettségeit.

Szakszervezetünk tevékenységének irányát a jövőben nagymértékben befolyásolják a párt XII. kongresszusának határozatai, elvi állásfoglalásai. Ennek szellemében törekszünk arra többek között, hogy a távolsági áru- és személyszállításban növekedjen a vasút szerepe, és a szállítást jobb munkamegosztással, nagyobb szervezettséggel, jelentős üzemanyag-megtakarítással bonyolítsuk le. Továbbra is fontosnak tartjuk a vasút korszerűsítését. A XII. kongresszus leszögezte: „Pártunk továbbra is számít a szakszervezetek önálló, kezdeményező, felelősségteljes munkájára az előttünk álló feladatok megoldásában. Azt várja tőlünk, hogy politikai befolyásunkkal, mozgalmi eszközeinkkel a jövőben is segítsük a szocializmus építését, a dolgozók anyagi, szociális és kulturális igényeinek kielégítését."

A szakszervezetek fontos feladata, hogy képviseljék tagságuk és a dolgozók egyes rétegeinek érdekeit a vállalatok vezetősége és az állami szervek előtt. Védjék a dolgozók törvényben biztosított jogait, szorgalmazzák a munkafeltételek és körülmények javítását. Fordítsanak nagyobb figyelmet tagságuk politikai nevelésére, szakmai és általános műveltségük gyarapítására. Az üzemi demokrácia fórumainak tartalmasabb működtetésével biztosítani kell, hogy a dolgozók véleménye, javaslata érdemi módon járuljon hozzá a munka javításához.

Nagyon fontos feladatnak kell tekinteni a jövőben, hogy a szakszervezeti mozgalom vezetői, aktivistái az eddiginél többet törődjenek a dolgozók kezdeményezéseivel, legyenek aktívabb szervezői a szocialista munkaversenynek és brigádmozgalomnak, törekedjenek a formális vonások csökkentésére. Segítsék a munkához való szocialista viszony, a közösségi szellem, a munkafegyelem erősödését. Lépjenek fel a munka szerinti elosztás elvének következetesebb érvényesítéséért, a káros egyenlősdivel szemben.

A kongresszusunkra való felkészülés során megállapítottuk, hogy tovább kell erősíteni tömegkapcsolatainkat, társadalmasítani kell munkánkat, hogy ezáltal nagyobb tömegeket vonhassunk be a döntések előkészítésébe. A cél az, hogy kevesebb legyen az élettől elszakadt döntés, csökkenjen a bürokratikus munka, és a tagság érezze magáénak a szakszervezetet.

Ezeknek a gondolatoknak a jegyében köszöntjük most szakszervezetünk X. kongresszusát. A küldöttek eredményes munkáját tükrözzék majd azok a határozatok, amelyek megvalósításáért mindannyiunknak munkálkodni kell.

Tolnai Ildikó
a vasutas-szakszervezet titkára

MOZGÓ BRIGÁD

Ahol kell, segítenek

A *harkányfürdői* pft-főnökség 6. gépesített mozgó pályafenntartási szakaszának 35 tagú *Zrínyi Miklós* szocialista brigádját aktív közéleti tevékenység jellemzi. Márciusban például karbantartották a pécsi *vidámpark* úttörővasútját. Az érte járó bért a gyermekintézmények javára ajánlották fel.

Közös összefogással orvosolták *Horváth József* rokkant pályamester gondját. Üzemi baleset következtében elvesztette látását, vakvezető kutyáját pedig elütötte a vonat. A brigád tagjai elhatározták, hogy fizetésükből száz forintot — összesen 3800 forintot — adnak *Horváth Józsefnek* vakvezető kutya vásárlására.

Az elmúlt évben *Garamvári Jánosné* munkatársuk férje halt meg. Két kiskorú gyermek nevelésének és egy félig kész lakás felépítésének gondja maradt az özvegyre. *A brigád részt vett a lakás teljes felépítésében.*

Éljen a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 63. évfordulója!

Ajánlás és felajánlás

Ahol számítanak a brigádok közreműködésére

A brigádmozgalomban elért eredményekről és a további feladatokról tanácskoztak a közelmúltban a *szegedi körzeti üzemfőnökség* szocialista brigádvezetői.

Udvariasan, pontosan...

Lóki Béla üzemfőnök beszámolójában főként azokra a területekre irányította a figyelmét, amelyek a legjelentősebbek az üzemfőnökség munkájában. A személyszállításban az udvarias és pontos munkára, a személykocsik, az utasterek tisztaságára hívta fel a figyelmet. *Ajánlotta a brigádvezetőknek, hogy a társadalmi munkavállalások során a kultúrált utazás feltételeinek biztosítására is tegyenek felajánlásokat.*

Az áruszállításról elmondotta, hogy a tervhez képest lemaradásuk van, amit csak *rugalmas fuvarszervezéssel* lehet pótolni. Szükséges az is, hogy a rakodásokhoz megfelelő kocsik álljanak rendelkezésre. Ezért arra kell törekedni, hogy a javításos kocsik mielőbb minőségileg kifogástalan állapotban kerüljenek átadásra. *A vontatási részleg dolgozóitól a dízelmozdonyok üzemkészségének javítását kérte.*

Bevonják a fiatalokat

Külön foglalkozott az üzemfőnök a szocialista brigádmozgalom fejlesztésével. Kiemelte a vasúthoz került fiatalok brigádokba való bevonásának szükségességét, a meglevő brigádok tovább erősítését. Feladatként említette a brigádoknak a közművelődésben való fokozott részvételét —, különös tekintettel a hiányos általános iskolai végzettségre. Végezetül ismertette azokat a feladatokat, amelyek a közelgő vonalvillamosítást követően, főleg az utazószemélyzetre hárulnak.

Kiri Ferenc üzemgazdász elmondotta, hogy az üzemfőnökségen 57 szocialista brigád működik, közel 600 fővel. A brigádok nemcsak a szakvonali munkából veszik ki részüket, hanem ott vannak a társadalmi munkaakciókban, a különböző kulturális megmozdulásokban is. A szocialista brigádok szellemi-politikai vetélkedőjén, amelyet 2 napon át tartottak, *30 brigád vett részt.* A munka és művelődés című vetélkedőn 17 brigád versenyzett a továbbjutásért, s közülük a *megyei* szakmaközi döntőben *a Beregovoj brigád harmadik lett.* A Szíklai Sándor szocialista brigád felhívására 1159-en vettek részt társadalmi munkában és 8120 órát dolgoztak. *A végzett munka értéke mintegy 116 ezer forint volt.*

Kölcsönösen

A tanácskozáson részt vevők a feladatok teljesítéséhez tették meg felajánlásaikat. Az üzemfőnökség vezetői pedig elhatározták, hogy a mozgalom továbbfejlesztése érdekében a brigádokhoz *patronálókat jelölnek ki,* s a jövőben fokozottabban igénylik a brigádok segítségét.

G. J.

Fiatal bizalmiak tanácskozása

A hatvani csomóponton október 14-én a 30 éven aluli szakszervezeti bizalmiak és helyetteseik részére tanácskozást tartottak, amelyet a csomópont KISZ-bizottsága szervezett.

Zöld Gábor, a KISZ-bizottság titkára üdvözölte a megjelenteket, majd *Piroska József,* a vontatási főnökség szakszervezeti bizottságának titkára tartott előadást a *„Fiatal szakszervezeti funkcionáriusok szerepe, a fiatalok érdekeinek képviselete"* címmel. Az előadás után a résztvevők beszámoltak eddigi tapasztalataikról, gondjaikról.

Honvédelmi nap Alsógödön

A MÁV Tervező Intézet MHSZ- és KISZ-szervezete a közelmúltban *Alsógödön* honvédelmi napot rendezett.

Több mint 130-an vettek részt az érdekes sportversenyeken. A programban szerepelt többek között távfutás, lövészet, gránátdobás, egyéb ügyességi gyakorlat, valamint szellemi vetélkedő katonai, politikai és történelmi ismeretekből.

Szolidaritási gyűlések Szombathelyen

A MÁV Szombathelyi Igazgatóságán október 10-én, a szombathelyi vontatási főnökségen pedig 15-én rendeztek szolidaritási gyűléseket.

Az igazgatóságiak a faji megkülönböztetés ellen emeltek fel szavukat. A vontatásiak az afganisztáni néppel való szolidaritásukról tettek tanúbizonyságot és ennek tényét táviratban is közölték az Országos Béketanáccsal.

Mindkét gyűlés előadója Puskás Sándor, az Országos Béketanács, a Hazafias Népfront Vas megyei elnökségi tagja volt.

Kommunista műszakok

A közelmúltban kommunista műszakot tartott a *debreceni építési főnökség* 1-es és 2-es számú felépítményi építésvezetősége és a hozzájuk vezényelt *vasútépítő katonai század.*

Kónya megállóhely térségében 47-en 423 óra társadalmi munkát végeztek. Ötszáznégy vágányfolyóméteren bontották fel a sínmezőt, illetve fektették le az új síneket. Ezenkívül leraktak 450 vágányfolyóméter darusínt a tvg-ről, és gépi fúrást is végeztek. *A munka értéke meghaladta a nyolcezer forintot.*

Rakamaz és *Görögszállás* térségében Platov daruval 504 vágányfolyóméter vágányt bontottak fel. Az útátjárókban kézi erővel végezték ezt a munkát. Itt huszonöten dolgoztak. Az érte járó bér majdnem *négyezer forint.*

A vasútépítő katonai század *Apafa-Kötőtelepen* vett részt a kommunista műszakban. Vas betonaljak bontását végezték munkapadon. Teljesítményük értéke *nyolcezer forint.*

A *terézvárosi* pályafenntartási főnökség I-es számú főpályamesteri szakaszának *Petőfi, Barátság, Kossuth, Hámán Kató, Rákóczi* és *Dózsa* szocialista brigádjai kommunista műszakot szerveztek, s munkájuk ellenértékét *a Körös vidéki árvízkárosultak javára ajánlották fel.* A résztvevők különböző szabad szombatokon többek között alj- és hevedercserét végeztek a Nyugati pályaudvar új tároló vágányán, ezenkívül *sínrakodó tárolóhelyet készítettek,* Rákos állomáson pedig *kitérőket szabályoztak.*

KÖSZÖNTJÜK SZAKSZERVEZETÜNK X. KONGRESSZUSÁT!

Van mondanivalója

Sorrendben a harmadik kongresszusra készül Molnár Gábor, a Keleti pályaudvar főnöke

A vasutat és a mozgalmi munkát jószerivel egyidejűleg ismerte-kedvelte meg. A MÁV-val 1944. január 12-én jegyezte el magát — a komárvárosi születésű fiatalember. Mint oly sokan mások, pályamunkásként ismerkedett meg a sínek világával — a kommunisták pártjának és a szakszervezetnek pedig 1945-ben vált tagjává.

Tele reményekkel

— *Rendkívül sokat számított, hogy 1945-ben Bátaszéken egy olyan fiatal vasutassal laktam közös albérleti szobában, aki már akkor elkötelezte magát a mozgalommal* — emlékezik a kezdetekre Molnár Gábor. — *Az ő agitatív, hívó szava nagy hatással volt rám. Akkor formálódott az új világ, és mi tiszta szívvel lelkesedtünk!*

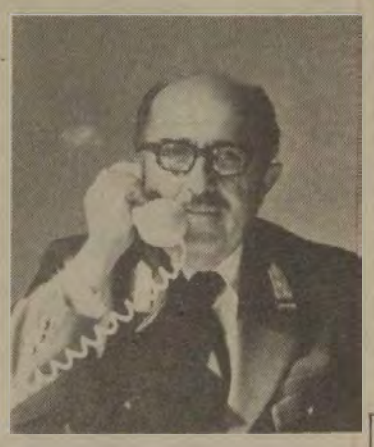
Szakmailag előbbre lépett: forgalmista lett — 1949-ben elvégezte a MÁV Tisztképző tanfolyamát —, s ebben a beosztásában sokfelé járt, sokat látott. Ha szükség volt rá, helyettesített is a *Bátaszék—Sárbogárd, Bátaszék—Dombóvár, Bátaszék—Pécs* vonalon. Olyan fölöttese volt, aki már akkortájt ifjú kollégája holnaputánjára gondolt, s igyekezett minél alaposabban felkészíteni a későbbi feladatokra.

— *Mindent csináltunk, hasznosat és kellemest egyaránt.* Amikor az inflációs években az idősebbek eljártak a Nyírségbe, hogy almát, krumplit, babot szerezzenek a vasutasoknak, velük tartottunk. Ügyeltünk arra is, hogy az elosztás igazságos legyen, nehogy bárki is kimaradjon az élelmiszer-juttatásból.. Ami pedig a szabad időt illeti? Tagja voltam a bátaszéki NB III-as labdarúgó-csapatnak, részt vettem a vasutasok olvasókörének kultúrcsoportjában, színdarabokban léptem fel, s az sem volt ritka, hogy munkaidő után, civil ruhában, agitátorként vegyültünk el többedmagunkkal az utasok között. Arról beszéltünk: *miként alakul majd a világ, mennyivel lesz jobb a holnap, mint a tegnap volt...*

Felfelé a pályán

Az utólag már romantikusnak tűnő időket törvényszerűen követte a konszolidálódás. Vasutasként is, szakszervezeti tisztségviselőként is mind felelősségteljesebb beosztásokat kapott. *Előbb szakszervezeti bizalmi volt, majd miután elvégezte a Tisztképzőt és Sárbogárdra helyezték forgalmistának, az ottani szb titkárává választották.* Két esztendeig, mint iskolavezető-nevelőtiszt a fővárosban dolgozott, onnan Kecskemétre került állomásfőnöknek. Ám mindez csak előképzés volt a későbbi feladathoz — csaknem *negyed században át, 1955-től 1977 decemberéig Békéscsabán volt főnök.* Olyan időszakban, amikor a Viharsarok pályaudvara átépült-megújult, nagy volt a rendetlenség — s e megállapítás nemcsak az állomásra, de az emberek egy részére is vonatkozott. Sok fegyelmezetlen ember lézengett ott: *akit lehetett, megregulázott, akit nem, attól búcsút vett.*

— Már Kecskeméten, kezdő állomásfőnökként átéreztem: *eredményesebben dolgozhatok, ha szorosan együttműködöm a szakszervezeti bizottsággal.* A vasútnál a feladatok csak olyan légkörben oldhatók meg, amelyben az emberek egyetértenek a szakmai vezetéssel. *Az utasítás önmagában nem elég.* Ahhoz, hogy például az őszi csúcsforgalomban a követelményeknek megfelelően állhassunk helyt, elhivatottságra is szükség van. S ehhez elengedhetetlen a szakszervezet közreműködése, szervezőkészsége.



Molnár Gábor a hivatalban (Laczkó Ildikó felvétele)

Békéscsabán a megye, a város is becsülte, értékelte munkásságát: *1963-tól a megyei tanácsnak, 1970-től pedig a városi tanácsnak is tagja volt, egészen 1977-ig.* S ugyancsak 1970-ben beválasztották a Vasutasok Szakszervezetének Központi Vezetőségébe. Azt tartják róla: *tevékeny ember, s nemcsak szót kér, de megszívlelendő is, amit ott elmond.* Ő vezeti a kereskedelmi munkabizottságot.

— A bizottságban olyan témákat vitatunk meg, amelyek később az elnökség és a központi vezetőség elé kerülnek. Észrevételeket, javaslatokat teszünk; *1978-ban például a személypénztárosok és a raktárnokok helyzetét vizsgáltuk.* Tájékoztatást kértünk a kereskedelmi szakosztálytól e két munkaterület helyzetéről, az utánpótlásról. Valaha e munkakörök népszerűek voltak, de éppen mert náluk nem nyomasztott a munkaerőhiány, az ott dolgozók bérfejlesztése nem volt szinkronban másokéval, nem ügyeltek eléggé arra, hogy az új technikát alkalmazzák.. *elöregedett a terület.* Azt tapasztaltuk, hogy mind a többi KGST-országban, mind a tőkés államokban előbbre vannak a fejlesztéssel. Jó volna gépesíteni a jegykiadást. *Ma már vannak olyan berendezések, amelyek zárlatot is készítenek, s fölöslegessé teszik a nálunk tíznaponként nyolc órát elrabló összesítést. Ez éppen a munkaerőhelyzetre való tekintettel pazarlás!* Javaslatunknak volt foganatja — ha nem is olyan mérvű, mint reméltük.

Három éve a fővárosban lakik és dolgozik: az egyik legpatinásabb pályaudvar, a Keleti állomásfőnöke.

— Nincs ellentmondásban a szolgálati beosztás és a szakszervezeti megbízatás?

— Kétségkívül ez konfliktust támaszthat, hiszen már Békéscsabán is volt példa arra, hogy szakszervezeti nézőpontból kértek tőlem olyant, amit mint állomásfőnöknek kellett megoldanom. *Mindig azt szorgalmaztam, hogy munkatársaim nyíltan mondják el véleményüket. Szívesebben tárgyalok tíz nagyhangú emberrel, akik meggyőznek engem, vagy én győzöm meg őket, mint egy mellébeszélő „sumákoló"-val, akinek csak hát mögött van véleménye.*

Jobban kell élni a lehetőségekkel

— A mostani lesz a harmadik szakszervezeti kongresszus, amelyen részt vesz. Mit vár e tanácskozástól?

— *Azt szeretném, ha a kongresszus állást foglalna, hogy a gazdasági nehézségek ellenére se lassuljon le nagymértékben a vasút technikai fejlesztése. Erősítse meg a kongresszus az elmúlt időszak vívmányait, mindazt, amit a szociális juttatások, a bérfejlesztések terén elértünk, s adjon további biztatást az üzemi demokrácia erősítéséhez.* Elmondhatom: itt, a Keleti pályaudvaron a bizalmiak élnek a megnövekedett jogkörükkel, s az üzemi demokrácia fórumai megfelelően működnek. Igaz, öt év nevelőmunkájának eredménye mindez — kezdetben akadtak, akik nem, vagy rosszul éltek a lehetőségekkel —, s olyan érték, amelyet védenünk, erősítenünk kell. Ez is meghatározza a dolgozók közérzetét, indokolja a munkahelyhez való kötődésüket.

— Felszólal a kongresszuson?

— Igen. Szeretnék, mert van mondanivalóm.

Földes Tamás

Kiváló népművelő

Ami egy kitüntetés mögött van

Tapolcát az Elnöki Tanács 1966-ban emelte városi rangra és azóta megduplázódott a lakosság lélekszáma. Új ipari üzemek épültek, az egykori szőlőtermesztő település munkásvárossá vált. Ezzel magyarázható többek között, hogy előtérbe került a munkásművelődés ügye. Ebben kulcsfeladatot kapott a vasutas-szakszervezet és a város közös fenntartású, Batsányi János Művelődési Központja. Sajátjuknak érzik ezt a vasutasok, a Bauxitbánya Vállalat, és más tapolcai üzemek dolgozói is.

Az intézmény igazgatójának — *Zentai Gábornak* — kimagasló népművelői tevékenységéért, az alkotmány ünnepe alkalmából a *„Kiváló népművelő"* kitüntetést adományozták.

Döntő fordulat

— Néhány évvel ezelőtt nyolcmillió forintos költséggel varázsoltuk újjá a művelődési központot. *Ebből öt és fél milliót a vasutas-szakszervezet adott* — mondja az igazgató. — Ezenkívül egymillió forintra tehető annak a társadalmi munkának az értéke, amivel a város dolgozói a rekonstrukcióhoz hozzájárultak. A külső és belső tatarozással egy időben kialakítottunk egy 400 személyes színháztermet is. *Az átalakítási munkálatok 1976-ban fejeződtek be. Ez az év jelentette a döntő fordulatot az intézmény életében.* Fogadni tudunk azóta nagy művészegyütteseket is, mint például az *Állami Népi Együttes*, a *Budapesti Táncegyüttes*, az *Állami Bábszínház*, vagy a *Veszprémi Petőfi Színház*. Ez utóbbi évente 28—30 előadást tart nálunk, három bérleti sorozat keretében.

— Milyen programok szolgálják a munkásművelődés fejlesztését?

— *A ház sokirányú művészeti tevékenységének ellátásáért 12 főhivatású népművelő felel.* Nagyobb részük fiatal, akik azon munkálkodnak, hogy minden korosztály — az óvodásoktól a nyugdíjasokig — megtalálja a szórakozási, a tanulási és a művelődési lehetőséget. Az elmúlt évben 228 ismeretterjesztő előadást tartottunk. A részvevők száma meghaladja a 20 ezret. A 397 ismeretterjesztő filmnek 60 ezer látogatója volt. Nyolc tanfolyamot is rendeztünk. Ezek között van a népszerű *„Mindenki iskolája"*, *amelynek keretében az elmúlt két esztendőben 51 felnőtt végezte el az általános iskola utolsó két évfolyamát.*

Új feladatok előtt

Tíz művészeti csoportunk és 17 klubunk van. Évek óta sikerrel működik például a szocialista brigádvezetők klubja is, amelynek 90 tagja van. Közéleti személyiségek, politikai vezetők, írók, művészek látogatnak rendszeresen a klubba, előadásokat tartanak a város, a megye, az ország társadalmi, gazdasági és kulturális életének időszerű eseményeiről. A szocialista brigádvezető, valamint az ifjúsági vezető és a szakszervezeti bizalmi képzésben ugyancsak elismerésre méltó munkát végez az intézmény. *Január 1-től még több feladatunk lesz, mert ez az intézmény lesz a járási művelődési és módszertani központ.*

— Milyen előnyt jelent a vasutasoknak az, hogy közös fenntartásban működik a Batsányi János Művelődési Központ?

— Ha anyagi oldalról közelítjük meg ezt a témát, akkor elég annyit megemlíteni, *hogy ebben az évben 3 millió forinttal gazdálkodunk.* Ennyi a bevétel és a kiadásunk is. Ebből az összegből telik a színvonalas rendezvényekre. A vasutas-szakszervezet egyedül nem tudná megadni azt az anyagi támogatást, amit most az intézményünk élvez. A vasutasok és családtagjaik is látogatják a rendezvényeinket, részt vesznek a klubok, művészeti csoportok munkájában. *Minden harmadik látogatónk, klubtagunk MÁV-dolgozó.* Az intézménynek 40 ezer kötetes könyvtára van, ugyanennyi kötetet számlálnak a fiókkönyvtárak is. Elsősorban az olvasni vágyó szakmunkások igényeinek kielégítését tartják fontosnak. Sokan olvassák azt az 52 újságot és folyóiratot is, amely — szintén a könyvtárban — rendelkezésre áll.

Közéleti ember

Zentai Gábor élete már összefonódott a művelődési központtal és a várossal. Tagja a városi pártbizottságnak, elnöke a Népművelők Egyesülete megyei szervezetének, és aktívan tevékenykedik a területi szakszervezeti bizottság, az üzemfőnökség, valamint a Bauxitbánya Vállalat és az SZMT közművelődési bizottságában is.

Persze egy igazgatónak gondjai is vannak. Az intézmény már szűknek bizonyul. Bővíteni kellene. Az erre vonatkozó tervek már elkészültek. A tapolcaiak összefogására, tenniakarására a jövőben is lehet számítani...

Kőhidi László

MŰSZAKI KONFERENCIA A DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓBAN

A Közlekedés Tudományi Egyesület debreceni járműjavító-üzemben levő szakcsoportja a közelmúltban kétnapos konferenciát rendezett az üzemben. A fő téma a járműjavító rekonstrukciójával kapcsolatos technológiai változások megbeszélése volt. *A konferencián hetven szakember vett részt.*

Ismertették többek között a debreceni járműjavítóban kidolgozott tartálykocsimosás új eljárását, amelyet a gyakorlatban is bemutattak. Az üzem szakemberei a teher- és tartálykocsik külső szennyeződésének gépi úton történő eltávolítása lehetőségeivel is foglalkoznak. Az új javítócsarnok átadása után előreláthatóan ez a kocsimosó berendezés már működik.

A konferencia résztvevői több műszaki javaslattal egészítették ki az elhangzott előadásokat.

SZÉLMALOMHARC UTÁN

Koccintás papírpohárral

Csaknem négy évtized a vasútnál, ebből 32 esztendő Budapest-Déli pályaudvaron — így jellemezhetjük röviden a néhány nappal ezelőtt nyugállományba vonult *Szabó Sándor* főfelügyelő, forgalmi és kereskedelmi oktatótiszt pályafutását. Csendben, szinte észrevétlenül — jóformán csak néhány kolléga, főként a volt tanítványok kézszorításával és jókívánságaival elbocsátva — távozott. Ők meg is ajándékozták, de egyéb elismerést sem feletteseitől, sem más szervektől nem kapott. Ebben a munkakörben talán ez a legfényesebb bizonyítéka annak, hogy *szívvel-lélekkel a hivatásának élő oktatótiszt volt.* Aki ugyanis ezt a hivatást olyan lelkiismeretesen tölti be, mint Szabó Sándor, az óhatatlanul kirekeszti magát azok „kegyeiből", akik egyszer is szembekerülnek az utasítások szellemével, a vasút legmagasztosabb erkölcsével, amelynek át kell hatnia az oktatótermek légkörét.

Utolsó nap az oktatóteremben

Természetes tehát, hogy szolgálata utolsó napján a leköszönő Szabó Sándort hűvösen fogadta az állomásfőnök. Felemelte a telefonkagylót, s átszólt a segédhivatalba:

— Itt van nálam a Szabó Sanyi, felküldöm és intézzétek el a formaságokat!

Azután a nyugdíjba menő oktatóhoz fordult: — *Menjen, vegye át a Hivatalos Lapban közölt minta szerinti levelet!*

Ennyi volt az „emberi szó" a sok évtizedes helytállás után. Később a vonatkíséret parányi tartózkodóhelyiségében — ahol csak egyetlen asztal és négy-öt szék fér el — összejöttek, akik tehették, a Sanyi bácsi tiszteletére. Köztük volt *Veress Géza*, a vezénylőtiszt, ezenkívül emelte a búcsúzás meghittségét az október elsején szintén nyugállományba vonult *Stégmayer Jenőné* jelenléte, aki 1950-től teljesített szolgálatot jegyvizsgálóként a Déliben, s akit ugyancsak Szabó Sándor képezett ki és nevelt jó vasutassá.

— *A MÁV különböző területein Sanyi bácsinak mintegy másfélezer volt tanítványa dolgozik* — mondta elismerően a vezénylőtiszt, mire „összecsendültek" a munkahelyi légkör sivárságát, a munkakörülmények mostohaságát is jelképező papírpoharak. Az asztalon nem volt más, csak egy-két üveg *Homoki fehér*, vagyis nemcsak a pogácsa, szendvics és más efélék hiányoztak, amik mindig kellékei az ünnepi terítéknek, hanem még egy árva hamutartó sem volt ott.

— *Nem szoktunk mi így összejönni, és főként nem szokás nálunk nyugdíjas búcsúztatót tartani* — szólt valaki mentegetődzve, miközben elnyomta cigarettáját a saját zsebéből elővett, majd oda visszatett gyufásdobozban.

Szabó Sándor az ilyen jelenségekkel szemben vívott szélmalomharcot. *Rendet, fegyelmet akart, s azt, hogy tisztelják, becsülják egymást az emberek.* Az utast és a vasutast nem lehet aszerint megkülönböztetni, hogy ki viseli az egyenruhát, mint ahogy a vasutasok körében sem attól függ valakinek az igaza, hogy hány csillag van a zubbonya hajtókáján. Elvileg ez szép, de *a gyakorlatban konfliktusok származnak belőle.*

A rend érdekében például festéket, ecsetet vásárolt, s az ebédidőben számokat festett, neveket írt az öltözőszekrényekre az előre elkészített kimutatás szerint. Kollégái megszólták a vezetői tekintély ilyesfajta „lejáratásáért", hiszen az oktatótiszthez méltatlan a „mázolgatás". Amikor az oktatás könnyítésére szemléltető eszközöket barkácsolt, ismét azt tapasztalta, hogy több becsülete van annak, aki semmit se csinál. A legtöbb gond persze abból származott, hogy szinte *naponta vállalnia kellett azt, amit az oktatások alkalmával hirdetett.* Ha az állomásiak vagy a vonatkísérők közül a főnök, illetve az igazgatóság valakit elmarasztalt, akkor két eset maradt számára: vagy azt mondja, hogy ezért a mulasztásért — ha rajta múlik — súlyosabb büntetés járna, mert az illető nem úgy végezte a munkáját, ahogy ő tanította, vagy rá kellett mutatnia, hogy a szabályokat, az utasításokat az hagyta figyelmen kívül, aki az esetet elbírálta, és a büntetést kiszabta. *Sokszor maga az oktatótiszt ült le fellebbezést írni a főnöki határozat ellen, s az ilyen ügyekben mindig a dolgozónak lett igaza.* Hogy harag van belőle — ki tehet róla?

A Déli pályaudvar nyugdíjba vonult oktatótisztjének ez az elismerésre méltó helytállása, példamutató embersége bizonyára azzal is összefügg, hogy az évek során hosszú ideig *a szakszervezeti bizottság titkára volt.* Ezt a tevékenységet, magatartást szoktuk úgy hívni, hogy *érdekvédelem.* Kiállás mind a vasút, mind a dolgozók érdekeiért, még akkor is, ha ennek vállalása nem mindig tartozik a népszerű feladatok közé.

Kovács József

Az árvízkárosultakért

A Szegedi MÁV-Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség munkahelyein a szeptember 20-i szabad szombaton is munkára jelentkeztek a dolgozók. A főnökség KISZ-fiataljai és a szocialista brigádok tagjai közül mintegy 300-an légvezetékeket bontottak, kábelárok ásását, illetve takarását végezték; festettek a vágányzáró-sorompókat és csinosították a munkahelyek környékét. *A műszakért kapott 35 ezer forint munkabért az árvízkárosultak számlájára utalták át.*

Kongresszustól – kongresszusig (4.)

Javult az egészségügyi ellátás, a szociális és munkavédelmi helyzet

A két kongresszus között, az ötödik ötéves terv időszakában, az életszínvonal-politikai célkitűzésekkel összhangban tovább növekedtek a társadalmi juttatások, jelentősen fejlődött a társadalombiztosítási és egészségügyi ellátás. A vasutasok egészségügyi és társadalombiztosítási ellátására, a nyugdíjakat is beleértve, *1975-ben 2,7 milliárd, 1979-ben 4,1 milliárd forintot fordítottunk.* Az egy vasutas biztosítottra jutó kiadás öt év alatt 5125 forinttal emelkedett, s az elérte az egy főre jutó havi 1400 forintot.

Új intézmények egész sorával lettek gazdagabbak a vasutasok. Tovább javultak a vasútegészségügy tárgyi és személyi feltételei, erősödött a vasútegészségügy szervezete, igazgatása, tökéletesedett az integrált egészségügyi ellátás.

A jövő útja a szakosított üzemorvosi rendelőhálózat

Ma az egészségügyi ellátás első vonalában 137 üzemorvosi és 72 fogászati rendelőben naponta 1207 orvosi óraszámmal biztosítjuk az alapellátást. Az öt év során 27 főfoglalkozású üzemorvosi hely szervezését biztosítottuk.

Az üzemorvosi rendelők fejlesztésének irányát a központi vezetőség a szakosított üzemorvosi rendelőhálózat kialakításában jelölte meg. Ez a jövő útja, ezt igényli az új üzemfőnökségi szervezet is, a minőségi, a magasabb színvonalú ellátás biztosításában. A *nagykanizsai*, a *záhonyi*, a *kiskunhalasi* szakosított üzemorvosi rendelőket, újabbak, a *celldömölki* és a *soproni* követte. A fejlődés biztató, mégsem vagyunk megelégedve, mert a rendelkezésre álló korlátozott anyagi lehetőségek koncentráltabb felhasználásával újabb rendelőket lehetett volna kialakítani.

A járóbeteg ellátást szolgálja az alapellátás első szakmai támasza, a 9 szakrendelőintézet. Ezekből a szegedi és a budapesti új rendelőintézetek az elmúlt időszakban kerültek átadásra, melyek a diagnosztika és terápia korszerű technikai eszközeivel, kulturáltabb körülményeivel biztosítják az ellátást. *A Budapesti Központi Rendelőintézet 153 orvosi munkahellyel ma az ország egyik legnagyobb rendelője.* Rendelőintézeteink napi orvosi óraszáma 142 óraszámmal fejlődött, s ma már egy év alatt közel 4 millió beteget látnak el az országos átlagnál jobb, egy beteg ellátására biztosított 12 perccel.

A fekvőbeteg-ellátást 3 kórház, 3 szanatórium, 2 gyógyház 2331 ággyal biztosítja. Erre az időszakra esik a hévízi és balatonfüredi szanatóriumok átadása, melyek a korábbi elavult gyógyházak helyén ma már a mozgásszervi, illetve a szív és vérkeringési megbetegedések gyógyításának szolgálatában állnak magas színvonalon. *Ezekben az intézményekben az évenként ápoltak száma megközelíti a 40 ezret,* átlagosan 17 nap ápolási idővel, mely 2—3 nappal magasabb az országos átlagnál.

Az egészségügyi rehabilitáció is fejlődött. Az ezt követő foglalkozási rehabilitációban is van előrelépés, de az nem tekinthető megoldottnak. A IX. kongresszus határozatainak megfelelően felmértük a csökkent munkaképességűek helyzetét, s az elnökség határozatának megfelelően új és átfogó szabályozásra került sor, olyan végrehajtási utasítások kiadásával, melyek az adott körülmények és lehetőségek között a legjobbak. Rendezték e szabályok a szervezeti kereteket, az irányítást, az eljárás egész folyamatát, az átképzés kérdéseit. Ezeknek gyakorlati alkalmazása, végrehajtása azonban nem a kívánt mértékű. Ezt az érintett dolgozók érzik legjobban Ehhez járul hozzá az is, hogy ma a megváltozott munkaképességű dolgozók inkább érdekeltek a rokkantsági nyugdíj megszerzésében, mint a rehabilitációban.

Jelentősen emelkedett az ellátások színvonala

A két kongresszus közötti időszakban a társadalombiztosítási ellátások korszerűsítésére és fejlesztésére tett központi intézkedések hatására *emelkedett a színvonal.* Jelentős intézkedés volt: a táppénzrendszer módosítása és ezen belül a kórházi ápolás idejére járó táppénz százalékának felemelése. Emelték a családi pótlékot, bevezetésre került a jövedelempótlék, több intézkedés történt a nyugellátások, elsősorban az alacsony nyugellátások emelésére stb.

A betegség és az anyasági ellátás kiadásainak több mint kétharmadát a táppénz adja. Naponta közel tízezer keresőképtelen dolgozó részesül táppénzben. A táppénzes helyzet, *az 1975. évi 6,6 százalékról 1979-ben 6,3 százalékra, a táppénzesek száma a napi 10 605-ről 9763-ra csökkent.*

A vasutas dolgozók jövedelmének, életszínvonalának emelkedésével függ össze, hogy az egy napra jutó táppénz 79 forintról 102 forintra emelkedett.

Az anyasági ellátást igénybe vevők száma a gyermekszületések számának csökkenésével kevesebb, ami sajnos országos jelenség. 1979-ben az anyasági segélyt 2980-an vették igénybe.

A születések számának alakulásával függ össze a terhességi-gyermekágyi segélyezettek, valamint a gyermekgondozási segélyt igénybe vevők számának csökkenése. Az utóbbi *1977-ig emelkedett, s elérte a 4830-at, s azt követően fokozatosan csökkent. 1979-ben 4526 volt.*

A családi pótlék a nyugellátást követő legjelentősebb társadalombiztosítási kiadási összeg. *1979-ben ez közel 406 millió forint volt, 117 millió forinttal több, mint 1975-ben.* A jövedelempótlék bevezetésével 13 980 gyermek számára biztosítottuk ezt az ellátást, amely többek között az egygyermekeseket, a szakmunkástanuló-otthonban levő ipari tanulókat érintette.

A családi pótlék folyósítás elemzése mutatja, hogy emelkedik az egygyermekes családok száma, *az egyedülálló 1 és 2 gyermekes nők száma, s tovább csökkent az egy családra jutó gyermekszám,* mely az 1975. évi 2,01 százalékról 1979-ben 1,9 százalékra csökkent.

A gyógyászati segédeszközellátásban is jelentős lépéseket tettünk a színvonal emelése érdekében. Az erre fordított anyagi eszközök 1975-höz képest 25%-kal emelkedtek. Ez az árváltozások mellett az ellátás színvonalának, a szállító vállalatok és szövetkezetek szélesebb körű bevonásából fakad. Igyekeztünk a gyors és közvetlen ellátást biztosítani területi decentralizálással.

A nyugdíjasok száma a vasút területén 1975-höz képest mintegy 6,6 százalékkal, 7230-cal emelkedett. *1979 decemberben 109 120 volt a nyugellátottak száma.* Az elkövetkező években — s erre fel kell készülnünk — a nyugdíjak további növekedésével kell számolni. A nyugdíjakra fordított kiadások emelkedése, ami 61 százalékot tett ki, meghaladta a nyugdíjasok létszámának emelkedését. Ennek forintkihatása 1,1 milliárd volt.

A vasutas nyugellátottak között ma is számottevő az alacsony összegű nyugdíjasok száma. 1979 elején a differenciált emelés 56 ezer nyugdíjast, az összes ellátottak több mint 50 százalékát érintette. *Az emelés éves költségkihatásában meghaladta a 91 millió forintot.* Ez az intézkedés enyhítette ugyan az alacsony összegű nyugdíjasok megélhetési gondjait, de meg nem oldotta. Nyugdíjasaink közül 10 978 részesül házastársi pótlékban, s a sajátjogú ellátottak 16 százaléka él másodmagával 2250 forintból. Jövedelempótlékban 10 124-en részesülnek az eltartott házastárs után.

Szakszervezetünk hatáskörébe utalt társadalombiztosítási igazgatási tevékenységet a kongresszusi határozatnak megfelelően továbbfejlesztettünk. Ezt egyrészt az 1975. évi II. tv. és végrehajtási szabályainak egységes alkalmazásához szükséges vsz eljárási utasítások kiadásával, másrészt állásfoglalások, útmutatók kiadásával biztosítottuk. Kidolgozásra kerültek a hatékonyabb ellenőrzés irányelvei és módszerei. *Az ügyviteli munka szervezettsége tovább emelkedett,* s a lehetőségeken belül törekedtünk az egyszerűsítésre, az ellátás és tájékoztatás gyorsítására, a biztonságos adatszolgáltatás kialakítására, a költségvetési gazdálkodás egyre szigorított követelményeinek legjobban megfelelni.

Szervezettebb lett az ügyvitel, az ellenőrző és irányító munka

A munkáltatókkal a kapcsolat jó, az együttműködést továbbfejlesztettük. Az elnökség határozatának megfelelően került rendezésre az ügyintézői munka szervezete, irányítása, a munkáltatók feladata egyes társadalombiztosítási feladatok ellátásában.

Megoldottuk az ügyintézők szakmai képzési rendszerének kialakítását az alapfokú és szakképesítési rendszer biztosításával. Ez az ügyintézők erkölcsi — anyagi megbecsülésének alapja, melynek érdekében sok történt az elmúlt három évben.

A szocialista törvényesség, a jogpolitikai elvek érvényesülnek a vsz társadalombiztosítási munka minden területén, s ezt továbbra is a munkáltatókkal való jó együttműködéssel, az ügyviteli munkát végzők és ügyintézők képzésének, továbbképzésének még hatékonyabbá tételével kell biztosítani.

A két kongresszus között tovább fejlődött szakszervezetünk közép- és alapszervezeteinek társadalombiztosítási és egészségügyi irányító és ellenőrző munkája.

Társadalombiztosítási bizottságaink irányító, operatív és ellenőrző munkája is tovább fejlődött. Jogorvoslati eljárásban hozott határozatainkkal, a mérséklési és elengedési jogkörük gyakorlásával is a törvényességet, az érdekvédelmet, érdekképviseletet biztosították.

Javult a társadalmi ellenőrzések színvonala. Ehhez évente adtunk ki irányelveket. Előbbreléptünk a beteglátogatási, a nyugdíj-előkészítő, s az egészségügyi munkában. Természetesen van tennivalónk is a munka továbbfejlesztése, hatékonyabbá tétele érdekében — a beteglátogatás koordinálása, a nyugdíjas életre való jobb felkészítés, a foglalkozási rehabilitáció területén.

A MÁV-nál az V. ötéves terv során 13 000 dolgozó számára tervezett *korszerű öltöző-mosdókból 10 304 valósult meg.* 1980. évben további 1766 öltöző-mosdó építése fejeződik be. Az V. ötéves tervben a 940 személyes előirányzattal szemben 1609 személy részére létesült melegedőhelyiség.

Az Utasellátó Vállalatnál az üzemek szociális ellátottsága az 1976. évi 67 százalékról napjainkig 79 százalékra emelkedett. Országos viszonylatban az ellátási szint azonban nagy eltéréseket mutat. A fejlesztésekkel egyre több üzemben tudják kielégíteni a korszerű követelményeket, de még sok az elavult üzemegység, ahol a minimális ellátás sincs biztosítva.

A GySEV szolgálati helyeinek többségénél az öltözők, mosdók, fürdők és a pihenőhelyiségek megfelelnek a követelményeknek.

A tervezett ötezer vasutas lakásgondjainak megoldásával szemben már az első négy évben *összesen 7681 dolgozó részesült vállalati lakásjuttatás, illetve a lakásépítési támogatás valamilyen formájában.* A támogatásban részesített dolgozók 77 százaléka munkás, 48 százaléka 30 éven aluli, 10 százaléka pedig nagycsaládos.

A MÁV 650 gyermekintézményi helynövelést irányzott elő. A beszámolási időszak végére összesen 795 hellyel bővült a gyermekintézményi hálózatunk.

A MÁV jelenleg 78 főzőkonyhát üzemeltet, amely napi 44 250 adag étel előállítását teszi lehetővé. Az üzemi étkeztetésben részesülő dolgozók 20 százalékának étkeztetését idegen konyháról biztosítják.

A munkásszállások, laktanyák fejlesztésére tervezett költségekből 800 személy befogadására alkalmas munkásszálló és 700 laktanyai hely megvalósítása szerepelt. *A tervidőszak első négy évében 678 munkásszállási és 655 laktanyai hely létesült.* Az 1980. évi célkitűzéseket is figyelembe véve 108, illetve 106 százalékos túlteljesítés várható.

Üdültetési politikánkban elsődleges szempont a fizikai dolgozók arányának javítása, a nagycsaládosok, gyermeküket egyedül nevelő anyák, ifjúmunkások és gyermekek üdültetési lehetőségeinek bővítése, az alacsony nyugdíjban részesülők, valamint a szociális szempontból rászorulók gondozása. *A mozgalom veteránjai részére biztosított beutalójegyek térítési díjának 50 százalékát a szakszervezet vállalta.*

A beszámolási időszakban javultak a munkakörülmények, csökkentek a baleseti veszélyek, kevesebb lett az egészségkárosodást okozó ártalom. *A MÁV az V. ötéves tervben 14,4 milliárd Ft-ot tervezett a munkakörülmények és a munkabiztonság javítására.*

Az Utasellátó Vállalat fontos célkitűzései közé tartozott a technológiák korszerűsítése. Évente 500 korszerű gépet, berendezést vásároltak és helyeztek üzembe.

KONGRESSZUSI KÜLDÖTTEK

Sándor Ilona vizsgáló-főkalauz

Sándor Ilona még fiatalkorú volt, amikor a vasúthoz került. Jegyvizsgáló szeretett volna lenni, de életkora miatt erre még várnia kellett. Munkahelyén, Kiskunfélegyháza állomáson előbb távirász, majd telefonközpontos munkakörben dolgozott. 1968-ban végre nyakába akaszthatta a jegyvizsgálói táskát és önállóan utazhatott. *Közben szorgalmasan tanult, s letette a vonatvezetői vizsgát. Ebben a beosztásban nyolc évig dolgozott —, egészen ez év márciusáig, amikor vizsgáló főkalauz feladattal bízták meg.*

Feladatát mindig pontosan, utasításszerűen látta el. Jól összefogta a hozzá beosztott jegyvizsgálókat. Ő volt a vezetője az első női utazó csapatnak is. A munkatársakkal kialakított jó kapcsolata hozzájárult ahhoz, hogy az 1975-ös szakszervezeti választáson részt vett a szegedi területi bizottság küldöttértekezletén. Ott pedig küldöttnek választották a vasutasszakszervezet IX. kongresszusára. A kongresszuson újabb megtiszteltetés érte: *beválasztották a központi vezetőségbe, majd a SZOT-nak is tagja lett.*

— *A szakszervezeti mozgalommal korábban nem volt szorosabb kapcsolatom* —, emlékezik vissza. — *Ezért nagyon fontosnak tartottam a szükséges ismeretek mielőbbi elsajátítását. Ebben segített az az öthónapos pártiskola is, amit 1975-ben Kecskeméten végeztem.*

A központi vezetőség ifjúsági bizottságában tevékenykedtem. Az ott megvitatott témákhoz: *például a pályakezdő fiatalok munkahelyi beilleszkedéséhez én a gyakorlati tapasztalatok alapján tudtam hozzászólni.* Kollégáim ugyanis gyakran felkerestek és elmondták problémájukat. Nagyon sok olyan gondot említettek, amit a szolgálati helyeken is el lehet intézni. Ilyen volt például a fordák kialakítása. Nem mindenütt veszik figyelembe a vidékről bejárók utazási körülményeit, vagy a szolgálat megkezdése előtti ésszerűtlen átcsoportosítást.

— Öt év eltelt. Újabb kongresszusra készülődünk...

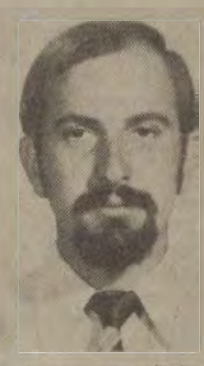
— *Ismét megválasztottak a területi szakszervezeti bizottság tagjának, a kecskeméti szertárfőnökséget patronálom, s a X. kongresszuson is részt vesszek.*

— Mint kongresszusi küldött miről beszélne, ha szót kapna?

— Ezen már gondolkodtam. *A fizikai dolgozók, elsősorban a vonatkísérők munkájáról beszélnék.* Főképpen a munkafegyelemről. Gondolok itt az irányító szakemberek, vezénylőtisztek döntéseinek megalapozottságára, amire esetenként az utazók fegyelmezetlenséggel válaszolnak. Szükséges lenne az is, ha az újfelvételes jegyvizsgálók közül válogatni lehetne és csak a legrátermettebbek kerülnének ebbe a fontos beosztásba. Sajnos vannak, akik a követelménynek nem felelnek meg: *visszaélnek az utánfizetési úrjegyekkel, nem megfelelően végzik szolgálatukat.* Jó lenne segíteni a messziről bejáró utazók helyzetén is.

Gellért József

Kelemen József elektrotechnikus



Halk szavú, szolid fiatal ember *Kelemen József.* Mindössze harminc esztendős. Megfontoltsága, józan logikája azonban az élet dolgai iránti figyelemről, fogékonyságról tanuskodik.

Elektrotechnikusként hat éve dolgozik a szombathelyi vontatási főnökségen. A MÁV-nál ez az első munkahelye és mint mondja, nem is kívánkozik máshová. Korábban az építőknél dolgozott, s abban az időben a vasút csak annyira érdekelte: *késik-e a vonat?* Amikor az előző munkahelyén nem találta meg a számítását, egyik ismerőse javasolta: *próbálkozzon a MÁV-nál. Nem bánta meg.*

A szombathelyi vontatási főnökségen hamarosan felismerték és értékelték a fiatalember fegyelmezett, lelkiismeretes munkáját, jó közösségi magatartását. Szolgálatba lépése után egy esztendővel, *1975-ben már bizalmi helyettesnek, majd bizalminak választották.* Ebben a tisztségében az idei választások alkalmával megerősítették s jelenleg 21 tagú bizalmi csoport ügyes-bajos dolgait intézi. A csoport tagjai két szocialista brigádból tevődnek össze, többségük villanyszerelő, technikus, s az átlagéletkoruk 30 esztendő. Könnyű tehát szót értenie saját korosztályával akkor is ha vitáról, akkor is ha problémák intézéséről van szó.

Bevallása szerint nincs nehéz dolga, a részlegvezetőkkel. Elismerik, becsülik munkáját, hallgatnak a véleményére. Mint elektrotechnikus, feladatai felefele arányban az irodához, illetve a műhelyhez kötik. A bizalmi csoport tagjaival, s a vezetőkkel való rendszeres találkozás nemcsak a közvetlen kapcsolat, az őszinteség, a bizalom kétoldalú erősödését, hanem a munka közben felmerülő problémákra való gyors reagálást is könnyebbé teszi. Ha az anyagellátásban például fennakadás van, a bizalmi — széles körű ismeretsége révén — *már javasolja is, honnan kérjenek segítséget az anyagbeszerzők.*

A munkahelyi hiányosságok felszámolását éber figyelemmel kíséri, s ha tehet valamit a dolgozók érdekében, a jó közhangulat megteremtésében, nem várja, amíg a segítségét kérik.

Kelemen József a Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusán küldöttként vesz részt. *A dolgozók bizalmából első alkalommal lesz közvetlen részese, a vasutasok legmagasabb szintű szakszervezeti tanácskozásának.* Mostanában mind többet gondol arra, mit is tenne szóvá a novemberi kongresszuson. Először is a prémiumrendszer felülvizsgálatát javasolná, mert úgy véli, hogy a jelenlegi forma már nem ösztönöz megfelelően a minőségi munkára.

Pálinkás Katalin

TIZENHÁROM ÉVES KISDIÁK

Díjat nyert Új-Delhiben

Szegeden, a Széchenyi tér egyik lakóházának udvarában, egy földszintes épület falai között találkoznak heti három alkalommal a Vasutas Képzőművészeti Kör tagjai: *vasutasok, diákok és más munkahelyek dolgozói.*

A kör tagjai között a legfiatalabb a 13 éves *Barta András.* Ő nemcsak azzal tűnik ki társai közül, hogy általános iskolás diák, hanem azzal is, hogy a közelmúltban *Új-Delhiben rendezett gyermekrajz-kiállításon díjat nyert.*

— A Rózsa Ferenc Általános Iskola 8. osztályos tanulója vagyok — mondja magáról *András.* — Már kisgyermekkorom óta rajzolok, s a vasutas körnek két éve vagyok a tagja. Rajzaim közül *Cs. Pataj Misi* bácsi, a kör vezetője négyet kiválasztott és azt elküldte Új-Delhibe, ahol minden évben diákok részére razjkiállítást rendeznek.

— Milyen témájú rajzokat küldtetek el?

— Egy öreg bácsi és egy kislány portréját, egy csendéletet és egy lófejet rajzoltam.

— Hogyan értesültél a sikerről?

— Nemrég egy *angol nyelvű levelet hozott a postás,* amiben az állt, hogy az Új-Delhiben megrendezett gyermekrajz-kiállításon díjat nyertem. Egyúttal meghívtak a december harmadik hetében tartandó díjkiosztó ünnepségre is.

— Elutazol?

— Sajnos nem. Sokba kerül az útlevél és a repülőjegy.

— Mennyi időt rajzolsz naponta?

— Az iskola után egy-két órát rajzolok. Hetente három napon pedig itt gyakorlok a többiekkel.

— Diáktársaid mit szóltak sikeredhez?

— Ők ismerik a rajzaimat, mivel a legjobbakat az iskolába is elvittem megmutatni: örültek a sikeremnek. Otthon pedig a kedvenc rajzaimat kitűztem a falra. Édesanyám is biztat: rajzoljak csak tovább.

— Terveid?

— A szegedi Tömörkény Gimnáziumban szeretnék tovább tanulni, a grafikai szakon. Itt fölvételizni rajzból kell. Remélem sikerül.

— A rajzon kívül mi a kedvenc időtöltésed?

— A horgászás!

A kör idősebb tagjai *András*ról elmondták, hogy rajztudása magasan felülmúlja a vele egyidősekét. Rajzkészsége, színezése, formaérzéke a felnőttekével azonos. Ezért is küldték rajzait egyenesen Új-Delhibe —, s nem hiába! Szorgalmas, állandóan keresi a témát. Nemcsak a szabadon választott témákban, hanem az adott modelleket, csendéletet is — felnőtt fokon rajzolja.

A mostani első sikere biztató a jövőre nézve.

Gellért József

TISZTA LELKIISMERETTEL

Csak az a bizalmi nézhet társai szemébe aki tesz is értük valamit

Gazsi András Budapest—Ferencváros gubacsi rendezőpályaudvarának forgalmi szolgálattevője kicsit bosszús volt, amikor szolgálati helyén meglátogattam.

— *Nem vesztem el egyhamar a kedvem, de ma tényleg rosszul mennek a dolgok* — mondja. — *Ha megfeszülök, akkor sem tudom a gépeket kifelé indítani. Reggel óta „kivittem" kettőt. Máskor délelőtt tiz-tizenegy órára már nyolcat, tizet indítottam. Hiába, ma nem megy a munka: a gurító tele van, állnak a kocsik a B-vágányon, gépem meg nincs.*

Beszélgetés közben is végzi a dolgát. Türelmetlenül „ingázik" a nyitott ablak és a kapcsolókkal, jelzőgombokkal és telefonokkal telezsúfolt irányítópult között. Nem mentegetőzik, nem szitkozódik, tudomásul veszi: *ez ilyen nap.* Pedig ő ma is, ugyanúgy mint máskor, más műszakban, megtett mindent. A telefonok percenként csörögnek, utasításokat kap és utasításokat ad.

— *Kevesen vagyunk* — magyarázza. — *Nekünk itt harminc emberre lenne szükségünk ahhoz, hogy a pihenőnapokat rendszeresen kiadhassuk. Ezzel szemben mindössze huszonkét vasutas teljesít szolgálatot.* Gyakran előfordul, hogy egy dolgozó két-három ember munkáját végzi s akad olyan is, aki hónapok óta nem kapott pihenőnapot. Mégsem panaszkodnak. Mindannyian tudják: a vasút nem állhat meg. Becsülettel helytállnak...

Ebben nem kevés része van Gazsi Andrásnak. Szeretik a munkatársai, mert képes azonosulni a körülötte dolgozók gondjaival. Nem csoda, hogy az áprilisi bizalmi választásokon *munkatársai immár másodszor választották meg bizalminak.* Már eddig is sokat tett az itt dolgozó kollektíváért.

Pár éve még nem járt területi pótlék az átmenesztőknek: a dolgozók kérése, panasza nyomán a bizalmi ezt a problémát is szóvá tette a területi bizottságon, és a szakszervezeti bizottság ülésein. Végül a kollektív szerződésben is megfogalmazták, hogy a területi pótlék valamennyi átmenesztőt megilleti.

— *Néha csak harcok árán sikerül eredményt elérnünk* — folytatja. — *Ezt nem panaszként mondom.* A dolgozók azért választottak erre a posztra, hogy méltóképpen képviseljem ügyüket. Tisztában vagyok vele, mit vállaltam. Egy bizalmi tiszta lelkiismerettel csak akkor nézhet az emberek szemébe, ha tett is értük valamit.

Gazsi András, a vasutasszakszervezet X. kongresszusán küldöttként vesz részt. Ha szót kapna a kongresszuson, miről beszélne?

— *Mindenképpen elmondanám, hogy a gubacsi rendezőben olyan mértékű a létszámhiány, hogy néha egy dolgozó négy munkaműveletet is kénytelen végezni.* Ez a vasúti munka biztonságát veszélyezteti. Sajnos, azért nem mindig tudunk eleget tenni a munkavédelmi előírásoknak. Ilyen körülmények között az utasítások betartatása is nagy erőfeszítésbe kerül.

A létszámhiány okozta gondokat a jövőben feltétlenül orvosolni kell!

B. F.

Csőposta a toronyban

A közelmúltban üzembe helyezték Sopron állomás forgalmi irányítótornyában a csőpostát, amely lehetővé teszi a táviratok gyors továbbítását. A GySEV igazgatóság megrendelésére a posta dolgozói két nap alatt szerelték fel a készüléket. Sopron állomáson naponta 100—120 táviratot továbbítanak ezzel a berendezéssel.

SZEGEDI TAPASZTALATOK (2)

Szervezzük jobban az üzemfőnökség munkáját

Még ma is vannak olyan emberek, akik megkérdőjelezik az üzemfőnökségi szervezet létrehozásának szükségességét, mert a régit jobbnak tartják. Van olyan tapasztalat is, hogy az üzemvitelben a körzeti tevékenység még nem érződik kellően. Az állomások és a vonal dolgozói nem mindenütt érzik az üzemfőnökséget vezető, irányító szervezetnek.

Kétségtelen, az üzemfőnökségek működésének vannak akadályai. Ilyenek: a még nem tisztázott belső ellenőri tevékenység rendezetlensége, illetve a korábbi szabályozásnak megfelelő működtetése, az elszámolások, a beszámoltatások, a statisztikák készítésének a korábbi szabályozás szerinti megkövetelése.

Régi szabályok, hatáskörök

Az üzemfőnökségek működését érinti a hatáskör leadása is, ami még nem érződik kellően az igazgatóság munkájában. Több tekintetben érvényben vannak a régi — a korábbi helyzetnek megfelelő — szabályozások és hatáskörök. 1981. január 1-gyel ezt is véglegesíteni kell.

Milyen főbb tennivalók vannak az üzemfőnökségek gazdálkodási tevékenysége terén?

A jelenleg használatos mutatószámok egy része olyan, amely a hálózat és a vonal együttes munkáját mutatja, s nem az üzemfőnökség közvetlen tevékenységét. A mutatószámok másik része viszont a helyi, gócponti tevékenység eredményességét jellemzi.

Addig is, amíg a tisztázatlan kérdések rendeződnek üzemfőnökségeinknél *rengeteg tennivaló van a személyszállítási tevékenységnél, mind a menetrendszerű közlekedés betartását, mind a kulturált utazást illetően. De sok kívánni való van a jegyvizsgálók magatartásában is.*

Többet kell foglalkozni azokkal a célkitűzésekkel, amelyek az üzemfőnökségek kezében vannak. Többek között az idegen kocsigazdálkodással, a helyi kocsitartózkodás alakításával, a tehervonati, s a helyből induló vonatok menetrendszerűségével, az átrakások, rakományigazítások helyzetével, a menetirányító tartalékok, tolatós vonatok munkájával, a kocsivizsgálók tevékenységével, a beállításokkal, a kihúzásokkal, a vasár- és ünnepnapi, s az éjszakai rakodásokkal, a fuvarozásszervező tevékenységgel és a kocsigazdálkodási munkáknak az üzemfőnökségi szintre tartozó területetivel.

A területen is javítani kell az üzemviteli körzeti tevékenységet, amelyre a megfelelő szervezet rendelkezésre áll. *Az üzemfőnökségek munkaerő-gazdálkodási, ésszerűsítési törekvései jók, azonban ez mégsem elegendő.* Főleg a költséggazdálkodásnál kell olyan irányban javítani a munkát, hogy az arányos legyen a végzett teljesítménnyel. Meg kell azt is vizsgálni, hogy a hét végén a tartalékgépek, menetirányító tartalékok lemondásával és ezzel párhuzamosan a külsős forgalmi szolgálattevők, kocsirendezők, utazószemélyzet átcsoportosításával, esetleg pihentetésével hogyan lehetne kevesebb emberrel elvégezni a munkát.

Utóvizsgálat — segítő szándékkal

A kísérleti, türelmi idő után a *békéscsabai,* a *szegedi* és a *szentesi* üzemfőnökségnél utóvizsgálatot tartottunk. Az eddigi üzemelésük alapján összehasonlítást készítettünk az érvényben lévő Szervezési Szabályzattal. *Feltártuk a kettősségeket,* s a hiányosságokat mindkét részről a kialakult gyakorlat és az érvényben lévő szabályzat között, végül javaslatot tettünk a korrigálásra. *Az utóvizsgálat célja nem a felelősségrevonás és elmarasztalás volt, hanem az üzemfőnökségi munka szervezetének eredményesebbé tétele.*

Igazgatóságunk a továbbiakban is nagy figyelmet fordít az üzemfőnökségek munkájára. Segítjük az üzemfőnököket a munkaerő-gazdálkodás szabályainak megismerésében, a fizikai és nem fizikai létszámarányok alakulásában, a bértömeggazdálkodásban.

Az állomásfőnöki értekezleteket az üzemfőnökökkel tartatjuk. Ezeken részt veszünk és elmondjuk észrevételeinket. *Felhívtuk a figyelmet arra is, hogy a műszaki konferenciákra ne hívják be az összes főnököt, elegendő ha a góc reszortosaival és a társszolgálati vezetők bevonásával ismertetik a tennivalókat.* Ugyanakkor az üzemfőnökségek területén együtt tartjuk a forgalmi és vontatási utazószemélyzet termelési tanácskozásait.

Hetente két alkalommal tartunk eligazítást az üzemfőnökök részére. Segítettünk abban is, hogy összehívtuk az üzemfőnökségeknél a kocsivizsgálókat, ahol részt vett az üzemviteli osztály műszaki kocsiszolgálati reszortosa és a ktg. csoport is.

A szegedi üzemfőnökségnél kerekasztal-beszélgetést tartottunk az utazószemélyzet sajátos problémáiról, és az ottani tapasztalatokat közreadtuk.

Fontosnak tartjuk az üzemfőnökök kapcsolatrendszerének kiépítését a szállítófelekkel, a területi tanácsok és a pártbizottságok vezetőivel, valamint a társigazgatóságok üzemfőnökségeivel. *Ennek érdekében üzemfőnökségenként tartottuk a fuvaroztató felekkel az őszi forgalmi szállítási értekezleteket.* A szolnoki és ceglédi üzemfőnökségek vezetőivel megbeszélést tartottunk a kapcsolódó problémákról és az ottani tapasztalatokról.

A kísérleti, türelmi idő után tartottunk végrehajtó szolgálati ellenőrzést *Békéscsabán, Szegeden, Szentesen,* ahol a megalakulás óta végzett munkát részleteiben értékeltük.

Egységesíteni a vezénylést!

Szinte valamennyi üzemfőnökségre jellemző, *hogy az utazószemélyzet vezénylése még nincs kidolgozva.* Éppen ezért behatóan foglalkozunk ennek a munkának az egységesítésével. Ezt pillanatnyilag hátráltatja a forgalmi és vontatási szakszolgálatnál korábban kialakított egymástól eltérő gyakorlat. *Az egységes vezénylési rendszer alapja egy új vezénylési utasítás lenne, ami hálózati szinten szabályozná az utazószemélyzet foglalkoztatásával kapcsolatos feladatokat, a fordulók készítését és a teljesítmények értékelését.* Biztosítani kellene, hogy ebben a munkaügyi, pénzügyi és üzemviteli szempontok egyaránt érvényesüljenek.

Hasonlóképpen az üzemfőnökségi rendszer megszilárdulása után *a Vasúti Főosztálynak is rendezni kellene azt a kettősséget, ami az áruirányító, a góc ktg. és a menetirányítók helyzetében fennáll.* Szinkronba kell hozni több utasítást is az új szervezeti formával, többek között az F. 21. sz. Üzemgazdasági Utasítást.

Véleményünk szerint az üzemfőnökségi rendszer olyan korszerű szervezeti forma, amely önálló feladat- és eszközrendszerrel rendelkezik és biztosítja a gyors információáramlást.

Dr. Susla János
a szegedi vasútigazgatóság üzemviteli osztályvezetője

Vége.

FELKÉSZÜLTEK AZ ŐSZI FORGALOMRA

Rákospalota-Újpest előbbre lépett

...Lábak az asztalon. A forgalmista a néhány perces vonatmentes időszakban amúgy „amerikaiasan" helyezkedik el. Belép a főnök: *kikel magából.* Azért mégiscsak rendnek kell lennie! Válasz: *ha az utas benéz, látja, hogy így élnek a vasutasok Rákospalota-Újpesten.* Ez a legjobb csábítás...

Az anekdotának valós alapja van, de az állomáson mégsem ez jellemzi a vasút népszerűsítését. Az engedélyezett 107-tel szemben csak 96-an dolgoznak, ám az elmúlt években 75—80 körül mozgott a létszám. Ehhez képest az előrelépés érzékletes. A szabadságok kétharmadát is kiadhatták szeptember közepéig.

Kiszolgálni az utasokat

A tavasszal életbe lépett menetrend kedvezett az elegytovábbításnak. *A múlt év hasonló időszakához képest nem csökkent a teljesítmény, ugyanakkor vonatfeltartás nincs.* Szabad vágány viszont van — a munka késedelem nélkül folyik. S ez nemcsak a szeptemberi csendesebb időszakra vonatkozott, mikorra leadásra a megszokott napi 110—120 kocsi helyett csupán 50—60 érkezett.

Rákospalota-Újpest felkészült az őszi forgalomra. A személy- és teherforgalom szempontjából egyaránt fontos szolgálati hely munkájáról *Gyurcsik Mihály* állomásfőnök, és helyettese, *Király János* (aki egyúttal a pártalapszervezet titkára is) tájékoztat.

— *Az elmúlt években sok volt a kíméletlen tolatás, de most már csak elvétve fordul elő. Ezt jelzi a kárjegyzőkönyvek számának csökkenése is* — mondja a főnök. — A baleseti helyzet is lényegesen javult. Két-három váltófelvágás volt csupán, néhány kocsi siklott ki — a kár talán az ezer forintot sem érte el. Kevesebb az ittas, s ebben a forgalmi szolgálattevők segítsége is sokat jelent, mert az állomás vezetőinek távollétében is ügyelnek erre. A szemlélet megváltozott, a „túrok" keresik, hogy miként javítható tovább a munkájuk.

— *Csak ne lenne visszavisszatérő gond a társadalmi tulajdon elleni cselekmény. Ez rontja a jó hírnevet, az eredményeket.* Különösen a Délker Vállalat ital-, cigaretta- és élelmiszer-szállítmányai „vonzóak". Az év elején — a figyelmeztetések és az óvatossági rendszabályok ellenére — húszezer forint körüli kárt okoztak a tolvajok. Az állomás dolgozói igyekeznek megakadályozni a hasonló eseteket: *a szocialista brigádok vállalták, hogy „nyitott szemmel" járnak, s a reszortvezetők is gyakrabban tartanak ellenőrzést. Háromtagú önkéntes rendőri csoportunk is alkult, így túronként ott van közülük egy.* Jó a kapcsolatunk a kerületi rendőrkapitánysággal és a rákosrendezői vasúti főrendésszel. A párttagok segítségét is kérte és megkapta az állomás vezetése.

Rákospalota-Újpest kereskedelmi munkájáról, valamint mozgalmi életéről *Király János* állomásfőnök-helyettes tájékoztat:

— A vasút azért van, hogy a vállalatokat kiszolgálja és az utasokat szállítsa: *nem téveszthetjük össze magunkat valamely hatósággal.* Alighanem ez a szemlélet indokolja, hogy kevés a panasz, pedig igencsak nagy az utasforgalmunk. Javítottuk a tájékoztatást, a napsütéses hétvégeken mind a négy személypénztár nyitva van. Dolgozóink, ha kérdik őket, csak elvétve válaszolnak ingerülten — de ha mégis, a nagy forgalom ellenére sem fogadjuk el az ilyen magatartást. *A három grafikonos iparmenetet mindig pontosan betartjuk, kivéve, ha* nincs kivinni való kocsi.

Egyeztetve a terveket

Tegyük hozzá: *nem öndicséretről van szó, hanem tényekről!* Az állomással kapcsolatban álló vállalatok közül több is a kerületi pártbizottságon dicsérte az állomás jó együttműködését. Ez sem volt mindig így!

— Ezek az eredmények nagyrészt az állomás társadalmi szerveinek köszönhetők. Az eddigi három brigádunk, a *Hámán Kató,* az *Április 4.* és a *Martos Flóra* mellé most csatlakozik az újonnan alakult *Lenin* brigád is, így dolgozóink körülbelül 55 százaléka tagja valmelyik szocialista kollektívának. A három régebbi brigád eddig a bronzfokozatot érte el.

Az üzemi „négyszög" a brigádvezetőkkel, a termelési tanácskozásokon pedig szélesebb körben is megvitatja az állomás gondjait, feladatait. A szakszervezeti bizalmiak törvényes joguknak megfelelően teljesítik megbízatásukat. Az állomás dolgozói szakmailag és politikailag egyre képzettebbek. *Már a jövő évi „beiskolázási" tervük is kész, segédtiszti, tiszti tanfolyamra mennek a fiatalok (az állomásiak harminc százaléka az ifjabb nemzedék tagja).* Rákospalota-Újpestnek jó nevelő hagyományai vannak. A politikai képzés is folyamatos, jelenleg ketten járnak Marxista Egyetemre. A Rákosrendezőn levő szakszervezeti bizottságunk az idén is megszervezte a tömegpolitikai oktatást. Az állomás dolgozóinak nyolcvan százaléka vesz részt politikai képzésben

Szemléletváltozás

— *Teljes erővel készültünk az őszi forgalomra* — veszi át a szót Gyurcsik Mihály. — *A termelési tanácskozásokon kívül fontos szerepük van a szolgálat előtti eligazításoknak. Ekkor nemcsak a feladatokat határozzuk meg, hanem szinte tételesen értékeljük az előző túr munkáját, s akár egyetlen beállítatlan kocsit is számonkérünk.* Őszi feladatainkat csak nagy fegyelemmel teljesíthetjük. Megrendeztük a szokásos őszi értekezletet is a velünk kapcsolatban álló vállalatokkal: *egyeztettük terveinket és lehetőségeinket.* Nemcsak minket kértek, hanem mi is kértünk. Így például a BKV-t arra, hogy ne ötvenórás késéssel hozza vissza a kocsikat az iparvágányról. *A BÚTORÉRT vezetőit arra kértük, hogy ne tekintsék raktárnak a vagonokat, különös tekintettel az idegen kocsikra.*

Rákospalota-Újpest felkészült arra, hogy nyugodt, kiegyensúlyozott munkával tegyen eleget feladatainak. Kell is, hogy az idei tervvel megbirkózzanak, hiszen a jövő évi még feszítettebb lesz. Elkezdődik a Compack vállalat új raktárának a kiszolgálása. Ez napi 40—50 kocsi mozgását jelenti — többletként. Onnan látják majd el az egész országot kávéval.

Pelsőczy István

MEGNYITÁS ELŐTT A BITÓ II.

MOHA-RAKODÓ TELJESÍTETTE AZ IDEI EXPORTTERVÉT

Moha és *Moha-rakodó* vasútállomások forgalma az utóbbi években megnövekedett. Moha-rakodóról indítják útjára a hazai *bauxit* termelés egyharmadát. Szállítanak innen nagy mennyiségű *üveghomokot* és *dolomitot*, ezenkívül itt adják fel terményeiket a mohakeresztúri *Előre*, az iszkaszentgyörgyi *Haladás* és a székesfehérvári *Vörösmarty* téeszek is. Mohán dolomitot, illetve mezőgazdasági terményeket raknak.

VÖRÖS HEGYEK

Moha-rakodón csekély a személyforgalom, annál nagyobb azonban a nyüzsgés az állomás szomszédságában magasodó bauxit hegyek mellett. Gép rakja a vörös ásványt a vagonokba.

— *Néhány napja kevesebb a munka* — magyarázza *Borsi Sándor* üzemegység-vezető. — *Teljesítettük az évi exporttervünket; mintegy 180 ezer tonna bauxitot szállítottunk külföldre január óta. Legkésőbb december közepére a belföldi szállítási tervet is teljesítjük.* Most időszakos gépkarbantartást végeznek a bányászok. Ez azt jelenti, hogy ez idő alatt csak annyit rakodhatunk, amennyi a timföldgyár részére elengedhetetlenül szükséges. A gépkarbantartás idején mi *kifestjük a forgalmi irodát, rendbe hozatjuk a felvételi épületet, és kiadjuk a szabadságokat, pihenőnapokat.* Sajnos, a szükséges kilenc helyett csak három váltókezelőnk van.

— Hogyan pótolják a hiányt?

CSAK TISZTA VAGONOKBA!

— *Ha nincs más lehetőség, a forgalmi szolgálattevők kezelik a váltókat, és néha én is. Szerencsére a Fejér megyei Bauxitbányák vezetőségével jó a kapcsolat. A bányászok néha kitakarítják a kocsikat.* A tisztaság nálunk alapvető követelmény, mert ha a bauxit más anyaggal keveredik, nehéz a kohósítása. Az is előfordul, hogy néhány kocsi kisebb hibával érkezik (törött benne a padló, nem zár rendesen az ajtaja stb.). *Ezeket a járműveket ki kellene sorozni, majd javítóműhelybe küldeni. A bányászok azonban rendbehozzák, kijavítják, s ezáltal kevesebb a kocsihiány.* A jó együttműködés annak is köszönhető, hogy *az itt dolgozó vasutasok és bányászok egy pártszervezetbe tartoznak*, ezért sokat beszélnek a közös gondokról.

— A népgazdasági követelményeknek csak akkor tudunk eleget tenni, ha osztozunk egymás örömében és gondjában — mondja *Szalai István* szállításvezető. — Minket is nyomaszt az állomás munkaerőhiánya. Lehet, hogy *Bitó II.* néven még egy tárna nyílik a környéken. Ez azt jelenti, hogy az évi 930 ezer tonnás bauxittermelés jóval a száz százalék fölé emelkedik majd. Ezen kívül 450 ezer tonna üveghomokot és 200 ezer tonna dolomitot kell még elszállítani.

HA LAKÁS LENNE...

— *A létszámhiányt különböző intézkedésekkel ellensúlyozzuk* — szól közbe *Borsi Sándor*. — Egyelőre túlóráztatással enyhítjük a gondokat, de ez nem lehet a végső megoldás. Több fórumon javasoltam már, hogy *lakásokat kellene építtetni*, amelyeket csak azoknak a dolgozóknak adnánk, akik szívesen dolgoznak azokban a munkakörökben, amelyekben kevés az ember.

Séra Sándor

Fazekas Lajos

Harmadik évszak

Ilyenkor fordul álma felé a Föld.
Ilyenkor az Égnek nincs horizontja.
— Az ősz ködébe merülnek a fák
barbár-csupaszon;
s éj-ködbe merülnek a csillagok
hullva, lobogva. — — —

Viasz- és mézillat:
darazsak háza.
A régi nád alatt
pince homálya.

Mézillatú tőkék
állnak a dombon.
S kiszáll a rabló raj,
hogy nektárt hordjon. — — —

A rétekről lomha
ködöt göngyöl a fürge szél
a sárguló dombra.
A táj: gödrös, üres tenyér. — — —

Gyertyalángok őrzik a csendet.
A Bánat temetőbe jár:
ősz hajú ember, apám, maga;
piros menyecske volt a nyár. — — —

Nyarad is elmúlt. Ballagsz, s az ágak
már keményebben pattannak, ha lépsz.
Viharok karcolják föl a tájat.
S havas küszöbre dönt a jeges ég. — — —

Alkotó ifjúság

Rotációs kapa, Simson-motorral...

A Balparti Biztosítóberendezési és Fenntartási Főnökség KISZ-szervezete — a gazdasági vezetők és a szakszervezeti bizottság támogatásával — 1977 óta minden évben megrendezi az *Alkotó ifjúság* pályázat kiállítását. Az idén szeptemberben került sor a már hagyományosnak számító kétnapos bemutatóra.

Két kategóriára osztották a kiállítási tárgyakat: *szakmai és hobby jellegű munkákra.* Az előbbiből 11, az utóbbiból 5 alkotás volt látható. A szakmai csoportba tartozó tárgyak közül a legnagyobb horderejűnek tartották *Kurucz Árpád* műszerész csoportvezetőnek *a távgépíró hívóberendezését vizsgáló műszerét*, amelynek segítségével lényegesen csökkenthető a telexgépek javítási ideje. A hobbikategóriában *Forgó László rotációs kapája* keltett feltűnést, amit alkatója egy *Simson*-motorkerékpár motorjával kombinált.

Az Alkotó ifjúság pályázat részvevői közül két fiatal már rangos nemzetközi kiállításon is szerepelt. Kurucz Árpád tavalyelőtt *Berlinben* vett részt a szocialista országok Alkotó ifjúság kiállításán, Fülöp Attila munkája pedig 1979-ben ugyanebben a minőségben *Moszkvában* szerepelt.

(séra)

Műszaki könyvnapok Szegeden

Szegeden, az igazgatóság épületében október 13-án *Megyik Ferenc* vasútigazgató-helyettes nyitotta meg a műszaki könyvnapokat. A vasutas művelődési ház ez alkalommal mintegy száz műszaki témájú könyvet állított ki. Az érdeklődők könyvet a helyszínen is vásárolhattak.

A könyvnapi program keretében *Pornáczy Dezső* és *Pálmai Antal* műszaki szakkönyveket ismertettek.

Ülést tartott a nyugdíjas-szakbizottság

Október 17-én ülést tartott a vasutas-szakszervezet központi vezetősége mellett működő nyugdíjas szakbizottság. Az ülésen részt vett *Kajcsa József*, az elnökség tagja és *Tóth Györgyné dr.*, a MÁV Nyugdíj Hivatal vezetője is.

A napirendi pontok között a pécsi és a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság nyugdíjas szerveinek tájékoztató jelentése szerepelt a nyugdíjasok körében végzett munkáról, ezenkívül értékelték a szakbizottság munkatervében szereplő feladatok részarányos teljesítését.

A beszámolókat *Acél István*, a pécsi, *Bartos Lajos*, a szombathelyi tszb, és *Pintér Lajos*, a szakbizottság elnöke tartotta. Az elhangzottakhoz 23-an szóltak hozzá.

A nyomok az őrházhoz vezettek

Ülünk a 35 fokos hévízi termálvízben. Áztatjuk reumás csontjainkat és beszélgetünk. Kis csoportok alakulnak, de a harmadik napon már egy kupacban van a társaság. Középen a tartalékos. Alacsony, zömök termetű ember, akiből kifogyhatatlanul bugyog a derűt fakasztó, jobbnál-jobb vidám történet.

Tisztességes nevén *Gaál Károly*, nyugdíjas mozdonyvezető, de — ahogy ő magyarázza — otthon mindenki csak tartalékosnak nevezi, mert negyvenhárom évig mindig tartalékmozdonyon szolgált.

— *No, még ezt hallgassák meg!* — emeli feljebb a hangját, amikor az előbbi csattanós történet után elül a hahota.

— Van annak már tizenöt éve, vagy talán több is, amikor kiglancolták, fertőtlenítették a 87-es őrházat. A faluban ugyanis a termelőszövetkezet marhái közé beütött a száj- és körömfájás. Szigorú karantén. A tehenésztelepet lezárták, s akik a jószágok között dolgoztak, azok sem léphettek ki. Úgy hordták nekik az ételt-italt, mint a raboknak. Egy lélek se ki, se be. *Egy fiatal tehenész, bizonyos B. Andris egy hét után már úgy tekingetett a közeli őrház felé, mint aki a pokol tornácán ül, s a menyország kapuját látja.* Okkal, hiszen az őrház szép asszonya ki-kiállt nappal a vasúti töltésre, s hasonló sóvárgással leste a fogságban sínylődő szeretőjét. Mert az volt ez a betyár Andris, a szép asszony kedvese.

Andris nős volt már, az asszony férje pedig hétszámra távol volt, egy pályafelújításnál dolgozott. Szóval, kint a bárány, bent a farkas. A tehenész addig rimánkodott az őrséget álló komájának, míg az végül megenyhült, és nem nézett oda, amikor András átbújt a kerítésen.

No, most aztán — ahogy az ilyenkor általában lenni szokott — *pont azon a délutánon jöttek a telepre a szigorú ellenőrök.* Hívogatták a tehenészeket sorban a kaputhoz, s akárhogy is számolták őket, B. András hiányzott a társaságból. *Kutatták, keresték egy darabig, aztán az állategészségügyi biztos kutyás rendőrnyomozót hívott, mert ilyen karanténnál nem viccelnek ám!* Hiszen egy fél országrészt el lehet fertőzni ezzel a csúnya állatbetegséggel.

A kutyusnak nem volt nehéz dolga. *Egyenesen az őrházhoz vezette a rendőrt.* No, képzelhetik, hogy milyen piros orcával jött ki a váratlan vendégek elé a szép asszony! Először tagadta, hogy hozzá valaki is betette volna a lábát, de a nyomozókutya nem tágított, s végül előkerült a fiatal tehenész is.

Még nincs vége a történetnek — intette le a nevető társaságot a nagy mesélő. — A poén még csak ezután jön.

A tehenészt — akit később ötezer forintra büntettek — visszapaterolták a karanténba, *az őrházat meg másnap fertőtlenítették, majd szépen kipingálták.* Talán mondani sem kell, hogy az asszony azóta nem járt a faluban. Szombaton hazament a férj, s csak nézte a nagy változást. A menyecske azt mondta, hogy kint voltak a szakaszmérnökségről, és szépen kifestették a lakást.

— *Na látod drágám* — húzódott széles mosolyra a férjuram szája —, *ugye, hogy megbecsülik az embert, pedig ezt a bakterházat — ahogy te is tudod — már szolgálaton kívül helyezték.*

— *Tudom...* — turbékolt az asszony sokkal kedvesebben, mint máskor szokott. Éppen ezért lenne jó, ha sürgősen elhelyeznének innen, János, mert máris a szájára vett a falu.

— Hogyhogy?

— *Isten látja a lelkem, hogy csak vizet jött inni az a szerencsétlen tehenész.*

— Miféle tehenész?

— *Hát, az a nagy melák B. András.*

— Oszt, adtál neki?

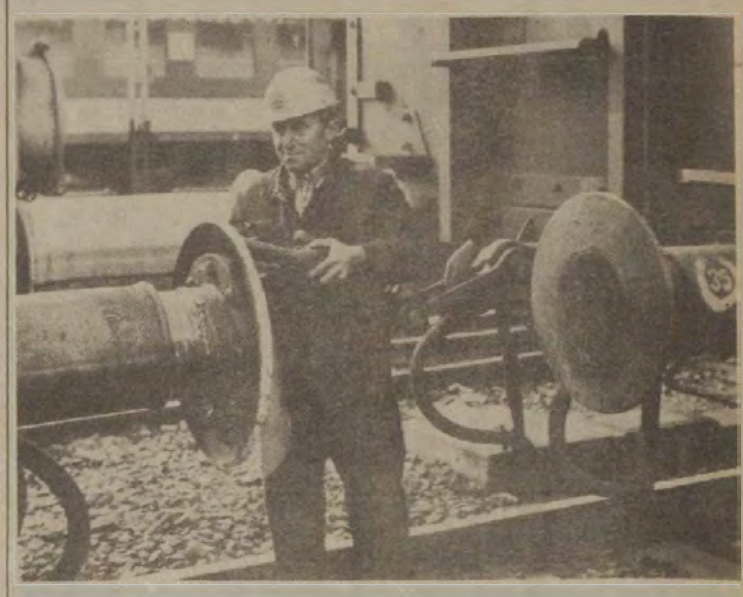
— *Merített az magának.*

— No, akkor jól van. A falu száját meg majd betömöm, ha nem hallgat — kardoskodott a férjuram, s védőn magához vonta feleségét.

Dávid József

A KELETIBEN...

Moszkvából érkezett az expresszvonat. Postakocsijának kezeléséhez is a vasutasok jól összehangolt munkája szükséges.



A főváros legforgalmasabb személypályaudvarán nem ritka a teherkocsik rendezése sem. Kránicz József kocsirendező egy villanymozdonyhoz kapcsolja a gyors továbbítást igénylő vagont.

A biztonságos munka feltételei közé tartozik a váltók tisztántartása. A rendelkező torony közelében ezt Tóth B. Sándor végzi.

(Laczkó Ildikó képriportja)

Hárosi hétköznapok

Fuvaroztatók és vasutasok együttműködése a szállítási lemaradás megszüntetéséért

Budafok-Háros állomáson nagy az exportforgalom. Naponta huszonöt-harminc kocsit indítanak külföldre.

Tavaly mégis ezer tonnával szállítottak kevesebbet a tervezettnél. Az idén kétszázhatvanezer tonna áru elszállítása szerepel a tervben. Ezt időközben nyolcezer tonnával növelték, de a jelek szerint ismét csak vágyálom marad a terv teljesítése. Előreláthatóan kétszázötvenezer tonna áru elszállítására lesz lehetőség.

— *A Hungarovin a legnagyobb fuvaroztató partner Budafokon* — mondja *Jakubi János* állomásfőnök. — *Hat iparvágányon fogadják a kocsikat, és saját mozdonnyal tolatnak reggel nyolc óráig, délután négyig.* A borokat az üzem területén rakják vagonokba. A Hungarovinhez tartozó *pezsgőgyár* a pályaudvaron rakodik. Második nagy fuvaroztató *a Budafoki Szeszés Élesztőgyár.* Az őszi hónapokban, a cukorrépafeldolgozás idején sok melasz érkezik hozzájuk.

A nagyvállalatok közé sorolja az állomásfőnök a folyamatosan termelő, három műszakban rakodó *papírgyárat* is. Az említett nagy gyárakon kívül a sok kisvállalatot sem becsülik le, mert számottevő forgalmat bonyolítanak le évente. A hazai piacra termelő kisvállalatokat érzékenyen érintik az *időszakos korlátozások*, amelyek az állomás tervszerű munkáját is hátráltatják. A *Fűrész- és Hordóipari Vállalat* például vagonért könyörög, de kérésüket nem mindig teljesítheti az állomás. Amikor mégis lenne vagon, már elszállították termékeiket — *közúton.* Valószínűleg a vásárló és a kereskedelmi partner közreműködésével. A pályaudvar ismét elesett egy lehetőségtől.

A személy- és az átmenőforgalom lebonyolításán kívül — Kelenföld átépítése miatt — elegyrendezéssel is foglalkoznak a budafokiak. Öt vonatfogadó vágányuk van, s feladataik ehhez mérten is rendkívül megnövekedtek az utóbbi időben.

Nem kis meggyőző munka eredményeként: *az exportra szánt termékeket délután három óráig mindig kocsiba rakják a partnerek.* A vagonokat délután négy órakor már útnak indíthatják, és csatlakoztathatják a gyorstehervonatokhoz.

A gyárak éjjel-nappal rakodhatnak, de *ezzel a lehetőséggel csak a három műszakban termelő papírgyár él.* A többi vállalatnál a kizárólag *nappali* vámvizsgálat és a harmadik műszak hiánya jelent akadályt.

A kocsik folyamatos biztosítása, a gördülékeny rakodás feltételeinek megteremtése sok szervező munkát igényel. Kevés a kocsirendező. Nappal egy, éjszaka két géppel végzik a kocsimozgatást. A szervezésben rejlő lehetőségek kihasználásával igyekeznek a vezetők a gondokat enyhíteni. Korábban két vágányon rakták ki és be a vagonokat, *most az első vágányon rakják meg a kocsikat, és a másikon a „Borocskán" történik a vagonok kirakása.* Sok bosszúságot okozott a korábbi gyakorlat, mert amíg a rakodást nem fejezték be, addig nem gondolhattak a kocsimozgatásra. Ezért órákig vesztegeltek az üres, vagy éppen a megrakott vagonok ezeken a vágányokon.

Budafok-Háros teherforgalmának negyven százalékát a Hungarovin köti le, amely termékeinek kilencven százalékát exportálja. *A vállalat és a vasút jó kapcsolatát a kölcsönös segítségnyújtáson alapuló együttműködés alapozta meg.*

A gazdaságos szállításért és az egyenletes vagonellátásért is sokat tesznek az állomás vezetői. A kocsirendezők is segítik a gyorsabb rakodást. A Hungarovin iparvágányán a legmegfelelőbb helyre állítják a kocsikat. Ha van rá mód, a tervezettnél több vagont biztosít az állomás, és a Hungarovin dolgozói gyorsan berakják az árut. A vállalat a vasút létszámhelyzetét ismerve többször kitakarította az üres kocsikat, és *a kisebb hibákat is kijavítja.*

A Hungarovin szomszédságában, a gyakran lezárt vasúti átjárótól néhány méterre található a nadrágszíjparcellára települt TÜZÉP.

A vasúti szállítás szempontjából rossz adottságú telep forgalma az utóbbi években növekedett. Korábban két-három vagon érkezett naponta, most viszont átlagosan napi öt vagon kirakásáról kell gondoskodniuk. Bővítik az iparvágányukat, amely jelenleg csak két-három kocsi fogadására alkalmas. Mindössze öt rakodó dolgozik a TÜZÉP-nél, egyetlen műszakban, ezért *csillagászati összegeket fizetnek kocsiállásért.* Gondjaikat a vállalat központja és az állomás egyaránt ismeri. A közelmúltban *rakodógépet kapott a telep.* Az egyik műszaki hibája miatt azonban még így is sok az állásidő...

Purt Gusztáv

Jakubi József állomásfőnök, Seres Sándor forgalmi szolgálattevővel a napi szállítási teljesítményt értékeli

A vágányok mellett sorakozik a TÜZÉP árukészlete (A szerző felvételei)

NEGYEDSZÁZADA

A munkavédelem szolgálatában

Nemrégiben ünnepelte megalakulásának negyedszázados évfordulóját a SZOT Munkavédelmi Tudományos Kutató Intézete. Az elmúlt huszonöt év azonban talán mégsem volt elegendő arra, hogy a kívülálló pontos képet alkosson az ott dolgozók munkájáról. Ezért kértük meg *Hirsch Lajos* igazgatóhelyettest: mutassa be a kutatóintézetet.

— *Az intézet elsősorban tudományos kutatással és fejlesztéssel foglalkozik* — kezdi a beszélgetést az igazgatóhelyettes. — Nem volna értelme, hogy évtizedekre visszamenőleg felsoroljam a már befejezett kutatásokat, ezért inkább a jelen, illetve a jövő feladatairól szólnék. *Most is, a jövőben is a legfontosabb célunk, hogy korszerű biztonságtechnikai rendszereket alakítsunk ki.* Ennek alapja a komputer-, illetve a mikroprocesszor-technika, amely nemcsak a biztonságot szavatolja, hanem a termelés irányításába is beleavatkozik.

— Működik már ilyen biztonsági rendszer Magyarországon?

— Kísérleti jelleggel Balatonfüzfőn. Legelőször a vegyipar számára dolgoztuk ki ezt a védelmi technológiát, hiszen ez az az iparág, ahol a legnagyobb, a legtöbb embert érintő katasztrófák következhetnek be. *Eddig is voltak olyan jelzőrendszerek, amelyek érzékelték a veszélyt, időben beavatkozni azonban nem voltak képesek.*

Az új biztonsági rendszernek az a hallatlan előnye, hogy nemcsak érzékel, hanem prognosztizál is; azaz a megfelelő időben kikapcsolja a termelőberendezéseket vagy legalább riasztja az ott dolgozókat.

— Csak a vegyipari üzemekben lehet alkalmazni ezt a fajta rendszert?

— Nem. Más kutatóintézetekkel is együttműködési szerződést kötöttünk annak érdekében, hogy más iparágak beruházásainál is alkalmazhassuk ezt a biztonsági rendszert. S rögtön elébe is vágok a kérdésnek: *a tökéletes biztonság megteremtése csupán néhány millió forintba kerül; ez pedig a beruházási költségeknek pusztán elenyésző része.* Ugyancsak nagy jelentőségűnek tartom, hogy sikerült megoldanunk korszerű tűzérzékelő rendszerek kialakítását. Ezek a tűzjelzők természetesen mindenütt használhatók, de különös jelentőségük van az olyan munkahelyeken, ahol az esetleges tűz rendkívül nagy értékű berendezéseket — például számítógépközpontokat — fenyeget.

— A biztonságos és egészséges munkakörülmények megteremtése nemcsak a gyárkapukon belül szükséges. Vannak-e környezetvédelmet szolgáló feladataik?

— Természetesen. Valamennyit nem volna hely felsorolni, de itt is az elv a legfontosabb. *Az, hogy a tervezők számára megbízható, konkrét adatokat adjunk például a levegőszennyezettség vagy a zajártalom mértékéről. S ez összefügg úgynevezett szakértői „szolgáltatási" funkciónkkal is.* Intézetünk ugyanis nagyon sok megrendelést kap a káros környezeti hatások vizsgálására, a veszélyforrások feltárására.

Ezek a felmérések egyben alapjául szolgálhatnak a megfelelő elhárító rendszerek tervezésének is.

— Ha már a szolgáltatásoknál tartunk: milyen vizsgálatokkal segítik még a vállalatok munkavédelmi tevékenységét?

— *Megint csak a legfontosabbra szeretnék utalni. Miután az egyéni védőeszközök minősítését sikerült egységesítenünk, nagyon lényegesnek tartom ugyanezt a gépeknél is. A gépek munkavédelmi minősítését is elvégezzük, de jó volna, ha erre — mind nagyobb számban — már a gyártás vagy az importálás előtt sor kerülne.*

1981. JANUÁR 1-TŐL

Új rendelkezés szabályozza az üzemi balesetek bejelentését

Beszélgetés Főcze Lajossal, a SZOT munkavédelmi osztályának vezetőjével

Az üzemi balesetek bejelentéséről és nyilvántartásáról 1981. január elsejétől új rendelkezés lép életbe. Miben különbözik majd a Statisztikai Hivatal elnökének rendelkezése az eddigi SZOT-szabályzattól? A kérdésre *Főcze Lajostól*, a SZOT munkavédelmi osztályának vezetőjétől kértünk választ.

— Az új rendelkezés lényegében azokra a balesetekre terjed ki, amelyek a társadalombiztosítási jogszabályok alapján üzemi balesetnek minősülnek. De bizonyos eltérések azért mégis vannak. Nem terjed ki például a rendelkezés azokra a munkakörökre, amelyek csak néhány embert érintenek — közéjük tartoznak például az ügyvédek. Változatlanul kiterjed viszont az olyan balesetek bejelentésére — egyebek között az engedély nélkül végzett munka vagy a versenyfutás közben szerzett sérülésekre —, amelyek az eddigi jogszabályok szerint bejelentési szempontból üzemi balesetnek számítottak ugyan, de a társadalombiztosítási jogszabályok nem tekintették annak. Új eleme a rendelkezésnek az is, hogy ezentúl figyelemmel kísérjük a kisiparosokat és a magánkiskereskedőket ért baleseteket is.

— A változtatásoknak mi a célja?

— Az üzemi balesetek statisztikai feldolgozása eddig reprezentatív adatgyűjtés alapján történt, s ez azt jelentette, hogy a balesetek okait pusztán statisztikai valószínűség szerint tudtuk meghatározni. Ez a módszer, mivel nem ismertük valamennyi balesetet jegyzőkönyvét, s így a körülményekről sem alkothattunk fogalmat, nem volt alkalmas a baleset igazi okának kutatására. Márpedig a tragédiákat megelőzni csak a valódi okok ismeretében lehet.

— Magyarországon évente sajnos több mint százezer baleset történik. Milyen módszerrel lehet ennyi adatot feldolgozni?

— Az eddigi módon semmiképpen sem. Január elsejétől kezdve azonban a SZOT Munkavédelmi Tudományos Kutató Intézetében — számítógéppel — dolgozzák fel valamennyi üzemi baleset adatait. Ennek megfelelően formailag is megváltozik a jegyzőkönyvek kitöltésének módja.

— Nem tartanak-e attól, hogy e rengeteg rubrika kitöltése gondot okoz majd az amúgy is túlterhelt munkavédelmi felelősöknek?

— Egyrészt: a kérdések összeállítása után jó néhány vállalatnál kísérletképpen már a számítógépes feldolgozásra alkalmas „tesztlapokon" vezették a baleseti jegyzőkönyveket. S bebizonyosodott, hogy némi gyakorlat után még egyszerűbb is ez a módszer, mint a megszokott régi; a „kódolás" legbonyolultabb része ugyanis nem a munkahelyeken, hanem a kutatóintézetben történik. Másrészt: bár összességében rengeteg az évi százezer üzemi baleset, egy-egy telephelyen szerencsére havonta néhány sérülés történik. A munkavédelmi felelősöknek tehát korántsem csak a baleseti jegyzőkönyvek kitöltésével kell foglalkozniuk.

— A számítógépre szerkesztett baleseti jegyzőkönyv pontosan ötvenöt baleseti okot sorol fel. De hiányzik közülük az, amivel eddig a leggyakrabban találkoztunk a baleseti leírások olvasása közben. Nevezetesen: a sérült figyelmetlensége...

— Ez nem véletlen. A figyelmetlenséget ugyanis nem fogadjuk el egyedüli, kizárólagos baleseti okként. Amikor pusztán a figyelmetlenségnek tulajdonították a balesetet, szinte mindig valami más van a háttérben. Fegyelmezetlenség vagy szervezetlenség, műszaki hiba vagy a védőberendezés hiánya, gyakorlatlanság vagy ittasság... Valamennyi lehetséges okot nem akarom felsorolni. Tudom, hogy a legegyszerűbb — vagy eddig a legegyszerűbb volt — a dolgozót hibáztatni „figyelmetlensége" miatt. Hiszen akkor senki más nem vonható felelősségre. Nekünk nem is az a célunk, hogy mindenkor és mindenáron felelősöket keressünk, hanem az, hogy a balesetek valódi okait megtaláljuk. Hiszen enélkül — nem győzöm eleget hangsúlyozni — az újra és újra megismétlődő tragédiák ellen sem tudunk védekezni.

— cz

Tűzvédelmi riadó Dombóváron

A Dombóvári Városi Tűzvédelmi Hatóság szeptemberben összevont tűzoltási gyakorlatot tartott a dombóvári vontatási főnökségen. Az olajbázisnál feltételezett tűzhöz a riasztás után egymás után érkeztek a tűzoltóegységek a városból, Kaposvárról, Komlóról és Pécsről. Az oltást Kiss István százados irányította. Fontos szerep jutott a gyakorlat során a szertárfőnökség dolgozóinak és a vontatási főnökség tűzoltórajának is

Előkészítik a nagy teljesítményű haboltókat

A véradók segítségével

Megmentették egy gyermek életét

A MÁV Fatelítő Főnökség dombóvári üzemének Vöröskereszt szervezete segélykérő táviratot kapott a kórháztól. Egy ötéves kislány szívműtétéhez azonnal vérre volt szükség. Az üzem véradófelelősének felhívására több mint százan jelentkeztek, köztük olyanok is, akik még sohasem adtak vért. A gyors segítség egy gyermek életét mentette meg. A szívműtét sikerült.

Az üzem dolgozóinak önzetlenségéért a Vöröskereszt szervezet és a gyermek szülei köszönetüket fejezik ki.

A hivatalos lapból

A hivatalos lapból a szakszervezeti bizottságok és olvasóink figyelmébe ajánljuk a következőket:

38. számból: 110 338/1980. A menetkedvezményi egyezségben történő változások 1981. január 1-ével.

110 493/1980. A tényleges vasúti alkalmazottak, nyugellátottak és ezek igényjogosult családtagjai, valamint a háztartást vezető anyák és nővérek arcképes igazolványának érvényesítése 1981 évre.

40. számból: Létesítmények, gépek, berendezések, járművek üzembehelyezése, újraindítása, új technológiai eljárások bevezetését megelőző munkavédelmi felülvizsgálatok, használatbavételi engedélyek rendje.

41. számból: Állásfoglalások: Az Mt. V. 2. § d) pontjának helyes értelmezése.

42. számból: Tájékoztató a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem továbbképző intézetében 1981-ben induló szakközgazdász képzésről.

Egy vasúti munkásforradalmár életútja

Huber István, a göcseji kisközségben, Gutorföldén született 1885. február 5-én. Vasúti műhelymunkásként került a forradalmi munkásmozgalomba, s mint a bányamunkások egyik vezetője távozott az élők sorából.

Édesapja kádármester volt, ő kovácssegéd lett. Munkakönyvét 1904. június 4-i keltezéssel állította ki a letenyei iparhatóság. Az okmány tanúsága szerint a középtermetű, barna szemű és hajú, római katolikus vallású fiatalember először kismesterekné dolgozott, majd 1905 végén kazánkovácsként került a Nicholson gépgyárba. 1907 és 1909 között mint patkolókovács teljesített katonai szolgálatot a közös hadsereg 2. szekerész ezredében. Leszerelés után visszakerült a Nicholson gépgyárba.

Bizalmi férfi a főműhelyben

1911. május 8-tól *a MÁV Északi Főműhelyben dolgozott, ott lett a munkásmozgalom elkötelezett harcosa.* Miután a kormány 1908-ban feloszlatta a *Vasúti Munkások Országos Szövetségét*, az osztálytudatos vasúti munkások illegális szabadszervezetbe tömörültek. Az Északi Főműhely fontos bázisa volt a *Landler Jenő* vezette illegális mozgalomnak. Huber István 1916. november 1-től volt előfizetője a *Magyar Vasutas* című lapnak, ami egyet jelentett a szabadszervezeti tagsággal. *Hamarosan bizalmi férfi, s egyik szervezője lett a főműhelyben az 1917—1918-as vasutassztrájkoknak.*

Az 1917 május végi sztrájk idején letartóztatták. Három gyermek apja volt már ekkor. Még katonakorában választotta élettársának *Molnár Vendel* mozdonyvezető, nagykanizsai születésű, *Veronika* nevű leányát. Esküvőjükre 1910 tavaszán került sor. A filigrán *Molnár Veronika*, a hűséges feleség, a gondos családanya egyike azoknak a szerény, öntudatos munkásasszonyoknak, akikről ritkán emlékezünk meg, pedig ők biztosították a feltételeket férjük munkásmozgalomban való aktív részvételéhez, aggódó, de megértő társakként rokonszenveztek küzdelmükkel. S amikor a családfőt egy napon hiába várták haza — mint Huber Istvánt egy szombati napon a kőbányai Vaspálya utca 6. szám alatti lakásba —, ők is bekapcsolódtak a küzdelembe. *Huberné Landler Jenőtől kért sürgős segítséget, s elintézte, hogy a letartóztatottaknak csomagot vihessenek.* Azután indult ő maga is kosarával, gyalogosan Budára, a Margit körútra a párja után.

A letartóztatott bizalmiakat hamarosan hazaengedték. De röviddel a negyedik gyerek érkezése után, az 1918. júniusi általános sztrájk leverését követően újra letartóztatták, majd a mindaddig a katonai szolgálat alól felmentett Huber Istvánt bevonultatták. *A MÁV fegyelmi bíróságának határozata alapján pedig 1918.* szeptember 22-én elbocsátották az Államvasutak kötelékéből. Az őszirózsás forradalom győzelme után hatálytalanították az elbocsátást, munkatársai pedig beválasztották a vasutas-szakszervezet főműhelyi vezetőségébe. A Tanácsköztársaság Huber Istvánt is — sok műhelymunkás társához hasonlóan — felelős posztra állította: *politikai megbízott lett Ráckevén, majd Zalalövőn.* A munkáshatalom leverése után visszatért az Északi Főműhelybe. A megtorlás azonban nem váratott sokáig magára: *a MÁV külön fegyelmi bírósága 38/6 — 1920. ítélete alapján 1920. október 9-én törölték a főműhely létszámából.*

Tagja lett a „trojkának"

Huber István az első munkáshatalom leverése után aktívan bekapcsolódott a forradalmi munkásmozgalom újjászervezésébe. Tagja az MSZDP XXII. választókerületi pártszervezetének és a vasasszakszervezetnek. *Szekér Nándor* emlékirata szerint az 1920-as évek elején a Kommunisták Magyarországi Pártjának illegális újjászervezésén munkálkodó *Öri Károly* és *Gögös Ignác* a vasasoknál ismerkedett meg vele. *Kiss Károly* az eszperantisták Márton utcai helyiségében találkozott *Huberral* és *Tóth Györggyel*, később pedig mindkettőjüket az MSZMP-ben és a KMP-ben látta viszont.

1925. április 14-én az Aréna út és az Abonyi utca sarkán levő *Grádó Kávéház* különtermében négyszázan megalakították a Magyarországi Szocialista Munkáspártot. *Huber István kazánkovácsot a tizenegy tagú központi vezetőség tagjává választották.* A májusi budapesti törvényhatósági választásokon az MSZMP jelöltje volt Kőbányán, Angyalföldön és a VII. kerületben. 1925 szeptemberében sok kommunista vezetőt letartóztattak. Ekkor lett tagja Huber István az illegális kommunista párt háromtagú hazai titkárságának, a *„trojkának"*. Ugyanakkor a legális MSZMP elnöki tisztét is ellátta.

Az MSZMP növekvő népszerűségét tapasztalva a párt kísérletet tett arra is, hogy bekapcsolódjon a vidéken esedékes időközi parlamenti képviselőválasztásokba. 1926 júliusában a Győr megyei öttevényi járási választásokon Huber István lett az MSZMP képviselőjelöltje. „Kortesei": *Hunya István, Cs. Kovács György* és *Pákozdi Gábor* voltak. A hatóságok — érzékelve az MSZMP és jelöltjei iránti érdeklődést és szimpátiát — attól tartottak, hogy a jó megjelenésű és programját okosan ismertető Huber István megkapja a szükséges ajánlásokat. Ezért a közigazgatási hatóságok nyílt erőszakot alkalmaztak, lefoglalták *„Az öttevényi választókerület dolgozó népéhez"* című választási felhívást és meggátolták az MSZMP agrárpolitikáját ismertető *„Új földreformot"* című füzet terjesztését, majd Huber Istvánt és „korteseit" a főszolgabíró még a választások előtt kitiltotta a járásból. Indoknak elég volt csupán ennyi: *pártjuknak híveket akarnak toborozni, s ez veszélyeztetné a járás rendjét és nyugalmát.*

„Teaest" Kőbányán

A rendőrség fokozta az MSZMP üldözését: *vezetőit, aktivistáit gyakran beidézték, letartóztatták, s hosszabb-rövidebb börtönbüntetésre ítélték.* 1926 augusztusában a párt központi vezetősége beadványban követelte a belügyminisztertől, engedélyezzék gyűléseik megtartását, röplapjaik megjelentetését, vizsgálják felül a rendőri felügyelet alá helyezéseket, bocsássák szabadon a még el nem ítélt letartóztatottakat. 1926. szeptember 26-án a párt újabb beadványt akart a belügyminiszterhez juttatni. *A rendőrök gumibottal támadtak a minisztérium előtt gyülekezőkre, 55 embert letartóztattak és a főkapitányságra kísértek. Közöttük volt Huber István és az MSZMP több más vezetője is.*

Az MSZMP tervszerűen foglalkozott tagjainak eszmeipolitikai képzésével. A változatos témájú pártnapok előadói a párt vezetői voltak. Huber István sohasem hiányzott közülük. S nemcsak az MSZMP-nek volt elnöke, hanem lakóhelyi pártszervezetének is. Emlékezetes maradt a kőbányai pártszervezet 1927. január 23-i *„teaestje"* (X., Román u. 12., szuterén helyiség). *170—180 főnyi hallgatóság gyűlt össze, hogy Leninre emlékezzék halálának harmadik évfordulóján.* Amikor a szónok beszéde végén kimondta Lenin nevét, rendőrök rontottak a helyiségbe, letartóztatták az est megzavarása ellen tiltakozó Huber Istvánt és — a figyelem elterelése céljából az egyik rendőrt megtámadó — Tóth Ferencet. Közben a gyűlés illegalitásban élő szónoka, *Szerényi Sándor* megszökött. A részvevők nem tudták megakadályozni Huber és Tóth bekísérését, de hangosan tiltakozva követték őket a Martinovics téren át, majd a Gergely utcán a kapitányságig. Követelték, hogy bocsássák szabadon a letartóztatottakat és éltették a proletárdiktatúrát.

Az 1926. év végi választások után a kormány az MSZMP teljes szétzúzására törekedett. 1927 elején letartóztatták közel félezer tagját, február végén a KMP és az MSZMP mintegy száz közép- és felsőszintű vezetőjét, köztük *Szántó Zoltánt*, a KMP titkárát, *Huber Istvánt*, az MSZMP elnökét. Az állandósult üldözés következtében az MSZMP legális működési lehetősége gyakorlatilag megszűnt.

A szervezkedést Dorogon folytatta

A MÁV-tól elbocsátott Huber István a húszas években többször kényszerült munkahelyváltoztatásra, munkásmozgalmi tevékenysége miatt pedig *szinte állandóan rendőri felügyelet alatt állt.* 1929-ben mint kazánkovács került a salgótarjáni Kőszénbánya Rt dorogi bányaigazgatóságához. Egy évig sógoránál, a leányvári jegyzőnél — *Markó Károly* festő unokájánál — lakott, amikor pedig lakást kapott, családjával Dorogra, a X. utca 244. számú házba költözött. 1936 végén kazánrobbanás következtében súlyosan megsérült a bal keze, ezért nem dolgozhatott tovább a szakmájában. Raktárkezelő lett. Mozgalmi tevékenységét Dorogon a bányász szakszervezetben és a Szociáldemokrata Pártban folytatta.

A *3. Ukrán Hadseregcsoport* csapatai 1944. december 26-án felszabadították Dorogot. A 60 éves Huber István — mint a Szociáldemokrata Párt kerületi Intézőbizottságának tagja — fiatalos lendülettel látott hozzá az új élet megszervezéséhez. Kár, hogy csak rövid ideig tehette. *Április 13-án este a szociáldemokrata pártszervezetbe sietős párttitkárt egy teherautó halálra gázolta.* Ezernél többen kísérték utolsó útjára. A Szociáldemokrata Párt és a Szakszervezeti Tanács képviselője búcsúztatta.

Gadanecz Béla

ELSŐBBSÉGET AZ ÉRTELEMNEK!

A kevesek hatalma ellen — a demokratikus ellenhatalomért

Tanácskozott a Német Vasutasok Szakszervezetének 11. kongresszusa

A *Német Vasutasok Szakszervezete* (GdED) szeptember 8-tól 12-ig tartotta 11. kongresszusát *Nyugat-Berlinben.* A kongreszuson részt vett *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára és *dr. Fehérvári László*, a GySEV-vezérigazgatóság szb-titkára is.

A Német Vasutasok Szakszervezete a szociáldemokrata párt irányítása alatt álló *Német Szakszervezeti Szövetség* tagja. Az NSZK összes szervezett dolgozójának 83,2 százaléka ehhez a szövetséghez tartozik. A vasutasok szakszervezetének legutóbbi kongresszusa — amelyet az elmúlt évben Münchenben rendeztek — rendkívüli volt. Az elnök egészségi okok miatti visszalépése tette szükségessé. A jelenlegi kongresszus alapgondolata: *„Elsőbbséget az értelemnek".*

A kongresszust *Ernst Haar*, a vasutas-szakszervezet elnöke nyitotta meg. Tizenhét ország huszonöt szakszervezete képviseltette magát ezen a kongresszuson. A szocialista országok közül csak a magyar vasutas-szakszervezet delegációja vett ezen részt.

Ernst Haar elnök beszámolójában vezérfonalként húzódott végig *„a kevesek hatalma ellen — a demokratikus ellenhatalomért"* jelszó. A közlekedés és vasútpolitika alapelveinek — amelyet 1979-ben, a rendkívüli kongresszuson fogadtak el — továbbra is szerves része *a munkahelyi szolidaritás helyreállítása, a munkakörülmények javítása, a demokrácia kiszélesítése és az egység megteremtése.* A demokratikus folyamattal kapcsolatban az elnök kijelentette, hogy egy szabad jog- és szociális rendszerben az elbocsátás „rákos daganat". Ezzel összefüggésben javasolta, hogy a szakszervezet harcolja ki a munkaügyi perekben alkalmazott *bírósági gyakorlat megváltoztatását, a munkavállalók javára.*

A beszámoló részletesen foglalkozott a vasutasok élet- és munkakörülményeivel, külön figyelmet szentelve a forduló szolgálatot teljesítők gondjainak. Hangsúlyozta, hogy a vasútnak függetlenebbnek kell lenni a fémipar fuvarozási igényeitől. A távlati programban szerepel a nők hátrányos megkülönböztetésének eltörlése, az oktatás kiszélesítése, a bürokrácia csökkentése azáltal, hogy *az igazgatóságnak és a szolgálati helyeknek nagyobb önállóságot kell biztosítani.*

Jelen volt és felszólalt a kongresszuson *Helmut Schmidt* kancellár is. A világpolitikai helyzet elemzése után a kancellár a vasút újjászületéséről beszélt, és *köszönetet mondott a vasutasok áldozatos munkájáért.* Ismertette az államszövetség beruházási programját, amelyben — a közlekedési beruházások között — a vasúté a fő szerep.

Múzeum az öreg szemafornál

Történetek a 293-as számú gőzösről

Idén 110 esztendős a Rihimiaki—Peterburg vasútvonal, amely 1870-ben összekötötte Oroszország fővárosát az akkor még hozzátartozó finnországi nagyhercegséggel. Helsinkitől néhány kilométerre van egy kisváros — Hiuvinkia — ahol a finnországi vasutak múzeumának archívumai és kiállítási anyaga őrzi az emlékeket.

A múzeum kiállítási anyaga tulajdonképpen nem is fér el a négy kis házikóban. Egyszerűen a szabad ég alatt állnak. Régi utasszállító vagonok, különböző korszakokból megmaradt postakocsik, gőzgépek, hajtányok. *A bejáratnál pedig, mintegy szívélyesen üdvözölve a látogatót, felemelt karral öreg szemafor áll.*

...A kis szoba, amelyben *Mikko Lumino*, a múzeum munkatársa dolgozik, zsúfolásig tele könyvekkel, újságkötegekkel, albumokkal, de azért jól eligazodik itt mindenben. „A 293 számú gőzös?" — néhány másodperc, és a megfelelő album már ott is van az asztalon.

★

A 293-as számú gőzösnek megvan a maga története. A szó szoros értelmében egy idős a századdal — ezt a gőzmozdonyt 1900-ban állították be a forgalomba Finnországban. 1917-ben *Hugo Jalava* mozdonyvezető vezette a Petrorad—Helsingsforsti szakaszon. Ime néhány sor, amely a mozdony történetének nevezetes napjait idézi fel:

„Augusztus 19., 6 óra előtt. *Lenin* este, munkásnak öltözve és parókával, menetlevéllel és egy szesztrorecki munkás, *Konsztantyin Petrovics Ivanov* nevére kiállított igazolvánnyal illegálisan Finnországba utazik; Udelnajától Terioki-ig (ma Zelenogorszk) fűtőként dolgozik a gőzmozdonyon, amelyet H. Jalava mozdonyvezető vezetett".

„Október 3 és 10 (16 és 23) között.

Lenin illegálisan visszatér... Petrográdba. Este *Vlagyimir Iljics*... az elővárosi vonattal eljut Raivola állomásig (ma Roscsino). Itt átszáll a 293. számú mozdonyra és Udelnajáig utazik.

Itt ért véget Lenin illegalitása. Már alig három hét volt hátra a Nagy Októberi Szocialista Forradalomig. Másfél hónap múltán pedig ezen a vonalon tért vissza Petrográdról Helsinkibe a finn kormánydelegáció. Vitte magával azt a dekrétumot, amelyet az alig hogy megszületett szovjet állam vezetője, *Lenin* írt alá a Szmolnijban Finnország állami függetlenségének elismeréséről."

A 293-as aztán még folytatta a maga életét. Az 1920. május elsejei ünnepségekre — egy baleset után — helyreállították és még néhány esztendőn keresztül a Petrográd környéki vonalakon teljesített szolgálatot.

1924-ben azonban a Szovjetunió visszaadta Finnországnak a volt Finn Vasutak vagyontárgyait, többek között a gőzmozdonyt is. Csak a háború után találtak rá a 293-as gőzösre és ajándékként átadták a Szovjetuniónak.

★

...Nézem a finn vasutak térképét a múzeum egyik szobájában *Helsinki, Turku, Tampere, Rihimiaki, Lahti.*

Ezek voltak Lenin utazásainak kiindulási pontjai és végállomásai 1905—1907 és 1917. években.

Itt van egy útszakasz Helsinki és Turku között, amelyen Lenin többször is utazott, s amelyhez életének egyik legdrámaibb epizódja fűződik, 1917 decemberében...

December 21., 8 óra előtt. Lenin vonattal Helsingforsból Aboba (Turku) utazik. A *„Vlagyimir Iljics Lenin Életrajza"* c. kötet így emlékezik a további eseményekre:

A rendőrség egész Finnországban nyomozott *Lenin* után... A vonaton *Lenin* észrevette, hogy figyelik. Tizenkét versztányira Abo előtt észrevétlenül leszállt a szerelvényről. Igen hideg volt. *Lenin*, kezében egy kis bőröndel, gyalog vágott az útnak. Éjjel kettő óra tájban ért be a városba.

Az egyik gőzös, az Aboban fedélzetén utazott volna tovább. De mivel lekéste a hajó indulását, igyekeznie kellett, hogy eljusson az első kikötőbe, ahol megáll a hajó, nehéz volt ez az út. Ekkor is a véletlen mentette meg a haláltól... Máskülönben...

Lenin tíz évi távollét után tért vissza Oroszországba, ismét Finnországon keresztül.

Április 2-án és 3-án — útja során — *Lenin* gyakran mondott beszédet és köszönetet az őt üdvözlő finn munkásoknak.

Április 3-án este 9 órakor a petrográdi munkások küldöttsége fogadta *Lenint* a Beloosztrov határállomáson, s két óra múlva már Petrográdban volt.

★

A múzeumlátogatásról megmaradt az emlékemben a belépőjegy —, ami olyan, mint egy vasúti helyjegy — és két képeslap, amit a bejáratnál vásároltam. *Az egyik a 293 számú gőzmozdonyt ábrázolja, a másik egy annál háromnegyed évszázaddal később született hatalmas villanymozdonyt.* Ma 87 ilyen villanymozdony közlekedik Finnország vasútvonalain. Finnország rendelte őket 1970-ben, a Szovjetuniótól. Az első 1973-ban gördült át a határon, majd sorra a többiek is.

Ez is eszembe jutott, amikor a régi szemafor mellett álló finn vasúti múzeumban jártam.

Julia Hiltunen
az APN tudósítója

KETYKÓ ISTVÁN

Tájkép lovakkal és dízellel

Dombra kúszik lusta kígyóként a fenyves,
kiülnek lábai elé pihenni az apró házak;
régi kunyhók füstszagú virágai tükröződnek
az ablakok üvegein —
piros cserepeken hever a nap,
lusta komondorként dörmög a délután.
Szénás szekér élénk lovai ballagnak a csöndben —
az álmos gazda kalapján kergetőznek az árnyak.
A fénysorompó villogó holdfehér fénye hirtelen elpirul,
vörösbe zuhan...
a két mura megtorpan, felriad a gazda
s bámulja a dízelt — nem érti hová robognak
foltos álmaival a csattogó kerekek...

Húsz éves a vasutas operabérlet

Ünnepség az Erkel Színházban

A vasutasok szakszervezete húsz évvel ezelőtt indította el operabérlet-akcióját. Ez alkalomból október 19-én, vasárnap délelőtt ünnepséget rendeztek az Erkel Színházban. A Varázsfuvola előadása előtt az Operaház igazgatója, Mihály András köszöntötte a vasutas operabérlőket, a szünetben pedig Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára üdvözölte a művészeket.

BVSC-bravúr

Tizennégy év után újra dobogón a megfiatalodott vízilabdacsapat

Bizonyára előkelő helyet foglal majd el az év végi mérlegkészítésnél a BVSC vízilabdázóinak idei szereplése. Az országos bajnokságban bravúros teljesítménnyel, *meglepetésre a harmadik helyen végeztek*, s a fővárosi vasutas klub együttese tizennégy év után léphetett ismét dobogóra. S ehhez a nagyszerű eredményhez csatlakozik még *Horkai Györgynek*, a csapat 26 éves, 184-szeres válogatott játékosának a *„gólkirálysága"*. A hazai mesterlövészek között ő bizonyult a legjobbnak: *26 mérkőzésen 57 alkalommal talált a hálóba*. Ezek után érthető, hogy a kettős siker nagy örömet váltott ki a Szőnyi úttak táborában, s azóta nap mint nap bőven kijut a gratulációkból a szakvezetőknek és a játékosoknak egyaránt. A legtöbben talán mégis *Babarczy Rolandnak*, a mindig szerény és halk szavú edzőnek gratulálnak, aki a klubnál tizenkét éves munkája eddigi legjobb eredményét érte el. Hogyan sikerült?

— *Amikor elkezdődött az őszi pontvadászat, még csak a hatodik helyen voltunk, de aztán a csúcsformába került csapat ragyogó sorozatot ért el* — mondta. — *A 14 mérkőzésünkből, amelyet az olimpia után játszottunk októberig, tizenegyet megnyertünk, egy döntetlen lett, s csak a bajnok Vasastól, valamint az Újpesti Dózsától szenvedtünk vereséget.* Ebben a nem várt sikerben az együttes minden játékosa részes volt, de Horkait külön ki kell emelnem, hiszen az első fél évben elért 23 gólja után most „fokozni" tudott, 34 alkalommal volt eredményes, s ebben a versengésben egyetlen riválisa sem tudott vele lépést tartani.

Az edző tizenhárom játékost szerepeltetett, köztük több fiatalnak adott lehetőséget a bemutatkozásra és a BVSC az egész mezőny egyik legfiatalabb gárdája volt.

— Tavasszal nem a legkedvezőbb előjelekkel néztünk a bajnokság elé — folytatta. — *Kiss* és *Heltai* a Bp. Honvédhoz igazolt, *Czigányra* már nem lehetett mindvégig számítani. S a legnagyobb eredményünk talán az, hogy ilyen körülmények között versenyben voltunk legalább négy-öt csapattal a harmadik helyért vívott csatában. Kitűnő volt az összjáték, mindig arra törekedtünk, hogy eleget tegyünk a korszerű, gyors vízilabdajáték követelményeinek és a kínálkozó helyzeteket a lehető legjobban használjuk ki. Bár az utóbbi nem mindig sikerült, azért az elért 162 gólunk mégiscsak mond valamit.

A BVSC vízilabdacsapata

Megérdemlik a játékosok, hogy felsoroljuk a nevüket, hiszen valóban dicséretes amit produkáltak. *Bors* és *Csánk* jutott szerephez a kapuban, míg a mezőnyben *Kovács, Szöghy, Czigány, Varga, Gém, Horkai, Tóth, Horváth, Szabó* és a bajnokságban bemutatkozó ifjúsági válogatott *Pecz* és *Eppel*. Példaként állhatnak az utánpótlásban gazdag szakosztály többi fiataljai előtt.

S alighogy befejeződött a bajnokság, a BVSC több mint kéthetes franciaországi vendégszereplésre utazott. Nemcsak barátságos mérkőzésekről volt szó, hanem ezt a túrát igyekeztek felhasználni a jövő évi vasutas Európa-bajnokságra történő felkészülésre is. A bajnoki bronzérem után a szakma kontinenstalálkozóján is jó helyezésre készülnek. **Kozák Mihály**

Repülőmodellezők országos bajnoksága

Az MHSZ a közelmúltban Gödöllőn rendezte a repülőmodellek országos bajnokságát. A rádióirányítású műrepülő kategóriában *Stefel Győző*, a MÁV Modellező Klub tagja országos bajnok lett. *Takács Béla* 3., *Simon István* pedig az 5. helyet szerezte meg.

A körrepülő műrepülő kategóriában *Weinwurm Géza* 3. helyezést ért el. A rádióirányítású, elektromos meghajtású kategóriában országos bajnokságot nyert *Ferencz János*.

AVAS KUPA

Október 18-án *Miskolcon*, az MVSC sporttelepén a negyedik alkalommal rendezték meg a hat vasútigazgatóság öregfiúk kispályás labdarúgóbajnokságát. Az *Avas Kupa* nevű találkozónak az idén is nagy sikere volt. A kupát a miskolci igazgatóság csapata nyerte. 2. Szeged, 3. Debrecen, 4. Szombathely 5 Budapest, 6. Pécs.

HÍREK

— **Névadó ünnepség.** A dombóvári üzemfőmérnökség szakszervezeti bizottsága és KISZ-szervezete névadó ünnepséget rendezett nyolc dolgozójuk gyermeke részére. A bensőséges ünnepségen 500 forintos takarékbetétkönyvvel ajándékozták meg a szülőket, a gyermekeknek pedig a KISZ-szervezet játékokkal kedveskedett.

— **Egészségügyi előadás.** A tapolcai városi tanács egészségügyi osztálya és a körzeti üzemfőnökség előadást szervezett a közelmúltban a vasutasok részére. Dr. Szigethy József főorvos „Küzdelem az alkoholizmus ellen" címmel tartott hasznos felvilágosítást.

— **Filmhét.** A Fatelítő Vállalat dombóvári üzemében és a vontatási telepen munkavédelmi filmhetet rendeztek. Az érdeklődők 15 színvonalas filmalkotást tekinthettek meg, amelyek többsége a megtörtént balesetek körülményeit dolgozta fel.

— **Vetélkedő.** Debrecen állomás nagy oktatótermében október 19-én „Korunk valósága" címmel vetélkedőt rendeztek a szocialista brigádok részére. A versenyzők politikai, szakmai, kulturális és sportismereteikről adtak számot. A győztes, a Csanádi György szocialista brigád lett. Második a Március 15., a harmadik pedig a Zrínyi Ilona brigád.

— **Találkozó.** Az 1960-ban megszüntetett Gazdasági Vasutak egykori igazgatóságának és üzemfőnökségeinek dolgozói november 28-án, 17 órakor baráti összejövetelen találkoznak. Az érdeklődők november 10-ig jelentkezzenek a szervező bizottságnál. Név szerint Gál Jánosnét, Horváth Jolánt, vagy Havasi Ferencet keressék az 53—45, a 19—37, illetve 56—46-os üzemi telefonon.

— **Nótaest.** A nagykanizsai vasutas Kodály Zoltán művelődési házban október 17-én hangulatos magyarnótaestet rendeztek. Közreműködött Mészáros Tivadar és népi zenekara, valamint Kemenes Sarolta, Puskás Sándor és Jákó Vera magyarnóta énekesek.

— **Taggyűlés.** A szolnoki csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja október 16-án taggyűlést tartott az állomás kultúrtermében. Értékelték többek között az elmúlt félévi munkát, majd a nyugdíjasok beszámoltak gondjaikról, eddigi tapasztalataikról.

— **Kiállítás.** Nagykanizsán a 406-os Szakmunkásképző Intézet tanulói — a szakmunkásnapok keretében — kiállítást rendeztek október 22-én. Az Alkotó Ifjúság pályázatra készített tárgyakat az Erkel Művelődési Házban mutatták be.

— **Kismama-találkozó.** Debrecen állomáson a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága kismama-találkozót rendezett október 13-án. A gyesen levő anyákat Papp Sándor üzemfőnök tájékoztatta a körzet eddigi eredményeiről, majd az üzemorvos válaszolt egészségügyi kérdéseikre.

— **Halálozás.** Naszádi János nyugdíjas, a Szocialista Hazáért Érdemrend kitüntetettje, aki 1916-ban kapcsolódott be a munkásmozgalomba és haláláig aktívan tevékenykedett a Landler Jenő járműjavító szakszervezeti bizottság nyugdíjas csoportjában, október 16-án, 79 éves korában elhúnyt. Temetése október 29-én volt a rákospalotai temetőben.

MI LESZ VELED KOMATITS?

Bizonyítás helyett, hívásra vár!

Komatits József, a Szombathelyi Haladás VSE válogatott tőrözője szinte egyik pillanatról a másikra eltűnt az élvonalból. A fegyvernem egyik legeredményesebb hazai versenyzője 1978-ban, Hamburgban szerepelt utoljára világversenyen. Mi történt azóta?

— *Sem a tavalyi világbajnokságon, sem Moszkvában, az olimpián nem vettem részt* — mondja. — *Az elmúlt év közepén még a VB előtt kikerültem a válogatott keretből, mondván: jelenlétemmel bomlasztom a csapat munkáját...* Nem vitatkoztam, azon nyomban abbahagytam az állandó ingázást Szombathely és Budapest között, visszatértem szülővárosomba. Most már csak kedvtelésből vívogatok. Másfél esztendeje nem iskolázom, sőt, időközben magam is edző lettem, pillanatnyilag én foglalkozom a Haladás férfi és női tőrcsapatával...

— A vád, miszerint bomlasztotta a válogatottak munkáját, teljesen alaptalan volt?

Nem válaszol azonnal, gondolkodik egy keveset.

— *Arról volt szó, hogy nem rejtettem véka alá a véleményemet, mindig elmondtam azt, amit éppen gondoltam. Ez természetesen nem tetszett az edzőknek.*

— Talán túlságosan nagy volt a követelmény?

— *Nem. Ellenkezőleg. Mindig én voltam az, aki a legtöbbet edzett.* A hamburgi világbajnokság után például én egyedül kaptam jutalmat a szorgalmas munkámért. Erre alig egy évvel később...

Komatits József éppen harminceszendős. Ez a kor ebben a sportágban nem számít soknak, számos versenyző akad, aki élete legnagyobb eredményét a harmadik ikszen túl éri el. Miért éppen a szombathelyiek vívója lenne kivétel ez alól?

Mellesleg már korábban is ért el figyelemre méltó eredményeket. Első igazán komoly teljesítményét Budapesten szerezte, ahol 1970-ben első lett az *Olimpiai Reménységek Tornáján* (ma IBV). Nem sokkal később, a junior VB-n a legjobb tizenhatig jutott. A fokozatosan fölfelé ívelő pálya következő kiemelkedő állomásai: *1974 — bronzérem a felnőtt OB-n; 1976 — bajnoki ezüst, ranglistaelsőség, olimpiai kitüntetés.* No és nem pusztán az olimpiai kiküldetés. Kilencedik lett a montreali játékokon, s ez nem kis eredmény, hiszen ez a fegyvernem köztudottan a magyar vívás Achilles-sarka. És ami tovább növelte ennek a teljesítménynek az értékét az az, hogy a szakvezetés jelentős hányada félt, vagy legalábbis tartott Komatits olimpiai szerepeltetésétől. Montreal választ adott az aggályoskodóknak... Egy évvel később tagja a VB-n ötödik helyezést szerzett férfi tőrcsapatnak, majd újabb esztendő után egy hatodik helyezéssel jött haza a világbajnokságról...

És jött 1979 közepe — kizárták a válogatott keretből.

— Végképp letett arról, hogy valaha is visszatér?

— *Erről szó sincs* — magyarázza. — *Hiszen tavaly is, idén is elindultam valamenyni hazai versenyen, de külföldön tavaly április óta nem voltam... Márpedig így nagyon nehéz bizonyítani. Tavaly hetedik voltam a hazai ranglistán, az idén nyolcadik...*

— És a válogatott?

— Ha hívnának, visszamennék...

Kulcsár Győző, a Magyar Vívó Szövetség főtitkára, többszörös olimpiai és világbajnok:

— *Mi senkit sem „hívunk" a válogatottba. Ezt a megtiszteltetést pengével kell kiharcolni. Ha Komatits eredményei ezt indokolják, minden további nélkül újra tagja lehet a keretnek. Mellesleg, mint magánember is ez a véleményem, Komatitsnak a sértődés helyett bizonyítania kellene. Szükség lenne rá a válogatottban...*

Jobbat mi sem tudnánk mondani...

Pilhál György

Pályázat fotósoknak

A Közlekedéstudományi Egyesület *szentesi* területi szervezete *„Humor a közlekedésben"* címmel *országos* fotópályázatot hirdet.

A pályázaton bárki részt vehet olyan fekete-fehér és színes képekkel, amelyek hosszabbik oldala legalább 40 cm, valamint diapozitívekkel.

Beküldési határidő: *1980. december 5.*

Pályázni nevelési lappal lehet, amelyet a Móricz Zsigmond Művelődési Központ Fotókörétől lehet igényelni. Cím: *Szentes, Tóth József utca 10—14. 6600.*

Lakáscsere

Elcserélném Sopron—Magyarfalva állomáson levő kertes, 60 négyzetméter alapterületű, komfortos szolgálati lakásomat Budapest környéki hasonlóra. Érdeklődni: budapesti üzemi telefonon: 54—83, Gruda Károlynál.

Elcserélném budapesti három szoba összkomfortos MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsira. Stiglmayer Mihályné, telefonon: 472—467, egész nap.

Elcserélném szolnoki egy, plusz két és fél szobás, összkomfortos bérlakásomat budapesti hasonlóra. Lehetőség van hármas cserére is. Budapesten egy szoba komfortos, kis kertes lakás bevonásával. Cím: Váry, Szolnok, Mátyás király u. 2. 5000; munkahelyi telefon: 01—18—61 — vagy 143—703.

Elcserélném szolnoki másfél szobás, összkomfortos lakásomat budapestire. Bármilyen megoldás érdekel. Érdeklődni lehet a 33—18, illetve a 220—660/437 telefonszámon, Szegedi Antal.

Elcserélném földszintes, napos, kettő szobás, összkomfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat tanácsira. Érdeklődni lehet telefonon: 341—023. Budapest, Festetics u. 4.

Elcserélnénk kétszintes, 3 szobás, saját tulajdonú kertes házunkat — Budapesttől 6 km, Dunától, HÉV-től 10 percre. A ház 15 évig adómentes, 75 százalékos készültségű. — Kérünk lehetőleg kertes budapesti vagy közvetlen környéki szolgálati lakást. Érdeklődni lehet telefonon: 49—71, 191 vagy 181 mellék, Lehrreich Béláné.

Elcserélném Metrótól kettő percre, zöldövezeti másfél szobás, összkomfortos szövetkezeti lakásomat nagyobb tanácsi, szövetkezeti vagy öröklakásra. Budán vagy Zuglóban. Lehet nem vasutas dolgozó is. Érdeklődni: 8.30—17 óráig a 34—38 vagy 220—660/105 telefonszámon: Gergely.

Az Utasellátó szervezésében

Nemzetközi labdarúgótorna Győrött

Már hagyomány, hogy az *Utasellátó Vállalat* fiataljai minden évben összemérik tudásukat a szocialista országok vendéglátó- és hálókocsi társaságainak focistáival kispályás labdarúgásban. Az elmúlt esztendőben az NDK Utasellátójának, a Mitropának a legjobbjaival találkoztak Berlinben, illetve Debrecenben.

A csehszlovák testvérvállalat, a CSD/SLV volt a házigazdája annak az első találkozásnak, amelyet a szomszédos szocialista ország fővárosában játszottak. A június 1-i prágai barátságos mérkőzésen a magyarok 6:2 arányban nyertek.

A visszavágóra a *Győri MÁV DAC* új stadionjában, október 4-én került sor. A tornán részt vettek az Utasellátó Vállalattal szoros kapcsolatban álló ászári Aranykalász Termelőszövetkezet focistái is.

Eredmények: *Ászár—CSD/SLV 5:0 (2:0), Utasellátó—Ászár 3:0 (0:0) és a főmérkőzésen Utasellátó—CSD/SLV 9:2 (4:0).*

Sz. J. I.

Szakmunkástanulók sportvetélkedője

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége mellett működő ifjúsági bizottság a kulturális, agitációs, propaganda és sportosztállyal közösen, október 18-án és 19-én, sportvetélkedőt rendezett *Dunakeszin* a szakmunkástanuló-intézetek diákjai részére.

Öt szakmunkásképző intézet diákjai versengtek kispályás labdarúgásban és női kézilabdában. A kispályás labdarúgás győztese a budapesti *Mechwart András Szakmunkásképző Intézet* csapata lett. Második a szolnoki 605-ös, harmadik pedig a budapesti 24-es intézet.

A női kézilabda döntőt a *szombathelyi 405-ös Szakmunkásképző Intézet* csapata vívta a budapesti Mechwart András Intézet csapatával és az előbbi került ki győztesen.

Az első helyezett csapatok vándorserleget és oklevelet kaptak.

LÁNYOK, ASSZONYOK TORNÁJA

A nagykanizsai üzemfőnökség szakszervezeti és csomóponti KISZ-bizottsága minden héten egy alkalommal sportolási lehetőséget biztosított a dolgozó lányoknak és asszonyoknak. Az első sportnapon — november 2-án — húszan vettek részt a nagykanizsai TE sportcsarnokában rendezett foglalkozáson, amelyet Kovács Magdolna kosárlabdaedző vezetett.

A tornaórák iránt nagy az érdeklődés.

Lövészverseny Miskolcon

Az MHSZ Miskolc városi vezetősége október 5-én rendezte a *Honvédelmi Kupa* lövészverseny városi döntőjét, amelyen 46 klub — közötte hét vasutas csapat — vett részt. A színvonalas versenyt a MÁV BFF csapata nyerte. Egyéniben első helyet szerzett a csapatból kispuskalövészetben *Szabó Béláné* és *Szabó Béla*. Ugyanebben a számban *Bari Bernát* harmadik helyezett lett.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219—11 859
80—4671. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

Jövőnk záloga

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. NOVEMBER 17.

A szállítás és az utasellátás minőségi színvonalának javítása

Dunakeszin tanácskozott szakszervezetünk X. kongresszusa

Az április óta tartó szakszervezeti választások befejező aktusaként, gondos előkészítő munka után, november 8—9-én Dunakeszin, a József Attila Művelődési Központ színháztermében került sor a Vasutasok Szakszervezetének X. kongresszusára.

A kongresszuson részt vett és az elnökségben foglalt helyet Óvári Miklós, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára, Pullai Árpád, a MSZMP KB tagja, közlekedés- és postaügyi miniszter, Sólyom Ferenc, a SZOT titkára, Rácz Albert, munkaügyi minisztériumi, Urbán Lajos, közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, Blatenszki Kálmán, a Közlekedés és Szállítási Dolgozók Szakszervezete Nemzetközi Szövetségének titkára, Róna Árpád, az MSZMP Dunakeszi Városi Bizottságának titkára, Fekete Tibor, a KISZ KB képviselője.

A kongresszust Gyócsi Jenő, a vasutasszakszervezet elnöke nyitotta meg. Hangsúlyozta: a kongresszus küldöttei — akik 142 ezer aktív és 50 ezer nyugdíjas tagot képviselnek —, választóiktól azt a megtisztelő feladatot kapták, hogy a kétnapos tanácskozáson értékeljék a IX. kongresszus óta végzett munkát, és határozzák meg a jövő feladatait.

Az elnök ezután megemlékezett azokról az elnökségi, és központi vezetőségi tagokról, akik a két kongresszus közötti időszakban eltávoztak közülünk. Javaslatára a küldöttek egyperces néma felállással adóztak az elhunytak emlékének. Végezetül ismertette a X. kongresszus napirendjét, majd felkérte Koszorus Ferenc főtitkárt, a központi vezetőség szóbeli beszámolójának megtartására.

A központi vezetőség beszámolója

Koszorus Ferenc főtitkár szóbeli kiegészítője

— Írásos dokumentumaink önök előtt vannak. Megpróbáltuk ezekben részletesen elemezni és értékelni munkánkat. Számot adni eredményeinkről, feltárni a gondokat, megjelölve egyúttal azok megoldásának lehetőségeit is. Természetesen tisztában vagyunk azzal, hogy az írásos beszámolók és a szóbeli kiegészítés együttesen sem adhat teljes képet munkánkról. Ez csak úgy alakulhat ki, ha hozzávesszük a mintegy 7500 szakszervezeti csoport, a 256 alapszervezet és a 13 középszerv választásain elhangzottakat is — kezdte beszédét a főtitkár.

Kongresszusunk munkáját megkönnyíti, hogy a dokumentumokban foglaltak lényeges elemeit megtárgyaltuk, megvitattuk egész tagságunkkal. Mégis úgy érezzük, hogy e két napon vizsgázunk a küldöttek, és önökön keresztül egész tagságunk előtt. Vizsgalázat mégsem érzünk, mert már hozzászoktunk a számonkéréshez. Mint ahogy Gáspár Sándor mondotta: *munkánk sajátossága és egyben szépsége is, hogy a szakszervezeti mozgalom napról napra nyilvánosan vizsgázik tagsága és az egész társadalom előtt.*

A főtitkár ezután rövid értékelést adott a bizalmi, az alapszervezetek és a középirányító szervek választásának tapasztalatairól, majd rátért a két kongresszus között végzett munka értékelésére.

— *A szakszervezeti mozgalom az elmúlt öt évben bebizonyította, hogy lépést tart a társadalom fejlődésével, és képes alkalmazkodni a változó és növekvő igényekhez* — hangsúlyozta —. *Ennek megfelelően tevékenysége jó néhány, nagyon fontos, új elemmel gazdagodott. Bővült a bizalmi jogkör, konkrét intézkedések születtek az üzemi demokrácia továbbfejlesztése érdekében, bevezettük a vállalati szociális tervezést, létrehoztuk a jogsegélyszolgálatot. A mozgalom mind tudatosabban és egyre magasabb színvonalon gyakorolja széles körű jogait. Megfelelően érvényesültek ezek a tendenciák a mi területünkön is. A Vasutasok Szakszervezetének munkája fejlődött, hazai és nemzetközi tekintélye egyaránt erősödött.*

Koszorus Ferenc főtitkár szóbeli kiegészítőjét tartja

Szerénytelenség nélkül állíthatjuk: munkánkkal nagy mértékben hozzájárultunk ahhoz, hogy a vasutasság helyzete az elmúlt öt évben számottevően javuljon. Ebben az időszakban értük el, hogy a vasutasok jövedelme a népgazdasági ágazatok között előkelő helyet foglal el. Világosan látni kell azonban, hogy emögött nagyon kemény munka és jelentős túlmunka van. *Sokan dolgoznak nehéz körülmények között, számos helyen elképzelhetetlen a havi 191 órás munkaidő, mert az tartósan 220—240 óra körül, sőt e felett van.* Nálunk folyamatos és folytonos a munkarend. Több munkakörben és munkahelyen nem tudnak szabadnapot, szabadságot kiadni, vasutasok ezrei élnek családjuktól tartósan távol. *Ezek figyelembevételével kell a viszonylag magas jövedelmet értékelnünk.* Mégis rendkívül fontos eredmény ez, a jövedelemnövekedés megtartása a jövőben azonban nem lesz könnyű feladat.

A vasutasság életkörülményei is javultak a beszámolási időszakban. Javult a lakáshelyzet, a munkáslakás-építési kölcsönök iránti igényt szinte maradéktalanul kielégítettük. *A dolgozó nők élet- és munkakörülményeit azonban csak részben tudtuk javítani.* Gond például a bölcsődei, óvodai férőhelyek számának bővítése. Jelentős fejlesztések történtek a munkavédelem területén. A vasútüzemi beruházásaink közül kiemelkedik a pályarekonstrukció. Az itt és más területeken beépített új technika nemcsak a nagyobb teljesítményeket szolgálta, hanem biztonságosabb, szervezettebb munkát tett lehetővé, kedvezőbb munkafeltételeket teremtett a pályákon és a forgalomnál dolgozók számára.

A műszaki, technikai fejlesztéseken túl, különböző szociális, egészségügyi és társadalombiztosítási intézkedésekkel javítottuk a vasutas dolgozók, tagságunk életkörülményeit. *Mindezek a vasutasok áldozatkész, becsületes helytállásával együtt elősegítették, hogy a MÁV megoldotta szállítási feladatait, egyetlen pillanatig sem gátolta a népgazdaság, a vállalatok működését.* Meggyőződéssel állíthatom, hogy a közlekedés, ezen belül a vasút jó működése nem kevésbé fontos feltétele a társadalom zavartalan fejlődésének, mint az ipari, mezőgazdasági, vagy kereskedelmi tevékenységek eredményessége. A személyek és az áru gyors, pontos, biztonságos, gazdaságos szállítása javítja a népgazdaság eredményeit, a társadalmi közérzetet, ellenkezője pedig rontja azt.

Az elért eredményekben szakszervezetünk aktivistáinak munkája is benne van, mint ahogy benne van a *Győr-Sopron—Ebenfurti Vasút* jelentős gazdasági eredményeiben, és azokban az erőfeszítésekben is, amelyeket az *Utasellátó Vállalat* fejt ki, a számukra kedvezőtlenül változó külgazdasági körülmények ellensúlyozására.

Szakszervezetünk igazodott a MÁV szervezeti változásaihoz

A MÁV területén ebben az időszakban arra is maradt energiánk, hogy az üzemfőnökségek létrehozásával kikísérletezzük, megkezdjük és jelentős részben be is fejezzük az utóbbi évszázad egyik legátfogóbb, legjelentősebb vasúti szervezési intézkedését. *Szakszervezetünk teljes mértékben segítette és támogatta a vasúton folyó szervezéseket, s ezzel egyidőben maga is korszerűsítette a mozgalmi munka kereteit.* Végrehajtottuk a szakszervezet belső struktúrájának átrendezését. Szervezetünk korszerűsítését nemcsak a MÁV szervezetének megváltoztatása indokolta. Szükség volt erre a lépésre azért is, mert munkánk mechanizmusában, szervezetünkben magunk is olyan hibákat ismertünk fel, amelyeken változtatni kellett. Ezenkívül a változtatást megkívánták azok a központi irányelvek is, amelyek szerint egyszerűbbé, rugalmasabbá kellett tenni a mozgalmi munkát, a szakszervezetek szervezeti felépítését, az alapszervezetektől a központi vezetőségig.

A korszerűsödő keretek között a Vasutasok Szakszervezete egyre inkább bebizonyította, hogy képes ellátni azokat a feladatokat, amelyek az össz-szakszervezeti mozgalmon belül rá hárulnak. *Jóvátehetetlen hiba lenne azonban, ha nem látnánk, hogy munkánkban még jelentős tartalékok vannak, amelyek kiaknázása sürgető feladatunk.* Következetesen kell azon dolgoznunk, hogy tevékenységünkből minél inkább kiiktassuk a bürokratikus vonásokat, erősítsük munkánk mozgalmi jellegét. Politizáló, a gondolkodásban és a cselekvésben még egységesebb, aktívabb szervezetet kell létrehozni.

Látnunk kell azt is, hogy a kétségtelen eredmények ellenére sem tudtunk mindenben megfelelni a dolgozók jogos igényeinek, a párt-, az állami és a gazdasági szervek elvárásainak. *A gazdaságpolitikai, közlekedéspolitikai, vasútpolitikai és szociálpolitikai elképzeléseinkben, a gazdálkodást, a termelést segítő tevékenységünkben nem sikerült teljesen igazodni a megváltozott körülményekhez.* Sok még munkánkban a bátortalanság, hiányzik a kezdeményezőkészség. Helyenként sablonosság, mechanikus munka is tapasztalható. Gátolnak bennünket olyan beidegződések, amelyek a mozgalmi munkában hosszú idő alatt kialakultak, de amelyek ma már nem felelnek meg a követelményeknek. *Tudatosan kell arra törekednünk, hogy a munkásmozgalom hagyományainak gazdag tárházából a hasznosíthatót igyekezzünk munkánkba beépíteni, megtartani.* Ugyanakkor észre kell vennünk, hogy a mai igények, az újabb követelmények, új módszerek bevezetését is szükségessé teszik. Az új iránti fogékonyságunkat folyamatosan kell fejleszteni. Javítani kell az együttműködési készséget és növelni aktivistáink hozzáértését. Alkalmaznunk és mielőbb kamatoztatnunk kell a szakszervezeti munkában is a társadalomtudományok új eredményeit. A tudományos ismeretek gyakorlati felhasználása nélkül a jövőben eredményeket nem várhatunk.

(Folytatás a 2. oldalon)

KOSZORUS FERENC FŐTITKÁR SZÓBELI KIEGÉSZÍTŐJE

Egyetlen járható út, a szolgáltatások javítása

(Folytatás az 1. oldalról.)

A szakszervezeti munka értékelése után a főtitkár rátért a vasút fejlődésének ismertetésére.

— Általában elmondhatjuk, hogy az V. ötéves tervben az áruszállítást enyhén emelkedő tendencia jellemezte, sőt talán egy kicsit közelebb állt a stagnáláshoz, mint az emelkedéshez. Erre az évre terveztük azt, hogy megállítjuk ezt a folyamatot, éppúgy, mint a személyszállításban tapasztalható visszaesést. Már látszik, hogy ezt nem sikerült elérni. A következő években mindent el kell követni teljesítményeink növelése érdekében. Ezt természetesen adminisztratív úton nem lehet elérni. *Csak egyetlen járható út van, éspedig, ha szolgáltatásaink minőségét jelentősen növeljük.* A műszaki fejlesztésben a rekonstrukció volt a meghatározó. Itt jegyzem meg azt, ami már más fórumokon is többször elhangzott, mi *rekonstrukcióról beszélünk akkor is, amikor lényegében csak fenntartást hajtunk végre.* Ez megtévesztő, mert sokszor a rekonstrukcióval a mai igényeknek megfelelő technikai színvonalat sem biztosítjuk, a jövő igényeiről nem is szólva.

A IX. kongresszus egyik fontos álláspontja volt a pályarekonstrukció következetes végrehajtása, és ezt csak a fenti értelmezésben valósítottuk meg. Most tovább kell lépnünk: *a vasút arányosabb műszaki fejlesztését kell célul tűzni.* A pályarekonstrukciót, a csomópontok és a biztosítóberendezés elsődleges kezelését megtartva, alaposabban figyelembe kell venni a vasút belső arányainak megfelelő fejlesztést. Nem szabad megfeledkezni az egyenkapacitásról, és ezen túl a közlekedési ágazatok közötti koordinatív együttműködésben rejlő fejlesztési lehetőségekről sem.

Úgy látjuk, beruházási politikánkban előbbre léptünk, de ez még kevésnek bizonyul. Értünk el eredményeket, de vannak gondjaink is. Sok mindent kell még tennünk annak érdekében, hogy a meglevő anyagi eszközöket tudatosabban használjuk fel. Ma még gondot jelent a beruházások sorolása, előkészítése, a kivitelezés egész komplex rendszere. Közrejátszanak itt a tervezőmunka gyengeségei, szervezetlensége és a műszaki tervezés hibái is. *Pedig sok milliót lehetne megtakarítani, ha mindenütt minden illetékes szerv és személy felelősen látná el feladatát.*

Véleményünk szerint gazdasági életünk túlzottan fejlesztéscentrikus. A fenntartó tevékenység, amely a népgazdasági vagyon állagának megőrzését hivatott biztosítani, ezért háttérbe szorul. Ez a vasútnál is így van. Éppen ezért szükségesnek tartjuk, hogy népgazdasági szinten és a MÁV-nál is, a fenntartási munka korszerűsítését szolgáló intézkedéseket mielőbb megtegyék.

A gazdaságosságról, az anyag- és energiatakarékosságról, a termelékenységről, a minőségi szemléletről szólva azt fejtegette, *hogy nem lehet takarékos az olyan megoldás, ami nem az embert szolgálja, ami az emberek közvetlen érdekei ellen hat.* Ezt az elvet feltétlenül szem előtt kell tartani, amikor a MÁV-nál, a GySEV-nél, és az Utasellátó Vállalatnál a jövő feladataival, a termeléssel, a szociálpolitikával, a bérpolitikával kapcsolatos álláspontunkat kialakítjuk.

A vasúti közlekedés — bár paraméterei viszonylag kedvezőek — népgazdasági szempontból is jelentős energiafelhasználó. Az energiával való gazdálkodás, tehát szintén rendkívül fontos feladatot jelent számunkra. *Ezzel függ össze, hogy fejlesztenünk kell a távolsági vasúti személyszállítást ugyanakkor, mint a tömegközlekedés egyik leghatékonyabb eszközét, s az elővárosi személyszállítást is.* Nincs szükség viszont olyan átgondolatlan kampány jellegű megoldásokra, amelyek mögött energiatakarékosság ürügyén látszatintézkedések vannak. Tapasztaltunk ilyeneket a vasútnál, de a népgazdaság más területein is. Nem szabad szem elől téveszteni, hogy az energiatakarékosság alapvetően és elsősorban a jó energiagazdálkodást jelenti.

A gazdaságpolitika kialakításának folyamatában, a vállalati gazdálkodásban, illetve a szolgálati hely termelő tevékenysége segítésében, szakszervezetünknek a korábbinál nagyobb figyelmet kell fordítani a társadalmi tudatot befolyásoló tényezőkre, a közvéleményre, a közhangulatra. *Következésképpen arra kell törekednünk, hogy jobb, hatásosabb, célirányosabb nevelő munkával közelebb hozzuk egymáshoz a társadalmi, a csoport és az egyéni tudatot.* Ezek egymáshoz való szorosabb kapcsolódása fejlődésünk egyik jelentős mozgatója lehet. El kell oszlatnunk azt a tévhitet, hogy a szocialista viszonyok között nincsenek ellentmondások. Ellentmondások mindig lesznek, ha a régiek feloldódnak, újak keletkeznek. *Nekünk tehát a közgondolkodás alakításával, befolyásolásával segíteni kell, hogy a tagság és a vezetés egyaránt reálisan számoljon a ránk váró nehézségekkel,* felkészülten fogadja a gazdaságban és a mindennapi életben jelentkező ellentmondásokat. Mindenre megfelelő határozatok kötelezneknek bennünket, de ezek végrehajtásában is újítanunk kell. Fejlesztenünk kell oktató, felvilágosító, információszerző és -adó, agitációs és propagandatevékenységünket — mutatott rá a főtitkár, majd bérpolitikai kérdésekkel foglalkozott.

— *Egyik leglényegesebb feladatnak tartjuk, hogy célkitűzéseink megvalósításának eszközéül, a mainál hatékonyabb bér- és szociálpolitikát, egészségügyi ellátást, munkaerőgazdálkodási politikát alakítsunk ki partnereinkkel közösen.* Mint ahogy korábban nagyon fontos eredményként említettem a vasutas dolgozók — itt együtt értem a MÁV és a GySEV dolgozóit — jövedelemszintje megfelelő. Az utasellátásban dolgozóknál viszont elmaradás van. Ez a helyzet meghatározza alapvető feladatunkat a bérpolitikában; *eszerint a vasutas dolgozók tartsák meg a népgazdasági sorrendben elfoglalt helyüket, az Utasellátó pedig a lehetőségekhez képest lépjen előre.* Az Utasellátóval kapcsolatban hozzá szeretném azonban tenni, hogy az ott dolgozók bérfejlesztéséhez jobb vállalati üzletpolitika, jobb kereskedelempolitika, költség-, készlet- és fogyóeszköz-gazdálkodás, a belső érdekeltségi rendszer fejlesztése, a szervezettségi színvonal növelése szükséges, és még ez is kevés, ha a helyzet javítását az Utasellátó Vállalat minden dolgozója nem tekinti saját feladatának is. Ma még sajnos, közel sem olyan a szolgáltatások színvonala, amilyent az utazóközönség joggal elvár tőlünk.

Az egészségügyi szolgálat emberei figyelemmel hallgatják a beszámolót

Visszatérve a bérpolitikára, sarkalatos kérdés, hogy a jelenlegi bérezési, jövedelemelosztási és ösztönző rendszerünket korszerűsítsük, a megváltozott igényekhez igazítsuk. *A változtatáshoz persze az is kellene, hogy ezen a téren népgazdasági szintű intézkedések is történjenek.* Ezek nélkül csak korlátozott eredményeket érhetünk el.

Szemléletünk e fontos kérdésben lényegesen változott. Mindenki látja, hogy továbbhaladásunk egyik alapvető eszközévé a megfelelő bérdifferenciálás vált. Itt nem rövid távú taktikai változásról, hanem éppen a szocialista elosztás elveinek következetesebb érvényesítéséről van szó. Gyakran találkozunk olyan érveléssel, hogy a szocialista társadalomban természetes a nivellálódás, vagyis a bérek kiegyenlítődése, sőt az éppen szocialista társadalom lényegéből, az emberek egyenlővé tételéből következik. Ezzel az érveléssel szemben lehet és kell állítanunk, hogy az emberek „egyenlővé tétele" a szocializmus eszmerendszerében sohasem az egyformává tételt jelentette. *Az emberek egyenlősége ma azt jelenti, hogy a termelés területén mindenkit egyenlő mércével, munkája szerint mérjen a társadalom.* Ez éppenséggel jelentős különbségeket idézhet elő az emberek között aszerint, hogy az egyén mennyi, milyen minőségű és értékű munkát végez a társadalom számára.

Az egyenlősdi helyett differenciáltabb bérezést

A GySEV küldöttei

A szocialista elvekből tehát közel sem következik az, hogy a társadalomban béregyenlősítő tendenciák jelentkeznek. A differenciálás végrehajtásánál a vezetői bátortalanságon túl különböző objektív gondok is vannak. Világos például, hogy a dolgozók érdekeltsége a nominál bérnövekvény differenciált elosztásával fokozható. Ennek viszont határt szab a rendelkezésre álló összegek csekély mértéke. Arra is vigyázni kell, hogy bizonyos korábbi, helytelen nivellációs irányzatok következményeit, a már eltorzult arányokat nem szabad egyszeri, vagy nagyon gyors intézkedéssel „helyretenni". Ezzel csak kárt okozhatunk. *Figyelembe kell venni továbbá a differenciálásnál az adott munkahely jellegét, feladatait, a szociális körülményeket, a technikai színvonalat, a munkaerő-ellátottságot is,* hiszen pontosan a szocialista társadalom nem vonatkoztathat el azoktól a körülményektől, amelyek az ember munkáját befolyásolják.

Minden munkahelyen, közösségben, csoportban megtalálhatók azok a mutatók, paraméterek, amelyek mérhetővé teszik az elvégzett munkát. Ezek alapján kell megállapítani, kiemelni és fokozottabb anyagi elismerésben részesíteni a legjobb, legszorgalmasabb, leghozzáértőbb, legfegyelmezettebb dolgozókat. *Lényeges tehát, hogy az intézkedés munkahelyre szabott legyen, rugalmasan alkalmazkodjon a helyi körülményekhez.* Ne képzeljük azt, hogy a differenciálást központból lehet vezérelni, csak a közvetlen irányítók képesek alaposan megismerni az embereket, személyiségi jegyeiket, munkájukat. Ők tudnak különbséget tenni, az ő jogaikat kell tehát ebben megerősíteni! Így elkerülhetjük a bérdifferenciálás öncélúvá válását.

Ha a bérszínvonalra általában azt mondjuk, hogy — kivéve az Utasellátót — a népgazdasági sorrendben elfoglalt kedvező helyünk megtartása a cél, a szociálpolitika területén úgy kell fogalmaznunk: *el kell érni a népgazdasági átlagos színvonalat.* Ez azt hiszem világos különbség. Már a IX. kongresszus súlyponti feladatául jelölte meg a vasutasok és az utasellátásban dolgozók szociális ellátásának javítását. A vállalatok V. ötéves középtávú tervének kialakításánál határozott törekvésünk volt, hogy az üzemviteli, gazdasági növekedést segítő fejlesztések mellett, azokkal egyenrangú érdekeltség alapján határozzuk meg a szociális ellátás és a munkabiztonság színvonalának emelését. Kétségtelen, eredménynek számít, és a testületi határozatoknak is köszönhető, hogy a vállalatok tervelőirányzatukat túlteljesítik.

A szociálpolitikában alapelv az aránytalanságok felszámolása

A szociális beruházási folyamatoknak továbbra is legkritikusabb pontja a létesítmények kivitelezésének elhúzódása, amely alapvetően megkérdőjelezi a rendelkezésre álló pénzeszközök felhasználásának hatékonyságát, és tovább gyűrűzve kihat a következő évek szociális beruházási politikájának alakulására is. Továbbra is nagy probléma, hogy a szociális ellátottság javulása mellett, *az egyes földrajzi területek és szakszolgálatok ellátottsági színvonala nem, vagy alig közeledett egymáshoz.* A VI. ötéves tervidőszakban az igények rangsorolásánál azért alapelvnek kell tekinteni: *a különböző területek, szakszolgálatok szociális ellátottsági színvonalában meglevő aránytalanságok tudatos, tervszerű csökkentését, fokozatos felszámolását.* Szükségesnek látszik ezen kívül szociálpolitikánkban az erők ágazati szintű koncentrálása is. Ezen a téren vannak már eredményeink. Az utóbbi időben igen jó kapcsolat kezd kialakulni a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium nagy ágazatai között. Ezeket a kapcsolatokat még rendszeresebbé, célirányosabbá kell tenni. Növelni kell az egymás közötti információcserét. Így segíthetjük hatékonyabban a közlekedési kormányzat munkáját, de saját dolgozóink érdekeit is így szolgálhatjuk legeredményesebben.

Az Építési Főnökségek küldöttei

A KPM vállalatainak együttműködése nyomán nem régen közös vasutas-, postás óvoda átadására került sor. Folyamatban van a közlekedési lakótelep építése, amely a VI. ötéves tervidőszak során 1000 közlekedési dolgozó, ezen belül 600 vasutas lakásproblémáját oldja meg. A kooperációval kapcsolatos kedvező tapasztalataink alapján az a véleményünk, hogy még tovább kell javítani a tárca nagyvállalatai közötti együttműködést, mert a közös szociális létesítmények gazdaságosabb megoldásokat hoznak dolgozóink szociális ellátottságában.

A gyermekintézmények létesítésénél is további területekre lehetne kiterjeszteni a kooperációt. Ezt az a tény is indokolja, hogy a gyermekek és a szülők számára az a legjobb megoldás, ha a lakóhelyükhöz közel levő óvodában, bölcsődében biztosítjuk elhelyezésüket. A tanácsi gyermekintézmények beruházásaihoz való vállalati hozzájárulás ezt a kérdést nem oldja meg teljesen. *Szükséges lenne a legfelsőbb szintű állami szerv intézkedése, amely ágazati hovatartozástól függetlenül lehetővé tenné a vállalati pénzalapok együttműködés keretében történő felhasználását.*

A vasutas dolgozók és családtagjaik egészségügyi ellátásával kapcsolatban elmondotta, hogy az a IX. kongresszus óta tovább javult. Az elmúlt években szakszervezetünk elnöksége, a központi vezetőség és a titkárság több alkalommal foglalkozott a vasútegészségügy, a társada-

KOSZORUS FERENC FŐTITKÁR SZÓBELI KIEGÉSZÍTŐJE

A miskolci terület küldöttei a kongresszuson

lom- és betegbiztosítás, és természetesen az egészségügyi dolgozók helyzetével. *Ezt a munkát az is segítette, hogy az egészségügyi dolgozók szakszervezetével igen szoros, szinte napi munkakapcsolatot alakítottunk ki.* Igen sok dologban voltak közvetlenül és közvetve is segítségünkre, amit ezúton is köszönünk. A jövőben is az eddig járt úton kell továbbhaladni. A vasútegészségügyi igazgatóság vezetését maximálisan támogatjuk. Elképzeléseik döntő többségével egyetértünk, a vitás kérdésekben pedig biztosan megegyezünk.

Egészségügyi ellátásunk fejlesztésében továbbra is alapvetőnek és meghatározónak tartjuk:

— a megelőző tevékenységet,

— az üzemorvosi hálózat továbbfejlesztését, az ellátási színvonal emelését,

— a budapesti MÁV Kórház rekonstrukciójának mielőbbi, legkésőbb a VII. ötéves terv első két évében történő befejezését,

— a lehetőségeken belül tovább kell javítani az egészségügyi dolgozók élet- és munkakörülményeit,

— egészségügyi intézményeinkben növelni kell a munkahelyi demokratizmust.

E helyről is kifejezésre juttatjuk, hogy a vasútnál a rehabilitációs tevékenységet elsősorban a szakszolgálatoknál kell megoldani. Ezt minden erővel segíteni, szorgalmazni kell. Azzal viszont nem értünk egyet, hogy egyik egészségügyi intézményünket rehabilitációs intézménnyé alakítsák át. A leghatározottabban elutasítjuk ezt. Ebben azok a véleménycserék, amit e kérdésben folytattunk, szintén megerősítenek bennünket. Tagságunk is a mi álláspontunkat támogatja.

Építsünk mindenütt jobban az emberek alkotókészségére

Az átgondoltabb bér- és szociálpolitikán, s a vasút-egészségügyi kérdéseken túl, azokkal együtt, feladatunk még, hogy minden területen — különösen az úgynevezett frekventált munkakörökben — biztosítjuk a szükséges munkaerőt. *Nem tűrhető sokáig, hogy egyes helyeken 30, másutt 200 százalékos a dolgozók leterhelése.* A nem fizikai létszám tervszerű csökkentésével, átcsoportosítással, az üzem- és munkaszervezéssel fokozatosan el kell érni, hogy az eddig létszámhiányos munkaterületeken meg legyen a technológiához, a munka nagyságrendjéhez és minőségéhez szükséges minimális létszám. A következő időszak sürgető feladata, hogy ezeknek a tennivalóknak végrehajtására a kormányzati szervekkel közösen kidolgozzunk egy átgondolt munkaerőgazdálkodási koncepciót és annak végrehajtási módját. Ennek kezdeti jegyei már fellelhetők. *Születtek már jó szervezési intézkedések, meg kell azonban mondanunk, hogy túlzottnak tartjuk az ezekhez az intézkedésekhez fűzött reményeket.*

A végrehajtott és tervezett jószándékú létszámcsökkenésektől sem várhatók — véleményünk szerint — áttörő eredmények, ezek nem is alapulnak mindig megfelelő számításokon. Mindenesetre együtt kell tovább keresni a célravezető megoldásokat. S mindezekhez még annyit; a szocializmusban minden az emberért történik.

— Bízzunk a dolgozó ember tisztességében, építsünk jobban alkotókészségére, és ennek szellemében értékeljük át a munkaversenyről vallott nézetünket is — mutatott rá a főtitkár, majd így folytatta: *— A vasúton belül, a munkaversenynek sok formája él, mindegyiknek nagy hagyománya van.* Ma már kevés olyan szolgálati hely van, ahol a munkaverseny elsődleges céljának ne a szállíttatói igényekhez való rugalmas alkalmazkodást, a vasúti munka minőségének javítását, az önköltség csökkentését, az anyaggal és energiával való takarékoskodást tekintenék. Más kérdés azonban, hogy erre kissé késve, az élet diktálta kényszerűségből ébredtünk rá. Ugyanakkor, véleményünk szerint, a kormányzati szerveknek is jobban kell támaszkodni a munkaversenymozgalom fejlesztéséből származó lehetőségekre.

Nekünk is vannak még tennivalóink. Nagyon sok közép- és munkahelyi vezető, szakszervezeti aktivista nem érti, hogy a versenyfeladatokat mindig és mindenütt a lehető legnagyobb konkrétsággal, a lehető legkisebb egységre, végső fokon az egyének szintjére kell bontani. Ez időt és szakértelmet, az új iránti fogékonyságot követel a gazdasági és a szakszervezeti vezetőktől.

Tapasztalataink szerint azonban valamelyik tényező mindig hiányzik. Nem kevés az olyan ellentmondás sem, hogy egy-egy helyen *széles körű munkaverseny és brigádmozgalom bontakozott ki, ugyanakkor lemaradás mutatkozik a tervek teljesítésében, problémák tapasztalhatók a technológiában, a munkafegyelemben, a végzett munka minőségében, az anyag- és energiatakarékosságban.* Megállapítható, hogy ahol a segítség rendszeres és hatékony, ott a tervek teljesítése nem okoz gondot, a munkaverseny is pezsgő.

A vasútnál és a szakszervezetnél nagylétszámú apparátus foglalkozik a munkaversennyel. Sajnos, tevékenységük sokszor formális, amin feltétlenül változtatni kell. Találkozunk másfajta hiányossággal is. A versenyszellem legnagyobb visszahúzó ereje például az, ha a dolgozó anyag- és alkatrészhiány, szervezetlenség — tehát rajta kívülálló okok miatt — nem tud a vállalt feladatának eleget tenni. *Ezért a felgyorsult gazdasági életben bekövetkezett változások is megkövetelik, hogy továbbfejlesszük a munkaverseny egész mechanizmusát, érdekeltségi rendszerét, ezen belül a gazdasági és szakszervezeti vezetők, szervezők, feladatmeghatározó és feltételeket biztosító tevékenységét.* Ebben a munkában megfelelő munkabeosztást kell kialakítani az állami szervekkel és az ifjúsági szövetséggel. Javítani kell a szakszervezeti szervek nevelő, mozgósító, társadalmi hátterét biztosító munkáját és a versenyző egységek belső demokratizmusát. A mainál sokkal nagyobb szerepet kell adni az egyéni vállalásoknak.

Óvári Miklós a szünetben küldöttekkel beszélget

Érdekvédelem, érdekegyeztetés és demokratizmus

Ezután az érdekvédelmi, érdekképviseleti, az érdekeket egyeztető munka helyzetéről, megítéléséről fejtette ki gondolatait a főtitkár.

— Általában az a véleményünk, hogy az egész érdekszféra problémájának feltárása és az ebből levonható gyakorlati következtetések társadalmi méretekben is elmaradtak az igényektől. Ezt erősítik a választási tapasztalatok is: *a különböző csoportértekezleteken, taggyűléseken sokan bírálták a szakszervezet ilyen irányú munkáját.* Kétségtelen, hogy a szocialista társadalmi viszonyok, a vállalatok belső viszonyai egyre inkább lehetőséget adnak arra, hogy az üzemi demokrácia fórumai az érdekegyeztetések sikeres fórumai is legyenek. *Az is igaz, hogy pártunk helyes politikájának eredményeként az eltelt két évtizedben jelentős mértékben fejlődött az érdekek egyeztetése, társadalmi, vállalati és kiscsoport szinten is,* és amilyen mértékben sikerült a demokratizmus terén előrelépni, úgy mehettünk előre az érdekek védelmében, egyeztetésében, képviseletében.

Látnunk kell azonban, hogy az előrehaladás egyes területeken meg nem megfelelő. Az érdekek egyeztetése sokszor nem az intézményes kereteken belül, hanem azokon kívül, a társadalom számára hátrányos körülmények között történik, sőt, néha kudarcba is fullad, veszélyeztetve ezzel az egységes cselekvést, összefogást. *A mi viszonyaink között sok még az olyan tényező, ami érdekellentétekre, véleménykülönbségekre, konfliktusokra vezet. A gazdasági és a szakszervezeti vezetők egy részében sem tudatosult, hogy az érdekkülönbségek feltárása szorosan összefügg a probléma megoldásával.* Ennek felismerésével pedig megelőzhető, kiküszöbölhető lenne, hogy az érdekellentétek személyi ellentétekké váljanak, illetve, hogy a közvélemény szemében ennek tűnjenek.

Külön szeretnék szólni az egyéni érdek védelmének fontosságáról. Úgy ítéljük meg, hogy az egyre inkább alapvető feladatunkká válik. Ezzel kapcsolatban nagy jelentőségű intézkedés volt a szakszervezeti jogsegélyszolgálat megszervezése. Hogy erre milyen széles körű igény volt és van, azt jól mutatja, hogy a három vállalatnál jelenleg már az évi hatezret is meghaladja az ügyfélforgalom.

Az egyéni érdekek védelme, az egyéni panaszügyek intézése során általában jó együttműködés alakult ki a gazdasági vezetőkkel. Szakszervezetünk a lehetőség szerint a viták gyors, korrekt, peren kívüli rendezésére törekszik. Az esetek túlnyomó többségében eddig ez így is történt. Sajnos azonban *még mindig akadnak olyan vezetők, akik a vélt közérdeket véve, vagy saját tekintélyüket féltve akadályozzák, nehezítik a vitás ügyek jogszerű, emberséges, gyors elintézését.* Néha még attól sem riadnak vissza, hogy a tények elkendőzésével feletteseiket is félretájékoztassák. Sőt, nemrég olyan esettel is találkoztunk, amikor egy szolgálati főnök szándékosan megakadályozta a felettes szerv jogszerű utasításának végrehajtását, egy egyoldalú munkaszerződés-módosítással kapcsolatos panaszügynél. Ilyenkor az a kötelességünk, hogy a követelés érvényesítése érdekében következetesen fellépjünk, szükség esetén döntőbizottság, bíróság előtt is képviseljük a dolgozó jogos követelését. Egyéb következtetéseket is le kell vonni az ilyen ügyekből. Ahol jól működő pártszervezet és szakszervezet van, elképzelhetetlen, hogy a munkahelyi vezető törvénytelenségeket engedhessen meg magának.

Mi természetesen a vezetők érdekeinek védelmét is figyelembe vesszük. És meg kell mondani: *sajnos olyan esetekkel is találkozunk, amelyek megalapozatlan követelésekből, vélt sérelmekből fakadnak.* Ezekből nemegyszer aktahegyek keletkeznek. Notórius panaszkodók évekig mérgezhetik a munkahelyi légkört. Jogszabályaink és bürokratikus ügyintézési módszereink rövidebb-hosszabb ideig menedéket nyújtanak számukra. Az ilyenekkel szemben nekünk is meg kell védeni a gazdasági vezetőket, sőt a munkahelyi kollektívát is.

Az egyéni érdekvédelemmel kapcsolatban a fő gondot az jelenti, hogy sok helyen misztifikálják az „össztársadalmi érdek" fogalmát. Bizonyos össztársadalmi érdeknek minősített tényt és intézkedést meg kellene vizsgálnunk, hogy az valóban az-e, és hogyan viszonyul az egyének érdekeihez. Az össztársadalmi érdeknek — mint mindent elsöprő érvnek — a felhasználását a felsőbb szférákban is megtalálhatjuk. *Ha nincs jobb érv, akkor a népgazdasági érdekre hivatkozik mindenki a funkcionális minisztérium, az ágazati minisztérium, a vállalat, de egészen a kisebb egységekig, sőt az egyénekig.*

Kezdjük felismerni már a tennivalókat. Látjuk, hogy a kezdeti eredmények mellett a Vasutasok Szakszervezete még korántsem tölti be azt a szerepet, amely az érdekek feltárásában, egyeztetésében és képviseletében tőle elvárható. Emiatt a dolgozóknak a szakszervezetről alkotott véleménye sokszor ellentmondásos és nem éppen hízelgő. Persze nemcsak a szakszervezetben, a tisztségviselőkben, aktivistákban van a hiba. Vállalataink belső struktúrájában, működésében sok még az akadályozó tényező.

Jó együttműködést a társ- és partnerszervekkel

Az érdekegyeztetés, az érdekvédelem és az érdekképviselet szorosan összefügg a demokratizmussal. Vannak, akik úgy vélekednek, hogy a demokrácia hiánya vezet az érdekvédelem gyengeségéhez, mások szerint éppen a hiányos, a rossz érdekeképviselet lehet az oka a demokratizmus megsértésének. Az egymásrahatás — azt hiszem — nyilvánvaló.

A szakszervezetek az elmúlt években alapvetően fontos feladatuknak tekintették a demokratizmus erősítését. *Ezt tovább kívánjuk fejleszteni, hiszen gazdasági körülményeinket javítani, tudatosan alakítani csak őszintén, nyíltan, demokratikusan, a gondokat bátran feltárva lehet.* Lényeges a demokrácia erősítése azért is, mert a gazdasági életben bebizonyosodott, hogy a döntések előkészítésénél csak a szakértő és az úgynevezett laikus vélemények együttes érvényesülése vezet eredményre. *Ha a demokrácia nem érvényesül, a vezetés nem kap támogatást.* Erre a műszaki fejlesztések, vagy a vezetői gyakorlat számtalan területéről bárki tud példákat mondani.

Ezzel függ össze az is, hogy nyíltabbá kell tenni a szakszervezeti munkát, meg kell javítani tömegkapcsolatainkat. Világosabban, hatásosabban kell hirdetni célkitűzéseinket, eredményeinket és beszélni gondjainkról. Javítani kell a fel- és lefelé irányuló információs munkát.

Koszorus Ferenc főtitkár a vezetői munkáról, a különböző társ- és partnerszervekkel kialakított kapcsolatról is kifejtette a központi vezetőség véleményét. Az együttműködést néhány kivételtől eltekintve jónak értékelte. Külön is felsorolta azokat a szerveket, amelyekkel a személyi és a szervezeti kapcsolat egyaránt jó. Végezetül a következőket mondotta:

— Legfontosabb feladatunknak most azt tekintjük, hogy sajátos eszközeinkkel, minden erőnkkel segítsük a Magyar Szocialista Munkáspárt XII. kongresszusa határozatainak megvalósítását. Nem általában, hanem nagyon is konkrétan minden területen, minden formában az egyéneknél és a csoportoknál egyaránt. A szállítás, az utasellátás valamennyiünk ügye. Ezek magukon viselik tudásunkat, szorgalmunkat, erőnket, gyengeségeinket. Bizonyos mértékig olyan, mint amelyenek mi, vasutasok vagyunk. De hát kire hasonlítson, ha nem ránk? Hordozza vágyainkat, álmainkat, küzdelmeinket, adottságainkat. Alakítjuk és vele alakul életünk. Szeretjük, mert a miénk. Azt hiszem, valamennyiünk nevében mondhatom: számíthat ránk a jövőben is.

A számvizsgáló bizottság jelentése

Koszorús Ferenc főtitkár kiegészítője után *Csóti István*, a számvizsgáló bizottság elnöke lépett a mikrofonhoz, hogy ismertesse a bizottság szóbeli kiegészítőjét.

— *A számvizsgáló bizottság a központi vezetőséggel és szakszervezetünk többi vezetőszerveivel összhangban, szoros együttműködésben, sajátos eszközeivel fáradhatatlanul tevékenykedett a SZOT XXIII. és szakszervezetünk IX. kongresszusa határozatainak végrehajtásán* — mondotta —. Munkájában — segítő szándékkal — szakszervezetünk gazdálkodása tervszerűségének, szabályszerűségének, az előírások, s a határozatok betartásának vizsgálatát helyezte ellenőrzései középpontjába.

Csóti István

Az év közben végzett ellenőrzések tapasztalatai azt bizonyítják, hogy szakszervezetünk a rendelkezésre álló anyagi eszközökkel, a mozgalmi célkitűzések figyelembevételével, jól gazdálkodott. A tervszerűség és takarékosság alapelvei az apparátus gazdasági munkájában megfelelően érvényesültek.

A Vasutasok Szakszervezetében, bár a takarékosságnak már hagyományai vannak, a jövőben többet lehet és kell is tenni az ésszerű takarékosság továbbfejlesztése, javítása érdekében. Erre kötelezneknek bennünket pártunk XII., a SZOT XXIII. kongresszusának határozatai, kormányunk programjának célkitűzései és szakszervezetünk tagságának érdekvédelme. *A gondos gazdálkodás hatásaként jelentkeztek mind azok az eredmények, amelyeket a központi vezetőség jelentése tartalmaz.* A jelentésekben megírtakkal, a szóbeli beszámolóval, valamint a határozattervezetben foglaltakkal teljes mértékben egyetértünk. Ami talán kifogásolható, azaz, hogy a gazdálkodás nyilvánossága az utolsó kongresszus óta érdemlegesen nem javult.

A bevételekre jellemző mutatók közül a szervezettség a beszámolási időszakban kedvezően alakult. A megvásárolt bélyegek darabszámát alapul véve a fizetési készség is kedvező. Sajnos a tagdíjbevétel már huzamos idő óta nem éri el a tervezett szintet. Szakszervezetünk főkönyvelősége ezt elfogadhatóan magyarázza. *A mi véleményünk az, hogy ennek oka, a besorolásnál alacsonyabb tagdíjak elfogadásában keresendő.* Ez meghatározza szakszervezetünk közép- és alsó szervezeteink jövőbeni feladatait.

Ettől eltekintve az alapszervezetek gazdálkodása fejlődést mutat. Nem megnyugtató azonban egyes alapszervezetek forgóalapjának fokozatosan növekvő tendenciája. A gazdálkodást és a költségvetést a tagság taggyűlésen hagyta jóvá. A végrehajtást szintén a taggyűlés kéri számon. Az alapszerveknél képződő összegek sorsáról is a taggyűlés dönt a tagság véleménye alapján. *Ezért minden alapszervezetben arra kell törekedni, hogy a vezetőség taggyűlésen számoljon be költségvetés szerinti gazdálkodás eredményeiről, a számvizsgáló bizottságok pedig maradéktalanul teljesítsék feladataikat.*

A számvizsgáló bizottság elnöke ezután rátért a társadalombiztosítási apparátus munkájának értékelésére. *Elmondotta, hogy a VSZTO, a félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap Ügykezelési Bizottsága, valamint ennek pénzügyi részlege magas színvonalon látja el a hatáskörébe tartozó, sokszor igen bonyolult feladatokat.* A SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóságának revíziója megállapításunkat minden esetben alátámasztja. A VSZTO és az ÖTA eredményeit a főkönyvelőség jelentése is hűen tükrözi.

Úgy véljük, hogy a kongresszuson a már elért, a tegnapi eredmények értékelése mellett a jövőbeni, holnapi feladatokat is meg kell határozni. A többi között ki kell emelni a céltudatos, ésszerű takarékosság és hatékonyság további fejlesztését, fokozását minden területen, a gazdálkodás irányításának további fejlesztését és magasabb színvonalra emelését, a társadalmi ellenőrzés fontosságát, az alapszabály, a SZOT Elnöksége állásfoglalásában foglaltak jelentőségét.

E gondolatok jegyében kérem a számvizsgáló bizottság írásban, és szóban előterjesztett jelentésének elfogadását és tudomásulvételét.

Koszorús Ferenc főtitkár a szünetben meghívott vendégekkel beszélget

Vita a beszámolók és a határozati javaslat felett

Az ÖTA alapszabályról szóló előterjesztés után *dr. Szabó Miklós* tett jelentést a mandátumvizsgáló bizottság munkájáról. Ezután szünet következett, majd a kongresszus Szemők Béla elnökletével folytatta munkáját. A vitában elsőnek Kulcsár József, a debreceni vasútigazgatóság vezetője szólalt fel.

KULCSÁR JÓZSEF:

A debreceni igazgatóság területén javultak a foglalkoztatás feltételei

A debreceni igazgatóság vezetője előljáróban a terület vasutasainak élet- és munkakörülményeiről, szociális helyzetükről tájékoztatta a kongresszust. Megállapította többek között, *hogy javultak a foglalkoztatás feltételei, a szociális körülmények.* Sikerült megszervezniük többek között a pályán dolgozók meleg ételtel való ellátását. Elkészültek a könnyen kezelhető ételszállító konténerek első példányai, amelyekkel gyorsan a helyszínre szállíthatják az ételt a pályafenntartás dolgozóinak.

Sajnos, *Mátészalkán* és *Püspökladányban* az üzemi konyhák állapota nem felel meg a követelményeknek. Csak a VI. illetve a VII. ötéves tervben lehet arra számítani, hogy a konyhákat átadják rendeltetésüknek.

Ugyancsak kifogásolható a laktanyák állapota is. Jelenleg *Tiszalök* állomáson épül új laktanya, de még sok a korszerűtlen létesítmény. *Hortobágyon, Tokajon* és *Mátészalkán* elavultak a felvételi épületek is. Átépítésükre a következő ötéves tervben nincs remény. Mátészalkán a körzeti üzemfőnök-hivatal a helyi zeneiskolában van, pedig a felvételi épületben üres az egykori főnöki lakás. Ezt szeretnék mielőbb igénybe venni, de sajnos, eddig még nem kaptak rá engedélyt.

Kulcsár József ezután hangsúlyozta annak a törekvésnek a helyességét, hogy a nagy csomópontokon a tárcához tartozó vállalatok közösen építsenek szociális és gyermekintézményeket. Erre már van jó példa. Az igazgatóság az V. ötéves terv időszakában igyekezett enyhíteni a dolgozók lakásgondjait is. *A rendelkezésükre álló 90 millió forintból 843 vasutas lakásépítését finanszírozták.* A következő öt évben *nagy szükség lenne a lakásfejlesztési alap bővítésére azért is, mert a debreceni igazgatóság területén*

levő 1915 szolgálati lakás közül 681 komfort nélküli. Ezek egy része a nyílt vonalon van. Debrecenben is van kétszáz szolgálati lakás, amelyek a századforduló idején épültek. Felújításuk azonban többe kerülne, mint egy új lakótelep építése.

Szaporítja a gondokat az is, hogy a szolgálati és a vállalati bérlakások harminc százalékában *jogcím nélküli lakók élnek.* A lakásügyi jogszabályok tiltják a jogcím nélküli lakáshasználók lakáscseréjét. Van olyan egyedülálló jogcím nélküli jóhiszemű lakáshasználó is, aki kétszobás lakásban lakik, ugyanakkor szolgálati lakáshasználatra jogosult sok több gyermekes dolgozó egymásfél szobás lakásban él.

A tagság ismeri és egyetért a félszázalékos ÖTA célkitűzéseivel

A számvizsgáló bizottság elnökének szóbeli kiegészítője után *Tolnai Ildikó*, a központi vezetőség titkára fűzött kiegészítőt a félszázalékos ÖTA munkájáról készült jelentéshez, illetve a szabályzat módosításához.

A IX. kongresszus óta eltelt időszakban, nehezebb gazdasági feltételek között is számottevően fejlődött a vasutasok társadalombiztosítási és egészségügyi ellátása. Az állam gondoskodása következtében a társadalombiztosítási ráfordítás 1975-höz viszonyítva *közel 2 milliárd forinttal emelkedett, s ma eléri a 4,3 milliárd forintot* — hangsúlyozta bevezetőjében.

Ehhez jelentősen hozzájárult a félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap, amelynek működése, célja és tartalma bizonyos fokig megváltozott. A jogszabályban biztosítottakon felül ellátást nyújt többek között: *betegség, kórházi ápolás, szülés, temetés, tartós keresőképtelenség, üzemi baleset, gyógyászatisegédeszköz-térítés igénybevétele esetén.* Ugyanakkor jelentős mértékben járul hozzá a MÁV-kórházak, szantóriumok, rendelőintézetek építéséhez, fejlesztéséhez. Az alap a beszámolási időszakban *több mint 40 millió forinttal támogatta a vasút-egészségügyi intézmény hálózatfejlesztését.*

A számadás időszakában sokat foglalkoztunk és tettünk a csökkent, illetve megváltozott munkaképességű dolgozók rehabilitációjáért. Ennek ellenére sem mondhatjuk el, hogy megoldottuk a problémákat. A legutóbbi felmérések szerint a foglalkoztatott *mintegy 3 ezer megváltozott munkaképességű dolgozónak közel egyharmada üzemi baleset következtében vesztett munkaképességéből.* Az orvosi rehabilitációt általában megoldottnak tekintjük, azonban így is van még javítanivaló, például a sebészeti ellátást közvetlenül követő baleseti utókezelés biztosításában. Itt szeretném megemlíteni, hogy szakszervezetünk a félszázalékos ÖTA hozzájárulásával hozta létre Budapesten a

Tolnai Ildikó

Szántó Béla utcai baleseti utókezelőt, melyet az egészségügyi rehabilitáció céljára bocsátott.

Tolnai Ildikó ezután az idős korúakról való gondoskodásról beszélt. Kiemelte, hogy ezt az időszakos szociális gondozás bevezetésével tudtuk legjobban érvényesíteni. Ez évben a felújított 80 ágyas vonyarcvashegyi intézmény mellett Balatonfüreden is megteremtettük az időszakos gondozás feltételeit. *Ezzel évente ezer, arra rászoruló nyugdíjas egyhónapos gondozását sikerül biztosítani térítésmentesen.* Az időszakos szociális gondozás anyagi kihatása 3,5 millió forint. Távlati célkitűzéseink között szerepel az idős emberek egészségügyi ellátását szolgáló intézményrendszer kialakítása szintén az ÖTA támogatásával.

A segélyek bővítése, az újszülöttek, a nyugdíjasok, az üzemi balesetet szenvedettek, a nagycsaládosok fokozottabb támogatását szolgálja. A bevételek növekedésével arányosan nőtt a közvetlenül és közvetett úton történő visszajuttatások összege. *Öt év alatt már a 217 millió forint bevétel 75,3 százalékát mintegy 164 millió forintot fordítottuk a tagok közvetlen segélyezésére.* Az alap a közvetlen segélyezésen túlmenően a vasutasok jobb egészségügyi ellátása, gyógyítása céltámogatására 41 millió forintot fordított.

A központi vezetőség jelentését a félszázalékos ÖTA-ról, továbbá az ÖTA-szabályzat módosítására tett javaslatokat a tagság széles körben megismerte. Az ÖTA-hoz való ragaszkodást az előterjesztéshez beérkezett vélemények, javaslatok is bizonyítják. *A tagság egyetért az alap célkitűzéseivel, működését jónak ítéli, érzi és helyesli azt a gondoskodást, segítséget, amit az ÖTA céljainak megfelelően a társadalombiztosítási és egészségügyi ellátáson túlmenően nyújt.*

— *A Vasutasok Szakszervezete IX. kongresszusán elfogadott szabályzat a két kongresszus közötti időszakban jól szolgálta a félszázalékos ÖTA-segélyezési céljait* — mutatott rá Tolnai Ildikó —. *A fejlődés azonban szükségessé teszi a szabályzat egyes pontjainak megváltoztatását.* A tervezetet elkészítettük és jóváhagyásra a kongresszus elé terjesztjük. A szabályzat módosítása értelmében fokozottabban segítjük azokat a nyugdíjasokat, akik kórházi ápolásra szorulnak, s új segélynemként bevezetjük a cukorbeteg ÖTA-tagok támogatását. *Ennek együttes anyagi kihatása meghaladja az évi négymillió forintot.*

Szakszervezetünk fontos feladata többek között a vasutas dolgozók életkörülményeinek állandó és folyamatos javítása. Ennek fontos része az egészségügyi ellátás színvonalának emelése. A félszázalékos ÖTA intézményének pontosan e területen van nagy jelentősége, hiszen célja az, hogy tagjaink betegség esetén fokozott segítséget nyújtson, és a jobb, korszerűbb orvosi ellátáson keresztül hatékonyan közreműködjön a megelőzésben. A *félszázalékos ÖTA-szabályzat módosításának tervezete e célkitűzéseknek megfelel, ezért elfogadását javaslom.*

ÓCSAI JÓZSEFNÉ:

A kazincbarcikai nők nem válogatnak a munkában

A kazincbarcikai körzeti üzemfőnökség küldötte a vasutas nők élet- és munkakörülményeiről tájékoztatta a kongresszust. Előljáróban emlékeztetett arra, hogy a MÁV-nál dolgozók 21, a GySEV-nél 27,8, az Utasellátónál pedig 63 százalék a nők aránya. Ezek az adatok azt bizonyítják, hogy ma már nélkülük elképzelhetetlen lenne a vasúti munka. Egyenjogúságuk közjogi és politikai értelemben biztosított ugyan, de a gyakorlatban még számos objektív és szubjektív tényező gátolja ennek érvényesülését. Különösen az anyagi és erkölcsi elismerés terén szembetűnő ez. *A bérezésben már majdnem utolérik férfi kollégáikat, de arányukat tekintve sokkal kevesebben kapnak közülük kitüntetést.*

Sajnos, még mindig sok az általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők száma. Az üzemfőnökség területén 63-an vannak. A nők többsége megszerezte a munkakörükhöz szükséges szakvizsgát. A kazincbarcikai üzemfőnökségen dolgozók több mint fele nő. Ennek oka többek között, hogy az utóbbi években csökkent a nők részére tiltott munkakörök száma. Kialakultak az egyéni körülményekhez igazodó műszakbeosztások, és olyan munkakörök, amelyekben korábban csak férfiak dolgoztak. *Többen dolgoznak például váltókezelő beosztásban, amely a nők számára eddig még tiltott munkakör, sokan mégis kedvelik.* A váltók ellensúlyának mozgatását egy kis ésszerűsítéssel még könnyebbé lehetne tenni. Erre

már kidolgoztak egy újítást, a kísérletek biztatóak.

A váltókezelőhiány miatt a nők számára tiltott munkakörök jegyzékéből törölni kellene ezt. Ugyancsak meg kellene fontolni azt is, hogy a jövőben málházói munkakörben is foglalkoztassanak nőket.

Vita a beszámolók és a határozati javaslat felett

HAJAS ENDRE:

A munkahelyi demokráciának a vasúton is van létjogosultsága

Az üzemi demokrácia értelmezése és érvényesülése volt hozzászólásának fő témája a szombathelyi szakszervezeti területi bizottság titkárának. *Ezzel kapcsolatban kifejtette többek között azt az álláspontját, hogy a vasúton még ma is uralkodik az a gondolkodásmód, amely szerint egy ilyen szigorúan szabályozott szervezetben nincs helye a munkahelyi demokráciának. Ez téves és káros felfogás.* Természetesen a demokrácia nem azt jelenti, hogy a vasúti szabályzatokat meg lehet szegni, a kiadott munkát nem kell elvégezni, vagy, hogy a munkavédelmi előírásokat semmibe lehet venni. Mindezek betartása mellett nélkülözhetetlen a munkahelyi demokrácia, amelyhez sok feltételt kell biztosítani. Egyebek között a vasúti szabályzatok betűihez mereven ragaszkodó szemléleten is változtatni kell. Sok gond van a dolgozók megfelelő és idejében történő tájékoztatásával. A szombathelyi igazgatóság 1981-re szóló tervjavaslatának egyes anyagai például olyan későn kerültek a véleményezésre jogosult szakszervezeti testület elé, hogy aligha volt ideje bárkinek is gondosan tanulmányozni, felelős véleményt alkotni. Így természetesen csak formális a demokrácia. Tartalmas, érdemi álláspontot nem lehet kialakítani.

Az üzemi demokrácia fórumainak megfelelő működtetése, a szakszervezeti jogok és hatáskörök érvényesítése jól felkészült, határozott tisztségviselőket igényel. Ezt különösen most, amikor az alapszervi választások során sok szakszervezeti funkcióba új ember került, nem szabad figyelmen kívül hagyni. A bizalmiak, főbizalmiak felkészítése, oktatása ezért igen fontos és nagy felelősséget követelő feladat.

— A VI. ötéves terv időszakában — mint köztudott — nehezebb gazdasági körülmények között végezzük majd a szakszervezeti munkát is — folytatta Hajas Endre. — *Az üzemi demokrácia fejlesztése tehát szükségszerű feladatunk lesz.* Felelősséggel, a jobbra való törekvés szándékával kell eszmecserét folytatni, vitázni arról, hogy — a lehetőségek és az érdekek figyelembe vételével — hogyan, miképpen gazdálkodjunk. Ebben fontos szerep jut igazgatóságunk területén annak a több mint ezer tisztségviselőnek, aktivistának, akiktől a dolgozók érdekeik képviseletét várják.

Az elkövetkezendő években a szakszervezetek minden szintjén hozzáértően kell foglalkozni a bér- és jövedelempolitika alakulását befolyásoló tényezőkkel: *a hatékonysággal, a takarékossággal, a létszámgazdálkodással és a munkafegyelemmel.*

Ezt követően a szocialista demokráciával kapcsolatban Sólyom Ferenc hangsúlyozta:

— *Kimelet feladatnak tekintjük a munkahelyi demokrácia kiszélesítését, hatékonyságának fokozását, módszereinek körszerűsítését.* Az elmúlt években előrehaladás történt bizonyos fórumrendszerek működtetésében. Elsősorban a bizalmiak és főbizalmiak testületére, a brigádvezetők tanácskozásaira, valamint az ifjúsági parlamentek munkájára gondolok. Az eredmények ellenére azonban még jobban ki kell használni a demokratikus fórumok lehetőségeit. A cél a dolgozók eredményesebb bevonása legyen a gazdálkodásba, a vezetésbe, az ellenőrzésbe. A munkahelyi demokrácia járuljon hozá, legyen erjesztője a munkafegyelem és munkaerkölcs erősítésének, a politikai és termelési aktivitás kibontakozásának.

A szakszervezeti munkával kapcsolatban elmondotta, hogy törekedni kell a munkamegosztásra, a bürokrácia mellőzésére és alkalmazkodni kell a változó igényekhez.

— *A vasutas-szakszervezet szervezeteinek* — mondotta befejezésül Sólyom Ferenc — *alapvető feladata, hogy segítsék a gazdasági célkitűzések megvalósítását, képviseljék a dolgozók érdekeit, törekedjenek anyagi, szociális és kulturális igényeik kielégítésére.*

KIRÁLY KÁROLYNÉ:

Ismerje meg minden bizalmi a kollektív szerződés pontjait

Kelenföld állomás kongresszusi küldötte a kollektív szerződés alkalmazásával kapcsolatos tapasztalatokról tájékoztatta a résztvevőket. Helyesnek tartotta, hogy területükön a kollektív szerződés tervezetének vitája során elhangzott kiegészítések, javaslatok nem maradnak az íróasztal fiókban. Alapos tanulmányozás után a legtöbbjüket hasznosítják, elfogadják. A gazdasági és a szakszervezeti szervek szoros együttműködése jellemző ezen a területen is. *A vezetők nemcsak a beszámolás időszakában tartják fontosnak a kollektív szerződést, hanem a mindennapi munka során is.* Nem arra törekednek ugyanis, mint több évvel ezelőtt, hogy miképpen lehetne megkerülni a kollektív szerződés szabályait, hanem arra, hogy érvényt szerezzenek sorainak.

Sajnos vannak azonban gondjaik is. Azt tapasztalták például, hogy a munkáltatók nem mindig törekednek arra, hogy a dolgozók megismerjék a kollektív szerződésben foglaltakat. *Több szolgálati helyen nem szervezik meg a bizalmiak oktatását, nem adnak tájékoztatást az idő közben történt módosításokról.* Pedig a bizalmiak jog- és hatáskörének kiszélesítése miatt nagyon fontos, hogy a viták során felkészült partnere legyen egy bizalmi a gazdasági vezetőnek. A dolgozók érdekeit csak így lehet eredményesen képviselni.

A továbbiakban a küldött néhány javaslatot tett a hamarosan kidolgozásra kerülő új — öt évre szóló kollektív szerződéssel kapcsolatban. *Többek között megemlítette a tényleges feladatokhoz igazodó, úgynevezett rugalmas munkarend bevezetésének célszerűségét a kisebb szolgálati helyeken, a nem fizikai dolgozók körében.* Ezzel kapcsolatban már vannak kedvező tapasztalatok más vállalatoknál. Lényegesen csökkenne ezáltal az igazolt eltávozások száma és növekedne a munka hatékonysága.

SZŰCS ZOLTÁN:

A jövőben a teljesítményektől függ az anyagi és az erkölcsi ösztönzés

A vitában felszólalt *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója is. Bevezetőjében a gazdasági eredményekről, a szállítással összefüggő gondokról, tervekről beszélt. Hangsúlyozta, hogy a MÁV — az időszakos gondok és feszültségek ellenére — alapvetően kielégítette a népgazdaság szállítási igényeit, nem hátráltatta a termelést, a fejlődést. Ezzel azonban nem lehetünk teljesen elégedettek, mert a vasút szállítási teljesítménye évek óta nem emelkedik, sőt, az elkövetkező években stagnál, pedig mindenki tudja, hogy a vasúti szállítás előnyösebb, gazdaságosabb.

— *A jövőben nemcsak ara kell törekedni* — folytatta —, *hogy a felkínált árut elszállítsuk, hanem arra is, hogy pontosabban, megbízhatóbban és gazdaságosabban juttassuk rendeltetési helyére a termékeket. Többet kell törődni szolgáltatásaink színvonalával (a pontossággal, az udvariassággal, a szolgálatkészséggel) mindazzal aminek alapján a közvélemény a vasutasok munkáját megítéli, értékeli.* Sokszor elmondottuk már, hogy számunkra mindez politikai kérdés, hiszen egyetlen napon Budapestre 424 vonattal 340 ezer dolgozó utazik a munkahelyére és haza. Vasutas kötelességünk, hogy jó hangulatban, pontosan, kivilágított és fűtött, tiszta személykocsikban ülve utazhassanak. Nagyobb felelősséget kell tehát iránt uk éreznünk.

Ezek után Szűcs Zoltán kijelentette:

— *A gazdasági vezetőktől a jövőben szigorúbban megköveteljük a minőségi munkát. Meg kell szüntetni azt a helytelen szemléletet, amely az áruszállítást előnyben részesítette a személyszállítással szemben. Ezentúl a személyvonatok késésének okait külön vizsgáljuk! Azokat a vasutasokat pedig, akiket idegesítenek az utasok panaszai, más munkaterületre irányítjuk!*

A vezérigazgató az áruszállítással kapcsolatban hangsúlyozta, hogy több árut csak jobb szervezéssel és hatékonyabb eszközkihasználással lehet fuvarozni. Erősíteni kell tehát kapcsolatainkat a szállítmatókkal, mert csak velük együttműködve teljesíthetjük feladatainkat.

A szocialista munkaversenymozgalom hatékonyabbá tételével kapcsolatban elmondotta, hogy hamarosan a szakszervezet titkársága elé terjesztik a versenymozgalom reformjával kapcsolatos elképzeléseket. *Olyan normákat dolgoznak ki, amelyek lehetővé teszik a reális értékelést.* Szorosabb összhangot teremtenek az egyén, a kollektíva, a szolgálati helyek és a vasút egészének célkitűzéseivel. A teljesítmény függvénye lesz tehát az anyagi és az erkölcsi ösztönzés is.

Az üzem- és munkaszervezésben rejlő tartalék jobb kihasználásával kapcsolatban elmondotta, hogy részben centralizálják majd a nagyobb egységeket, ugyanakkor növelik a kisebb egységek, szolgálati helyek önállóságát, felelősségét, rugalmasságát. *Korszerűsítésre szorul a vasút üzemvitele. Ennek egyik jele már az üzemfőnökségek létrehozása. 1982-ig befejeződik szervezésük, rendezik kapcsolatukat a különböző szervekkel, szállító partnerekkel.* Az üzemfőnökségek már az egységesebb gondolkodásra és technológiára való törekvés kifejezői. Cél az is, hogy az üzemfőnökségek kevesebb bürokráciával oldják meg feladataikat, törődjenek többet az utasokkal, a szállítmatókkal.

A bürokratikus vonások megszüntetése érdekében *a vezérigazgatóság 1945-ig visszamenőleg több mint tízezer utasítást és rendeletet vizsgált felül. Ebből hatályon kívül helyeztek 9131-et.* Maradt még 1289. Ez is sok! Ebben az évben ismét több száz utasítást szüntetnek meg. Ennek célja a vasúti munka egyszerűsítése, a felelősséget áthárító szemlélet megváltoztatása.

SÓLYOM FERENC:

A dolgozók érdekképviselete minden szinten biztosított

A vitában felszólalt *Sólyom Ferenc*, a SZOT titkára, aki a Szaktanács elnöksége nevében köszöntötte a vasutas-kongresszus résztvevőit, majd megállapította: *a vasutas-szakszervezet jól ismerte fel a változó körülményekből adódó mozgalmi tennivalókat és eredményesen mozgósította tagságát a feladatok végrehajtására.* Ezt bizonyítják többek között a vasút eredményei, a dolgozók szociális ellátásának fejlődése és mindazok a tények, amelyekről a kongresszusi dokumentumok részletesen beszámolnak.

Kiemelte többek között azt, hogy az elmúlt öt esztendőben számottevő eredmények születtek a nehéz fizikai munka gépesítése terén és a bérezésben is. Ez utóbbit szemléletesen bizonyítja, *hogy öt év alatt a vasútnál dolgozók bére több mint 30 százalékkal emelkedett.* Számos olyan szociálpolitikai intézkedés is született, amelyek könnyítették a dolgozók munkáját, javították az ellátást.

Ezek után Sólyom Ferenc hangsúlyozta, hogy a szakszervezeti mozgalom élő és mindinkább elismert társadalmi tényező lett, ami egy bátor, utat keresni akaró és keresni tudó politika eredménye. *A szakszervezetek részesei a hatalomnak, társadalmi szerepük és működésük politikai és jogi szempontból egyaránt biztosított.* A szakszervezetek érettek arra, hogy érdekképviseleti és érdekvédelmi hivatásukat magasabb színvonalon gyakorolják. Ma igen fontos kérdés, hogy a szakszervezetek mennyire tudják feltárni az érdekviszonyokat és mennyire hatásosan képesek egyeztetni a különféle érdekeket.

— *A dolgozók érdekképviseletéről elmondható* — folytatta a SZOT titkára —, *hogy a bizalmiaktól a szakmai szakszervezetekig minden szinten biztosított.* Nem mondható ez el ilyen egyértelműen az érdekvédelemre, amelynek hiányosságait a tagság gyakran szóvá teszi. Előfordult, hogy az egyéni sérelmeket hallva társadalmi érdekekre hivatkoztunk. *Pedig ha jogos a panasz, orvosolni kell, ha jogtalan, magyarázattal kell szolgálni,* mert az egyéni érdekvédelem a szakszervezetnek nagyon fontos kötelesége.

A bér- és jövedelempolitikával kapcsolatban a SZOT titkára leszögezte: *a jövőben meg kell szüntetni a bérezésben az egyenlősdi szemléletet!* Legyen a bérfejlesztési lehetőségek állandó eleme az ésszerű munkaerő-gazdálkodás. A helyes bérgazdálkodásnak ezentúl nagyobb jelentősége lesz, mert ezen keresztül valósulhat meg a munka szerinti elosztás elve és emelkedhet a dolgozók életszínvonala. *Támogatni kell annak a célnak a megvalósítását, hogy a bérek és jövedelmek az eddigieknél jobban differenciálódjanak.*

KERESZTÚRI FERENC:

A járműjavító üzemekben is nagyobbak a követelmények

— A járműjavító üzemek dolgozói is alkalmazkodtak a személy- és áruszállítás szigorúbb követelményeihez, teljesítették a járművek javításával kapcsolatos feladatokat — kezdte hozzászólását *Keresztúri Ferenc*, a Landler Jenő Járműjavító Üzem főmérnöke, majd a szakszervezet termelést, gazdálkodást segítő tevékenységéről beszélt az üzemben szerzett tapasztalatok alapján. *Hangsúlyozta, hogy a Landler járműjavítóban a beszámolási időszakban erősödött a szakszervezeti szervek és a gazdasági vezetők kapcsolata, eredményesebb lett együttműködésük.* Ez többek között megnyilvánult a termelés előkészítésében, a munkavédelmi és szociális tennivalók egyeztetésében.

A termelést segítő intézkedési tervben minden évben rögzítik többek között a szakszervezeti szervek feladatait, a szocialista munkaversenymozgalom, az üzem- és munkaszervezés, valamint a műszaki fejlesztés terén. Ennek a körültekintő szervezésnek köszönhető, hogy az üzem, a kiváló címért folyó versenyben ismét az élvonalba került. A mozgalmi munka színvonalát javította a középirányító szervek — köztük a járműjavító üzemek szakszervezeti bizottságának a létrehozása. Az új szakszervezeti bizottság közreműködésével több lehetőség nyílik a tapasztalatok kicserélésére, a szakmai irányító szervekkel való közvetlenebb kapcsolat megteremtése.

BLATENSZKI KÁLMÁN

A nemzetközi szövetségben rangja van a vasutas-szakszervezetnek

A Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének titkára tolmácsolta a Szövetség titkárságának üdvözletét a kongresszus küldötteinek. Ezután megemlítette, hogy a Szövetség az elmúlt év decemberében Budapesten ünnepelte fennállásának 30. évfordulóját, majd így folytatta:

— *A nemzetközi szövetség története az egész világ közlekedési és szállítási dolgozói harcának története.* Ez a harc az életkörülmények javításáért, a demokratikus és szakszervezeti szabadságjogok védelméért folyik a multinacionális vállalatok kizsákmányoló politikája ellen, a nemzetközi munkásszolidaritás erősítéséért, a leszerelésért, a békéért. *Olyan demokratikus közlekedéspolitikáért küzdünk, amely megfelel a hazai és a nemzetközi szövetségben tömörült valamennyi dolgozó érdekeinek is.*

Ezután Blatenszki Kálmán arról beszélt, hogy a szövetség tevékenységében kiemelkedő szerep jut a vasutas ágazati bizottságnak, annál is inkább, mivel a tagság fele vasutas dolgozókból tevődik össze. *A magyar vasutas-szakszervezet tekintélyét tükrözi az a tény is, hogy a vasutas ágazati bizottság el-*

(Folytatás a 6. oldalon)

Vita a beszámolók és a határozati javaslat felett

(Folytatás az 5. oldalról)

nökévé *Koszorus Ferenc* főtitkárt választotta a hetedik nemzetközi konferencia. A vasutas-szakszervezet széles körű tevékenysége, az adminisztratív bizottságban végzett munkája nemzetközi elismerést vált ki.

Az elmúlt évtizedekben a vasúti szállítás területén alapvető változások történtek. Ezek erőteljesen befolyásolják a vasutasok munka- és életkörülményeit. Minden korszerűsítési intézkedést, amely a vasutasok életkörülményeinek megváltozásához vezet, hosszú távon kell tervezni és meg kell vitatni azt a vasutasokat képviselő szakszervezetekkel.

— *Tanulmányozva a magyar vasutas-szakszervezet központi vezetőségének írásos jelentését és a szóbeli beszámolót* — folytatta a titkár — *megállapíthatjuk, hogy a kormány és az illetékes szakszervezetek közösen kialakított közlekedési és szállításpolitikai koncepciói megfelelnek az alapvető követelményeknek.*

A továbbiakban kifejtette hogy a vasút és általában a közlekedés internacionalista, hiszen nem áll meg az országhatároknál, behálózza az egész földkerekséget. A közlekedés és szállítás dolgozói ezért mélységesen internacionalisták, szolidárisak munkás testvéreikkel. A nemzetközi szövetség alapvető feladata ennek a szolidaritásnak az erősítése.

JUHÁSZ FERENCNÉ:

A kulturált utazásnak velejárója a színvonalas utasellátás

Juhász Ferencné, az Utasellátó miskolci területi igazgatója arról beszélt, hogy a vállalat dolgozói az elmúlt öt esztendőben nehezebb körülmények között végezték munkájukat. A szeszkiszolgálás korlátozása, az ételárak emelkedése és a szabályozórendszer változása miatt csökkent a forgalom. Ez kedvezőtlenül befolyásolta a dolgozók bérét és az érdekeltséget Csökkent a vállalat nyeresége Mindezek hatására a mozgószolgálatnál is csökkent a létszám. Az eredményesebb gazdálkodás érdekében a vállalat részletes intézkedési tervet dolgozott ki. *Ennek köszönhető, hogy sikerült a fogyasztók igényeit kielégíteni és növekedett az árbevétel is.*

A kulturált utasellátás érdekében több nagy állomáson bisztrókat, büféket létesítettek, korszerűsítették a konyhákat és automatákat állítottak üzembe. Javultak a dolgozók munkakörülményei is.

Ezek után Juhász Ferencné arról beszélt, hogy sajnos még gyakoriak a munkafegyelmet, a fogyasztói érdekvédelmet sértő cselekedetek. *A jobb és kényelmesebb utazáshoz hozzá tartozik a magasabb színvonalú utaskiszolgálás is.* Nem kell minden esetben több pénz a választék bővítéséhez, az udvariasabb kiszolgáláshoz, a tisztasághoz. Sok még a tennivaló. A következő években a vállalat szeretné emelni a mozgószolgálati munka színvonalát, tervezik a korszerűbb eladási formák bevezetését és a meglevők továbbfejlesztését. Növelik majd a területi igazgatóságok önállóságát, operatív tevékenységük hatékonyságát.

MOLNÁR SÁNDOR:

A létszámhiányra hivatkozva se tűrjük el a túlóráztatást

A békéscsabai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának tagja a szegedi terület küldötteként kért szót. Elöljáróban a kollektív szerződésben foglaltak gyakorlati megvalósításáról, az ezzel kapcsolatos demokratikus elvek érvényesüléséről és a törzsgárda szabályzat módosításának szükségességéről beszélt, majd a bizalmiak megváltozott szerepének hatását elemezte. Az a tapasztalat, hogy a dolgozók közelebb kerültek a vezetőkhöz, beleszólhatnak a szolgálati hely gazdasági és szociális terveibe, együtt gondolkoznak a gondok enyhítésén. *Molnár Sándor ezután szóvá tette, hogy a létszámhiányra való hivatkozással eltűrjük a rendszeres túlóráztatást és a budapesti pályaudvarokra történő kirendeléseket sem tudtuk még megszüntetni, pedig ezt már a IX. kongresszus is célul tűzte.*

A továbbiakban felhívta a figyelmet arra, hogy érthetőbbé kellene tenni a kollektív szerződés egyes paragrafusait, mert másképpen érti a munkáltató és másképpen a munkavállaló. Például nem azonosan értelmezik azt a forgalmi és a vontatási dolgozóknál, hogy a szolgálati órából mi esik ki, és mi nem. Sokszor a mozdonyvezető fizet rá arra, hogy nem megfelelő a vonatelosztás, ácsorogtatják a személyzetváltó állomáson, vagy a szomszédos telepállomások nem tudnak megegyezni a vonatok elosztásában.

Dicséretes törekvés az, hogy a teljesítmény alapján igyekszünk bérezni. A valóságban azonban ez még nem egészen érvényesül. Egy tolatócsapat például semmilyen pótlékot sem kap azért, ha a létszámhiány ellenére is kiválóan dolgozik. A felszólaló a rugalmasabb munkaelosztásról is szólt. Egy kis szolgáltató helyen például — ha nincs nagy forgalom — az állomási személyzet is lefesthetné a váltókat, sorompókat, jelzőket. A megszokás, a vasúti hierarchia azonban ezt nem teszi lehetővé. *Inkább kiutazik három ember a blokkmesteri szakaszról, mert csak ők vételezhetnek festéket anyagot, a munkát csak nekik lehet elszámolni.* Az ehhez hasonló bürokratikus akadályok tovább növelik a munkaerőhiányt, rontják a munka hatékonyságát.

A küldött beszámolt arról is, hogy területükön az utóbbi években sokat javult a szociális helyzet. Még a legkisebb szolgálati helyen is van például üzemi étkeztetés és a lakásépítési támogatás is közmegelégedést váltott ki. A vezetők lelkiismeretesen foglalkoznak a bizalmi tanácskozásokon és a küldöttértekezleteken elhangzott javaslatokkal, — s ez az üzemi demokrácia kiszélesedésének egyik biztató jele.

DR. KERKÁPOLY ENDRE:

A vasútnak szüksége van jól képzett műszaki szakemberekre

Dr. Kerkápoly Endre tanszékvezető a Budapesti Műszaki Egyetem dékánja a vasúti szakemberképzés helyzetéről és a gondokról tájékoztatta a kongresszus résztvevőit. Hangsúlyozta többek között, *hogy a jövőben a vasútnak is jól képzett szakemberekre lesz szüksége, mert a műszaki terveket csak így lehet megvalósítani.* A vasút dolgozóinak mintegy 3,5 százaléka végzett egyetemet vagy főiskolát. Közismert, hogy a műszaki pályák iránt az utóbbi időszakban kisebb az érdeklődés. *A Budapesti Műszaki Egyetemre jelentkezők száma öt év alatt 30 százalékkal csökkent.* Fokozni kell tehát a propagandát, elsősorban a vidéki középiskolákban. A levelező képzésben is arra kell törekedni, hogy a legrátermettebb vasutasok tanuljanak tovább.

Sem a Budapesti Műszaki Egyetem, sem pedig a győri főiskola nem nélkülözheti a vasút legkiválóbb szakembereinek közreműködését az oktatásban. *Munkájukat a vasút vezetőinek és a szakszervezetnek is támogatni kell,* hiszen a vasút szeretetére nevelni, a korszerű technikai ismeretek gyakorlati elsajátíttatására ők a legrátermettebbek. Napjainkban már nem nélkülözhető a mérnökök továbbképzése sem, hiszen a tudomány, a technika gyors ütemben fejlődik.

Dr. Kerkápoly Endre *a Közlekedéstudományi Egyesület 13 500 tagjának tevékenységéről beszélt.* Közöttük sok a vasutas, akik eredményesen dolgoznak a vidéki szervezetekben, az igazgatóságokon, a nagy csomópontokon. Három szakszervezettel kötött együttműködési szerződést az egyesület. Ennek keretében említésre méltó eredmények születtek. Feldolgozták például a a vasútnál dolgozó fiatal műszakiak tudományos fejlődését. Az eredményeket a szakszervezet, a vasút vezetői és az egyetemek is hasznosítani tudják. Programot szervezett az egyesület a szakszervezettel közösen a nyugdíjban levő műszakiak részére, azzal a céllal, hogy megkeressék az együttműködés jövőbeni lehetőségeit. Ezek az eredmények is azt bizonyítják, hogy a szakszervezet és a felsőoktatási intézmények együttműködésének tág tere van, és a lehetőségeket érdemes kihasználni.

CZEGLÉDI SÁNDOR:

A határforgalomban fontos a testvéri kapcsolatok elmélyítése

A debreceni üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára megbízói nevében beszélt a szakszervezeti mozgalom nemzetközi tevékenységéről, a béke és szolidaritás összefüggéseiről. *A nemzetközi szakszervezeti mozgalom időszerű kérdései élénken foglalkoztatják a közvéleményt.* A debreceni területen is erősödött az elmúlt öt esztendőben a szomszédos országok szakszervezeteivel való kapcsolat. Konkrét példák bizonyítják ezt *Záhony, Csap, Nyírábrány, Érmihályfalva, Biharkeresztes* és több határállomáson. Az együttműködést erősítik az egyre gyakoribbá váló találkozók, kulturális programok, sporttalálkozók.

A béke ügyének szolgálata a nemzetközi szakszervezeti mozgalom egyik legfontosabb feladata. Amíg az imperializmus létezik, addig a háború veszélye is fennáll. Napjaink külpolitikai eseményeit elemezve a felszólaló rámutatott:

— *A hidegháború hívei újra megpróbálják alászni a békés egymás mellett élést, rá akarják kényszeríteni Európára a fegyverkezési hajszát. A Helsinkiben aláírt egyezmény, az európai enyhülési folyamatban elért eredmények kedvező lehetőséget teremtettek az együttműködés és szolidaritás eszméihez.*

Előtérbe került tehát a nemzetközi szolidaritás ügye, amely a szakszervezeti politikai oktatások témája is. *A határforgalmi területeken a jövőben fontos feladat a testvéri barátság elmélyítése, a kölcsönös tapasztalatok felhasználása.*

DR. FEKETE TIBOR:

A KISZ-nek megtisztelő feladata, együttműködni a szakszervezetekkel

A KISZ Központi Bizottságának osztályvezetője felszólalásában a fiatalok társadalomban betöltött szerepével, érdekvédelmük fontosságával foglalkozott. Elmondotta többek között, hogy nálunk a dolgozók 40 százaléka fiatal. Büszkék lehetünk arra, hogy ez az ifjúság képzettebb, tanultabb, mint a korábbi nemzedék volt. *A KISZ-nek mindig megtisztelő feladata volt a szakszervezetekkel való együttműködés.* Ez tette lehetővé az ifjúságpolitikai célok megvalósítását is.

A KISZ KB ifjúmunkástanácsa ez év október 29-én tárgyalta a közlekedés és hírközlés területén dolgozó fiatalok helyzetét, élet- és munkakörülményeit. Ott is bebizonyosodott, *hogy jó a kapcsolat a KISZ és a vasutas-szakszervezet között.* Az összehangolt munkára való törekvést bizonyítja a debreceni példa is. A területi szakszervezeti bizottság ifjúsági bizottsága a területileg illetékes KISZ-bizottságok titkáraival kibővített ülésen vitatta meg a fiatalokat érintő gondokat, eredményeket.

A KISZ-nek, a fiatalok képzettségét, művelődését szolgáló akciói kedvező lehetőséget biztosítanak a szakszervezettel való együttműködésre. *A vasúton is ismertek a védnökségek, az Alkotó ifjúság pályázatok, a Ki minek mestere vetélkedők, az ifjúsági brigádok.* A kulturált utazásért mozgalom keretében 1979-ben mintegy 60 ezer óra társadalmi munkát végeztek a fiatalok. A műszakiak, munkások együttműködése című pályázatra — a KISZ és a szakszervezet mozgósítására — a vasút területéről is sok színvonalas pályamű érkezett a bíráló bizottsághoz.

A fiatalok legnagyobb gondja — talán minden vállalatnál — a lakáshiány. Az ifjúsági szövetség is arra ösztönöz, hogy takarékos életmóddal minden fiatal belátható időn belül célul tűzhesse az önálló otthon megteremtését. Ehhez azonban vállalati, társadalmi segítségre is szükség van. *A szakszervezeteknek is keresni kell az olcsóbb, gazdaságosabb lakásépítés lehetőségeit, hiszen ez a munkaerő sem közömbös.*

Dr. Fekete Tibor ezután meghatározta azokat a legfontosabb teendőket, amelyekkel a szakszervezet segítheti az ifjúsági mozgalom fejlődését, a fiatalok munkahelyi közérzetének fejlesztését, az akcióprogramok valóra váltását.

DR. SZABÓ MIKLÓS:

Szabad pályát a jó munkának

A budapesti szakszervezeti területi bizottság titkára az irányítása alá tartozó alapszervezetek mintegy 30 ezres tagsága nevében köszöntötte a kongresszus résztvevőit, majd a határozati javaslattal kapcsolatban fejtette ki véleményét. Elmondotta, hogy a tervezet elkészítését széles körű vita előzte meg. Javaslatot tehettek módosítására, kiegészítésére az alap- és középirányító szervek, a dolgozókat képviselő bizalmiak. *Szembetűnő volt* — mondotta —, *hogy megnövekedett az érdeklődés a vasút szerepével kapcsolatos kérdések iránt.* Sokakat foglalkoztatott a vállalatok közötti gazdasági verseny, a fuvarszerzés, a kereskedelempolitika. A határozati javaslat feletti vitában kifejeződött az az igény, hogy a közlekedési vállalatok közötti versenyben ne csupán a válllalati, hanem a népgazdasági érdek érvényesüljön.

Nagyon sok hozzászólás hangzott el a munkaverseny célkitűzéseivel, az anyagi és erkölcsi elismerés rendszerének rugalmasabbá tételével kapcsolatban is. *Javasolták, hogy a feladatok tényleges teljesítésével összhangban történjen az erkölcsi és anyagi elismerések odaítélése.* Kérték továbbá, hogy a szocialista brigádok vállalásával kapcsolatos határozati javaslatot ki kellene egészíteni azzal is, hogy kerüljön előtérbe a munkavédelemre, a társadalmi munkaakciókra és az új dolgozók beilleszkedésével kapcsolatos vállalás.

Fontos, hogy a munkaverseny célkitűzései ne sértsék a dolgozók igazságérzetét. Ha ugyanis a bázisra tervezett célkitűzések a dolgozók számára teljesíthetetlenek, akkor a munkaverseny az ő szemükben nem más, mint a tevékenységüktől független statisztikai adatok díjazása. *Jogos az az igény, hogy az értékelés során a valóban elvégzett munkát díjazzák. A bázisszemlélet ugyanis konzerválhat érdemtelen előnyöket, és méltánytalan hátrányokat.*

Sok észrevétel hangzott el az annyit emlegetett létszámhiánnyal kapcsolatban is. A bérszabályozás adta lehetőségeket úgy kell alkalmazni, hogy csak az adminisztratív létszám csökkentésére törekedjenek *és a szabályozás ne ösztönözzön az egyes, úgynevezett frekventált munkakörökben foglalkoztatott fizikai létszám csökkentésére.* A jelenlegi szabályozás miatt ugyanis egy-két helyen már a fizikai dolgozókat sem akarják felvenni, akiknek munkájára pedig éppen az amúgy is magas túlóraszám csökkentéséhez feltétlenül szükség lenne.

A területi bizottság titkára ezután felhívta a figyelmet a ruházati utasítás korszerűsítésének a szükségességére, a szociális ellátás színvonalának emelésére. Többet kell törődni a munkásszállások, a laktanyák és az egyéb szociális létesítmények állapotával.

ÓVÁRI MIKLÓS:

Hozzáértéssel, nagy felelősséggel

— *A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága nevében tisztelettel köszöntöm a vasutas dolgozók legfelsőbb fórumának résztvevőit, a Vasutasok Szakszervezetének X. kongresszusát.* A Központi Bizottság — gondolom csakúgy, mint egész népünk — nagyra értékeli a vasutasok helytállását, azokét, akiknek pontos, lelkiismeretes, felelősségteljes, fegyelmezett munkájától függ az utasok millióinak a biztonsága, és azoknak az anyagi értékeknek a sorsa, amelyeket a népgazdaság naponta a vasutasok kezére bíz. Ezért úgy gondolom, a vasúton minden beosztásban rendkívül nagy az egyéni felelősség, olyan munka ez, amelyben nélkülözhetetlen a hajszálpontos, a kollektív együttműködés — kezdte beszédét Óvári Miklós.

A vasutasok munkáját tehát egyaránt jellemzi az egyéni felelősség és a közösségi munka. A közös felelősség megmutatkozik a társadalmi tevékenységben is. A vasút olyan embereket nevel, akik tudják, hogy mit jelent az egyéni felelősségvállalás és a kollektív szellem. *Ezért azt hiszem, joggal mondhatjuk, hogy a vasutas dolgozók többségét szakmai öntudat, emberi tartás, és magas fokú társadalmi felelősségérzet jellemzi.* Ezt én a vasutasmunka igen nagy értékének tartom; éppen ezért nagyon fontos, hogy ezt megőrizzük, megtartsuk, továbbfejlesszük és átadjuk a vasutasok fiatalabb nemzedékének is. Ilyen vasutas társadalmat, ilyen vasutasokat képvisel a Vasutasok Szakszervezete, amely az elmúlt években is jól segítette a népgazdasági feladatok megoldását és eredményesen látta el érdekvédelmi feladatait.

A Központi Bizottság nagyra értékeli azt, ami már az előző szakszervezeti kongresszusokon elhangzott és most, a Vasutasok Szakszervezetének kongresszusán is megerősítették: *a magyar szakszervezetek egyetértenek a párt XII. kongresszusának határozataival, s készek cselekvően részt venni a határozatok végrehajtásában.* A párt számára nélkülözhetetlen ez a támogatás, mert csak a tömegekkel együtt tud létezni, eredményesen dolgozni.

A párt és a tömegek kapcsolatáról szólva hozzáfűzte még, hogy ez napjainkban fontos politikai kérdés az egész nemzetközi munkásmozgalomban. *A mi történelmi tapasztalataink is arra intenek, és még inkább a nemzetközi munkásmozgalom tapasztalatai, hogy amikor a párt és a tömegek közt jó a kapcsolat, akkor nagy eredményeket lehet elérni, de ha ebben a kapcsolatban valami szinte törvényszerűen kudarchoz vezet.* A párt és a tömegek közt természetesen sok csatorna működik, de ezek közül a legátfogóbb a szakszervezeti mozgalom, amely tömöríti a dolgozók túlnyomó többségét, azokét a dolgozókét, akik munkájukkal éltetik ezt az országot és fenntartják szocialista rendszerünket.

Nagy szükség van arra, hogy a dolgozók naponta érezzék: *a párt, az állami szervek, a társadalmi szervek, köztük a szakszervezetek, értük vannak és értük dolgoznak.* Mi gyakran mondjuk, hogy sem a párt, sem a tömegszervezetek, sem az állam nem uralkodni akar, hanem szolgálni. Ezért a tömegek bizalmának megnyerése szempontjából alapvető fontosságú, hogy a tömegeket bevonjuk a döntések előkészítésébe, meghozatalába és a végrehajtás ellenőrzésébe is. Még egy fontos tanulságot le kell vonni: *nincs olyan csodaszer, amelynek segítségével munka nélkül is növelni lehet az életszínvonalat.*

Jövőnk tehát attól függ, hogy hogyan dolgozunk. Attól függ, hogy tudunk-e gyorsan, rugalmasan alkalmazkodni a változó külső és belső feltételekhez; attól függ, hogy tudjuk-e lényegesen javítani munkánk minőségét, hogy tudunk-e olyan közszellemet teremteni, amelyben csak a jó munka kap megbecsülést, de az feltétlenül kapja meg, az eddiginél nagyobb mértékben.

A Központi Bizottság titkára végezetül, utalva a vitában elhangzottakra a következőket mondotta:

— Az a benyomásom, hogy itt hozzáértő emberek felelősséggel szólnak nemcsak apró ügyekről, hanem közös dolgainkról. Ezért biztos vagyok abban, hogy a kongresszus olyan döntéseket hoz, amelyek elősegítik majd a közvetlenül előttünk álló feladatok megoldását. Ebben a meggyőződésben támogatom a beszámoló fő irányát. *A Központi Bizottság nevében pedig azt mondhatom, hogy nagyra értékeljük a Vasutasok Szakszervezetének, általában a magyar szakszervezetek munkáját és a jövőben is figyelemmel kísérjük tevékenységüket. Kívánom, hogy nehéz, felelősségteljes munkájukban érezzék minél gyakrabban azt az örömet, amit csak a közösségért végzett jó munka adhat meg.*

SZÁMPOR PÁL:

A felnőttek bízzanak bennünk

A 201. sz. Gárdonyi Géza Ipari Szakmunkásképző Intézet tanulói nevében köszöntötte a X. kongresszus résztvevőit, majd a fiatalok alapszervezeteinek munkájáról beszélt.

— A vasutasok szakszervezete 6 szakmunkásképző intézetben 1979 októberében, tanulói alapszervezeteket hozott létre. Nagy lelkesedéssel fogadtuk, hogy a hatból az egyik a mi intézetünkben alakulhat meg. Tanulótársaimmal sokat beszélgettünk arról, hogy ki legyen a bizalmi. *Úgy gondoltuk, hogy olyan bizalmit kell választani, akire hallgatnak a többiek: segítőkész, véleményét bátran elmondja tanárainknak, szakoktatóinknak, nevelőinknek.* A bizalmiválasztásokat ennek megfelelően bonyolítottuk le. Főbizalminak *Misnyovszki Imre* szakoktatót választottuk meg.

Lehet, hogy sok mindent nem értünk még, de igyekszünk, mert tudjuk, hogy nagyon komoly dolog, amit csinálunk. Hiszen olyan lehetőségeket kaptunk, hogy mindenről elmondhatjuk véleményünket, ami az iskolában, a diákotthonban, a tanműhelyben történik. Véleményünket az intézet vezetői meghallgatják és figylembe veszik. Amikor megtudtuk, hogy olyan külön pénzt is kapunk, amelyből mi gazdálkodhatunk, örömünk határtalan volt. Ezen tanáraink is meglepődtek.

— Még csak egy év telt el megalakulásunk óta. Úgy érezzük, hogy érdemes volt a tanulói alapszervezeteket létrehozni. Ha szakmunkások leszünk, nem lesz ismeretlen számunkra a szakszervezet és biztos, hogy dolgozóként is tagok maradunk. *A tanulói alapszervezetek nevében kérem a vasutasok szakszervezetét, hogy továbbra is segítse munkánkat.* A felnőtteket, pedig arra kérjük, hogy bízzanak bennünk és számítsanak munkánkra. Megígérjük, hogy igyekszünk felelősséggel elvégezni a ránk bízott feladatokat a vasutasok nagy családjában. Köszönöm, hogy itt lehetek és részt vehetek a kongresszus munkájában.

Ezután nagy taps kíséretében, a tanulói alapszervezet tagsága nevében, ajándékkal kedveskedett a X. kongresszusnak.

NÉMETH ILONA:

Szombathelyen kiemelten kezelték az egészségügyi beruházásokat

— Az idén ünnepeltük társadalombiztosításunk fennállásának 30. évfordulóját. Az eltelt három évtizedből az utolsó öt esztendő volt a legeredményesebb. Ebben az időszakban került ugyanis bevezetésre a társadalombiztosításról szóló 1975. évi törvény, amely állampolgári joggá tette az egészségügyi ellátást — kezdte hozzászólását *Németh Ilona*, a szombathelyi számviteli főnökség vezetője, majd elmondotta, hogy korszerűsödött a táppénzrendszer, szervezettebbé vált a vszt-ügyintézés. Bővült a társadalmi bizottságok jog- és hatásköre.

A szombathelyi területen kiemelten kezelték az egészségügyi beruházásokat. Közéjük tartozott *a hévízi és a balatonfüredi szanatórium, a celldömölki és a soproni szakosított üzemorvosi rendelő és a csornai rendelő korszerűsítése is.* Az egészségügyi ellátás színvonalának emelkedését bizonyítja az is, hogy több főfoglalkozású üzemorvost alkalmaztak és növekedett a rendelési órák száma. Minden nagyobb csomóponton korszerű üzemorvosi és fogszakorvosi rendelő áll a dolgozók rendelkezésére. A VI. ötéves tervben előreláthatóan sor kerül a szombathelyi rendelőintézet bővítésére is.

A társadalombiztosítási tanácsokban, bizottságokban és szakbizottságokban érvényesülnek a szakszervezeti jogok. Különösen eredményes a nyugdíjelőkészítő munka, a társadalmi ellenőrzés és a vitás ügyekben hozott határozatok elbírálása.

TÓVÍZI FERENC:

A záhonyi üzemigazgatóságnál jelentősen növekedtek az átlagbérek

A záhonyi vasutasok küldötte hozzászólásában kiemelte, hogy az üzemigazgatóság területén az átlagbérek az elmúlt öt esztendőben 40 százalékkal növekedtek. Több munkakörben — a műszakpótlék bevezetése és az alsó bérhatárra való ráállás következtében — a keresetek 15—18 százalékkal emelkedtek. Ennek hatására a forgalmi munkakörökben mérséklődött a létszámhiány.

Kiemelten kezelték a nehéz fizikai munkát végző átrakómunkások bérfejlesztését. *A vezetői és középvezetői beosztásokban dolgozók bére sajnos még elmarad a folyamatos munkarendben dolgozókétól.* Nagy különbségek vannak a termelésirányító és hasonló felelősségteljes ügyintézői munkakörben dolgozók bérében.

Tóvízi Ferenc ezután a vonatkísérők gondjairól beszélt. Sok a távolléti órák száma. Havonta 270—280 órát töltenek távol telephelyüktől. Konkrét példát is említett:

— *Záhonyból Budapestre szakaszunk 9 óra 30 perckor érkezik és 18 órakor indul vissza. Ez naponta nyolc óra, havonta 240 a két vonat közt elfecsérelt idő. Ez pazarlás. Jobban kellene szervezni a menetfordulókat, a munkát. A telepállomások ne csak a saját, hanem a többi szolgálati hely dolgozóinak foglalkoztatását is tekintsék szívügyüknek!*

A felszólaló befejezésül jelentette a kongresszusnak, hogy a záhonyi üzemigazgatóság munkáskollektívája a november 5-én tartott brigádvezetői tanácskozáson döntött arról, hogy csatlakozik az uzsgorodi aligazgatóság vasutasainak az SZKP XXVI. kongresszusa tiszteletére indított munkaversenyhez.

KEDVES FERENCNÉ:

A munkaverseny-célkitűzéseket a lehetőségekhez kell igazítani

A győri szakszervezeti bizottság titkára, *Kedves Ferencné* lépett ezután a mikrofonhoz. A szocialista munkaverseny eddigi tapasztalatairól szólva elmondotta, hogy a jövőben a legfontosabb cél a meglévő versenyformák összehangolása, értékelhetőbb célkitűzések kidolgozása. Az igazgatóságok, az állomások, az üzemfőnökségek és határállomások egymás közötti versenyét úgy kellene megszervezni, *hogy a címek odaítélése valóban a teljesítmény alapján történjen. A célkitűzéseket a lehetőségekhez kell igazítani.*

Gondot okoz az is, hogy ebben az évben például a nyári hónapokra tervezett célkitűzés június 15-én, az őszi forgalmi célkitűzés pedig csak szeptember 8-án lett kiadva. Az üzemfőnökségek pedig csak szeptember 9-én ismerhették meg a célkitűzéseket.

A munkaverseny erkölcsi és anyagi ösztönzése érdekében helyes lenne ha az üzemfőnökségek és az önálló munkaügyi hatáskörrel rendelkező főnökségek *már az év elején rendelkeznének pénzzel*, amelyet saját hatáskörben használhatnának fel a kiemelkedő teljesítmények elismerésére.

Egy új munkaverseny-szabályzat kidolgozása bizonyára enyhítené a gondokat, termelékenyebbé, hatékonyabbá válna a munka, növekedne a dolgozók aktivitása.

GAZSI ANDRÁS:

A budapesti csomópontokon nagy a vasutasok leterheltsége

Ferencváros állomásfőnökség forgalmi szolgálattevője a helyi munkaerőgondokról tájékoztatta a kongresszust. Hangsúlyozta, hogy a frekventált munkakörökben a létszámhiány már a IX. kongresszust megelőzően is kritikus volt. A feladatokat csak kirendeltekkel lehetett megoldani. Ez pedig sok feszültséget teremt a dolgozók körében. A kiemelt forgalmi jutalék a létszámhiányt csak átmenetileg stabilizálta.

A dolgozók igénybevétele továbbra is nagy. *A budapesti csomópontokon a IX. kongresszus határozatában szereplő túlóracsökkenés helyett a túlórák és a ki nem adott pihenőnapok száma tovább növekedett.* Egyre nagyobb akadályba ütközik a szabadságok biztosítása is. Ilyen körülmények között nehéz minőségi munkát végezni. Gyakori a kocsi- és árusérülés, a nagy teljesítményű gépek ácsorgása.

— *Sokszor előfordul* — folytatta Gazsi András —, *hogy egy dolgozó két-három munkakört is ellát. Például térfelvigyázó, kocsirendező és váltókezelő is egyszemélyben.* Ez az igénybevétel kimerültséghez, a szervezet elhasználódásához vezet. Sajnos a munkakörülmények sem ideálisak. A gurítóvágányok szennyezettek, balesetveszélyesek. A szocialista brigádok társadalmi munkában vagonokba rakják ugyan az elszóródott árut, kaszálják a gazt, de ennek ellenére a helyzet nem sokat javul. A kocsik összeakasztását sokszor csak az ütközők felett átmászva lehet elvégezni.

Lényeges változás történt azonban az utóbbi években a szociális létesítményeket illetően. Rövid idő alatt elkészült és átadták a 400 személyes munkásszállást, amely korszerű, kielégíti az igényeket. *Építik a kétezer adagos üzemi konyhát is.* Megkezdték Gubacson az új szociális létesítmény kivitelezését, és korszerűsítik a térvilágítást. Sajnos a meglévő régebbi létesítmények, szolgálati helyek állaga romlik. *Ennek következtében már több őrhelyet — életveszély miatt — le kellett bontani. Az öltözők, mosdók, egészségügyi helyiségek egy része használhatatlan.* Az üzemszemléken megállapított hiányosságokat nem pótolják; a dolgozók úgy vélik, hogy javítás helyett csak az aktákat tologatják. Az üzemi demokrácia fórumain is elhangzottak már ezek a gondok, a válaszok lényege azonban az, hogy kapacitás hiányában azok nem orvosolhatók.

A határozatban megfogalmazottak és célkitűzések megvalósításához *a jó szándék kevés!* — mutatott rá a küldött. Tettekre, kezdeményezésre, következetességre van szükség.

TÖRÖK PÉTER:

A minőségi sport mellett a tömegsportot is támogatjuk

Szót kapott a kongresszuson a *Szombathelyi Haladás* Sportegyesületének elnöke is. Részletesen beszámolt az egyesület munkájáról, eredményeiről és gondjairól. Fejlődésüket bizonyítja az is, hogy amíg 1975-ben 210 olimpiai pontot szereztek a versenyzők, addig 1979-ben már 379-et. Ezzel az eredménnyel az ország négyezer sportegyesülete közül a 10. helyen állnak. Szaporodott a nemzetközi első osztályú minősítést szervezett versenyzők száma is. 1975-ben 22, tavaly pedig 42 versenyzőt hívtak meg a különböző sportágak válogatott keretébe. Az elmúlt években atlétikában, labdarúgásban, ökölvívásban, súlyemelésben és vívásban képviselték hazánk színeit a nemzetközi bajnokságokon.

A minőségi sporton kívül az egyesület — a területi szakszervezeti bizottsággal közösen — *törődik a tömegsporttal, a vasutasok testedzésével is.* Nagyon népszerű a szolgálati fő-

(Folytatás a 8. oldalon)

Vita a beszámolók és a határozati javaslat felett

(Folytatás a 7. oldalról.)

A kongresszus másnap délelőtt 9 órakor folytatta munkáját. A meghívott vendégek között ezúttal jelen volt *Jakab Sándor*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a SZOT főtitkár-helyettese és *Baranyai Tibor*, az MSZMP Központi Bizottságának osztályvezetője.

Az elnöki tisztet betöltő *Tolnai Ildikó* elsőnek Kajcsa Józsefnek adta meg a szót.

KAJCSA JÓZSEF:

A nyugdíjasok hálásak a vasutasszakszervezetnek

Több mint száztízezer vasutas nyugellátott nevében üdvözölte a kongresszust, és mondott köszönetet azért a gondoskodásért, amiben a szakszervezet részesíti őket. Mint hangsúlyozta, a *nyugdíjasok nagyra értékelik, hogy a titkárság esetenként megszervezi a veteránokkal, a tudományos élet területén társadalmi munkában tevékenykedők találkozóját. Hasznosak a különböző szolgálati főnökségeken megrendezésre kerülő fórumok, aktivista értekezletek is.*

A nyugdíjasok messzemenő helyeslésével és elismerésével találkozik, hogy a nehéz körülmények között élő alacsony nyugdíjat élvezők *a vonyarcvashegyi és balatonfüredi üdülőben 1 hónapos díjmentes szociális gondozásban részesülnek. Harkányfürdőn és Zalakaroson pedig évente 120 jól dolgozó nyugdíjas társadalmi aktivista kap lehetőséget gyógyházi beutalásra.*

A Vasutasok Szakszervezetének tehát nincs szégyenkezni valója. Az adott lehetőségekhez mérten sokat tett az idős nyugdíjas dolgozók megbecsülése, a nehéz körülmények között élő alacsony nyugdíjasok helyzetének javítása érdekében. *Az elismerésre méltó törekvések és eredmények mellett azonban nem hallgatta el azokat a gondokat sem, amelyek a nyugdíjasokat foglalkoztatják.*

Kajcsa József ezután a nyugdíjas vasutasok foglalkoztatásának lehetőségeivel foglalkozott. Mint mondotta, a fizikai munkakörökből nyugdíjba vonulók többsége olyan, akik teljes munkaidőben való foglalkoztatást az ösztönző nyugdíjrendszer ellenére sem vállalnak, erre már fáradtaknak érzik magukat. Részmunkaidőben való foglalkoztatásukra pedig csak más vállalatoknál, szövetkezeteknél nyílik lehetőség, ott a vasutas nyugdíjasok nagyon keresettek, mert fegyelmezetteknek, megbízhatóknak, jó szakembereknek tartják őket.

— Sajnos sok olyan tapasztalatunk gyűlt össze, hogy a vasúton a meglevő munkaerőhiány ellenére sem helyeznek súlyt a nyugdíjasok részmunkaidőben való foglalkoztatására, de a volt munkatársak sem látják őket mindenütt szívesen — mondotta befejezésül.

PULLAI ÁRPÁD:

A vasút munkájában alapkövetelmény a fuvaroztatók megnyerése, jó kiszolgálása

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter a Minisztertanács és a KPM megbízásából köszöntötte a kongresszust, majd hozzászólásának első részében az V. ötéves tervidőszakban elért eredményekről és a fogyatékosságokról beszélt. A mérleg egyik serpenyőjében tehát ott vannak a csábító számok, a másikban a kielégítetlen igények. Az utóbbival kapcsolatban a miniszter egyetértett azokkal, akik kifogásolták a szolgáltatások minőségét. Jellemző példaként említette a személyszállító vonatok alacsony sebességét, gyakori késését, a tisztaság hiányát. A gazdálkodás oldaláról nézve pedig a kocsiforduló időt, a rendező pályaudvarok elégtelen kapacitását és a frekventált helyek munkaerőgondjait említette.

— *Ezt azért kell kritikusan vizsgálni, mert a jövőben részben ezekre a kérdésekre, gondokra kell nagyobb figyelmet fordítani* — hangsúlyozta a miniszter, majd rátért a VI. ötéves terv főbb feladatainak ismertetésére. — *A következő tervidőszakban mintegy 41—42 milliárd forintot fordítunk a vasút fejlesztésére.* Ez jelentős összeg. Éppen ezért nagyon fontos, hogy a népgazdaság szállítási feladatainak még jobb, hatékonyabb teljesítését elősegítő munkaterületek fejlesztésére költsük el. *Ez azért is alapkérdés, mert a vasút gazdálkodása a következő években nem áll meg a lábán, ha a minőség a főbb területeken nem javul.*

A vasút gazdálkodásával kapcsolatban különösen figyelemre méltó az, amit a miniszter mondott:

— Olyan időszakban, amikor a vasút szállítási teljesítménye valószínűleg nem fog emelkedni a következő 5 éves tervidőszaknak nagy kérdés, hogy a vasútra hogyan kerül oda az áru. Elmúlt az az idő, amikor a fuvaroztatók hívás nélkül is jöttek. Ma már több olyan szektor van a szállításban, amely versenytársa a vasútnak. Ezért nagyon meggondolandó egy olyan miniszteri rendelet, amely adminisztratív úton rendeli el bizonyos fajta áruk vasútra terelését. A vasút szerezze meg az árut kereskedelmi tevékenységgel, egy új gazdálkodási politika eszközével és ne várja azt, hogy önmaguktól jönnek a fuvaroztatók. A vasútnak kell menni a fuvaroztatókhoz. Ez minőségi különbség. Ilyen vonatkozásban szerintem a vasútnak nincsen nagy és nincsen kis főnöke és állomása.

Arra is szeretném felhívni a figyelmet, hogy a vasút a népgazdaságnak óriási valutabevételt jelent, abból a szempontból, hogy teljesítményének ma már több mint 50 százaléka — földrajzi helyzetünkből adódóan — export, import, és tranzit tevékenység. Ez egy jó üzletág Magyarországon és különösen nagy figyelmet kell fordítani arra, hogy a tranzit, export és import szállítások megfelelő minőségben, gyorsasággal és biztonsággal történjenek.

Ezek mind arra figyelmeztetnek, hogy a vasút gazdálkodásában, egész tevékenységében *nagyobb követelményeket állítsunk a vezetők elé.* Itt nem a vezérigazgatóságról van csupán szó, hanem minden területről, minden szolgálati helyről, mert mindenütt nagyobbak a követelmények. Az előrehaladás érdekében sok mindenen változtatni kell. Azon a hibás szemléleten is, mely szerint munkánkban nincs szükség az észre. Igenis szükség van. E tekintetben óriási szellemi erő áll a vasút rendelkezésére.

A hatékonyabb munka érdekében még egy dologra fel szeretném hívni a figyelmet. *Eddigi tapasztalataink szerint a vasúton nincs kihasználva eléggé a műszaki szakemberek tehetsége.* Pedig egy ilyen gazdasági és műszaki váltás periódusában, amit most a vasút átél, a műszaki értelmiség a mérnökök, közgazdászok, technikusok munkája segítőszándéka nélkül szintén nem léphetünk előbbre. Még egy olyan területe van a vasútnak, amire szeretném ráirányítani a figyelmet. A járműjavítókról van szó. Rájuk egyrészt a gazdálkodás, másrészt a műszaki-technikai színvonal tekintetében sokkal jobban kellene támaszkodniuk a vasút vezetőinek.

A miniszter beszélt a munkaerő-helyzetről és a szociálpolitikáról is. A munkaerővel kapcsolatban rámutatott: *rendkívül fontos, hogy a létszámcsökkenést, vagy állítsuk meg, vagy minden eszközzel, az erőket koncentrálva, az úgynevezett frekventált helyekre, a rendező pályaudvarokra irányítsuk a figyelmünket. A közös gondokat együttesen kell megoldani.*

— *Itt a kongresszuson is bebizonyosodott, hogy célunk közös, akaratunk, törekvésünk azonos. Ha ehhez a feltételek rendelkezésünkre állnak, akkor a vasutas-szakszervezetnek ennek a kongresszusnak megvan az erkölcsi alapja ahhoz, hogy a jövőben, a határozatokat végrehajtva, tovább öregbítsék a vasút a vasutasok hírnevét* — fejezte be felszólalását a miniszter.

DR. TARI ENDRE:

A vasút nagy gondot fordít az egészségügyi létesítményekre

A vasútegészségügyi igazgatóság vezetője hozzászólásában kiemelte azokat az eredményeket, amelyek a két kongresszus között születtek az egészségügyi ellátásban. Többek között elmondotta, hogy a vasút nagy gondot fordított a létesítmények felújítására, rekonstrukciójára. Például megújult a hévízi, a balatonfüredi szanatórium, elkészült a központi rendelőintézet *Budapesten, Szegeden, Nagykanizsán, és Celldömölkön, Sopronban* pedig az orvosi rendelő.

Folytatódik a MÁV-kórház rekonstrukciója is. A cél a mielőbbi átadás. Ennek érdekében az ÖTA által biztosított pénzt koncentráltan használják fel.

A következő ötéves tervekben további beruházások megkezdését is célul tűzték. *Pécsett és Szombathelyen rendelőintézet, a Szabadság-hegyen gyermekgyógyház, Harkányban gyógyház, Pécelen pedig betegotthon létesítését tervezik.*

Dr. Tari Endre ezután a közelmúltban megalakult egészségügyi szakszervezeti középszerv fontosságáról beszélt. Segítségével sokat fejlődhet az egészségügyi dolgozók társadalmi aktivitása, az üzemi demokrácia, az érdekképviselet, és nem utolsósorban a betegellátás színvonala.

Színvonalas vita volt

Az elnök dr. Tari Endre felszólalása után lezárta a vitát, majd felkérte Koszorus Ferenc főtitkárt, válaszoljon a vitában elhangzottakra.

— *Úgy érzem nem túlzok, ha azt mondom, hogy a kongreszszus vitája, légköre is hű keresztmetszetét adta szakszervezetünk életének, ötévi tevékenységének* — kezdte válaszát a főtitkár —. *Szóba került itt szinte minden olyan kérdés, ami bennünket és tagságunkat egyaránt foglalkoztat.* A másfél napos vita során elhangzott 24 hozzászólás a legfontosabb kérdésekben teljesen egységes képet rajzolt elénk. Külön öröm számomra, hogy valamennyi felszólalót nagy felelősségérzet hatott át. Nem panaszokat hallottunk itt, nem számlákat nyújtottak be az elvárásnak, hanem arról beszéltek, azt keresték: *hogyan segíthetünk közösen gondjainkon, hogyan őrizhetjük meg, tartósíthatjuk eredményeinket.*

Szóba kerültek a vasút és a vasutasság helyzetével kapcsolatban az egész népgazdaság, az egész ország eredményei és feladatai is. Természetes dolog ez, hiszen a vasút az infrastruktúra egyik legfontosabb részeként a népgazdaság valamennyi ágazatával a legszorosabb kapcsolatban van. Ennél fogva az ipar, a mezőgazdaság, az export és az import legkisebb rezdüléseit is azonnal érezzük munkánkban.

A vitában részt vevők is reálisan értékelték a népgazdaság helyzetét, beleértve a nemzetközi körülményeket és saját gondjainkat is. *Széles körű politikai és gazdaságpolitikai tájékozottság, nagyfokú realitás csendült ki minden hozzászólásból.* Kevés olyan igény hangzott el, amely a lehetőségeket nem megfelelően értékelte volna és amelyről azt kellene mondanunk, hogy rövid, vagy hosszabb távon nem valósítható meg.

Külön is szeretném megköszönni *Óvári Miklós, Sólyom Ferenc* és *Pullai Árpád* elvtársaknak, hogy jelenlétükkel megtisztelték kongresszusunkat, továbbá azt, hogy az általuk képviselt testületek, illetve szervek részéről elismerték munkánkat, hogy értékes javaslatokkal segítettek és további támogatásukról biztosítottak bennünket. Mi, a magunk részéről a jövőben sem nélkülözhetjük a párt irányítását, a SZOT útmutatásait, valamint a KPM jó együttműködési készségét.

Befejezésül a központi vezetőség nevében megköszönte a bizalmat, s a két kongresszus közötti időszakban nyújtott segítséget és kérte a kongresszust, hogy fogadja el az írásos dokumentumokat, s a szóbeli beszámolókat.

A kongresszus elfogadta a központi vezetőség beszámolóját, a számvizsgáló bizottság és a 1/2 százalékos ÖTA ügykezelési bizottság jelentését, a hozzászólásokra adott választ, s mivel a központi vezetőség és a számvizsgáló bizottság mandátuma lejárt a küldöttek hozzájárultak felmentésükhöz.

Ezután került sor a második napirendre: *a 93 tagú központi vezetőség, a 13 tagú számvizsgáló bizottság, és a magyar szakszervezetek XXIV. kongresszusára 36 küldött megválasztására.* Az ezzel kapcsolatos írásos javaslathoz *Kulcsár József*, a jelölő bizottság elnöke fűzött indoklást. Miután a küldöttek megszavazták a jelöltek szavazó listára történő felvételét *Volosinovszki János* a szavazatszedő bizottság elnöke ismertette a szavazás módját, majd a küldöttek az urnákhoz vonultak és leadták szavazatukat.

A szavazás után az újonnan megválasztott központi vezetőség és a számvizsgáló bizottság megtartotta első ülését. A központi vezetőség titkos szavazással megválasztotta a Vasutasok Szakszervezete elnökét, alelnökeit, főtitkárát, titkárait, valamint az elnökség és a titkárság tagjait. Ezután nyílt szavazással megerősítette beosztásukban a központi vezetőség osztályvezetőit, a *Magyar Vasutas* felelős szerkesztőjét. Végül elfogadta a központi vezetőség mellett működő munkabizottságok vezetőit és tagjait.

Az újonnan megválasztott testületi tagoknak elsőként *Koszorús Ferenc* főtitkár gratulált és valamennyiük nevében megköszönte a bizalmat.

A Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusa az elnöklő *Tolnai Ildikó* zárszavával, illetve az Internacionáléval ért véget.

A Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének tagjai

A X. kongresszus 93 tagú központi vezetőséget választott. Tagjai a következők: Balázs Ágnes árupénztáros, Székesfehérvár Körzeti Üzemfőn.; dr. Balázs Ákos osztályvezető, Vasutasok Szakszervezete; Balogh József pb-titkár, Szeged Vasútigazgatóság; Baranyai Zoltán osztályvezető, Vasutasok Szakszervezete; Biri Sándorné csoportvezető, Szombathely Vasútigazgatóság; dr. Bordi István osztályvezető, Vasutasok Szakszervezete; Borsy Sarolta forg. szolg. tevő, Nyíregyháza Üzemfőn.; Bónis Lajos osztályvezető, GySEV Igazgatóság Sopron; Bucholcz Sándorné pénztáros, Kál-Kápolna állomás; Bukta János műszerész, Miskolc BBFF; Czubor József vonatvezető, Mátészalka állomás; Dénes Sándor osztályvezető, Vasutasok Szakszervezete; Duró Miklós felszolgáló, Utasellátó V.; dr. Fehérvári László szakosztályvezető h., GySEV Vezérigazgatóság; Fejes István állomásirányító, Miskolc rendező pu.; Fekete Sándor vill. mozdonyvezető, Bp. Keleti vont. főn.; Feleki Pál igazgató, Szentes Építési főn.; Fodor Sándor vizsgáló főkalauz, Miskolc-Tiszai pu.; Gazsi András térfelvigyázó, Bp. Ferencváros áll.; Gazsi Lajosné ügyintéző, Szeged Vasútigazgatóság; Gáspár Imréné dr. osztályvezető, Vasutasok Szakszervezete; Gombos Attila szb-titkár, Pécs BFF; dr. Gróf József nyugdíjas; Gyócsi Jenő nyugdíjas; Hajas Endre területi szakszerv. bizottsági titkár, Szombathely; Halmay Árpád területi szakszerv. biz. titkár, Pécs; Hederics Jeromosné forg. szolg. tevő, Körzeti Üzemfőn., Kecskemét; Henyei Ferenc vszb-titkár, Utasellátó; Honos Antal műszerész, Dombóvár BFF; dr. Horváth Attila politikai munkatárs, MSZMP KB; Horváth Béla asztalos, Szeged Körzeti Üzemfőn.; Horváth Ferenc üzemfőn. h., Veszprém Körzeti Üzemfőn.; Huszka Sándor segédvezénylő, Székesfehérvár Körzeti Üzemfőn.; Jauk Ferencné naplózó, Pécs állomásfőn.; Juhász Ferencné Utasellátó területi ig., Miskolc; Kajcsa József nyugdíjas; Karacs Erzsébet forg. szolg. tevő, Püspökladány állomásfőn.; Kedves Ferencné szb-titkár, Győr Körzeti Üzemfőn.; Kelemen József bizt. techn. felülvizsgáló, Szombathely Vont. főn.; Kerekes Sándor vonalgondozó, Szekszárd Pft. főn.; Keresztúri Ferenc főmérnök, Landler Jenő Járműjavító Üzem; Király Károlyné munkavédelmi ügyintéző, Bp. Kelenföld állomásfőn.; Koncz József szb-titkár, KPM Vasúti Főosztály; Korponai Lajos szb-titkár, Debrecen Járműjavító Üzem; Koszorús Ferenc főtitkár, Vasutasok Szakszervezete; Kovács Győző lakatos, Celldömölk Építési Főn.; Kovács László osztályvezető, Utasellátó Váll.; Kovács Sándor szb-titkár, Dombóvár Üzemfőn.; Kulcsár József igazgató, Debrecen Vasútigazgatóság; Kulcsár Lajos villanyszerelő, Bp. Hídépítési Főn.; Lelesz István személyzeti vezető, Debrecen Építési Főn.; Lengyel Zoltán ügyvezető elnök h., Vasutasok Ált. Bizt. Egyesület; dr. Lugossi József területi szaksz. biz. titkár, Szeged; Makkai László pb-titkár, MSZMP MÁV Miskolci Biz.; Marton György mozdonyvezető, Miskolc Vontatási Főn.; Márkus Imre csapágykiöntő, Szombathely Járműjavító Üzem; Mészáros József lakatos csoportvez., Debrecen Járműjavító Üzem; Molnár Gábor állomásfőnök, Bp. Keleti pu.; Molnár György igazgató, SZOT Balatonfüredi Közp. Iskola; Molnár László ügyvezető elnök, Vasutas Biztosító Egyesület; Molnár Sándor üzemgazd. előadó, Orosháza állomásfőn.; Molnár Tibor dízellakatos, Nagykanizsa Üzemfőn.; Mozsár Tibor műszaki ügyintéző, Vasútegészségügyi Igazgatóság; Nagy Istvánné pénztárfőnök, Debrecen állomásfőn.; Ócsai Józsefné munkaügyi ügyintéző, Kazincbarcika Körzeti Üzemfőn.; Opauszki János művezető, Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Pady Géza pb-titkár, Budapesti Vasútigazgatóság; Pálfi József mozdonylakatos, Záhony Vontatási Főn.; Páti László dízelmozdonyvezető, Zalaegerszeg Körzeti Üzemfőn.; Pöhaczker Attila műszerész, Záhony BFF; Pere József osztályvezető, Vasutasok Szakszervezete; dr. Radnai Jenőné igazgató, Kaposvár MÁV Nevelőotthon; Rétfalvi Tibor ügyvezető elnök, MÁV Első Biztosító Egyesület; Révay Sándor szb-titkár, Járműjavító Üzemek Szakszerv. Biz.; Siklósi László szb-titkár, Miskolc Járműjavító Üzem; Simon Miklós művezető, Szombathely BFF; Simon János szb-titkár, GySEV Igazgatóság, Sopron; dr. Szabó Miklós területi szakszerv. biz. titkár, Budapest; Szádóczky István osztályvezető, Vasutasok Szakszervezete; Szemők Béla kv-titkár, Vasutasok Szakszervezete; dr. Tegzes Erzsébet szb-titkár, Vasútegészségügyi Szolgálat Szb.; Tolnai Ildikó kv-titkár, Vasutasok Szakszervezete; Sz. Tóth András vállalati szakszerv. biz. titkár, GySEV; Tóth Jánosné szb-titkár, Központi Hivatalok, Intézmények Szakszerv. Biz.; Tóth Lajosné ügyintéző, BVKH; Töllyné Pogács Rózsa szb-titkár, Építési Főnökségek Szakszerv. Biz.; dr. Thuróczy Zsuzsanna ov. főorvos, Budapest MÁV Kórház; Valkai Csaba műszaki diszpécser, Szentes Körzeti Üzemfőn.; Varga Andorné röntgenasszisztens, Szolnok MÁV Kórház; Verba Ferenc szb-titkár, Záhony Körzeti Üzemfőn.; dr. Veress László igazgató, Szeged MÁV TEK.; Volosinovszki János területi szakszerv. biz. titkár, Debrecen; Zombori Lajos területi szakszerv. biz. titkár, Miskolc.

A számvizsgáló bizottság, az elnökség, a titkárság tagjainak, valamint a magyar szakszervezetek kongresszusi küldötteinek, a központi vezetőség osztályvezetőinek és a munkabizottságok vezetőinek névsorát, valamint a határozat teljes szövegét következő lapunkban közöljük.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—618
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219—11 859
80—4686. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM. 24. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. DECEMBER 1.

A tartalomból:

Művelődő miskolciak (2. o.)

Tovább (3. o.)

A X. kongresszus határozata (4—5. o.)

Kitüntetések (7. o.)

Kommunista műszak a miskolci vontatásnál

A miskolci vontatási főnökség KISZ-szervezete november 7. tiszteletére *kommunista műszakot* rendezett. A fiatalok felhívásához az idősebb dolgozók, szocialista brigádok tagjai, valamint brigádon kívüliek egyaránt csatlakoztak.

Az október 20-tól 3-ig terjedő időszakban minden dolgozó a saját munkaterületén végzett társadalmi munkát. Így a kommunista műszakon *összesen 483 dolgozó 2882 társadalmi munkaórát dolgozott, melynek 63 699 forint volt az értéke.* Az összeget a KISZ-alapra fizették be.

Az elnökség napirendjén

A MÁV 1981. évi vállalati terve

A testület elfogadta a MÁV Védőfelszerelési Szabályzatot

A Vasutasok Szakszervezetének X. kongresszusán megválasztott, új összetételű elnöksége november 20-án ülést tartott. Napirendjén szerepelt a MÁV 1981. évi vállalati terve, a MÁV új Védőfelszerelési Szabályzata, valamint a bizalmi testületek működésének tapasztalatait összegező előterjesztés.

Elsőnek a MÁV vállalati tervét magába foglaló vaskos előterjesztést vitatta meg a testület. A tervjavaslat alapvető célkitűzése a népgazdaság várható szállítási igényeinek maradéktalan kielégítése mellett a vállalati gazdálkodás hatékonyságának javítása. A személyszállításban *288 millió utas és a 13 millió 940 ezer utaskilométer teljesítménnyel kis mértékű növekedést terveztek.* Ez reálisnak látszik. Teljesítése a minőségi mutatók emelésével megoldható.

A 133 millió tonnás áruszállítási terv és a 24 millió 740 ezer árutonna-kilométer teljesítése már nehezebb feladatnak látszik. Ezt a tervjavaslat területi vitái során is sokan megkérdőjelezték, mert kissé túlfeszítettnek értékelték. Ilyen aggályok az elnökség ülésén is elhangzottak. Kétségtelen, hogy ez az 1980. évi várható teljesítéshez képest *tonnában 1,5, árutonna-kilométerben 2,1 százalékos növekedést jelent,* de a meglevő kapacitás tervszerű kihasználásával, jó kereskedelmi politikával, aktív fuvarszervező tevékenységgel az ez évinél nagyobb feladatok is megoldhatók. Hiszen az elmúlt években többször is volt rá példa, hogy a vasút 2-3 millió tonnával is túlszárnyalta előző évi teljesítményét. *Miért ne sikerülne ez jövőre, a VI. ötéves terv első évében?*

Az elnökség megállapította, hogy a MÁV 1981. évi vállalati tervjavaslata alapjában megfelel a követelményeknek. A rendelkezésre álló eszközök elosztása átgondolt, a VI. ötéves terv, és a jelenlegi tervkoncepció figyelembevételével készült. A testület végül is, a vitában elhangzott javaslatok figyelembevételével, elfogadta az előterjesztést.

A második napirendi pont keretében a *MÁV Védőfelszerelési Szabályzatát* vitatta meg az elnökség. A régi átdolgozását, korszerűsítését több tényező is indokolta. Egyrészt az egységes *Ruházati Utasítás* megjelenése óta végrehajtott felsőbb jogszabály-módosítások, másrészt a Vasutasok Szakszervezetének az a jogos igénye, hogy a vasutasok ruházati ellátása, a törvényes előírásoknak megfelelően kerüljön rendezésre.

Az elnökség az előterjesztést elfogadta, egyben felkérte a MÁV vezérigazgatóját: *intézkedjen, hogy a Szabályzat az MVSZ mellékleteként 1981. január 1-i hatállyal kerüljön bevezetésre.*

Ezután a bizalmi testületek működésének tapasztalatait összegező előterjesztést vitatta meg és fogadta el az elnökség. *(A tapasztalatokról lapunk következő számában részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.)*

1981. január 1-től megszűnik a betétfüzet

A zöld, arcképes igazolvány összvonalas szabadjegyként szolgál

A *Magyar Menetkedvezményi Egyezségbe* tartozó közlekedési vállalatok alapszabálya 1948. január 1-től érvényes. Az elmúlt, több mint három évtized alatt bekövetkezett változások szükségessé tették a szabályzat korszerűsítését, átdolgozását. A cél többek között a MÁV-ra háruló terhek mérséklése, a jegyek kiszolgáltatásának egyszerűsítése, az adminisztráció csökkentése volt.

A Menetkedvezményi Egyezségben részes közlekedési vállalatok közötti új megállapodást *a GYSEV, a MÁV, a MAHART és az Állami Erdei Vasutak (ÁEV) kötötte meg.* A megállapodás, amely *1981. január 1-től érvényes,* a következő fontosabb módosításokat tartalmazza.

A tényleges, MÁV és GYSEV dolgozóinak zöld, arcképes igazolványa — a MÁV és a GYSEV összes vonalán — bármely vonatnemen, a kocsiosztálynak megfelelően *korlátlan számú, díjmentes utazásra jogosító összvonalas szabadjegyként szolgál, a magánjellegű és a hivatalos utazásoknál egyaránt.* A MAHART járatain és az ÁEV vonalain személyzeti menetjegy váltására jogosít.

A tényleges MÁV- és a GYSEV-dolgozók családtagjai, illetve 1981. január 1-ét követően nyugdíjazott alkalmazottai *piros színű, arcképes igazolványa bármely vonatnemen és a MAHART, valamint az ÁEV járatain korlátlan számú személyzeti menetjegy váltására jogosító útiokmányként szolgál.* Ez a kedvezmény csak magánjellegű utazáshoz vehető igénybe, munkábajáráshoz havijegyet kell váltani.

A Menetkedvezményi Egyezségben részes MAHART és ÁEV tényleges dolgozói 1981. január 1-től magánjellegű utazáshoz zöld, arcképes igazolvány helyett piros színű igazolványt kapnak — ugyanúgy, mint a vasutas dolgozók családtagjai —, amelynek alapján korlátlan számú személyzeti menetjegyet válthatnak.

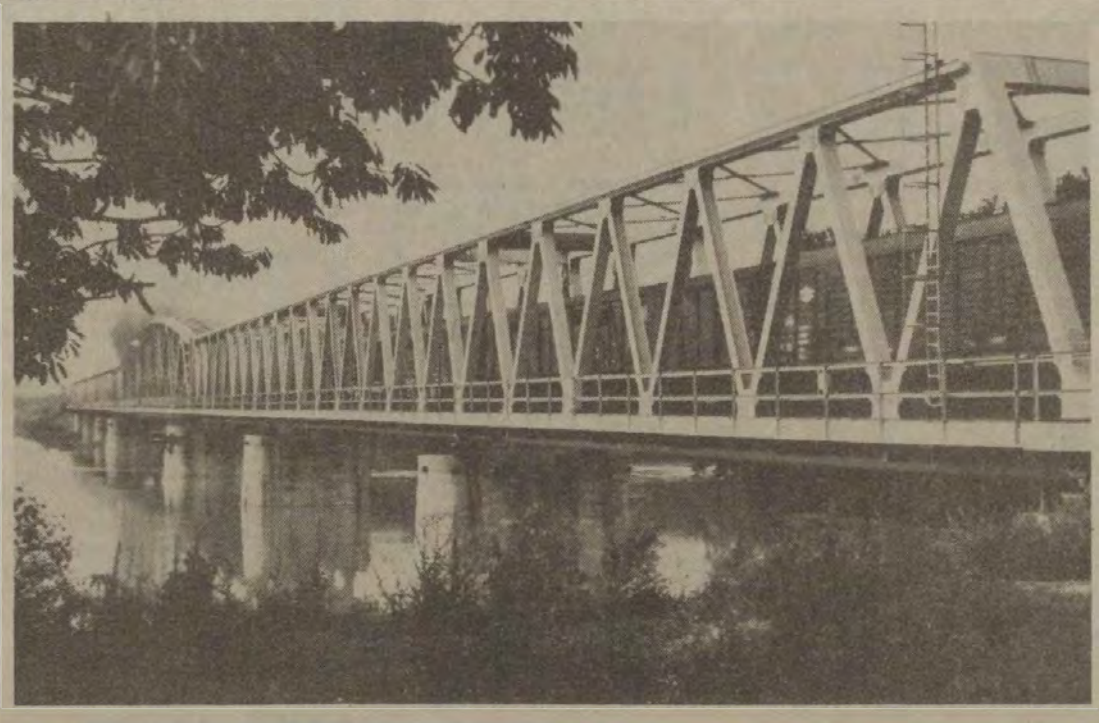
A MAHART és az ÁEV tényleges dolgozóinak családtagjai és az 1981. január 1-től nyugállományba vonuló dolgozói piros színű igazolványt kapnak. Ennek alapján magáncélú utazásra korlátlan számú személyzeti jegy váltására jogosultak.

A fentiekben felsoroltak részére *1981. január 1-től a zöld és piros színű igazolványokhoz egyaránt megszűnik a betétfüzet (szabadjegy).* A szabadjegykedvezmény megszűnését azonban ellensúlyozza a menetkedvezményi szolgálat korszerűsítése keretében kialakított és 1980. júniusától érvényes személyzeti menetjegyárak alkalmazása, amelyek hosszabb távon, az addiginál jóval kedvezményesebbé teszik az utazást.

A piros színű arcképes igazolvánnyal rendelkezőknek lehetőségük van arra, hogy a MÁV jegypénztárainál elővételben, keletbélyegzés nélkül *egyszerre több utazáshoz szükséges személyzeti menetjegyet váltsanak.*

A MÁV és a GYSEV tényleges dolgozói, óvodába és iskolába járó gyermekei és a nyugdíjasok naponkénti utazására továbbra is változatlan marad a szabadjegykedvezményre jogosultság.

A törzsgárdatagok részére rendszeresített szabadjegykedvezmény továbbra is érvényes.



Az őszi hónapokban a Dél-Alföldön is megnőtt a forgalom. Szegednél, a vasúti Tisza-hídon is gyakori látvány az áthaladó tehervonat
(Laczkó Ildikó felvétele)

Csillog az öreg gőzös...

Gárdony állomáson látható ez a 302—610-es pályaszámú, kiszolgált öreg gőzös, amelyet a székesfehérvári körzeti üzemfőnökség három, mozdonyvezetőkből álló szocialista brigádja, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 63. évfordulója tiszteletére karbantartott. A brigád tagjai a mozdony egyes alkatrészeit felújították, a rozsdásodó lemezeket átfestették, leolajozták. Most már ismét feketén csillog, fénylik az öreg masina
(Beke József felvétele)

BÜKI VÁLTOZÁSOK

Befejezéshez közeledik az állomás vágányhálózatának átépítése

A Vas megyei *Bük* vasútállomáson a nemrég elkészült magasított peron biztonságosabbá tette a fel- és leszállást. Az Európa-hírű gyógyfürdő megállóhelyén befejezéséhez közeledik a vágányhálózat átépítése. Rövidesen az utolsó, a hatodik vágány is elkészül. Az átépítés keretében három magasított peron került kiépítésre.

A felvételi épület túlsó oldalán répahegyeket látunk. *Németh Jenő* állomásfőnök erről a következőket mondta:

— *Hosszú évek után ismét van cukorrépa-rakodás Bükön. A környező mezőgazdasági üzemek termékét mi továbbítjuk jóval olcsóbban és gazdaságosabban, mint a Volán. Változatlan létszám mellett októberben 2500, novemberben és decemberben várhatóan 4000—4000 tonna cukorrépát rakunk be és küldünk a cukorgyáraknak.*

— Az idén hogyan alakul a személyszállítás?

— *A nyár három legerősebb hónapjában mintegy tíz százalékkal több, közel 50 ezer utas váltott jegyet pénztárunknál* — válaszolta Németh Jenő. — Természetesen ennél jóval több utas fordult meg az állomáson. Újdonság, hogy az üdülő vendégek jobb kiszolgálása érdekében *a fürdőnél levő SZOT-szállóban kihelyezett pénztárat üzemeltetünk.* Valamennyi jegyfajtát kiszolgáljuk és természetesen a belföldi expresszvonatokra is adunk ki helyjegyet. Áru- és személyszállítási feladatunkat jól segíti egyetlen szocialista brigádunk, amely a huszonegy vasutaslétszám nagy részét tömöríti. Jó a szomszédos Utasellátó büfé étel- és üdítőital-kínálata. Gyors és jó kiszolgálásuk szerves része Bük vasútállomás személyszállítási színvonala emelésének.

Sz. Jakab

Együttműködési megállapodás

Október 28-án *Lovász Lázár*, a szegedi igazgatóság vezetője és *Kálmán Mihály*, a Bebrits Lajos Közlekedési Szakközépiskola igazgatója négy évre szóló együttműködési megállapodást írt alá. A megállapodás lényege a fiatalok szakmai képzésének segítése, a vasút utánpótlásának biztosítása.

Az igazgatóság vállalta, hogy gondoskodik a tanulók gyakorlati oktatásáról, a tanév végi gyakorlatok és üzemlátogatások szervezéséről. Az iskola vasútgépész és híradástechnikai ágazatán a szakmunkásképzésben részesülők gyakorlati oktatását a szolgálati helyeken biztosítják.

Az igazgatóság és az iskola között a jövőben rendszeresebbek lesznek a tapasztalatcserék. Az igazgatóság vállalta a szemléltetőeszközök elkészítését, és lehetővé teszi a szaktanárok gyakorlati ismereteinek bővítését. A tanulók viszonzásként társadalmi munkát végeznek majd a szolgálati helyeken, az igazgatóság társadalmi rendezvényein pedig kultúrműsorral működnek közre.

G. J.

Köszöntjük a magyar szakszervezetek XXIV. kongresszusát!

TÖBBET KELL TÖRŐDNI A BEJÁRÓKKAL

Művelődő miskolciak

Önmagában kevés az akarás és a kezdeményező-készség

A közművelődési törvény gyakorlati megvalósítására a MÁV és a Vasutasok Szakszervezete a *MÁV Hivatalos Lapja* 1977. decemberi számában közzétette a végrehajtási utasítást. A rendelet megjelenését követően *a Miskolc—Tiszai pályaudvaron is megalakították a 11 tagú művelődési bizottságot.* A bizottságban helyet kaptak azok a társadalmi aktivisták, akik korábban végzett kulturális és közéleti tevékenységükkel kivívták a tagság elismerését. Igaz, a bizottság eddig még nem jeleskedett, munkatervet sem mindig készített, a legnagyobb gondot mégis az okozta, hogy koordinatív feladatukkal nem tudtak mit kezdeni. Ez derült ki *Kovács Gyula* társelnök, forgalmi oktatótiszt szavaiból is, amikor a Tiszai pályaudvar közművelődési eredményeit összegeztük.

Szépítés nélkül

— *Korábban is végeztünk ilyen munkát, akár a művészeti nevelésre, akár az általános iskolai felnőttoktatásra, a tárlatokra, az ismeretterjesztő előadásokra vagy más közművelődési eseményre gondolok.* Az is igaz, hogy kezdetben, tapasztalatok és kellő útbaigazítás hiányában a mi üzemi művelődési bizottságunk sem helyezett megfelelő hangsúlyt a koordinatív tevékenységre. Amikor értékelő jelentéseket kértek tőlünk, úgy ítéltük meg, hogy a lakkozott statisztikákkal csak ámítottuk volna önmagunkat, és a felsőbb szerveket egyaránt. Leírhattuk volna, hogy a munkásművelődés meg a brigádok kulturális munkája sikeres, de nem tettük.

Pedig jó néhány kezdeményezésről számot adhattak volna. A társelnök tájékoztatója szerény és tárgyilagos. Tény viszont, hogy a helyi vasutas művelődési házzal közösen politikai ismeretterjesztő előadásokat szerveztek az állomás szocialista és munkabrigádjainak. Vendégül láttak többek között közismert külpolitikai kommentátorokat, népszerű fővárosi színészeket, tömegszervezeti vezetőket. Hazánk felszabadulásának 35. évfordulójára az MHSZ-szel közösen megszervezték a *„35 év szabad hazában"* vetélkedőt, amely jól szolgálta a hazafias és az internacionalista nevelést. A KISZ-esek és a szocialista brigádok aktivizálásával négy helyi vetélkedőt szerveztek és bonyolítottak le.

Eredményesen szervezték meg, a propagandisták és az oktatótisztek bevonásával a tömegpolitikai oktatást. Pedig Miskolcon sem volt könnyű a szakmai oktatás után ott tartani a tagságot. De szólhatnánk az egészségügyi és tudományos ismeretterjesztés hagyományairól is. Mégis: *a legsikeresebbek a csomóponton szervezett szakmai tanfolyamok voltak.* Ez azért is fontos, mert a munkaerő-átcsoportosítás lehetőségét is megalapozzák vele.

Hátráltató tényezők

— *A teljességhez tartozik, hogy ezeknek az események a koordinálásában, előkészítésében a művelődési bizottság keveset tett tudatosan* — mondta *Kovács István,* a miskolci területi szakszervezeti bizottság kulturális, agitációs és propaganda bizottságának vezetője. — Igaz, a bizottság tagjai különkülön segítették a szervezést, de nem úgy, mint a pályaudvari közművelődés irányításával megbízott tisztségviselők. A termeléscentrikus szemléleten az utóbbi hónapokban túlléptünk ugyan és a vezetők megértették a termelés és a közművelődés egészséges összhangjának fontosságát.

Beszélgetőpartnereim *a közművelődést hátráltató tényezők közül kiváltképp a szocialista brigádok kulturális vállalásaiban fellelhető formális vonásokat, a közömbösséget említették, s arról is szóltak, hogy viszonylag sok a bejáró dolgozó.* Mint mondták, a brigádok közül sem mindig az kapja az elismerést — még az erkölcsit sem —, amelyik a termelési feladatok mellett a közművelődési törvény végrehajtásán is eredményesen dolgozik. Pedig a párthatározatok által is sürgetett — a végzett munka szerinti — differenciálás azt követelné, hogy a brigádok termelési eredményei mellett *azt is vegyük figyelembe, ha valaki a kulturális vállalások teljesítésekor többet tett a közösség asztalára.*

Miskolc—Tiszai pályaudvar forgalmi és kereskedelmi szakszolgálata mintegy kétezer dolgozójának több mint kétharmada naponta ingázik szolgálati helyére. A legtöbbjük a munkaidő után *„megy a vonatom"* felkiáltással marad távol a csomóponti művelődési lehetőségektől. A közömbösség miatt sokszor még az a kevés kezdeményezés is elakad, amit a csomóponton elindítanak. Részben megértem azt a kocsirendezőt, aki ottjártamkor mondta:

— *Nézze, nekem elég naphosszat az ütközők, a nyikorgó féktuskók, saruk hangját hallgatni, utána felüdülés, ha otthon, a háztájiban gyönyörködhetek jószágaimban. Engem ez nyugtat meg, nem az ismeretterjesztő előadás.*

Javítani kell a propagandát

Ha érthető is, mégsem fogadható el az efféle érvelés. Már csak azért sem, mert Nyékládházán, vagy a miskolci építési főnökség munkásszállóján — a területi egészségügyi központtal közösen tartott ismeretterjesztő előadássorozaton —, a Vörösmarty Művelődési Ház ludasi, putnoki munkásszállókra kivitt — csillagászattal, űrhajózással kapcsolatos — programjain sok ingázó is ott volt. Hasonló aktivitásra lenne szükség a Tiszai pályaudvaron. Az egyoldalú szemlélet, ami gyakran nemcsak a kétkezi dolgozóké, hanem a vezetőké is, nehezíti a helyi társadalmi szervek, és az üzemi művelődési bizottság munkáját.

Ez is egyik oka, hogy Miskolcon az általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők számát nem sikerült kellő mértékben csökkenteni. Pedig mint *Fain György* személyzeti vezetőtől, a bizottság titkárától megtudtuk, *a csomóponton jelenleg csaknem négyszázan nem végezték el a nyolc általános iskolát, sőt analfabéta is dolgozik a pályaudvaron.*

— Kértük már a pártbizottság, az állomásfőnökség segítségét: *támogatják törekvéseinket.* A jövőben a területi művelődési bizottságtól is több támogatásra számíthatunk. Nem nyugodhatunk bele, hogy a bizottságban mindenki saját belátása szerint tevékenykedik, s közben a kollektív munka háttérbe szorul. *Javítani kell a propagandánkat is.* Nem csupán többet kellene hallatni magunkról, hanem kezdeményezéseinket jobban meg kell ismertetnünk a csomópont dolgozóival — summázta a véleményeket Fain György.

Kulturált várótermet

A választások után újjászervezték a csomópont művelődési bizottságát. Arra törekedtek, hogy a hatáskörileg hozzájuk tartozó *Felsőzsolcáról* és *Diósgyőrből* is legyenek köztük aktivisták. Olyanok, akik ötletet, javaslatot is adnak a további munkához.

A miskolciaknak nincs kulturális célra alkalmas várótermük, klubszobájuk. A pályaudvaron dolgozók szociális körülményei rosszak. A bejárók várakozási idejét így nem képesek a közművelődésre felhasználni. Pedig már az is előnyös lenne, ha a Kazincbarcikáról és a többi zsúfolt vonalról bejáró vasutasok, *a vonat indulása előtt a resti helyett másutt, kulturáltan töltenék el az idejüket.* A vasutas művelődési házat kissé távolinak mondják az ingázók.

Tény, hogy nincs könnyű helyzetben a miskolci csomópont művelődési bizottsága. Van viszont akaraterejük ahhoz, hogy még átgondoltabban dolgozzanak a közművelődési törvény és párthatározat megvalósításán. Ha törekvésükhöz megkapják a vasutas közösség, a gazdasági és a társadalmi vezetők támogatását is, az eredmények sem maradnak majd el.

Orosz Károly

BRIGÁDNAPLÓ-KIÁLLÍTÁS

A miskolci vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága november 7. tiszteletére *brigádnapló-kiállítást rendezett.* A házigazda szerepét ezúttal a leltárcsoport *„Május 1."* szocialista brigádja látta el. A kiállításon bemutatott 27 brigádnapló hűen illusztrálta a szocialista brigádok életét, valamint munkáját, melyet a szocialista brigádmozgalom 3-as jelszavának szellemében végeztek.

VETÉLKEDŐ

A zalaegerszegi körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottsága november 7-e tiszteletére szellemi vetélkedőt rendezett a KISZ-alapszervezetek és szocialista brigádok részére. A vetélkedő győztese a forgalmi KISZ-alapszervezet csapata lett. Holtversenyben második a November 7. és a dr. Hamburger Jenő szocialista brigád csapata.

MÁJUS ÓTA

Gazdasági felelősből szb-titkár

A nyílt beszédet mindenki megérti

Az Utasellátó Vállalat szombathelyi területi igazgatóságán a *Győr-Sopron,* a *Vas* és a *Zala* megyeiek szakszervezeti bizottságának titkára *Varga Józsefné,* az igazgatósági törzs munkatársa. A májusi választások óta látja el e tisztet. A feladat azonban nem új számára, hiszen 1967-től az szb gazdasági felelőse, majd 74-től a TT elnöke volt.

— *A három megyében ötszáznál több „Utasellátós" munkálkodik a vendéglátásban és a kiskereskedelemben* — mondja. — *Ügyes-bajos dolgaikat a kilenctagú szb, a három főbizalmi és a 33 bizalmiból álló testület segítségével intézzük.* Területünk nagysága és széttagoltsága miatt a bizalmiak oktatását és felkészítését összevontan, a megyeszékhelyeken tartottuk meg. Győrött, Szombathelyen és Zalaegerszegen két-két alkalommal — a helyi párt- és gazdasági vezetők közreműködésével — beszéltük meg a bizalmiak megnövekedett jog- és hatáskörét, s természetesen a felelősségüket is.

— *Úgy érzem, sikerült megértetni, hogy a tisztségviselők legfontosabb feladatai közé tartozik a gazdasági munka segítése.* A nyílt beszédnek is köszönhető, hogy igazgatóságunk első félévi lemaradásából az utóbbi hónapokban sokat sikerült bepótolnunk. Az igazgatóság valamennyi elképzeléséről, rendelkezéseiről és a gondokról külön is tájékoztattuk a bizalmiakat. A választott tisztségviselők és a szocialista brigádok vezetői szinte valamennyi körlevélből kapnak egy példányt.

Biztos háttérnek tartom, hogy a bizalmiak egyre jobban élnek jogaikkal és ehhez az erkölcsi alapot példamutató munkájukkal maguk teremtik meg!

Sz. Jakab István

Tizenkét KISZ-szervezet részvételével

Politikai vetélkedő Székesfehérvárott

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottsága és a Landler Jenő forgalmi KISZ-alapszervezet — a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 63. évfordulója tiszteletére — *politikai vetélkedőt rendezett* a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában.

A vetélkedőn tizenkét KISZ-szervezet csapata vett részt.

A versenyzőknek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom történelmi eseményeiről kellett számot adni. *A győzelmet a Dunai olajfinomító csapata szerezte meg.* Második a Mező Imre, harmadik pedig a Kilián György nevét viselő KISZ-alapszervezet lett.

Az okleveleket és a díjakat *Tóth Béla* üzemfőnök-helyettes, a zsüri elnöke adta át. *(Képünkön: a vetélkedő győztes csapata látható.)*

A Miskolci vontatási főnökségen jól dolgoztak a szocialista brigádok

A miskolci vontatási főnökség szocialista brigádvezetői részére a közelmúltban tanácskozást rendeztek. *Udvarhelyi Flórián* szb-titkár megnyitója után *Majorossi Rezső* vontatási főnök számolt be az év első kilenc hónapjában végzett brigádmunkáról, az eredményekről és a gondokról.

A főnök kiemelte, hogy — az elmúlt év azonos időszakához viszonyítva — a villamosmozdonyok üzemkészsége 27 százalékkal javult. A főnökség 82 brigádja élen járt a társadalmi munkavégzésben is.

A beszámolót vita követte. Ennek során a hozzászólók ismertették azokat a terveiket, amelyekkel segíthetik a munka minőségének javítását, a szállítási feladatok teljesítését.

S. Gy.

SIKERES VETÉLKEDŐ

Hősök városa, városok hőse

Huszonkilenc villámkérdés; négyrészes anagramma játék; szellemi totó; keresd a szerzőt fejtörő; kakukkfiókák fülöncsípése; részleges információk alapján a lényeg megfejtése... Ezekkel a feladatokkal kellett megbirkóznia annak a nyolc csapatnak, amely október 13-án állt rajthoz a Kőér utcában, a szak- és szerelőipari főnökség központi telepén.

Az MSZBT által meghirdetett — a *Hősök városa, városok hőse* — országos szellemi vetélkedősorozathoz a főnökség a nyáron csatlakozott. A brigádok júliusban kapták kézhez a felkészüléshez szükséges könyvecskét.

A történelmi, a földrajzi, és a gazdasági témájú vetélkedőt a mindennapok tudnivalóival is fűszerezték: *tűz- és munkavédelmi kérdések is szerepeltek a tématárban.*

A legtöbb elérhető pontot — 110-et — a terv- és termelési főcsoport *Hunyadi János* brigádja szerezte meg; a kalkuláció *Centenáriumi* brigádja 93, a fémipari szakterület *Landler Jenő* ifjúsági brigádja pedig 91 pontot szerzett. Az első három helyezett jutalma 1500, 1200, illetve 1000 forintos vásárlási utalvány volt.

S. T.

Dániel meg a dívák

„Madarat tolláról, embert barátjáról" — tartja a mondás. Nem magamról akarok képet alkotni (különben is: akár ama madarat, engem is jobban minősít a toll), mégcsak barátomat sem akarom ország-világ előtt pellengérre állítani, de tény mi tény — barátom, Dániel, a közérthető dolgok megértésére képtelen.

A minap is előállt:

— Nem értem! — panaszolta, és bús tekintetén látszott, hogy valóban nem érti. — Nem fér a fejembe, hogy olyan isteni dívák, akiket a férfiak százmilliói csodálnak körül, miért mondanak búcsút idejekorán a hírnévnek, a sikernek. Nem értettem Gréta Garbót, amikor fekete szemüveg mögé rejtőzködött és elbújt a világ elől, nem értettem Lollobrigidát, amikor büszkébb lett fényképésztudományára, mint az annyiszor fényképezett idomaira, és most nem értem Brigitte Bardot-t sem. Hallottad, hogy végképp búcsút mond a filmvászonnak és inkább ruhavásznakat szab?... Az igazi BB-stílusban készült modelleket egyszerre mutatták be több országban...

— Édes komám, Bébé is kinőtt már a tinédzserszerepekből.

— Öregem, ha én olyan csodálatos asszony lennék, mint Bardot — e gondolattól bajuszkája kackiásan remegni kezdett —, a negyedik X fölött sem hagynám abba. Én játszanám a legvonzóbb asszonyszerepeket a francia és a magyar film egén. Lányom valamennyi hódolóját magamba szédíteném.

— Gonosz anya volnál, Dániel, de legalább boldog ember vagy. Mit neked a világ folyása, a külvilág begyűrűzése, ha napjainkban az foglalkoztat leginkább, hogy miért vonulnak vissza a dívák...

— Tévedsz. Nekem a dívákról éppenhogy a világ, Bardot-ról pedig a főnököm, Szabó jutott az eszembe. Ha Bébé abbahagyta a divaságot, miért nem hagyja abba Szabó az osztályvezetést? Már ő is elmúlt negyven, lassan ő is kiöregszik, már ő sem az a szexfiú: protézise van és őszül a haja... Öregem, ha ő is szakmát változtatna és elmenne hot dog-sütőnek, vagy pincérnek állna. Belépnék a kisvendéglőbe abban a lezser dzsekiben, amelyet egyszer már leparancsoltak rólam, amikor külföldi delegációt fogadtunk a főnökségen, és ráripakodnék: „Pincnök, egy sertéspörköltet, de ne legyen ám zsíros, mert visszaküldöm! Na, az egyik lába itt, a másik lába ott, igyekezzék, fiam!"

— Először is: Dániel, ha te bemégy egy étterembe, nem ripakodsz a pincérre, hanem türelmesen vársz a sorodra. Másodszor: ha kapsz egy pörköltet, mégha zsíros is, nem küldöd vissza. Harmadszor: ha pörköltet rendelsz, nem biztos, hogy kapsz is. Végezetül: egy osztályvezető nem megy el hot dog-sütőnek, nem áll be bokázni kisvendéglőbe, mert lehet, hogy többet keresne, de csorbulna a státuszszimbóluma.

— ...Hát jó, akkor ne vendéglős legyen, hanem művészjelölt. Induljon a következő Ki mit tudon! Öregem, mit nem adnék, ha odalépne a tévé-kamerák elé és elénekelné, hogy „Szerelemre születtem". Ha én volnék a zsüri elnöke, tudod, mit mondanék? Először is, komótosan: üljön az első sorba. A második versenyző után, mégha az Szabónál hamisabban énekel is: na, álljon csak fel szépen az első sorból, az nem osztályvezetői szék, amelyen az idők végezetéig ülhet, curikkoljon hátrább a második padsorba! Harmadjára, egy amatőr bűvész produkciója után: álljon föl ismét, és üljön még hátrább, a szamárpadba!... Különben Szabó kiváló színész lenne, már most is két arca van: fölfelé mosolyog, lefelé vicsorog.

— Ne kertelj, komám, nem bánnád, ha Szabó helyett Bardot lenne az osztályvezetőd, mégha elmúlt negyven akkor is!

— Női főnököt? Azt már nem! Hogy úgy járjak, mint Szerén Szilárd, akinek nő — a beosztottjai Vénmariskának becézik — a főnöke? A múltkor is, amikor egy másik vállalat osztályvezetőnője volt nála, kiszólt a telefonján: Szilárdka, hozzon be kérem két kávét két tonikkal, de a kávé meleg, a tonik meg hideg legyen! És amikor bevitte tálcán — érted? tálcán! — a kávét, meg a tonikot, Vénmariska még azt is megjegyezte: elegáns ma, Szilárdka, jó a frizurája... Na nem, akkor inkább a Szabó!

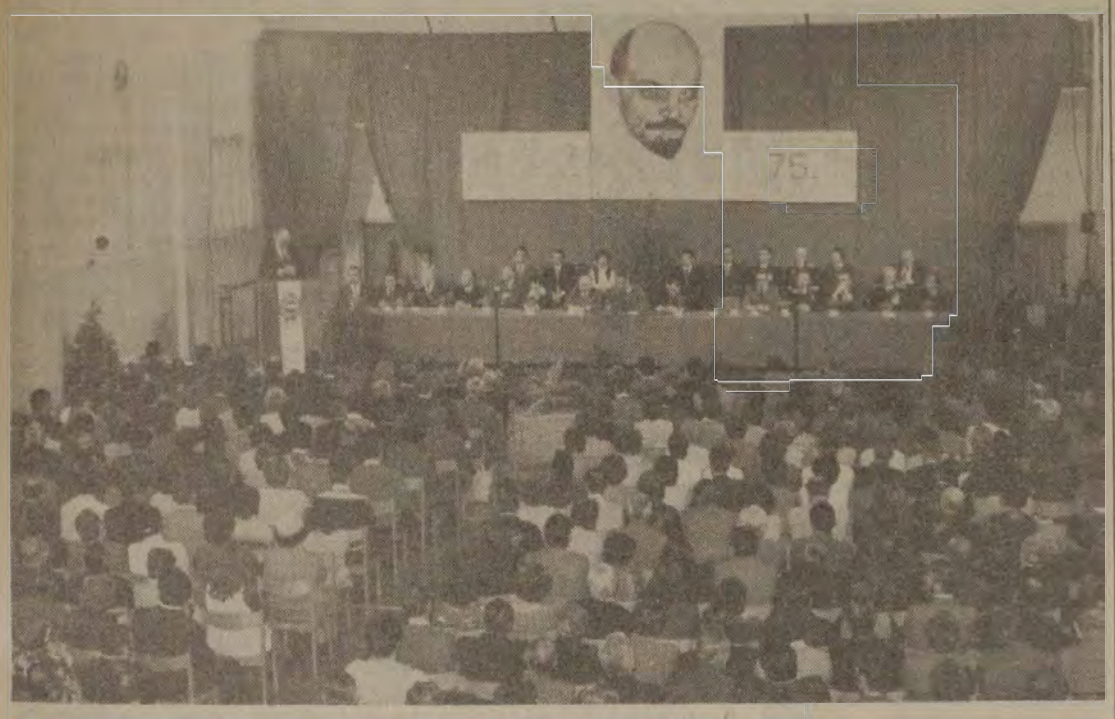
Madarat tolláról, embert barátjáról? Ebből is látszik, hogy különbözők vagyunk. Szabót ugyan nem ismerem, de látatlanba Bardot-t választanám. Örömest! Mert nekem is van főnököm.

F. T.

HETVENÖT ÉVES

a Landler Jenő járműjavító

Ünnepi megemlékezés a Testvériség Sportcsarnokban



Az ünnepség elnöksége és a résztvevők egy csoportja

November 4-én kettős évfordulót ünnepeltek a Landler Jenő járműjavító dolgozói. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 63. évfordulójával egybeesett az üzem fennállásának 75 éves jubileuma.

Az ünnepségre a Testvériség Sportcsarnokában került sor. Az elnökségben helyet foglalt *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója és *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára. A meghívott vendégek között ott voltak a XV. kerület állami és társadalmi szerveinek vezetői.

Az ünnepséget *Sebestyén József*, az üzem pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd *Kövér Imre* üzemigazgató méltatta a kettős évforduló jelentőségét. Bevezetőjében méltatta a Nagy Októberi Szocialista Forradalom jelentőségét, majd az üzem háromnegyed évszázados történetéről beszélt.

A járműjavító üzemek közül a Landler nem tartozik a legidősebbek közé. Jóllehet olyan vasúti főműhely örökét vette át, amely úgyszólván egyidős a magyar vasúttal. Jogelődje, az 1847-ben a Nyugati pályaudvar területén felépült mozdony- és kocsijavító telep — *„Pesti Főműhely"* —, majd később *„Nyugati Főműhely"* elnevezéssel működött. Ez a műhely a gőzmozdony, személy és teherkocsi javításon túl svájci és belga licenc alapján gőzmozdonyok és vasúti kocsik gyártásával is foglalkozott.

A vasútvonalak fokozatos kiépítésével, a megnövekedett gőzmozdony-, személy- és teherkocsipark javítására a *Nyugati Főműhely* már kevésnek bizonyult. Az egyre sürgetőbb vasúti járműjavítás megoldására, a Magyar Királyi Államvasutak Igazgatóságának javaslatára, a Kereskedelem és Közlekedési Minisztérium új javító és karbantartó műhelytelep felépítését határozta el.

Az új műhely helyének megválasztásánál a MÁV Igazgatóság vezetőit az az elv vezérelte, hogy az továbbra is Budapesten maradjon. Mivel a Nyugati pályaudvaron további terjeszkedésre nem volt lehetőség, *a Rákospalota és Újpest között elterülő Istvántelekre esett a választás.* A nagyrészt mocsaras terület egyengetését, illetve feltöltését 1901-ben kezdték meg. A következő évben pedig már hozzáfogtak a vágányhálózat és a műhelycsarnokok építéséhez. A munkálatok három évig tartottak. *A MÁV Istvántelki Főműhely 1905-ben kezdte működését.*

A főműhely öntudatos munkásai már az első években aktívan bekapcsolódtak a századforduló után egyre erőteljesebben kibontakozó vasutas mozgalmakba. Később pedig *Szőcs Áron* és *Pintér János* személyében a szövetség vezetőségében ketten is ott voltak, hogy képviseljék a vasutasok, ezen belül a műhelyi munkások érdekeit.

A Tanácsköztársaság kikiáltása után pedig az Istvántelki Főműhely munkásai közül *Szőcs Áron* lakatost a Kormányzó Tanács Csanád megyei Direktóriumának elnökévé, *Farkas Imre* főműhelyi irodavezetőt pedig a Nógrád megye Kormányzó Tanácsi biztosává nevezték ki. *Pintér János* esztergályos a Vasúti Direktórium tagja lett. Rajtuk kívül még számos főműhelyi munkást választottak meg a kisebb városok és községek direktóriumi elnökének, illetve tagjának.

S amikor a fiatal Tanácsköztársaságot fegyveres támadás érte a Vasúti Direktórium felhívására az Istvántelki Főműhelyből is sokan jelentkeztek a felállítandó vasutas ezredekbe.

Az ünnepség szónoka hosszan méltatta az üzem történetének azokat az évtizedeit is, amelyek már a felszabadulás utáni időszakra esnek. *(Erről következő lapunkban számolunk majd be.* A szerk.)

Az ünnepi beszéd után kitüntetések, elismerések átadására került sor. Előbb *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója adta át a miniszteri és vezérigazgatói elismeréseket, majd *Kövér Imre* igazgató nyújtotta át a munkaversenyben élen járó kollektívák vezetőinek az üzem elismerését.

Az ünnepség pergő kultúrműsorral ért véget.

V. F.

Kövér Imre, az üzem igazgatója kongresszusi vándorzászlót ad át a megmunkáló osztály vezetőjének
(MTI-Fotó, Fehér József felvételei)

Kelenföldtől Szárligetig

Hézag nélküli pályán

Szár-Szárliget és *Tatabánya-Felső* állomások között novemberben átadták a forgalomnak az új nyomvonalon haladó 4200 fm hosszú vágányszakaszt. Az építés során 600 ezer köbméter földet mozgattak meg. Most már Budapest-Kelenföldtől a 633-as szelvényig (Szár-Szárliget állomás kivételével) 54 kg-os, hézag nélküli pályán közlekedhetnek a vonatok.

A pálya kivitelezését a MÁV Budapesti Építési Főnökség bicskei építésvezetősége végezte, az építési géptelep, a villamos felsővezeték-építési főnökség közreműködésével.

A Budapest—Hegyeshalom közötti fővonal pályarekonstrukciója során az építők 1981-re érnek el *Tatabánya-Alsóig.*

Vasútmodellek kiállítása

A Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete és az Ifjú Gárda Művelődési Ház, a Nagy Balogh János kiállítóteremben (Budapest, XIX., Ady Endre u. 57.) vasútmodell-kiállítást rendezett. A kiállítást november 14-én *dr. Phersy Ferenc*, a MAVEO ügyvezető főtitkára nyitotta meg.

A MAVEO tagjai itt mutatták be legérdekesebb alkotásaikat, többek között terepasztalokat, tervrajzokat és egyéb gyűjteményeket.

A kiállítás december 14-ig (hétfő kivételével) naponta 10-től 18 óráig tekinthető meg.

Termelési tanácskozás

Selyp állomáson október végén termelési tanácskozást tartottak, amelyen Édes Antal állomásfőnök ismertette a gazdasági eredményeket, a gondokat és a legfontosabb tennivalókat. A szállítási tervet eddig sikerült teljesíteni. A túlórák száma 50 százalékkal csökkent.

Tovább

Immár csupán egy hónap van hátra az esztendőből, alig több, mint négy munkahét a népgazdaság új, középtávú tervidőszakának nyitányáig. Az ötödik ötéves terv eredményei és zökkenői immár összegezhetők — ezt tette az MSZMP Központi Bizottsága is, november 13-i ülésén —, nyilvánvaló, hogy (a közlemény sorait idézve) *„Népünk céltudatos munkájának köszönhetően a népgazdaság a nehezebb feltételek ellenére is fejlődik, a termelés növekszik, szerény mértékben, de emelkedik a lakosság életszínvonala, javulnak életkörülményei"*. Hasonló gondolatok szakszervezetünk X. kongresszusán is megfogalmazódtak.

Gyarapodtunk az elmúlt öt esztendőben, még akkor is, ha a fejlődés a korábbiaknál lényegesen nehezebb világgazdasági közegben ment végbe, s e külső hatások reflektorfénybe állították önnön fogyatékosságainkat. Az előzetes számítások szerint a nemzeti jövedelem 19—20, az ipari termelés 21—22, a mezőgazdasági termelés 13—14, az egy főre jutó reáljövedelem 8—9, a lakosság fogyasztása pedig 14 százalékkal emelkedett-emelkedik. A vasút produktumát nem jellemzik hasonló, felfelé ívelő számok: „Általában elmondhatjuk, hogy az ötödik ötéves tervben az áruszállítást enyhén emelkedő tendencia jellemezte, sőt, talán egy kicsit közelebb állt a stagnáláshoz, mint az emelkedéshez. Erre az évre terveztük azt, hogy megállítjuk ezt a folyamatot, éppúgy, mint a személyszállításban tapasztalható visszaesést. Már látszik, hogy ezt nem sikerült elérni".

Az ötéves tervek mereven nem különíthetők el egymástól: 1981 és 1985 között azoknak a folyamatoknak kell erősödniük, amelyek egyensúlyt javító törekvéseinket jól szolgálták, s folytatódnia kell ama kedvezőtlen tendenciák következetes száműzésének, amelyre már a közelmúlt hónapok-évek is mutattak jó példát. A küszöbön álló hatodik ötéves tervet a társadalom legszélesebb fórumain vitatták-vitatják meg, s az előkészítő munka még e napokban is tart. *Minden bizonnyal állást foglal majd a SZOT, a magyar szakszervezetek decemberben sorra kerülő kongresszusán, s termékeny vita várható a Parlamentben is, amikor a Ház tagjai a tervet törvényerőre emelik.*

A fő vonalak természetesen már kirajzolódtak. Ismét a Központi Bizottság november 13-i üléséről kiadott közleményét idézve: „A VI. ötéves terv fő feladata a társadalmi előrehaladás gazdasági alapjainak erősítése, tervszerű, kiegyensúlyozott fejlődés biztosítása, az elért életszínvonal megszilárdítása, az életkörülményeknek a — lehetőségekhez igazodó — javítása". Ami házunk táját illeti, rögzítődött: *„A közlekedés és a hírközlés magasabb színvonalon elégítse ki az igényeket. Javítani kell az export- és a tranzitszállítás feltételeit. A helyi és város környéki tömegközlekedést a közlekedés többi ágánál gyorsabban kell fejleszteni"*. S miként fogalmazott szakszervezetünk kongresszusán a MÁV vezérigazgatója? „A jövőben nemcsak arra kell törekednünk, hogy a felkínált árut elszállítsuk, hanem arra is, hogy pontosabban, megbízhatóbban és gazdaságosabban juttassuk rendeltetési helyére a termékeket. *Többet kell törődni szolgáltatásaink színvonalával..."*

Eredmények és gondok, szándékok és tervek — mindenről olvashattunk és hallhattunk az elmúlt hetekben. A Központi Bizottság közleményéből kiviláglik, hogy a gazdasági munka irányítói számítanak a végrehajtásból részt vállalók aktivitására. A vasutasszakszervezet kongresszusán — de nemcsak ott, hanem a többi szakma szervezett dolgozóinak tanácskozásán, s más társadalmi-mozgalmi fórumokon is — az tükröződött, hogy az arra hivatottak átérzik cselekedeteik súlyát-fontosságát. Készek arra, hogy a hatodik ötéves terv céljait maradéktalanul valóra váltsák.

Adalékok egy üzemtörténet margójára

Negyedik éve kerülgettem már — a rákospalotai MÁV-telepről az újpesti Könyves Kálmán Gimnáziumba gyalogolva — az *Istvántelki Főműhely* szereldéinek komor falait, amikor egyszer a főműhely közvetlen közelébe kerültem. A *Bethlen Gábor* utcába mentünk lakni, valamikor 1934-ben. Szüleimmel *Losonc* környékéről, szülőföldemről költöztünk a telepre, hogy aztán a *MÁV-telep*, s a palota—újpesti periféria váljon hosszú időre szűkebb hazámmá.

Kisgyerekként nekem az Istvántelki elnevezés mindenekelőtt a kádfürdőt jelentette... A nem összkomfortos telepről ugyanis sokáig oda járt anyám fürdeni, és én még elemistaként is: mindig vele mentem. A kádfürdőnek fehér csempéi voltak, a sárgaréz korlátnak pedig barnás-fekete színe volt. De a víz nagyon jó volt és vígan lubickoltunk benne.

A János vitéz a Kaszinóban

Nekem, gyereknek, a másik vidámságot a Testvériség szerezte: a színkör, azaz a *Koplaló*, ahogy akkoriban a Kaszinót becézték. Ez az elnevezés helyénvaló, mert szüleim ha elvittek oda megnézni a *János vitézt*, a *Leányvásárt*, a *Lili bárónőt*, a *Sárgapitykés közlegényt*, vagy a *Piros bugyellárist*, én mindig megéheztem. Hiába volt szünet, és hiába lehetett mindenféle jókat enni-inni a büfében, a szüleim azt mondták: nem szabad a pénzt szórni, otthon vár minket a finom vacsora... És hiába jött néha a színkörbe beszélni Svarc plébános úr, vagy Klobec tisztelendő úr, engem nem tudtak megvigasztalni. De talán a munkásokat sem, akik más ok miatt nevezték a Kaszinót Koplalónak: déli időtájt a műhely gesztenyefái alatt gyűltek össze ebédelni, ha az asszonyok megfőzték a szerény ebédet, vagy a tehetősebbek Dobroviczki bácsi főztjére fizettek be.

Jenő bácsi, Henrik bácsi

Amikor az üzem közelébe költöztünk, azt reméltük, hogy kapcsolatunk elmélyül. Nem így történt. Hamarosan nagy szerencsétlenségnek könyveltük el ugyanis, hogy a jó levegőjű kertes-fás telepről az üzem közelébe jöttünk lakni, ahol a vasúti kocsikat és mozdonyokat javító szerelőcsarnokokból sűrű korom szállt be az ablakainkon, megfűszerezve a nem messzire lévő Chinoin bűzével. Talán ez okozta, meg a kamaszkor figyelmetlensége, szeleburdisága, hogy sok mindenre nem figyeltem kellően oda. Pedig figyelni kellett volna *Nagy Jenő* bácsira, a református hittantanáromra a gimnáziumban, aki gödi ember volt. Egy alkalommal, amikor néhányan a pad alatt mászkáltunk a templomban, az istentisztelet után megszorongatta a fülemet:

— *Vasutasgyerek vagy, mi, te is? Apád nem az Istvántelkiben dolgozik? Mert az ilyen betyárnépek járnak onnan Gödre szervezkedni...*

Egy szót sem értettem az egészből, mert Nagy Jenő bácsi szinte tréfálkozva és mosolyogva mondta mindezt. Fogalmam se volt, mit ért szervezkedés alatt. Egyáltalán nem tudtam, Nagy Jenő bácsi hova akar kilyukadni. Alacsony ember volt, mindig kopottas zsakettben járt, mintha állandóan temetésről, esketésről jönne és sápadt, mint aki hetek óta nem evett.

A 75. évét ugyancsak most ünneplő gimnázium becsületére váljon, hogy senki meg se nyekkent — mi több, az egész tanári kar, meg az egész diáksereg harsányan kacarászott —, amikor önképzőköri diákmuri keretében kifiguráztam a derék hittantanárt, akit különben a gyér református frakció — közte *Dobai Pista* is, egy másik vasutasgyerek — őszintén szeretett. De ez nem gátolt meg minket abban, hogy ha Jenő bácsi nem ért kettőre a gimnáziumba — márpedig ritkán ért oda —, akkor az egész üdvözülésre áhító társaság gátlás nélkül kereket ne oldjon.

Petri Henrik bácsi, zenetanárom, 1910-ben vezetője volt a Testvériség szimfonikus zenekarának. Akkoriban — a 30-as évek közepén — még az se nagyon tűnt fel nekem, hogy miért erőltetnek szüleim *Petri Henrik palotai zeneiskolájába.* Pedig Fukász tanár úr személyében — *Fukász György*, kiváló marxista filozófusunk édesapja — zongoratanára is volt az iskolának, de nekünk gyerekeknek, az iskola csak gyakorlást, lecketanulást jelentett, s mi, akik sejtettük, hogy se *Paganini*, se *Liszt Ferenc* nem lesz belőlünk, nem nagyon örültünk ennek.

Új kultúrház a „Koplaló" helyén

A dolgok nyitja — ma már tudom — hogy *Petri Henrik bácsi vasutas volt az Istvántelkiben, s a vasutasok szívesen vitték hozzá gyerekeiket.* Mi viszont Henrik bácsi „érdemeitől" nem hatódtunk meg, s ha nagyon hosszú volt az óra télen, gyantát tettünk a kályhára, amitől olyan büdös lett, hogy az öreg muzsikus haragra lobbant, és rögvest elzavart minket...

A mai Landler Jenő Járműjavító Üzem múltjáról kevés az, ami nekem, a gyerekkori emlékek közül — az Istvántelki Főműhelyről — csaknem fél évszázad távlatában felvillan. Hiszen azóta Palotán is sok minden megváltozott. Fejlődik az üzem is. Az egykori Koplaló helyén új művelődési intézmény épül. Az élüzem címek és elismerő oklevelek is jelzik, hogy az üzemben elismerésre méltó eredmények születtek.

Berecz Miklós

A Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusának határozata

A Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusa megvitatta és elfogadta a központi vezetőség beszámolóját a IX. kongresszus óta végzett munkáról, valamint a számvizsgáló bizottság jelentését. Megállapította, hogy a Vasutasok Szakszervezete a IX. kongresszus határozatait alapvetően végrehajtotta. Hozzájárult ahhoz, hogy érvényesüljön a párt politikája, tovább erősödött társadalmi rendszerünk és államhatalmunk. Segítette a Magyar Szocialista Munkáspárt XI. és a Magyar Szakszervezetek XXIII. kongresszusa határozatainak megvalósítását, a népgazdaság V. ötéves tervének végrehajtását.

Az ágazathoz tartozó vállalatok és intézmények dolgozóinak mozgósításával közreműködött abban, hogy a népgazdaság szállítási igényeit, s az ehhez kapcsolódó szolgáltatásokat a vállalatok — az időközönként tapasztalt nehézségek ellenére — teljesítették.

Javult a tömegkapcsolat, a bizalmiak munkája. Az új demokratikus fórumok kialakításával, működtetésével szélesedett a demokrácia.

Szakszervezetünk a dolgozók nevelésében tovább fejlesztette a korábbi években elért eredményeket. A gazdasági és politikai célok megvalósítására történő mozgósítással, a munkahelyi fegyelem és a szocialista munkamorál megszilárdításával arra törekedett, hogy a dolgozók a szocializmus építésének egyre tudatosabb részvevői, aktív támogatói legyenek.

Nőtt szakszervezetünk tekintélye, befolyása a tagság, a dolgozók, a társadalmi szervek és a gazdasági vezetők körében. Tovább fejlődött érdekvédelmi és érdekképviseleti munkánk. Következetesen tevékenykedtünk a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért, jogaiknak érvényesítéséért, a törvények betartásáért.

Szakszervezetünk jól megoldotta a hatáskörébe utalt társadalombiztosítás gazdálkodási és igazgatási feladatait.

A X. kongresszus az elkövetkezendő időszakra a következőkben határozta meg a szakszervezeti szervek feladatát:

I.

Szakszervezetünk termelést segítő tevékenysége jobban ösztönözzön a hatékony, minőségi munkára

A szállítást, a gazdálkodást segítő szakszervezeti tevékenység irányuljon a fegyelmezettebb, termelékenyebb munkára, a technológiai utasítások betartására, a minőség javítására és a takarékosabb gazdálkodásra.

A vasúti közlekedés jelenlegi és jövőbeni feladata a nagy tömegű (közép- és nagy távolságú) személy- és áruszállítás népgazdasági igényeket kielégítő lebonyolítása, különös tekintettel a KGST-kapcsolatokra és az ország helyzetéből adódó egyéb nemzetközi vasúti szállításokra.

A feladatokat javuló energiafelhasználással, hatékonyabb munkaerő-foglalkoztatással, a nagy értékű állóeszközök kapacitásának jobb kihasználásával, a belső tartalékok feltárásával és hasznosításával kell megvalósítani. Tovább kell javítani a személy- és áruszállítások minőségi színvonalát.

A feladatok végrehajtása szakszervezeti szerveinktől is megköveteli a termelést segítő tevékenység további erősítését, konkrétabbá és eredményesebbé tételét.

1. Fokozni kell a dolgozók részvételét a hatodik ötéves terv és az évi tervek kialakításában.

Elő kell segíteni, hogy a dolgozók, mindenekelőtt a munkájukkal közvetlenül összefüggő feladatokról, gondokról, problémákról mondjanak véleményt, illetve azok megoldására tegyenek javaslatot. *A tervek előkészítése során a szakszervezeti szervek a dolgozók észrevételei alapján alakítsanak ki önálló álláspontot és érvényesítsék a vállalati és helyi tervek kialakításában.* Az elfogadott tervek lebontását meg kell gyorsítani, hogy a végrehajtás feltételei időben biztosítva legyenek.

A szociális és munkavédelmi tervek készítésénél fokozottabban kell bevonni a közvetlenül érdekelt dolgozókat, a leendő létesítmények használóit. Hálózati szinten, az egyenlő arányos fejlesztés érdekében, az anyagi eszközök koncentrálásával, a vasúti szakszolgálatok és az Utasellátó Vállalat üzemegységeinek ellátottsági színtjében jelenleg meglevő különbségek csökkentését kell előirányozni. A szociális létesítmények fejlesztését a lehetőségeknek megfelelően, fontosságuk szerint szükséges rangsorolni.

2. Az egyre növekvő szállítási feladatok teljesítése érdekében, a vasút rekonstrukciós fejlesztését tekintve fontos feladat, az eszközrendszer és a hozzátartozó technológia egyenkapacitásának biztosítása, a rendezőpályaudvarok, a csomópontok, a vontatási főnökségek — kiemelve a kocsijavítók — korszerűsítését, a nehéz fizikai munkát kiváltó, a rakodást gyorsító gépekkel történő ellátását.

A szállítási igények gazdaságosabb kielégítésének érdekében *javítani kell a közlekedési ágazatok közötti együttműködést.* Fokozott figyelmet kell fordítani a korszerű szállítási módok széleskörű elterjesztésére, az üzletpolitika, személy- és áruszállítási politika színvonalának emelésére, az egységes fuvarozási lánc megteremtésére.

A szállítás minőségi igényeinek növekedésével az eddiginél nagyobb gondot kell fordítani a minőség javítására szolgáló beruházásokra. A korszerűsítések során fontos feladat az anyag- és energiatakarékosság következetes érvényesítése.

A jelenleginél kapjanak jóval nagyobb hangsúlyt a minőségi, hatékonysági és takarékossági kezdeményezések.

3. Folyamatosan kell vizsgálni és szükség szerint módosítani a vállalati versenyformák — igazgatósági verseny — rendszerét és gyakorlatát. Az üzemvitelben végbemenő változásokkal összhangban kell meghatározni a munkaverseny-célkitűzéseket, kialakítani a határforgalmi együttműködés új formáit.

Szükséges a munkaverseny nyilvánosságának további fejlesztése is. A szakszervezeti szervek működjenek közre abban is, hogy a munkaverseny segítse az üzemvitel belső tartalékainak kiaknázását és a vállalatok eredményes gazdálkodását.

Tovább kell növelni a munkaverseny belső demokratizmusát, közéletiségre nevelő hatását, a rövidebb időszakra szóló, az üzemvitel évközi változásaihoz igazodó vállalások arányát. Ezzel összhangban kell felhasználni az egyének, kollektívák esetében a munkaverseny elismerésére fordítható anyagi eszközöket.

Nagyobb szerepet kell biztosítani az egyéni kezdeményezéseknek, a személyes kötelezettségvállalásoknak, hogy a vállalatok munkaversenye elsősorban ezekre épüljön.

4. A szocialista munkaverseny meghatározó eleme továbbra is a szocialista brigádmozgalom. A szocialista brigádok vállalásaiban is kerüljön előtérbe:

— *a minőség javítása,*

— *az ésszerű anyag- és energiatakarékosság,*

— *a nagy termelékenységű gépek, berendezések jobb kihasználása,*

— *az üzem- és munkaszervezés színvonalának emelése,*

— *a társadalmi munkaakciók,*

— *az új dolgozók munkába állítása,*

— *és a munkavédelem.*

A kulturális és a képzési vállalások mindinkább a szocialista brigádtagok belső meggyőződéséből, a tanulás, a kulturáltabb életmód iránti igényekből fakadjanak, s kerüljenek összhangba a munkahely érdekeivel.

Tovább kell szélesíteni a komplex brigádmozgalmat.

5. A törzsgárdamozgalomban (az egyes fokozatok odaítélésének feltételei között) *kapjon nagyobb szerepet az elvégzett munka, annak színvonala, valamint a kötelességek lelkiismeretes teljesítése.*

6. A szakszervezet gazdálkodást segítő tevékenységének szerves része legyen az üzemi munkaszervezés korszerűsítésének szorgalmazása, hatékonyabbá tétele, a javaslatok, új módszerek felszínre hozása és elterjesztése.

Szükséges, hogy a technológiai folyamatok a lehető leggyorsabban kövessék a technika fejlődését, biztosítva a hatékony energiatakarékosságot, az eredményes gazdálkodást a rendelkezésre álló munkaerővel.

7. Az újítómozgalomban elért fejlődést a hatodik ötéves terv időszakában is biztosítani kell. A továbbfejlesztés érdekében kezdeményezzék és segítsék a mozgalomban még fellelhető bürokrácia felszámolását. Hatékonyabb propagandával el kell érni, hogy a fiatalok, a nők, a műszakiak nagyobb számban vegyenek részt a mozgalomban és az *„Alkotó Ifjúság"* pályamunkáiból minél több újításként kerüljön elfogadásra és bevezetésre. *Váljon általánossá az egy szocialista brigád, egy újítás mozgalom.*

Segíteni kell, hogy az újítómozgalom eredményei a tervek teljesítésének jelentős eszközévé váljanak.

8. Nagyobb figyelmet kell fordítani a szakmunkásfiatalok szakmai képzésére, a szakmunkások továbbképzésére. A szakkáderképzésben — technikusi minősítés, mester szakmunkásképzés — nagyobb mértékű előrehaladást kell elérni.

A forgalmi és kereskedelmi szakmunkásképzésben el kell érni az igényeknek megfelelő folyamatos képzést és vizsgálni a továbbképzés lehetőségeit.

Javítani kell munkánkat az értelmiség körében, különös tekintettel a műszaki-közgazdasági szakterületeken dolgozókra, a munkások és műszakiak együttműködéséből fakadó szellemi kapacitás, valamint átfogó kibontakoztatása érdekében.

9. A létszámhelyzet javítása érdekében folytatni kell a hiányt mérsékelő, a munkaerőt kiváltó átcsoportosítási lehetőségek vizsgálatát. *A frekventált munkakörökben meg kell állítani a létszámcsökkenést, sőt növelni szükséges a létszámot.* Ezt elő kell segíteni a vállalati belső bérszabályozási lehetőségekkel is. A munkaidőalap jobb kihasználása érdekében hatékonyabbá kell tenni a munkaerő-foglalkoztatást — mindenekelőtt a vezénylési rendszerek javításával. A más iparágak területén felszabaduló munkaerőnek vállalatainknál történő foglalkoztatását a munkaügyi szabályokkal összhangban, az eddigieknél eredményesebben kell megszervezni.

II.

Növelni kell a dolgozók érdekvédelmének, szociális és egészségügyi ellátásának színvonalát

Szakszervezetünk a VI. ötéves terv időszakában az életszínvonal stabilizálását, a dolgozók szociális ellátásában elért eredmények megőrzését és további javítását tűzi ki célul.

1. A bérgazdálkodásban törekedni kell arra, hogy a dolgozók bére — a gazdasági eredményekkel összhangban — úgy alakuljon, hogy a reálbérek ne csökkenjenek. Ennek érdekében *a vállalatok dolgozzák ki és szerezzenek érvényt a differenciált bérezés alapelveinek. A differenciált bérezés kialakításában jusson kifejezésre a nehéz munkakörülmény, a többlettevékenység.* Az ösztönzésnek elsősorban a szervezettebb munkára, a hatékonyságra, a gazdaságosságra kell irányulnia. A szabályozórendszer által biztosított lehetőségek maradéktalan kihasználásával olyan érdekeltségi alapokat kell létrehozni, amelyek elősegítik a feladatok mennyiségi és minőségi megvalósítását.

Az évi bérfejlesztési keretek felosztásánál — a személyekre szóló elosztáskor — a végzett munka alapján, *figyelmet kell fordítani a nők és a fiatalok bérhelyzetére.*

A munkaidőalap hatékonyabb kihasználásával, a veszteségi idők feltárásával és csökkentésével el kell érni a túlóra-felhasználás intenzívebb csökkentését.

2. Az 1981—1985. évekre szóló kollektív szerződések *fokozottabban segítsék a vállalati gazdálkodást, a rendelkezésre álló létszám hatékony, gazdaságos foglalkoztatását.* A lehetőségekhez mérten biztosítsa a dolgozók élet- és munkakörülményeinek folyamatos javítását.

A kollektív szerződés megalkotásában, formálásában végrehajtásának ellenőrzésében továbbra is biztosítani kell a dolgozók tevékeny, közvetlen részvételét.

3. *A jogsegélyszolgálat területén fokozni kell a jogpropagandát.* A törvényesség alapján képviselni kell a dolgozókat a munkaviszonnyal kapcsolatban felmerülő vitákban. Elő kell segíteni a munkaviszonnyal kapcsolatos jogviták megelőzését, peren kívüli rendezését.

A dolgozók egyéb munkaviszonyon kívüli ügyeinek gyors intézésével is biztosítani kell a munkaidőkiesések csökkentését.

4. Az elkövetkezendő időszak fontos szociálpolitikai feladata, hogy a VI. ötéves terv végrehajtása során fokozódjon a szakszervezet ellenőrző és segítő tevékenysége, s biztosítsa a vasút és az Utasellátó, valamint a népgazdaság egyéb területein foglalkoztatottak szociális ellátási színtjében mutatkozó különbségek mérséklését.

5. A dolgozók lakáshoz juttatása, lakásépítéseinek támogatása változatlanul a szociálpolitikai tevékenység homlokterében kell, hogy álljon. Ennek keretében *Budapesten biztosítani kell az 1000 lakásos közlekedési lakótelep ütem szerinti beruházását és átadását.* A lakástámogatás és lakásgazdálkodás területén a szakszervezet jog- és hatáskörének következetesen érvényt kell szerezni, a szakszervezeti demokratizmus elve alapján.

6. A gyermekintézmények jelenlegi ellátási színvonalának biztosítása és további javítása érdekében szélesíteni kell a társadalmi munka lehetőségét, a szocialista brigádok bevonását, és a tárcavállalatok közötti kooperációt. *A gyermekintézmények fejlesztéséhez rendelkezésre álló anyagi eszközöket úgy kell felhasználni, hogy azok a munkaerőhelyzet által legindokoltabb területeken enyhítsék a folyamatos munkarendben foglalkoztatott dolgozók gyermekelhelyezési gondjait és a zsúfoltságot.*

7. A dolgozók üzemi étkeztetési ellátásának javítását, a saját használatú főzőkonyhák gazdaságos üzemeltetésével, a kapacitás teljes kihasználásával, fejlesztéssel és korszerűsítéssel kell biztosítani. Tovább kell bővíteni a nem telepített munkahelyeken dolgozók üzemi étkeztetésbe történő bevonását.

8. Az egyen- és munkaruhaellátáson belül, *a méretválaszték bővítését kell előtérbe helyezni.* A jogos minőségi korszerűsítéssel, formatartással kapcsolatos kifogások figyelembevételével kell kezdeményezni a ruha kihordási idejének megváltoztatását. Szükségesnek tartjuk a ruhakiosztás adminisztrációjának egyszerűsítését.

9. A jövőben fokozott gondot kell fordítani arra, hogy a munkásszállások és laktanyák fenntartása *az üzemviteli épületek fenntartási színvonalával azonos szintre kerüljön.* A munkaerő-gazdálkodási szempontok és a dolgozók szociális közérzetének javítása jusson érvényre a fejlesztési célkitűzések meghatározásánál.

10. Tovább kell folytatni a dolgozók munkahelyre történő szállításának korszerűsítését. A gazdaságtalan munkásszállítás megszüntetése érdekében fokozottabban kell élni a különböző szintű kooperációban rejlő lehetőségekkel.

A gazdaságtalan munkásszállítást, ahol erre lehetőség nyílik, a tömegközlekedési eszközökkel indokolt kiváltani. Az így felszabaduló kapacitást a munkahelyről telephelyre történő munkásszállítás színvonalának emelésére, a nem telepített dolgozók étkeztetésének bővítésére kell felhasználni.

11. A felnőtt és a családos üdültetési igények jobb kielégítése érdekében *tovább kell erősíteni a vállalati és a SZOT-üdültetés összhangját.* Növelni kell a nagycsaládosok üdülési igényeinek jobb kielégítését. Az üdülésben részesülők számának növelését a tervidőszakban 7, 10, 14 napos lehetőségek biztosításával indokolt megvalósítani. *Tovább kell folytatni a meglevő üdülők korszerűsítését, az üdültetés színvonalának, kulturáltságának emelését.* Ennek érdekében a megkezdett beruházásokat be kell fejezni. Ez évente 1200 személy üdültetését teszi lehetővé.

12. Az üzemegészségügyi ellátás színvonalát tovább kell fejleszteni. A területi adottságok és a dolgozók létszámának figyelembevételével szükséges a szakosított üzemorvosi rendelőhálózat bővítése. Ki kell alakítani az idős és krónikus betegségben szenvedő emberek ellátását szolgáló intézményrendszert.

A vasutas egészségügyi ellátás színvonalának megőrzése érdekében — a fejlesztési lehetőségek csökkenése ellenére is — biztosítani kell, hogy a MÁV Kórház rekonstrukciója a VI. ötéves tervidőszakban a beruházási program szerinti ütemben folytatódjék.

Az egészségügyi ellátás színvonalának fejlesztése szükségessé teszi a vasútegészségügyi intézményrendszer hatékonyabb együttműködését, jobb összehangolását.

13. A társadalombiztosítás — beleértve a nyugellátást — igazgatási és ügyviteli feladatellátásának feltételeit tovább kell javítani, korszerűsíteni. Ki kell alakítani a társadalombiztosítási ellátáshoz kapcsolódó biztonságos adatszolgáltatási rendszert.

14. A ½%-os ÖTA közvetlen és közvetett támogatásának nyolcvan- és húszszázalékos arányát biztosítva, az ÖTA segélyezési céljainak megfelelően, tervszerűen, *úgy kell módosítani a közvetlen juttatások formáit, a segélyek összegét, hogy a közvetlen juttatások aránya ne csökkenjen.*

A céltámogatás anyagi eszközeit, az idős emberek egészségügyi ellátását szolgáló intézményrendszer kialakítására és a budapesti MÁV Kórház rekonstrukciójának elősegítésére kell fordítani.

Különös gondot kell fordítani a csökkent munkaképességű dolgozók foglalkoztatására, a munkaerőgondok enyhítésére, saját egészségügyi rehabilitációjuk érdekében.

15. A dolgozók ellátásának javítása érdekében erősíteni kell a MÁV Biztosító Egyesületekkel az együttműködést.

16. A munka biztonsága és az egészséget közvetlenül veszélyeztető technológiák felszámolása nem lehet a fejlesztési lehetőségek függvénye. Szakszervezetünk munkavédelmi felügyeletével szemben elengedhetetlen követelmény, hogy ellenőrző munkájukban a mozgalmi és a hatósági jogkörök összhangját megteremtsék, és azt következetesen érvényesítsék.

17. A műszaki fejlesztéssel egyidőben és azzal azonos technikai színvonalon valósuljon meg a munkabiztonság, javuljon a szociális ellátottság és csökkenjen az egészséget veszélyeztető nehéz fizikai munka.

18. Az üzemi balesetek megelőzése érdekében javítani kell a balesetvizsgálati tevékenységet, és széles társadalmi összefogással *fokozottabban érvényt kell szerezni a munka- és biztonságtechnikai fegyelem megszilárdításának.* A munkavédelmi tevékenység hatékonyságának javítása érdekében szükséges, hogy a munkavédelmi felügyelők ellenőrzéseiket jobban összehangolják az SZMT, az állami felügyeletek és a vállalati szervek ellenőrzésével.

19. A szakszervezeti testületek, aktivisták *bátrabban éljenek jogaikkal,* a mozgalmi munka sajátos eszközeivel. Állásfoglalásaik, döntéseik során következetesen segítsék a munkabiztonság fejlesztését.

20. A munkavédelem társadalmasítása, a munkavédelmi őrmozgalom kiszélesítése érdekében fokozottabban kell foglalkozni a szocialista brigádokkal, hatékonyabb együttműködést kell kialakítani a KISZ-szervezetekkel, a KISZ-radar mozgalom aktivizálása érdekében.

21. A tervek készítése, a beruházások kivitelezése, és a termelés irányítása során biztosítani kell a környezetvédelmi követelmények megvalósítását, a környezetvédelmi tevékenység ellenőrzését. *A szakszervezeti szervek, gazdasági vezetők évi munkájának megítélésénél értékeljék és minősítsék környezetvédelmi tevékenységüket is.* Arról is gondoskodni kell, hogy a környezetvédelem a tömegpolitikai és a szakmai oktatásban egyaránt helyet kapjon.

III.

A dolgozók szocialista nevelése, szakszervezetünk mindennapos teendője

A VI. ötéves terv időszakában, a közösségi élet fejlesztése, valamint az egyéniség alakítása érdekében *tovább kell javítani szakszervezetünk nevelő tevékenységét.* A gazdasági munka segítése érdekében fejleszteni kell agitációs, propaganda módszereinket, és tovább kell erősíteni a szakszervezetek tömegbázisát. A tagság szocialista tudatának fejlesztésére keresni és alkalmazni kell a célhoz vezető módszereket, eszközöket.

1. Az agitációs és propagandamunkának mindenekelőtt a vasúti alaptevékenység teljesítésének ösztönzésére, a vállalatok előtt álló tervfeladatok végrehajtására, a tagság helyes gazdasági szemléletének formálására, a termelési eredmények bemutatására, s a céljaink megvalósulását gátló jelenségek feltárására, bírálatára kell irányulnia. A termelési agitációs, propagandamunkához az üzemi művelődési intézmények is nyújtsanak nagyobb segítséget.

2. A tagság meggyőzése érdekében *nagyobb figyelmet kell fordítani a szóbeli és írásos agitációra.* A munkahelyi demokrácia különböző fórumain törekedni kell a konkrét, a helyi viszonyok pontos ismeretén alapuló érvelésre. Nagyobb gondot kell fordítani a szolgálati helyeken a híradókra, a faliújságokra, a versenytáblákra, hogy az élenjáró dolgozók népszerűsítésével és aktuális híranyagokkal rendszeresen tájékoztassanak, mozgósítsanak.

3. Tovább kell fejleszteni a tagság politikai ismereteit, világnézeti nevelését, a szocialista hazafiság és a proletárinternacionalizmus elmélyítését. A munkásmozgalom — ezen belül a vasutas munkásmozgalom — haladó hagyományainak és értékeinek megőrzése, ápolása a jövőben is nevelőmunkánk elválaszthatatlan részét képezzék.

A szakszervezeti tömegpolitikai oktatásokon kapjon nagyobb szerepet a VI. ötéves terv feladatainak megértése, céljaink elfogadtatása. Tovább kell szélesíteni a levelező tagozatos tisztségviselői képzést, és keresni kell a hatékony, új oktatási módszereket.

4. Minden szinten erősíteni kell az információs tevékenység politikai jellegét. El kell érni, hogy a helyi vezető testületek döntéseik meghozatalánál vegyék figyelembe az információs jelzéseket, munkájukban hasznosítsák a közérdekű véleménynyilvánításokat. Az információ-tájékoztatás színvonalának emelésével is erősíteni kell a szakszervezet tömegkapcsolatát.

5. A VI. ötéves terv oktatási programjában *a dolgozók tudatformálása, a felnőttoktatás munkahelyi segítése továbbra is a szakszervezeti nevelőmunka fontos részét képezi.* A művelődési intézmények, oktatási főnökségek, művelődési bizottságok az 1976. V. sz. törvény szellemében összehangolt programok, tervek alapján, folyamatosan segítsék az oktatáspolitikai célok megvalósítását, az új módszerek alkalmazását.

Az oktatási szervező munkában továbbra is az alapképzettséget biztosító általános iskola elvégzésére, az igények felkeltésére kell elsősorban ösztönözni.

6. A közművelődési tevékenység fellendítésében *jobban kell építeni a művelődési bizottságok munkájára és az értelmiségi dolgozókra.* Politikai meggyőző munkával jobban kell ösztönözni arra, hogy segítsék az állami és szakmai oktatásban részvevőket, a közművelődési programok tervezését, és nagyobb részt vállaljanak azok végrehajtásában.

A munkahelyi vezetők közművelődési területen kifejtett tevékenységét megítélésüknél értékelni kell. El kell érni, hogy a VI. ötéves tervben valamennyi vasútigazgatóságon közművelődési előadó végezze a törvényben előírt feladatok koordinálását.

7. Tovább kell fejleszteni a művészeti nevelőmunkát. *A szakszervezeti nevelőmunkában erősíteni kell a művészeti propagandát,* a dolgozók művészeti érdeklődésének felkeltését, véleményének megismertetését, ízlésének-magatartásának alakítását.

Tovább kell szélesíteni a művészeti propagandamunka szervezeti kereteit, a művészeti rendezvények, művészeti intézmények látogatását.

8. A szocialista brigádok művelődésében a formalizmus csökkentésére további erőfeszítéseket kell tenni. *Az üzemi művelődési bizottságok is támogassák a szocialista kollektívákat a közösségi magatartás erősítésében, a fegyelmezett munkára való nevelésben, az általános műveltség és szakmai képzettség növelésében.*

9. A társadalmi érdekkel összhangban művelődési intézményeinknek, könyvtárainknak *kiemelten kell foglalkozniuk a rétegpolitikai tevékenységgel, a fizikai dolgozók művelődésével, szabad idejük kulturált eltöltésével, továbbtanulásuk segítésével.* A nők műveltségének további fejlesztéséhez meg kell teremteni a körülményekhez igazodó kedvező feltételeket. Szorgalmazni kell a gyesen lévők szakmai, politikai továbbképzését, a közművelődésben való aktivitásukat. Tervszerűen kell ösztönözni az ifjúság közösségi életének kibontakoztatását. A bejáró dolgozók figyelmét a lakóhelyi művelődési intézmények lehetőségeire kell irányítani.

10. *A művelődési intézmények gondoskodjanak a növekvő szabad idő hasznos eltöltéséhez szükséges feltételek megteremtéséről.* Építsenek szoros kapcsolatokat a munkahelyekkel, a környező iskolákkal, az illetékes tanácsi szervekkel. Legyenek aktív közreműködők az amatőr művészeti mozgalom, klubmozgalom fejlesztésében.

11. A *Vasutasok Szakszervezete Országos Törekvés Művelődési Központja* szakmailag irányítsa, koordinálja, módszertanilag segítse a vasutas művelődési intézmények munkáját, az amatőr művészeti mozgalom fejlesztését. *Sajátos feladatának megfelelően vegyen részt a politikai, valamint a termelést, gazdálkodást segítő agitációs és propagandamunkában.* Segítse elő a közművelődési törvény vasúti érvényesítését. A budapesti könyvtári feladatok ellátására hozzon létre és fővárosi jelleggel működtessen egy központi vasutas könyvtárat.

12. Többet kell foglalkozni a munkásszállások kulturális és sportlehetőségeinek javításával, a kultúra és a sport iránti igények felkeltésével. Ebben a munkában az alapszervezetek kulturális, agitációs, propaganda- és sportbizottságai, valamint az üzemi bizottságok, művelődési intézmények együttműködése elengedhetetlen.

13. A balatonkenesei oktatási központ munkájának javítása érdekében a keretszámok elosztása, valamint a tanfolyamhallgatók személyének kiválogatása körültekintőbben történjen. A káderelőkészítés a tisztségviselői oktatások jellegének, céljának megfelelő legyen. Emellett igénybe kell venni az SZMT-k iskolaközpontjai által biztosított lehetőségeket.

14. A nagy tapasztalattal rendelkező nyugdíjasok közreműködését a mozgalmi, művelődési munkában nagyobb intenzitással kell igényelni. Ezt a tevékenységet az üzemi művelődési bizottságok koordinálják.

15. A munkahelyi olimpia széles körű kiterjesztésével *további lehetőséget kell teremteni a tömegek sportolási igényeinek kielégítésére.* Növelni kell a kevés költséget igénylő sportágak számát, és továbbra is kiemelten kell kezelni a természetjárást. A tömegsport érdekében további üzemi kispályákat kell létrehozni társadalmi munkában. A helyes módszerek alkalmazásával el kell érni, hogy a tömegsportban részvevők száma 10—15 százalékkal emelkedjék.

A verseny- és élsport egyes területein mutatkozó visszaesés megszüntetése érdekében nagyobb figyelmet kell fordítani az utánpótlás nevelésére, az igazolt versenyzők számának növelésére. Nemzetközi kulturális és sporttevékenységünket tovább kell javítani. Ennek szellemében erősíteni kell a szocialista országok vasutas sportszövetségeivel, a tőkés országok munkásszövetségeivel kialakult kapcsolatokat.

16. Be kell fejezni az V. ötéves tervben megkezdett beruházásokat a BVSC, a Szegedi VSE, a Szombathelyi Haladás és a budapesti Törekvés sportegyesületeknél, valamint a Landler és a szegedi művelődési intézményeknél. El kell végezni az Országos „Törekvés" Művelődési Központ felújítási munkálatait.

17. Nemzetközi munkánkban *továbbra is meghatározó a szocialista országok vasutas szakszervezeteivel kialakított kapcsolataink ápolása.* Tovább kell fejlesztenünk a vasutasok hatékony érdekképviselete és védelme érdekében a sokoldalú tapasztalatcseréket, a szocialista építés során felmerülő feladatok megoldását. Megkülönböztetett figyelmet kell fordítanunk a fejlődő országok vasutas szakszervezeteire, biztosítva őket szolidaritásunkról. Kezdeményezni kell a kölcsönös írásos információra épülő kapcsolatok kiépítését.

A fejlett tőkés országok osztályharcos és haladó irányzatú vasutas szakszervezeteivel *tovább kell erősíteni kétoldalú kapcsolatainkat,* törekedve a kapcsolatok minőségi és tartalmi oldalainak fejlesztésére. Tovább kell fejleszteni tevékenységünket a nemzetközi vasutas szakszervezeti szemináriumok munkájában. Törekednünk kell arra, hogy kétoldalú kapcsolataink is növeljék a szemináriumok jelentőségét és erősítsék a vasutas szakszervezetek közötti hatékony együttműködést.

Az SZVSZ-hez tartozó *Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége* céljával összhangban kell mozgósítani dolgozóinkat a munkásszolidaritás erősítésére. Propagandamunkánkban továbbra is figyelmet kell fordítani tagságunk tájékoztatására, szakszervezetünk nemzetközi tevékenységére.

IV.

Növelni kell a vezetés színvonalát, erősíteni a tömegkapcsolatokat

A tartalmasabb szakszervezeti munka csak a szakszervezeti demokrácia érvényesítése és fejlesztése, a tömegkapcsolatok szélesítése, a vezetés és a tagság összeforrottsága által valósulhat meg.

1. A szakszervezet vezető szervei — a központi vezetőség, az elnökség és a titkárság — továbbra is töltsenek be meghatározó szerepet a szakszervezeti mozgalom irányító, szervező munkájában.

A megnövekedett feladatok hatékonyabb ellátása érdekében következetesen fejleszteni kell munkastílusunkat, munkamódszerünk színvonalát.

A határozatok, állásfoglalások és döntések előkészítésében erősíteni kell a demokratizmust, növelni a testületi tagok személyes felelősségét, részvételét. Nagyobb gondot kell fordítani a határozatok megvalósításának helyszíni segítésére.

A mozgalmi munka minden szintjén erősödjön a tömegkapcsolat, csökkenjen a formális és bürokratikus vonás.

Kiemelt feladat legyen az újonnan választott középszervek munkájának segítése.

2. Középszerveink az irányító, szervező munkában fordítsanak nagyobb figyelmet a határozatok végrehajtásának segítésére, s a gondok helyszíni megismerésére.

Fordítsanak fokozott gondot a főbizalmiak és bizalmiak munkájára, feladat- és hatáskörük gyakorlására, az újonnan létrehozott bizalmi testületek rendeltetésszerű működtetésére, jog- és hatáskörük érvényesítésére.

A területi szakszervezeti bizottságok munkájában továbbra is érvényesüljön a területi koordinációs tevékenység az irányításuk alá nem tartozó alapszervezetek vonatkozásában.

3. Biztosítani kell, hogy az új szervezeti rendszerben a szakszervezeti és üzemi demokrácia fórumai összehangoltan és tartalmasan működjenek.

A vezetők és a tagság kapcsolatát konzultációk, találkozások, információcserék útján kell elmélyíteni. A bizalmiak rendszeres szervezeti életet éljenek, mozgósítsanak a kötelességek teljesítésére, éljenek még jobban biztosított jogaikkal.

4. Rendszeresebbé kell tenni a testületi tagok tájékoztatását, munkájuk értékelését. A hatékonyabb munka érdekében *a testületi tagok, tisztségviselők alap- és továbbképzését 5 évre szóló tervszerű ütemezéssel kell biztosítani.* A partner gazdasági vezetők szakmai továbbképzésénél szorgalmazzuk a szakszervezeti joggyakorlással kapcsolatos tudnivalók ismertetését.

5. El kell érni, hogy az üzemi demokrácia gyakorlati alkalmazása járuljon hozzá a dolgozók vezetésben való részvételének fejlesztéséhez, a dolgozók aktivitásának fokozásához, a tömegkapcsolat és a mozgalom iránti bizalom erősítéséhez.

6. Növelni kell a vezetőkkel szemben támasztott követelményeket. *Tervszerűbbé kell tenni a kádermunkát, növelni kell a vezetők felelősségét a káderek kiválasztásában, felkészítésében, előléptetésében, cseréjében.* El kell érni, hogy minden tisztségben olyan vezetők dolgozzanak, akik megfelelnek a hármas követelményeknek. Értik a politikai és szakszervezeti munkát, elkötelezetten, fegyelmezetten és példamutatóan dolgoznak a mozgalom célkitűzéseinek megvalósításán, élvezik a dolgozók bizalmát. A munkások, a fiatalok és a nők megfelelő képviselete legyen biztosított a vezetésben.

7. A vezető testületek tekintsék továbbra is munkájuk szerves részének a különböző rétegek — az értelmiség, a fiatalok, a nők, a nyugdíjasok — ügyével való foglalkozást.

8. A gazdasági vezetők és a szakszervezet vezető testületei a dolgozók érdekében biztosítsák az együttműködés közös hasznosításában rejlő lehetőségek még jobb kihasználását. Biztosítsák a közösen hozott határozatok végrehajtását, fordítsanak nagyobb gondot az ellenőrzésre.

Szakszervezeti szerveink igényeljék a pártszervezetek elvi iránymutatását, erősítsék együttműködésüket a KISZ- és más tömegszervezetekkel.

9. A szakszervezet gazdálkodásában biztosítani kell az igények és lehetőségek összhangját.

Törekedni kell arra, hogy a rendelkezésre álló pénzügyi eszközök felhasználásában a tagság igénye, véleménye és tájékoztatása a bizalmiak képviseletén keresztül jobban érvényesüljön.

10. A társadalmi tulajdon védelme, az anyagi eszközök célszerű, szabályoknak megfelelő felhasználása érdekében *rendszeresebbé és alaposabbá kell tenni az ellenőrzést.*

A kiemelt szakszervezeti és társadalompolitikai célok megvalósítására, a tagság szociális, kulturális és sportigényeinek kielégítésére, az anyagi eszközök mértékét növelni kell, a fenntartási és működési költségek szinten tartására kell törekedni.

V.

A Vasutasok Szakszervezetének X. kongresszusa a központi vezetőség kötelességévé teszi, hogy a határozatban foglaltak végrehajtására intézkedési tervet dolgozzon ki, és az MSZMP XII. kongresszusának szellemében munkálkodjon a szakszervezeti mozgalomra háruló feladatok végrehajtásán.

A kongresszus felhívja a szakszervezet valamennyi tagját, hogy a határozatban foglalt célkitűzéseket fogadja el, munkálkodjon azok megvalósításán!

A feladatok végrehajtásához kérjük a párt- és a KISZ-szervezetek segítségét, a szakmai vezetők támogatását.

Budapest, 1980. november 9.

Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusa

A Számvizsgáló Bizottság tagjai:

Csóti István elnök, nyugdíjas; Nagy Béla titkár, osztályvezető-helyettes, MÁV Vezérigazgatóság; Keresztúri Pál revizor, MÁV Vezérigazgatóság; Kapitány István főművezető, Északi Járműjavító Üzem; Kárpátiné Holota Anna gazdasági igazgató, Bp. Magasépítési Főn.; Pákozdi János osztályvezető, Északi Járműjavító Üzem; dr. Keszei István osztályvezető, MÁV Vezérigazgatóság; Cservenák Jánosné szekrénylakatos, Dunakeszi Járműjavító Üzem; Vörös Gyuláné főnök h., Bp. Számviteli Főn.; Kormos Erzsébet osztályvezető, Pécel MÁV Kórház; Takács László, rakodásirányító, Miskolc, Gömöri pu.; Takács Lajos osztályvezető-helyettes, BVKH; Csepei András nyugdíjas.

Az elnökség és a titkárság tagjai, a központi vezetőség osztályvezetői

Az újonnan megválasztott központi vezetőség *Tolnai Ildikó* elnökletével megtartotta első ülését. Az ülésen titkos szavazással megválasztotta a 17 tagú elnökséget, a háromtagú titkárságot, majd nyílt szavazással megerősítette beosztásukban a központi vezetőség osztályvezetőit, a Magyar Vasutas felelős szerkesztőjét, végül elfogadta a központi vezetőség munkabizottságainak vezetőit és tagjait.

A Vasutasok Szakszervezetének elnöksége: *Gyócsi Jenő* elnök, *Feleki Pál* és *Kajcsa József* alelnök, *Koszorús Ferenc* főtitkár, *Szemők Béla* és *Tolnai Ildikó* titkár, *Dénes Sándor, dr. Fehérvári László, Fejes István, Honos Antal, Juhász Ferencné, Kedves Ferencné, Keresztúri Ferenc, Opauszki János, dr. Szabó Miklós, dr. Veress László, Volosinovszki János.*

A Vasutasok Szakszervezetének titkársága: *Koszorús Ferenc* főtitkár, *Szemők Béla* és *Tolnai Ildikó* titkár, és állandó meghívottként a szervezési és káderosztály vezetője.

A központi vezetőség osztályvezetői: *Dr. Balázs Ákos* kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály, *dr. Bordi István* társadalombiztosítási osztály, *Dénes Sándor* szervezési és káderosztály, *Gáspár Imréné dr.* szociálpolitikai és munkavédelmi osztály, *Pere József* gazdasági és pénzügyi osztály, *Szádóczky István* közgazdasági osztály, a Magyar Vasutas felelős szerkesztője: *Visi Ferenc.*

A központi vezetőség munkabizottságainak vezetői; közgazdasági bizottság: elnöke *dr. Szabó Miklós,* titkára *Szádóczky István,* szociálpolitikai bizottság: elnöke *Volosinovszki János,* titkára Gáspár Imréné dr.; munkavédelmi bizottság: elnöke *Szemők Béla,* titkára *Pásku Jenő;* környezetvédelmi bizottság: elnöke *Zombori Lajos,* titkára *Németh Ágnes;* kulturális, agitációs, propagandabizottság: elnöke *dr. Lugosi József,* titkára *dr. Balázs Ákos;* sportbizottság: elnöke *Révay Sándor,* titkára *Székely György;* műszaki-gazdasági bizottság: elnöke *Tóth János,* titkára *Herpai Antal;* ipari szakbizottság: elnöke *Keresztúri Ferenc,* titkára *Belső László;* üzemviteli szakbizottság: elnöke *Miskolczi Sándor,* titkára *Imre Imre;* építési, pályafenntartási, távközlő és biztosító berendezési szakbizottság: elnöke *Feleki Pál,* titkára *dr. Horváth Ferenc;* nőbizottság: elnöke *Nagy Istvánné,* titkára *Prókay Sándorné,* ifjúsági bizottság: elnöke *Opauszki János,* titkára Prókay Sándorné; nyugdíjasbizottság: elnöke *Kajcsa József,* titkára *Kukovicza Árpád;* társadalombiztosítási bizottság: elnök *dr. Bordi István,* titkára *dr. Gevicser Pálné;* 1/2 százalékos ÖTA ügykezelési bizottság: elnöke *Tolnai Ildikó,* titkára *Rajnai Rezső;* kegyeleti bizottság: elnöke *dr. Bordi István,* titkára *Kukovicza Árpád.*

A magyar szakszervezetek XXIV. kongresszusának küldöttei

A X. kongresszus az alábbi 36 küldöttet választotta a magyar szakszervezetek december 12—14-én összeülő XXIV. kongresszusára:

Koszorús Ferenc főtitkár; dr. Lugossi József szb-titkár, Szeged területi szakszervezeti bizottság; Gecse Alfréd osztályvezető, MÁV Vezérigazgatóság; Biczó Jánosné távgépírókezelő, Pécs állomás; Németh Béláné mozgóárus, Utasellátó Vállalat, 86. számú üzem Cegléd; Sebestyén Péterné raktárkezelő, MÁV Közp. Osztószertár Főn.; Kőhalmi Vilmos műszerész, Szombathely állomás; Palik Miklós szerszámkészítő, Bp. Gépjavító Üzem; Gombai József lakatos, Dunakeszi Járműjavító Üzem; Horváth Endre blokkműszerész, GySEV Igazgatóság, Sopron; dr. Szabó Miklós, Budapest területi szakszerv. biz. titkár; Agócs Miklósné könyvelő, Szolnok Járműjavító Üzem; Szendi Sándor, Hajdú megyei SZMT vezető titkár; Dorkó József, Heves megyei SZMT vezető titkár; Nagy Lajos, Vas megyei SZMT vezető titkár; Gulyás János vezérigazgató-helyettes, MÁV Vezérigazgatóság; Kovács Sándor szb-titkár, Dombóvár Üzemfőn.; Belső László szb-titkár-helyettes, Szolnok Járműjavító Üzem; Biri Sándorné csoportvezető, Szombathely Vasútigazgatóság; Sándor Ilona vonatvezető, Kiskunfélegyháza állomás; Szabó Rudolf forg. szolgálattevő, Bp. Ferencváros állomás; Szemők Béla titkár; Tolnai Ildikó titkár; Dénes Sándor osztályvezető; Szűcs Zoltán vezérigazgató, MÁV Vezérigazgatóság; Balázs Ágnes árupénztáros, Székesfehérvár Üzemfőn.; Tóth Lajosné ügyintéző, BVKH; Kulcsár Lajos villanyszerelő, Bp. Hídépítési Főn.; Sándor János munkavezető, Bp. Terézvárosi Pályafenntart. főn.; Csernyák Árpád villanyszerelő, Bp. Építési Főn.; Szikora Gyula művezető, Bp. Jobbparti BFF; Harsányi Lajos mozdonyvezető, Bp. Keleti Vontatási Főn.; Csóti István nyugdíjas; Takács Lajos osztályvez. h., BVKH; Darázs Istvánné kocsitisztító, Bp. Keleti pu.; Baranyai Zoltán osztályvezető.

ÚJÍTÁS, VAGY TALÁLMÁNY?

A járművezetők lelkiállapotáról szolgáltat adatokat a Reatest

Különdíjat nyert egy nemzetközi kiállításon

Hunor László, a Keleti vontatási főnökség technológusa és *Gyura László* postai dolgozó egy érdekes műszert készítettek, amelyet idén szeptemberben az NDK-ban is bemutattak, a *Jövő mestere* című nemzetközi kiállításon. Az alkotókat külön díjjal jutalmazták.

— Mire használható ez a Reatest nevű műszer? — kérdezem Hunor Lászlót.

— *Többek között segítségével meg lehet állapítani, hogy alkalmas-e valaki mozdonyvezetőnek.*

— Próbáljuk ki! — kapok az alkalmon. Elém teszi a kis berendezést. Lámpák, kapcsolók sorakoznak rajta.

— *Mindjárt megjelenik a készüléken négy azonos számjegy* — magyarázza: — *Alattuk ugyancsak négy számjegy lesz látható, de azok már különböznek az előzőektől. Csak egy lesz azonos a fentiekkel. Ezt kell gyorsan észrevenni, majd az alatta levő gombbal jelezni.*

A tesztpróba sikerült. A műszer azonban ennél többet is „tud". *Hatféleképpen ellenőrizhető vele az ember ideg- és lelkiállapota*, sőt az is kideríthető, hogy a vizsgált személy fogyasztott-e alkoholt. A készülék hibátlanul működik. A szakemberek is elismerően nyilatkoztak róla.

— Hátra van még azonban néhány vizsgálatsorozat — folytatja az alkotó —, amelyet a közlekedés egyéb ágazataiban, üzemekben szeretnénk elvégezni. A sok ezer vizsgálat eredménye és a pszichológusok, orvosok véleménye alapján lehet majd megállapítani, hogy a Raetest alkalmazható-e minden területen. Ez dönti majd el azt is, hogy alkotásunk újításnak, vagy találmánynak minősül.

Hunor László még nincs harmincéves, de már több mint másfél tucat újítás fűződik a nevéhez.

— Mi adta az ötletet a Reatest elkészítéséhez?

— *Több mint hat éve dolgozom a vasúton. Sok jelzőmeghaladás, koccanás okát vizsgáltam. Köztudott, hogy az egészséges embert is érik olyan megrázkódtatások, stresszek, amelyek csökkentik a reagáló képességet. Gyura László barátommal ennek alapján határoztuk el, hogy egy olyan műszert tervezünk, amely elsősorban a járművezetők ideg- és lelkiállapotáról szolgáltat adatokat.*

— Hány alkatrészből áll a Reatest?

— Ötvenhárom integrált áramkör van benne, és mintegy 900 alkatrészből állítottuk össze. Értéke kb. tízezer forint. *A műszer (az eddigi mérések alapján) a vasúton beváltotta a hozzáfűzött reményeket.* Igazi értékeit azonban majd csak a további mérések és intézményes alkalmazása során lehet megállapítani — mondotta befejezésül Hunor László.

Séra Sándor

ALKOTÓ IFJÚSÁG

Dízelszerelő-tanulók nyerték az első díjat

A KISZ Zala megyei Bizottsága, a megyei tanács művelődési osztálya, és az SZMT által meghirdetett *Alkotó Ifjúság* pályázatra beérkezett alkotásokból kiállítás nyílt Zalaegerszegen. A kiállítás 22 tanintézet diákjainak mintegy 400 munkáját mutatja be. Az oktatási és a szakmai alkotások csoportjában a nagykanizsai 406-os Ipari Szakmunkásképző Intézet másodéves dízelszerelői nyerték el az első díjat, tolattyús mozdony-vezérmű modelljükkel. A díjakat *Koplár Lajos*, a megyei tanács elnöke adta át.

KTE TANÁCSKOZÁS

A Közlekedéstudományi Egyesület budapesti igazgatóságának vasútgépészeti szakcsoportja november 11-én *„A vontatójárművek időszerű kérdései"* címmel előadást tartott.

A tudományos ülést *Tiborcz József*, a szakcsoport titkára nyitotta meg, aki beszámolt az egyesület eddig végzett munkájáról. Ezt követően *Bencsik László*, *Czipán László*, *László János*, *Pajor István* és *Botlik László* ismertették a tagsággal a szakszolgálat területén bevezetett technikai újdonságokat.

POLITIKAI KÖNYVNAPOK

Érdekes kiállítás a budapesti igazgatóságon

A budapesti igazgatóságon november 11-én ünnepélyes külsőségek között nyitották meg az idei politikai könyvnapokat, amelyen *Pady Géza*, a pártbizottság titkára mondott beszédet.

A könyvnapon mintegy kétszáz legújabb művet mutattak be az érdeklődőknek. A kiállítás rendezője, az üzemviteli osztály Ifjúsági szocialista brigádja a könyveken kívül egyéb érdekes látnivalóról is gondoskodott. Bemutatták azokat a magyar és szovjet gyártmányú konzerveket, amelyeket Valerij Kubaszov és Farkas Bertalan űrhajósok fogyasztottak a világűrben.

A látogatók ismerkednek az új könyvekkel
(Óvári Árpád felvétele)

RANGOS ÜNNEPI JÁTÉKOK

Bayreuth, a wagneri zenedráma otthona

Bayreuthban 1876 óta évről évre rendszeresen megrendezik a *Richard Wagner* alapította ünnepi játékokat. A múlt és jelen összefonódása jellemzi ezt a várost.

Wagner életműve az ünnepi játékok gondolata egyedülálló volt a múltban, s rangját, jellegzetességét a XX. században egyre-másra elterjedő zenei fesztiválok mellett mindmáig megőrizte. Ez a legrégibb fesztiválváros rendezi napjainkban az ifjúsági ünnepi találkozókat, a jövő zeneművész generációjának nagy összejöveteleit is. (Az idén 32 nemzet összesen 430 fiatal művésze vett részt, köztük szép számmal hazánkból.) Példa nélkül áll azért is, mert a bayreuthi, Wagner építtette színházban ma is kizárólag az ő zenedrámái kerülnek előadásra.

Magyar művészek a közreműködők között

Liszt Ferenc apósa volt *Richard Wagnernak*, de a rokoni kapcsolatokon túlmenően mindkettőjük kivételes szelleme egymásra talált művészetükben, a zenei romantikában. Barátságuk — átmeneti viharok után — az ércnél is maradandóbbnak bizonyult, és a világtörténelem szellemi nagyságai legendás hírű barátságainak egyikévé vált. Ma is mindketten Bayreuthban alusszák örök álmukat: Liszt a városi temető egyszerű, finoman kiképzett kriptájában, Wagner lakóháza az általa Wahnfriednek (vágyai, békés otthonának) nevezett villa parkjában. S *Richter János*, a századforduló legnagyobb magyar karmestere vezényelte 1876-ban Bayreuthban a *Nibelung gyűrűje* első előadását. *Nevét ma is emléktábla őrzi a Festspielhaus, a bayreuthi Wagner-színház előcsarnokában.* S a közreműködő művészek végtelen soraiban mindig szép számmal találunk magyarokat is.

A II. világháborút követő új Bayreuth, Wieland és Wolfgang Wagner — a két Wagner unoka — kezdeményezése folytán a népek közötti kiengesztelődés jegyében, még szorosabb kapcsolatot épített ki és ápol folyamatosan hazánkkal.

Az idei ünnepi játékok résztvevőinek gazdag listáján örömmel találtuk ott *Kovács Jánosnak*, a Budapesti MÁV Szimfonikusok fiatal, tehetséges másodkarmesterének a nevét. A világhírű karmester, *Pierre Boulez* mellett, a Nibelung gyűrűjének zenei segédrendezőjeként működött közre. De a figyelemre méltó személyes kapcsolatokon túlmenően időtlen szellemi rokonság is Bayreuthoz fűz bennünket. Wagner világméretű drámai koncepciójával, amely a Nibelung gyűrűjében valósult meg, s amelyet egymást követő négy estén folyamatosan szólaltatnak meg, csak Dante: *La Divina Commediája* és Madách: *Az ember tragédiája* hasonlítható össze. Ez a monumentális mű került az idei ünnepi játékok középpontjába, és olyan előadásban, amely a világ operaszínpadain is irigylésre méltó csemege, hiszen itt a legjobbak, a legnagyobb művészek jönnek össze évről évre, hogy ragyogó művészetük a helyi körülményekkel (akusztika, színpadi technika, világítás stb.) megsokszorozva felülmúlhatatlan produkciókat, maradandó zenei élményt jelentsen.

Ünnepi színház, ragyogó berendezések

A kort, amelyben a nagy mű keletkezett, az impresszionista francia festészet, a monumentális orosz regény és a német természettudományos gondolkodás jellemezte.

Ízlés és felfogás kérdése, hogy a francia rendezés éppen ez utóbbit állította annak a drámai fejlődésnek a központjába, amely eszmei mondanivalóját illetően persze nem távolodhatott el attól a szövegtől és zenétől, amelynek nagysága *Thomas Mannt* a „legvarázslatosabb csodálattal" töltött el. Az arany, a pénz átka és a hatalomvágytól megtisztító, megváltó szeretet, ezek a világot átfogó nagy eszmék, amelyek *Dante*, *Madách* és *Wagner* művének eszmei kötelékei.

Wagner drámái a mítoszból erednek, zenéje pedig a drámából születik. Ennek a végsőkig leegyszerűsített esztétikának ragyogó megjelenése volt a *Bolygó hollandi*. Mese, legenda, mítosz, amely a végletekig kiélezve, Szenta víziójaként áll előttünk. Ő az, aki önfeláldozó szeretetével akarja megváltani a megpróbáltatások vihara közepette vergődő embert. S ezt a rendezés olyan egyszerű, de annál ötletesebb megoldással éri el, hogy a színpadon a hősnő látomásaként játszatja le az egész drámai történést.

A nyári játékok világhírű rendezője

A bayreuthi ünnepi színház ragyogó fénytechnikai berendezései teszik élővé és valószerűvé, hogy amíg a színpadon zajlik a jól ismert történet, a szobának kiképzett színpad felső részében egyszerű vaslépcsőn elérhető ablaknál mindvégig ott látható Szenta, a megváltó nő, akinek látomását tükrözi a dráma.

S ugyanez a megszemélyesített, emberi világ tárul elénk Wagnernek talán a legmélyebben a mítosz világába nyúló zenedrámájában a *Lohengrinben*. A XX. század könyörtelen realizmusa így menti át a romantikus történetet, mert a zene Wagner végtelen dallamívei száz év múltával is elemi, magával ragadó erővel hatnak.

Wolfgang Wagner, az unoka, a világhírű rendező vezeti, irányítja ma az ünnepi játékokat, határozott és biztos kézzel. Csodálatos *Parsifal*-rendezése a legnagyobbak hagyományát folytatja. Míg korán elhunyt testvére, *Wieland Wagner* a végletekig leegyszerűsítette színpadképeit, tulajdonképpen csak jelzésszerű díszleteket hagyott meg, s mindent a játékra, a fény- és árnyékhatásokra bízott, ez a Parsifal a természet minden szépségét sugározza. Eközben felhasználja a legkorszerűbb technikai eszközöket, s méltón egészíti ki, teszi teljessé a színek, fuvallatok, nap- és évszakok kivételes természeti szépségét, hiszen Wagner zenéjénél kifejezőbben még nem szólalt meg a természet talán sehol.

Felejthetetlen zenei élmények

A bayreuthi ünnepi játékok színvonala a hatvanas évek után kissé visszaesett, hogy most napjainkban mindennél magasabb csúcsot érjen el ismét. A wagneri összművészet: a zene, költemény, színpadkép, játék, tánc szintéziséből kialakuló összhatás lenyűgöző s hallgatva — nézve a maga nemében egyedülálló előadásokat, az ember nem tudja mit csodáljon jobban; a páratlan műveket, az egyedülálló akusztikát, a rendezés számtalan ötletét, a zenei megszólaltatás finomságait, a fiatal, csodálatos hangfenoméneket, a varázslatos környezetet, mert ezek együttesen nyújtják a wagneri zenedráma igazi, teljes élményét.

Az itt töltött pár hét feledteti a világban izzó nagy feszültségeket, az emberiséget megosztó társadalmi különbségeket, háborúkkal fenyegetett világunk minden gondját, baját, s kitárulkozik előttünk a béke, az egymásra találás, a világot átfogó nagy művészetben, a zenében. Ezt jelenti nekünk, békére vágyó embereknek a XX. század utolsó évtizedeiben Bayreuth.

Dr. Csillag Ferenc

A kereskedelmi tanfolyamokon

tantárgy lesz az udvariasság

Többször panaszkodtak már az utasok, hogy a jegyvizsgáló, vagy a pénztáros sértően viselkedett, egyszóval udvariatlan volt. A Vasúti Főosztályon elhatározták, hogy a kereskedelmi oktatásokon, tanfolyamokon — pszichológusok bevonásával — *bevezetik az illemtan órákat*. Ennek célja az, hogy azok a vasutasok, akik az utasokkal közvetlen kapcsolatban vannak, udvariasan, az illemkódex szabályai szerint viselkedjenek.

Az új tantárgy bevezetésével kapcsolatban eddig a *Déli*, a *Nyugati* és a *Keleti pályaudvarokon* értekezleteket tartottak a személyszállításban dolgozó vezetők és alkalmazottak részére.

S. R.

A Vörös Kapitány

Amikor megismertem — egy barátom révén — már nagyon öreg volt. Botra támaszkodott, de azért még mindennap kifente a bajuszát. Ha szólt, mély baritonhangja úgy döngött, mintha hordóból beszélt volna.

— Nem is hiszem, hogy nem pincében született — incselkedtem vele, mert igen szerette a borocskát. Ha otthon kifogyott, azért — de csak azért —, még bottal is kívánszorgott a pincébe.

— *Ördögfattya voltam én, Józsefem* — simított a bajuszán és szivarra gyújtott. Amúgy papírba sodorta a szívnivalót. Ezt szokta meg, komótos mozdulatokkal. A szivar ünnepet jelentett. Akkor is így volt, amikor már jó ismerősként faggattam:

— Hogy s mint történt ez a vöröskapitánysága?

— *Hát azt már itthon akasztották rám* — tette le a szivart, és cigarettát sodort, kínálva engem is, mondván: annál jobb ízű a beszéd, majd így folytatta:

— *A sarzsit én ott kint kaptam, Oroszországban. Papírom van nekem arrul.* Amikor ötvenéves volt a szovjet hatalom, meg is kerestek a budapesti nagykövetségről az elvtársak, és medáliát tűztek a mellemre. *No, hozd csak elő!* — szólt a feleségének, s míg nézegettem a fényes kitüntetést, hallgatott.

— *Így ám!* — forgatta, gyönyörködött az éremben, aztán becsukta a dobozát, s megmarkolta a kezem:

— Bizony, Józsefem! Ördögfattya voltam én, ahogy már mondtam. Apám korán meghalt, szegény jó anyám meg nem bírt velem. 1915. őszén önként jelentkeztem huszárnak, mert én világéletemben bolondja voltam a lónak. No, vittek is tizenhat nyarán egy regimenttel ki az orosz frontra. Ott aztán addig-addig hősködtem, amíg egy szép napon fogságba nem estem. Először Omszkba vittek, majd amikor beállt a tél, Szentpétervár mellé. Ott akkor már olyan forró volt a világ, hogy ökröt lehetett volna sütni mellette.

Velünk, foglyokkal nem sokat törődtek, úgy annyira nem, hogy már az állunk is kopogott az éhségtől, hát mit tesz ilyenkor az ember? Addig megy, amíg valamit talál. Találtam én akkora pofonokat, hogy csak úgy szikrázott a szemem, de leráztam magamról a két bolsevikot. Vagy öten aztán mégis a parancsnok elé rángigáltak. *Nagy legény vagy, vengerszki!* — mondta a parancsnok. Én meg: hogy beszéljen csak, akinek tele a hasa. Persze oroszul, mert akkor már elég jól értettem a nyelvüket. Hát azt mondja aztán nekem: *Betyár vagy, de jó katona lehettél!* Mi volt a sarzsid? Mondom, hogy szakaszvezető. No, ha beállsz közénk, még tiszt is lehetsz. Akarod? De akkor már elemózsiát is szedett elő. Bekaptam néhány falást, aztán gondolkodtam, mert hazafelé tájoltam már magam. No, beszélj! — biztatott, én meg azt válaszoltam, hogy nem kell nekem tiszti rang, csak jó lovat adjanak alám, meg fehérektől szerzett puskát. Azok jobbak voltak, mint a régi orosz piszkafák.

— Aztán tudta, hogy miért megy harcba?

— *Tudta a rossz nyavalya* — mosolygott az öreg —, egyikőnk se tudta, aki beállt közülünk a Vörös Hadseregbe. Enni adtak, emberszámba vettek. Persze később, amikor már benne voltunk a csávában, és egyszer-egyszer el is tángáltak a fehérek, magyarázták, hogy mire megy ki a játék. Amikor Orelnál megsebesültem, a kórházban szemináriumot is hallgattam, de amikor újra egy ló került alám, még mindig az járt az eszemben, hogy adott esetben ezzel én hazáig is elnyargalhatok. El ám! Egész a Kaukázusig. Akkor már tiszti rangom volt.

Attól eltekintve, hogy mindig nyomomban volt a halál, amúgy vidám életem volt. Nem tudtam én olyat kérni, amit a parancsnokaim ne teljesítettek volna. De ők se én tőlem. Persze, voltak keserves napok is. Kétszer a fehérek foglya is voltam, de először sikerült megszöknöm, másodszor pedig egy órával előbb szabadítottak ki, mielőtt felkötötték volna. Mert azok nem kukoricáztak a vörös foglyokkal.

Szóval, cudar világ volt, az igaz! De végül is elhallgattak a fegyverek. Győzött a forradalom. Most aztán merre, hová? Először egy fűrésztelepen dolgoztam. Aztán egy Donmenti szovhozba kerültem, a ménesbe brigadérosnak. Ez tetszett nekem, de hát csak vágytam haza! Pedig — hunyorított az asszony felé — akkor már menyecském is volt. No, végül is addig jártam a kormányzóságra, hogy 1921 telén útnak indultam. Gondolhatja Józsefem, hogy itthon mi várt rám! Hónapokig hurcoltak a különböző börtönökbe, s úgy agyonvertek, hogy sokáig járkányi erőm sem volt. Akkor akasztották rám csúfságként a Vörös Kapitány nevet.

— Na, de aztán 1945-ben mégegyszer magára ölthette az egyenruhát?

— *Nem sok gyönyörűségem volt már nekem abban* — legyintett, az öreg —, *hiszen a sok csendőr rugdosásától állni se nagyon tudtam. Amikor rámbízták a falu rendőrparancsnokságát, nem az új hatalom védőjét, hanem az öregembert tisztelték bennem. Három év múlva le is adtam a szerelvényt. Nekem is osztottak öt hold földet, majd később egy kis nyugdíjat is kaptam, hát így csak megvagyok...*

Megvolt. Vagyogatott még néhány évig egy Vas megyei községben a Vörös Kapitány, aztán végleg leadta a földi szerelvényét.

Temetésére a közeli szovjet laktanyából — akinek parancsnokával sokszor elbeszélgetett —, kivonult egy szakasz kiskatona, s amikor dörögtek az öreg koporsóján a rögök, díszsortüzet adtak tiszteletére.

Fejfájáról még kibetűzhető: *„Itt nyugszik Varga József, volt Vörös Kapitány, béke poraira!..."*

Dávid József

Kitüntetések november 7-e alkalmából

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 63. évfordulója alkalmából — eredményes párt- és tömegszervezeti munkájuk elismeréseként — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Hrivnyák Gyula főn. vez., Miskolc Vill. Vonal felügy.; Lovicska József részlegvez., Bp. Nyugati pu.; Posta Mihály gépkezelőt, Bp. TBÉF; dr. Rimóczi László szakoszt. vezetőt, KPM Vasúti Főosztály; Szalkai József kocsilakatos csop. vez., Bp. Ferencváros Vont. Főn.

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesültek: Enyedi Béláné szolg. főnök, Záhony Szertárfőn.; Nack Béla művezető, Vác Vont. Főn.; Nagy Sándor bemond mozd. vez., Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Fekete Géza TMK-lakatos, Püspökladány Vont. Főn.; Fikó Ferenc művez., Északi Jj. Ü.; Folmer Mihály kocsivizsg. lakatos, Dombóvár Üzemfőn.; Gasparik Mihály mozdonyvez., Püspökladány Vont. Főn.; Hevesi József keresk. hivatalnok, Vámosgyörk áll.; Héja János mozdonyfelvigy., Szentes Körzeti Üzemfőn.; Horváth Antal lakatos, Bátaszék Üzemfőn.; Horváth Jenő mozdonyfelvigy., Győr Körzeti Üzemfőn.; Jusztin Franciska műszerész, Bp. Balparti BBFF; Kocsis Gyula dízel-mozd. vez., Miskolc Vont. Főn.; Kasza János géplakatos, Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Kolosi István rend. forg. szolg. tevő, Bp. Ferencváros áll.; Kozma Józsefné ügyviteli alkalmazott, Debrecen Vasútig.; Kovács István motorszerelő, Kisújszállás Pft. Főn.; Kucsera Károly keresk. csop. vez., Bp. Vasútig.; Lánczos Péter ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Leidecker János művezető, Szolnok Jj. Ü.; Marton Gyula dízel-szerelő, Tapolca Körzeti Üzemfőn.; Máté Jenő ügyint., Bp. Vasútig.; Mészáros Lajos művezető, Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn.; Németh József termelési csop. vez., Miskolc-Tiszai pu. Épület- és Hídfenntartó Főn.; Orsó János mozdonyvez., Füzesabony Vont. Főn.; Papp Zoltán TVG-vezető, Mátészalka Pft. Főn.; Pályka Ferenc pénztáros, Eperjeske-rendező pu.; Prokopecz Ferenc ügyint., Dunakeszi Jj. Ü.; Rajhát Ferenc keresk. hivatalnok, Bp. Józsefváros áll.; Robotka Rezső TMK-csop. vez., Tokod Fatelítő Főn.; Sisak Marcelné forg. szolg. tevő, Szőreg áll.; Szabó Ilona helyettes vez., Boglárlelle MÁV-üdülő; Szabó József körzeti irányító, Balassagyarmat Körzeti Üzemfőn.; Szarvas István főépítésvez., Szeged Épület- és Hídfenntartó Főn.; Szentesi István vonalgondozó, Pécs Pft. Főn.; Szélesi Sándor csap. vez. előmunkás, Pápa Pft. Főn.; Tenner Miklós üzemvez-h., Északi Jj. Ü.; Tóth János mozd. vez., Bp. Keleti Vont. Főn.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Asbóth János vonatvez., Debrecen áll.; Ágnecz Miklós térfőnököt, Rákosrendező áll.; Csollán Margit keresk. oktatót, Dunaújváros áll.; Deli Lajos személyzeti vezetőt, Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Devecseri Tibor párttitkárt, Székesfehérvár Jj. Ü.; Dékány Ferenc vonatvez., Dombóvár Üzemfőn.; Balogh Béla ügyint., Szeged Vasútig.; Balogh Tibor ügyint., Diósgyőr Vasgyár áll.; Bayerle Pál ügyint., MÁV Nyugdíj Hiv.; Bálint József PVG-fékezőt, Hatvan-Füzesabonyi Pft. Főn.; Bencze László ügyint., Bp. Vasútig.; Berecz József csap. vez. előmunkást, Tapolca Pft. Főn.; Bodó János lakatost, Szolnok Jj. Ü.; Böröcz Tibor mozd. vez., Nagykanizsa Üzemfőn.; Fekete Imre ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Goralszki László főművez., Miskolc Jj. Ü.; Gosztonyi Ferenc személyzeti vez., Szombathely áll.; Grósz György keresk. hiv., Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Göncöl Pál rend. forg. szolg. tevőt, Cegléd Körzeti Üzemfőn.; Gyapjas Tibor mozd. vez, Hámán Kató Vont. Főn.; Harmat János forg. szolg. tevőt, Zalakomár áll.; Harmatos János forg. vonalbiztost, Bp. Vasútig.; Homonnai Béla mozd. szerelőt, Szolnok Körzeti Üzemfőn.; Holub Emilné gyorsés gépírót, KPM Vasúti Főoszt.; Jakab Sándor rendészetvezetőt, Mátészalka Körzeti Üzemfőn.; Janák Sándorné bérelszámolót, Vác Pft. Főn.; Illés Istvánné ügyint., Landler Jenő Jj. Ü.; Juhász István vill. szerelőt, Kisújszállás Vont. Műhelyfőn.; Kenderesi Szabó Péter forg. szolg. tevőt, Kiskundorozsma áll.; Kéri Józsefné adminisztrátort, Vasutasok Szakszerv. Szegedi TB.; Kiss Ferenc ultrahangos sínvizsg., Bp. MÁV Közp. Felépítményvizsg. Főn.; Kolonits László anyagkiadót, Szombathely Jj. Ü.; Korpáczi István segédvezénylőt, Komárom áll.; Kovács András rend. forg. szolg. tevőt, Fényeslitke áll.; Kovács Lajos ügyint. csop. vez., MÁV Anyagell. Ig.; Kovács Lajos dízel-lakatost, Miskolc Vont. Főn.; Kovács Sándor távközlőműszerészt, Szeged-Rókus BBFF; Ladó Lajos titk. vez., Dunakeszi Jj. Ü.; Látos János vonatvez., Bátaszék Üzemfőn.; Lénárt Mihály asztalost, Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Lipcsei József vizsg. főkalauzt, Nyíregyháza áll.; Magas Imre futópróba-vezetőt, Északi Jj. Ü.; Mészáros József oszt. vez. h., BVKH; Mincsik András vill. targonca vez., Záhony áll.; Molnár Lajos tehervonatos vonatvez., Miskolc-Tiszai pu.; Nagy István mozd. lakatost, Bp. Keleti Vont. Főn.; Nagy Tibor kárpitost, Debrecen Jj. Ü.; Németh József mozd. vez., Szombathely Vont. Főn.; Papp Sándor vágánygond., Debrecen Pft. Főn.; Papp Sándor vonatvez., Vésztő Körzeti Üzemfőn.; Patonai Sándor főpályamestert, Kecskemét Pft. Főn. Pálinkás Ignác csop. vez., MÁV Szakés Szerelőip. Főn.; Rafaez György pályamestert, Nyíregyháza Pft. Főn.; Sasvári Ferenc ügyint., Bp. Vasútig.; Sejkóczi András vonalkez., Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Szepesi József motorvez., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Széplaki János üzemvez., Bp. Balparti BBFF; Szili Ferencné raktárkez., Szombathely Szertárfőn.; Takács János lakatos csop. vez., Kaposvár Épület- és Hídfennt. Főn.; Takács Sándor műszerészt, Pécs áll.; Takáts Tibor műszerészt, Szombathely BBFF; Tóth Endre szertárfőn.; Sátoraljaújhely Szertárfőn.; Tóth József TVG-vezetőt, Veszprém Pft. Főn.; Tóth József vasesztergályost, Zalaegerszeg Körzeti Üzemfőn.; Ultzinger Béla kocsimestert, Bp. Déli Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Uracs Ferencné raktárnokot, Kőbánya-felső áll.; Varga György esztergályost, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Varga Lajos ép. vez., Miskolc-Tiszai pu. BBFF; Zákány Mihály dízelmotorszerelő csop. vez., Debrecen Körzeti Üzemfőn.; Zsíros Zoltánné munkaelemzőt, Bp. Terézváros Pft. Főn.

A MÁV Vezérigazgatóságon rendezett ünnepségen Ónozó György közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes adta át a kitüntetéseket
(Laczkó Ildikó felvétele)

tanított vill. szerelő, Landler Jenő Jj. Ü.; Varga Ferenc oszt. vez., Szombathelyi Vasútig.; Varga József ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Gittinger Tibor oszt. vez. h., KPM Vasúti Főoszt.; Kacsándi János előmunkást, Debrecen MÁV Építési Főn.; Prágai József vonalkezelőt, Kecskemét Pft. Főn.; Szabó Györgyné Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Székeli Gyula motorszerelőt, Hámán Kató Vont. Főn.; Tuli Lajos vez. szakmunkást, MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Varga József vonatvezetőt, Nagykanizsa Üzemfőn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címet adományozta: dr. Barna Lajos oszt. vez., Miskolc Vasútig.; Bencze János motorszerelőnek, Hámán Kató Vont. Főn.; Boros András mozdonyvez., Debrecen Üzemfőn.; Czeglédi Sándor szb-titkárnak, Debrecen áll.; Földi Mihály művez., Szeged BBFF; Gádzser József oszt. vez., Szeged Vasútig.; Gerle Gusztáv fényezőmázolónak, Dunakeszi Jj. Ü.; Héjjas Károly áll. főn. h., Kaposvár Üzemfőn.; Jászai Sándor üzemfőn. h., Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn.; Juhász Ferenc áll. kezelőnek, Szarvaskő áll.; Kis Halas Béla művez., Pécs Vont. Főn.; Krepelka Géza üzemegység vez., Szolnok Körzeti Üzemfőn.; Oláh Károly főtechnológusnak, Székesfehérvár Jj. Ü.; Rózsa György ügyint. csop. vez., Simon László szakoszt. vez. h., KPM Vasúti Főoszt., Szabó János művez., Celldömölk Körzeti Üzemfőn.; Szabó Lajos főelektrikusnak, Záhony Üzemfőn.; Szikriszt József lakatos csop. vez., Landler Jj. Ü.; Turai Istvánné ügyint., Bp. Vasútig.; Zalavári Sándor előkész. csop. vez., Bp. Jobbparti Épületfennt. Főn.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Almásy Ferenc József igazgató-h., Bp. Ter. Egészségügyi Közp.; Doma Sándor munkavéd. felügy., Vasutasok Szakszerv. Bp. Ter. Biz.; Gaál Lajos dízel-mozd. vez., Kiskunhalas Vont. Főn.; Karosi István ügyint., Miskolc Vasútig.; Kis Simonka József áll. főn., Püspökladány áll.; Kovan Istvánné menetirányítót, Bp. Keleti Igazgatósági részleg; Mészáros Károly ügyint. csop. vez., KPM Vasúti főoszt.; Orbán Lajos üzemvez. h., Pécs BBFF; Siket Béla állomásfőn., Balassagyarmat Körzeti Üzemfőn.; dr. Takács Ferenc csop. vez., Szombathely Vasútig.; Szabó Miklós oszt. vez. h., Szombathely Jj. Ü.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: dr. Andrell József felülvizsg. főorvos, Pécs Ter. Egészségügyi Közp.; Badics Vilmos vez. főelektrikus, Tatabánya-alsó Vill. Vonalfőn.; Balogh Ferenc asztalos, Szombathely Épület- és Hídfennt. Főn.; Cseh Sándor oszt. vez., Szolnok Jj. Ü.; Demeter János mozd. vez., Dunaújváros Vont. Főn.; Dékány Zsigmond mozd. vez., Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Fekete Géza TMK-lakatos, Püspökladány Vont. Főn.; Fikó Ferenc művez., Északi Jj. Ü.; Folmer Mihály kocsivizsg. lakatos, Dombóvár Üzemfőn.; Gasparik Mihály mozdonyvez., Püspökladány Vont. Főn.; Hevesi József keresk. hivatalnok, Vámosgyörk áll.; Héja János mozdonyfelvigy., Szentes Körzeti Üzemfőn.; Horváth Antal lakatos, Bátaszék Üzemfőn.; Horváth Jenő mozdonyfelvigy., Győr Körzeti Üzemfőn.; Jusztin Franciska műszerész, Bp. Balparti BBFF; Kocsis Gyula dízel-mozd. vez., Miskolc Vont. Főn.; Kasza János géplakatos, Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Kolosi István rend. forg. szolg. tevő, Bp. Ferencváros áll.; Kozma Józsefné ügyviteli alkalmazott, Debrecen Vasútig.; Kovács István motorszerelő, Kisújszállás Pft. Főn.; Kucsera Károly keresk. csop. vez., Bp. Vasútig.; Lánczos Péter ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Leidecker János művezető, Szolnok Jj. Ü.; Marton Gyula dízel-szerelő, Tapolca Körzeti Üzemfőn.; Máté Jenő ügyint., Bp. Vasútig.; Mészáros Lajos művezető, Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn.; Németh József termelési csop. vez., Miskolc-Tiszai pu. Épület- és Hídfenntartó Főn.; Orsó János mozdonyvez., Füzesabony Vont. Főn.; Papp Zoltán TVG-vezető, Mátészalka Pft. Főn.; Pályka Ferenc pénztáros, Eperjeske-rendező pu.; Prokopecz Ferenc ügyint., Dunakeszi Jj. Ü.; Rajhát Ferenc keresk. hivatalnok, Bp. Józsefváros áll.; Robotka Rezső TMK-csop. vez., Tokod Fatelítő Főn.; Sisak Marcelné forg. szolg. tevő, Szőreg áll.; Szabó Ilona helyettes vez., Boglárlelle MÁV-üdülő; Szabó József körzeti irányító, Balassagyarmat Körzeti Üzemfőn.; Szarvas István főépítésvez., Szeged Épület- és Hídfenntartó Főn.; Szentesi István vonalgondozó, Pécs Pft. Főn.; Szélesi Sándor csap. vez. előmunkás, Pápa Pft. Főn.; Tenner Miklós üzemvez-h., Északi Jj. Ü.; Tóth János mozd. vez., Bp. Keleti Vont. Főn.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Asbóth János vonatvez., Debrecen áll.; Ágnecz Miklós térfőnököt, Rákosrendező áll.; Csollán Margit keresk. oktatót, Dunaújváros áll.; Deli Lajos személyzeti vezetőt, Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Devecseri Tibor párttitkárt, Székesfehérvár Jj. Ü.; Dékány Ferenc vonatvez., Dombóvár Üzemfőn.; Balogh Béla ügyint., Szeged Vasútig.; Balogh Tibor ügyint., Diósgyőr Vasgyár áll.; Bayerle Pál ügyint., MÁV Nyugdíj Hiv.; Bálint József PVG-fékezőt, Hatvan-Füzesabonyi Pft. Főn.; Bencze László ügyint., Bp. Vasútig.; Berecz József csap. vez. előmunkást, Tapolca Pft. Főn.; Bodó János lakatost, Szolnok Jj. Ü.; Böröcz Tibor mozd. vez., Nagykanizsa Üzemfőn.; Fekete Imre ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Goralszki László főművez., Miskolc Jj. Ü.; Gosztonyi Ferenc személyzeti vez., Szombathely áll.; Grósz György keresk. hiv., Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Göncöl Pál rend. forg. szolg. tevőt, Cegléd Körzeti Üzemfőn.; Gyapjas Tibor mozd. vez, Hámán Kató Vont. Főn.; Harmat János forg. szolg. tevőt, Zalakomár áll.; Harmatos János forg. vonalbiztost, Bp. Vasútig.; Homonnai Béla mozd. szerelőt, Szolnok Körzeti Üzemfőn.; Holub Emilné gyorsés gépírót, KPM Vasúti Főoszt.; Jakab Sándor rendészetvezetőt, Mátészalka Körzeti Üzemfőn.; Janák Sándorné bérelszámolót, Vác Pft. Főn.; Illés Istvánné ügyint., Landler Jenő Jj. Ü.; Juhász István vill. szerelőt, Kisújszállás Vont. Műhelyfőn.; Kenderesi Szabó Péter forg. szolg. tevőt, Kiskundorozsma áll.; Kéri Józsefné adminisztrátort, Vasutasok Szakszerv. Szegedi TB.; Kiss Ferenc ultrahangos sínvizsg., Bp. MÁV Közp. Felépítményvizsg. Főn.; Kolonits László anyagkiadót, Szombathely Jj. Ü.; Korpáczi István segédvezénylőt, Komárom áll.; Kovács András rend. forg. szolg. tevőt, Fényeslitke áll.; Kovács Lajos ügyint. csop. vez., MÁV Anyagell. Ig.; Kovács Lajos dízel-lakatost, Miskolc Vont. Főn.; Kovács Sándor távközlőműszerészt, Szeged-Rókus BBFF; Ladó Lajos titk. vez., Dunakeszi Jj. Ü.; Látos János vonatvez., Bátaszék Üzemfőn.; Lénárt Mihály asztalost, Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Lipcsei József vizsg. főkalauzt, Nyíregyháza áll.; Magas Imre futópróba-vezetőt, Északi Jj. Ü.; Mészáros József oszt. vez. h., BVKH; Mincsik András vill. targonca vez., Záhony áll.; Molnár Lajos tehervonatos vonatvez., Miskolc-Tiszai pu.; Nagy István mozd. lakatost, Bp. Keleti Vont. Főn.; Nagy Tibor kárpitost, Debrecen Jj. Ü.; Németh József mozd. vez., Szombathely Vont. Főn.; Papp Sándor vágánygond., Debrecen Pft. Főn.; Papp Sándor vonatvez., Vésztő Körzeti Üzemfőn.; Patonai Sándor főpályamestert, Kecskemét Pft. Főn. Pálinkás Ignác csop. vez., MÁV Szakés Szerelőip. Főn.; Rafaez György pályamestert, Nyíregyháza Pft. Főn.; Sasvári Ferenc ügyint., Bp. Vasútig.; Sejkóczi András vonalkez., Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Szepesi József motorvez., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Széplaki János üzemvez., Bp. Balparti BBFF; Szili Ferencné raktárkez., Szombathely Szertárfőn.; Takács János lakatos csop. vez., Kaposvár Épület- és Hídfennt. Főn.; Takács Sándor műszerészt, Pécs áll.; Takáts Tibor műszerészt, Szombathely BBFF; Tóth Endre szertárfőn.; Sátoraljaújhely Szertárfőn.; Tóth József TVG-vezetőt, Veszprém Pft. Főn.; Tóth József vasesztergályost, Zalaegerszeg Körzeti Üzemfőn.; Ultzinger Béla kocsimestert, Bp. Déli Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Uracs Ferencné raktárnokot, Kőbánya-felső áll.; Varga György esztergályost, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Varga Lajos ép. vez., Miskolc-Tiszai pu. BBFF; Zákány Mihály dízelmotorszerelő csop. vez., Debrecen Körzeti Üzemfőn.; Zsíros Zoltánné munkaelemzőt, Bp. Terézváros Pft. Főn.

Hangulatos nyugdíjastalálkozó

Példamutató kezdeményezésre került sor október 27-én a Hazafias Népfront XV/7. számú körzeti bizottsága, körzeti pártszervezete, valamint a Vöröskereszt-szervezet rendezésében.

A rákospalotai vasutas telep nyugdíjasait hangulatos műsoros délutánnal lepték meg a rendezők. A program keretében sor került a MÁV Nyugdíj Hivatal több mint 100 ezer nyugdíjast magába foglaló tevékenységének ismertetésére, majd az ezt követő műsor keretében *Bojtor Imre* magyarnóta-énekes lépett fel a Vasutasok Szakszervezete Zeneiskolájának népi zenekara kíséretében.

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 63. évfordulója alkalmából — eredményes munkájuk elismeréseként — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Szádóczky István osztályvezetőt, Vasutasok Szakszervezete Közgazd. oszt.; Szécsi János tolatásvez. főbizalmit, Bp. Ferencváros áll.

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Chemez Dénes, társ. szb-titkárt, MÁV Angyalföldi Pft. Főn.; Kugyela Mihály forg. szolg. tevőt, Békéscsaba Üzemfőn.; Török József pol. munkatársat, Szeged területi szaksz. biz.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATÁT

kapta: Fülöp István társ szb-titkár, műszaki, Bp. Nyugati pu.; Gere Sándor, az szb tagja, Nagykanizsa Üzemfőn.

A kitüntetéseket 1980. november 6-án a SZOT székházában Jakab Sándor, a SZOT főtitkár-helyettese adta át.

A SZOT Elnöksége

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Baki Elemér pol. munkatársat, Szombathely ter. szb.; Balogh Mihály pol. munkatársat, Építési Főnökségek szakszerv. biz.; dr. Bordi István osztályvez., Vasutasok Szakszervezete Társ. bizt. oszt.; Horváth Péter belső ellenőrt, Jobbparti Biz. ber. és Fenntart. Főn.; Kókai János tmk-lakatos csop. vez., szb-tag, Szolnok Körzeti Üzemfőn.; Kovács Imre mozdonyfelvigy., Miskolc Vont. Főn.; Lengyel Mártonné anyaggazdálk. ügyint. szb. gazd. felelőst, Kecskemét Pft. Főn.; Lukács Sándorné dísznövénytermesztő szakmunkást, bizalmi, Debrecen Épület- és Hídfenntart. Főn.; Maráczi Viktor áruirányítót, főbizalmi, Zalaegerszeg Körz. Üzemfőn.; Mustos László üdülővezetőt, Boglárlelle Vasutas Üdülő; Nagy Lajos SZMT vez. titkárt, Vas megyei SZMT; Pleván János lakatost, szb-tag, Bp. Keleti Vont. Főn.; Salacz István árupénztárost, Kiskőrös áll.; Sárközi István kocsilakatos csop. vez., főbizalmi, Záhony Vont. Főn.; Szabó Pál vonatvez., főbizalmit Siklós áll.

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Antóni Alfonz főmérnököt, Szombathely Járműjavító Üzem; Gyalog László raktárnokot, főbizalmi helyettes, Komárom Körz. Üzemfőn.; Óvári László termestert, szb-tag, Bp. Igazgatóság Osztószertár Főn.; Szabó Imre pénztárkez., szb gazd. fel., Bp. Déli pu.

Kimagasló tevékenységük elismeréseképpen a közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Kellner István ig., a Központi Ének-Zeneiskola; Falusi István klubtitkárt, MHSZ Repülő- és Ejtőernyő Klub.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Mák László társ. aktivista, Szeged ter. szb.; Fekete Sándor szb-tag, Bp. Keleti VF.; dr. Nedeczky László techn. vez., BVSC.

A Minisztertanács Tájékoztatási Hivatalának Elnöke

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Visi Ferencet, a Magyar Vasutas felelős szerkesztőjét.

A kitüntetést Bajnok Zsolt államtitkár adta át.

A vasutas-szakszervezetben november 5-én került sor a kitüntetések átadására. Az ünnepségen Tolnai Ildikó, a központi vezetőség titkára mondott beszédet. A kitüntetéseket Koszorús Ferenc főtitkár adta át
(Laczkó Ildikó felvétele)

AKTUÁLIS PORTRÉ

A legdrágább örökség a vasút szeretete

Negyvenegy évi vasúti szolgálat után vonult nyugdíjba *Németh Mihály*, Szolnok állomásfőnöke. Élete munkásságának elismeréseként a *Munka Érdemrend arany fokozatával* tüntette ki a Népköztársaság Elnöki Tanácsa. A kitüntetést a KPM-ben november 7-e alkalmából rendezett ünepségen *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter adta át Németh Mihálynak.

— *Nem könnyű elszakadni a munkahelyemtől, ahol egyhuzamban 35 esztendeig dolgoztam* — mondta Németh Mihály, amikor felkerestük, hogy gratuláljunk kitüntetéséhez.

— *Most is mindennapos vendég vagyok a pályaudvaron. Szeretek ott lenni utódaim, a régi munkatársak körében és örömmel látom, hogy milyen jól megállják a helyüket.*

— Milyen volt Szolnok állomás, amikor ide került 35 évvel ezelőtt? — kérdeztük.

— Szolnoki vagyok, s amikor 1944. novemberében a város felszabadult, hazajöttem a szüleimhez. Jelentkeztem az állomáson, ahol szőrnyű pusztulás fogadott. A német fasiszták minden sínszálat, minden egyes kitérőcsúcsot felrobbantottak. A szovjet katonák segítségével kezdtük meg a helyreállítási munkálatokat. A katonák facölöpökből vertek hidat a Tiszán, majd a Zagyván is — emlékezett Németh Mihály — és ezeken egy vágányon megindulhatott a forgalom. Az utánpótlást továbbítottuk a felszabadító csapatoknak.

— *Először forgalmi szolgálattevő voltam, majd 1952-től helyettes főnök. Állomásfőnöknek 1957-ben neveztek ki.*

— Közben volt 1956 is. Az ellenforradalom megrázkódtatásai hogyan érintették Szolnok állomást?

— *Megőriztük a fegyelmet, a rendet* — felelte. — *Nálunk nem történt vagonfosztogatás, sem rendbontás.* A vagonokban rekedt vágómarhát, élelmiszer szállítmányokat, amelyeket akkor nem tudtunk továbbítani, fuvarokmányokkal vette át a tanács, s a kereskedelmi szervek útján került értékesítésre, amire szükség volt a lakosság ellátásához.

— Állomásfőnöki munkásságából mire emlékszik a legszívesebben?

— Arra, hogy kiválóan képzett és fegyelmezett vasutasokkal, jó reszortvezetői gárdával dolgozhattam. Személyi ellentéteim soha nem voltak, s a párt- és szakszervezeti szervekkel kialakított jó együttműködés segítette a munkát. Ugyanezt a meszszemenő segítőkészséget tapasztaltam mindig a megyei és a városi szervek részéről is.

— Vagyis nem vált be a szólás, hogy senki sem lehet próféta a saját hazájában... — jegyeztük meg.

— *Szerencsére nem* — felelte mosolyogva Németh Mihály. — *Pedig személyemben először volt olyan állomásfőnök Szolnokon, aki a város szülötte.* S az eddigi leghosszabb ideig, 23 évig meg is álltam a helyemet a főnöki poszton. Nem dicsekvésként mondom, de városomtól, mint gazdasági vezető, elsőnek kaptam meg a *„Pro urbe"* díjat. Ma is úgy érzem, hogy ebben nem az egyén, de sokkal inkább a szolnoki vasutasság elismerése jutott kifejezésre.

— A másik „legszebb" időszak, bár számomra is rengeteg gonddal, problémával járt, a pályaudvar rekonstrukciója volt. Ez nem is egészen pontos kifejezés, hiszen a kétmilliárd forintos beruházással valójában új, a vasút legkorszerűbb csomópontja épült ki Szolnokon. Három ütemben, 12 esztendeig tartott ez a munka: 1963-ban kezdődött a rendezőpályaudvar építésével és 1975. július 12-én fejeződött be, amikor átadásra került az új felvételi épületünk.

— Az építkezés idején csak hatványozódtak a forgalom lebonyolításának nehézségei... — jegyeztük meg.

— Valóban, hiszen annyi építőanyagot kellett itt fogadnunk, amennyiből egy újabb Gellérthegyet lehetett volna felépíteni — mondta Németh Mihály. — Jelentős koordinációs feladatot is kaptunk, hogy segítsük a kivitelezésben résztvevő több mint ötven vállalat együttműködésének javítását. Bár ez nehéz időszak volt, ezt is megszépíti az emlékezés...

— *A korszerű csomóponton kívül azt hiszem a vasút szeretete a legdrágább örökség, amit utódaimra hagyhattam* — mondta befejezésül. — *Családi hagyományként, hoztam ezt magammal, hiszen nagyapám, Németh János, szénrakodó munkás volt a vasútnál, már 1870-ben. Édesapám vonatfékező volt és a fia jövőjét is a vasútnál látta biztosítottnak.*

L. J.

December 31-ig lehet jelentkezni

Vasútgépész-technikusokat képeznek a szombathelyi szakközépiskolában

A szombathelyi *Savaria Közlekedésgépészeti Szakközépiskola* (Szombathely, Hadnagyút 1. Telefon: 12—362/1977-től képez vasútgépész technikusokat. Jelentkezhetnek azok, akik a közlekedésgépészeti szakközépiskolák vasútgépész ágazatán tettek érettségi vizsgát és a vasúton vontató és vontatott járművek üzemeltetésével, javításával legalább két éve foglalkoznak.

Azok, akik más középfokú végzettséggel, és a vasútgépészethez kapcsolódó szakmunkás-bizonyítvánnyal rendelkeznek, sikeres különbözeti vizsga után jelentkezhetnek a minősítő vizsgára és tanfolyamra. Jelentkezni az ATÜ. 2022. számú nyomtatványon lehet. Beszerezhető a nyomtatványboltokban, vagy az iskolában. Jelentkezési határidő: *1980. december 31.*

A technikusminősítő tanfolyam önköltséges. Ezt azonban a szolgálati főnökségek átvállalhatják. A tanfolyam havonta négy napig tart. Szállást a szombathelyi igazgatóság biztosít.

Az iskola az érdeklődőket munkanapokon személyesen vagy írásban részletesen is tájékoztatja.

Sport

Szombathely:

Atlétikai váltóbajnokság

Októberben rendezték *Szombathelyen*, a Rohonci úti sporttelepen az országos vasutas váltóbajnokságot. A viadalon a vendéglátó Haladás VSE versenyzőin kívül részt vettek a Nyíregyházi VSC, a Szegedi VSE, a Pécsi VSK, a BVSC, a Testvériség, a Törekvés és a Celldömölki VSE futói is.

Az összesített pontversenyt a *Szombathelyi Haladás nyerte* 274 ponttal. Második a Szegedi VSE 150, harmadik pedig a Nyíregyházi VSC 132 ponttal.

November 7. tiszteletére

Asztalitenisz- és sakkverseny

A miskolci területi szakszervezeti bizottság a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 63. évfordulója tiszteletére asztalitenisz- és sakkversenyt rendezett.

Az asztalitenisz-verseny győztese *Kovács Béla*, a miskolci vontatási főnökség dolgozója lett. Második *Gulyás Győző*, miskolci vontatási főnökség, harmadik *Vincze Ferenc*, miskolci pályafenntartási főnökség.

A sakkversenyt *Ördög Balázs*, a kazincbarcikai üzemfőnökség dolgozója nyerte. Második *Vasvári Béla*, szerencsi üzemfőnökség, harmadik *Szücs István*, miskolci vontatási főnökség.

TÖMEGSPORTNAP SZEGEDEN

Szegeden, az SZVSE-pályán a közelmúltban első alkalommal rendezték meg a postások, vasutasok és volánosok, valamint a Bebrits Lajos Vasúti Szakközépiskola közös sportnapját. A versenyzők atlétikában, lövészetben és sakkban mérték össze tudásukat.

„MESTERHÁRMAS!"

Ismét bajnokságot nyert a BVSC asztalitenisz-csapata

Régi igazság, hogy egy bajnoki címet megvédeni nehezebb, mint megszerezni. S mindez duplán is érvényes, ha a vetélytársak is kiválóak és ugyancsak sok szép sikerrel dicsekedhetnek. Ez volt idén is a helyzet a férfi asztalitenisz-csapatbajnokságban, amelyben tovább tartott a rivalizálás a két régi nagy ellenfél, a BVSC és a Bp. Spartacus között. S aminek a vasutasok nagy családja egyöntetűen örülhet: *a BVSC megvédte tavalyi elsőségét, s egymás után harmadszor lett bajnok!* Amíg azonban eljutott a mostani „mesterhármashoz", sok kemény csatát kellett megvívnia, s izgalmas órákat átélnie.

Tavasszal történt, hogy a két együttes rangadója a Szőnyi úti csarnokban meglepetésre a szövetkezetiek 14-11 arányú győzelmével végződött. Ekkor bizony senki sem gondolt arra, hogy ősszel, a „Szpari" otthonában nemcsak a hátrányt sikerül ledolgozni, hanem a bajnokságot is megnyerni. Az eredmény ugyanis újból 14-11 lett, de ezúttal a BVSC javára, s így a fennálló szabályok értelmében a két találkozó összesített játszmaaránya döntött. Ez pedig 60-59 volt a vasutasok javára. A befejezés után óriási volt az öröm *Rózsás Péter* edző, játékosai és a BVSC-szurkolók körében; *Berczik Zoltán*, a válogatott edzője, az egykori vasutas-sportoló az elsők között gratulált a győzteseknek.

— *Sok izgalmas rangadót láttam már, de a mostanihoz hasonlóra nem nagyon emlékszem* — mondta Berczik. — *És ami ugyancsak lényeges: nagyszerű volt a színvonal!*

Az 1949-ben alakult szakosztály 14. bajnoki címe azonban nem véletlen eredménye. A Szőnyi úton Rózsás „mester" irányításával valóban szakszerű és célszerű munka folyik, s a játékosok száma — beleértve a sportiskolásokat — száz fölött van. Az együttesnek változatlanul a világ- és Európa-bajnok *Gergely Gábor* az első számú játékosa, a Spartacus ellen viszont *Takács János* volt a legjobb: mind az 5 mérkőzését megnyerte!

— *Ha a rangadó előtt valaki azt mondja nekem, hogy még Klampárt is legyőzöm, s egyedül én leszek veretlen, hát... bizony kinevettem volna*— jegyezte meg Takács. — *Boldog vagyok, hogy győzelmeimmel hozzájárulhattam a csapat sikeréhez.*

A BVSC csapata tavasszal egyszerre volt védője az Európa Kupának és a Vásárvárosok Kupájának. Balról: Takács János, Gergely Gábor, Rózsás Péter edző, Nozicska József, Kovács László és Frank Béla
(Honéczy Barnabás felvétele)

Kitűnően küzdött a csapat többi tagja: az idei egyéni bajnok, *Frank Béla*, a sokat fejlődött *Nozicska József* és a legfiatalabb *Kovács László* is. A jövőről pedig Harangi Sándor, a szakosztály technikai vezetője így vélekedett:

— Minden újabb szép siker lendületet ad a további munkánkhoz is. Az idén még egy Európa Kupa mérkőzést játszunk, s nem kisebb ellenféllel, mint a svéd bajnokkal. Szeretnénk a kontinens legnagyobb klubtornáján is megvédeni tavasszal kiharcolt elsőségünket. Az 1981-es szezontól pedig minden csapat köteles egy ifjúsági játékost is szerepeltetni, tehát még jobban kell ügyelnünk az utánpótlás biztosítására!

Kozák Mihály

MHSZ-VETÉLKEDŐ DEBRECENBEN SZOCIALISTA BRIGÁDTAGOKNAK

A debreceni járműjavító MHSZ-szervezete a közelmúltban vetélkedőt rendezett a szocialista brigádtagok részére. *130 szocialista brigád mintegy 1154 tagja nevezett be a versenyre.* A versenyzőknek kiadott tesztlapok kitöltése és az ügyességi számok (lövészet, gránátdobás, távolugrás) lebonyolítása után 13 brigád került a döntőbe.

A részvevők honvédelmi, politikai, művészeti és sportismeretekben mérték össze tudásukat. A győztes a *Csanádi György* brigád lett. Második az *MHSZ női*, harmadik pedig a *Zrínyi Miklós* szocialista brigád csapata.

Az első három helyezett csapat pénzjutalomban részesült.

Az MVSC elnöksége elégedett a női röplabdázók szereplésével

A *Miskolci Vasutas Sport Club* elnökségi ülésen tárgyalta meg a röplabda-szakosztály munkájáról készült beszámolót. A szakosztály három edző irányításával, 10 felnőtt, 8 junior, 50 serdülő és 30 ifjúsági női versenyző részvételével működik. A felnőtt versenyzők az NB I-ben szerepelnek, s céljukat teljesítették.

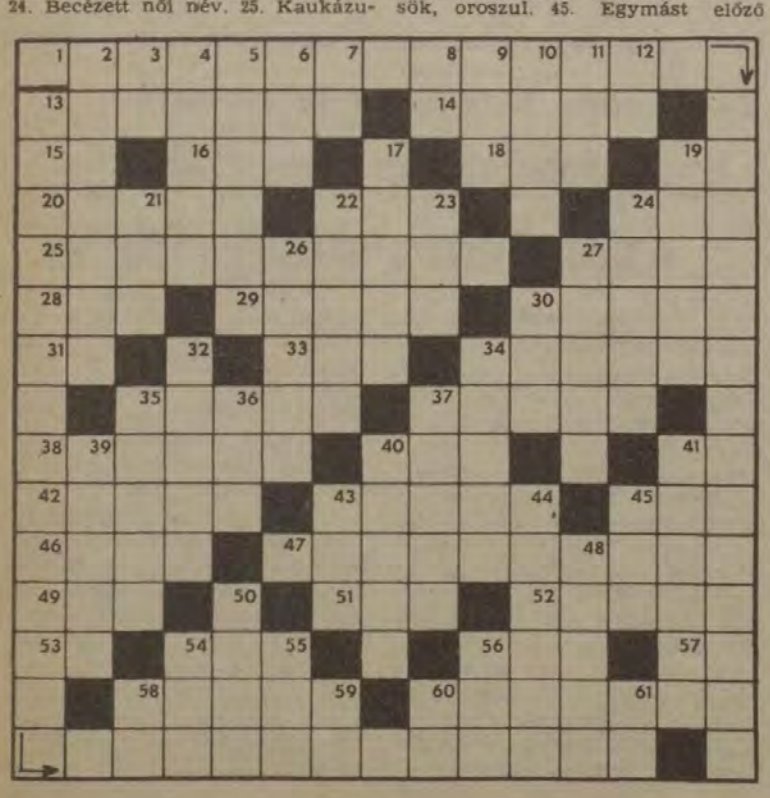
A beszámolót *Homola György*, a női felnőtt röplabdacsapat edzője egészítette ki. A szakosztályban jó a hangulat — mondta —, erős a kollektív szellem. Az ifjúsági, illetve a serdülő játékosokkal foglalkozó *Ducsai Géza* és *Bánhegyi Emese* edzők nagy szakértelemmel segítik a szakosztály munkáját. Mindamellett a szakosztályvezetést erősíteni kell.

A beszámolót követő vitát *Károli József*, az MVSC elnöke összegezte:

— *A versenyzők magatartása példamutató, önzetlenül dolgoznak a sikerért. Ez azért is említést érdemel, mert a versenyzők többsége családanya, akik szombatot, vasárnapot feláldozva versenyeznek a sikerért.*

Ami az utánpótlást illeti: két játékos részt vett az IBV-én, *Perecsi Jolán* és *Laib Csilla* tagja a felnőtt válogatottnak.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Idézet a XII. kongresszus határozatából. (Folytatása a 13. függőlegesben.) 13. Gyenge minőségű dohány. 14. Kötés ellentéte. 15. Létezik 16. Erdei állat. 18. Igekötő. 19. Az ezüst vegyjele. 20. ... Ernest (1823—1892) francia történész. 22. Elektromos töltésű anyagi részecske. 24. Becézett női név. 25. Kaukázusi népcsoport. 27. Nehéz fém. 28. Az 54. függőleges keverve. 29. Vissza: bottal ver. 30. Gyára. 31. J. I. 33. Rostos növény. 34. Pogygyász. 35. Belga város. 37. Legnagyobb hegységünk. 38. Ügyes, rámenős (latin). 40. Központi Adatfeldolgozó. 41. O. E. 42. Zenei műszó (hallgatás, szünet). 43. Hősök, oroszul. 45. Egymást előző betűk. 46. Kis bolygó. 47. Nem vastag füzet. 49. Régi súlymérték. 51. Lyuk. 52. Rangú ikerszava. 53. J. Y. 54. Kérdőnévmás. 56. Lószerszám. 57. Nem áll. 58. A hinduk régi szent könyvei. 60. Megparancsolá.

Függőleges: 2. ... August, volt lengyel államférfi. 3. Indulatszó. 4. Bogár. 5. Neves osztrák futballista. 6. Kevert köd. 7. Éneklő hang. 8. Ételízesítő. 9. Petrov szerzőtársa. 10. A paradicsom. 11. Nyakba való. 12. Az arzén vegyjele. 17. Neves színművészünk volt. 19. Íz. 21. Tiltószó. 22. M..., mr. 23. Népi Ellenőrző Bizottság. 24. ...nnok, középkori germán törzs. 26. A szelek királya a görög mitológiában. 27. Tolna megyei község. 30. Nagy edény. 32. Angol tartomány. 34. Állítást tagad. 35. Róla kapta nevét a nikotin. 36. Kérdőszó. 37. A Tisza mellékfolyója. 39. ... János (1812—1853) költő, író. 40. Fontos ipari vegyület. 41. Odahajlik. 43. Harag. 44. Borsod megyei település. 45. Felnő, a közepén. 48. Medea betűi keverve. 50. Ülőfürdő. 54. Spion. 55. Tatár méltóság volt. 56. Sebhely. 58. V. T. 59. Kémény szélei. 60. Rag. 61. Kimondott betű.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 13. függőleges.
Beküldési határidő: 1980. december 8.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Jó együttműködés a külkereskedelmi szervekkel.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 21. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Vörös Jenő, Kelebia, József A. u. 14/c.; Horváth László, Dunaújváros, Kohász u. 8.; Szücs Ferencné, Hatvan, Tabán u. 10.; Wágner Istvánné, Kisbér, Fehérvári u. 26.; Nagy Elemér, Újszász, Dózsa Gy. u. 2/b.

HÍREK

Ajándékműsor Szentesen a szocialista brigádoknak

A szegedi területi szakszervezeti bizottság és a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága október 17-én a szentesi Móricz Zsigmond Művelődési Házban ajándékműsort rendezett a munkaversenyben élenjáró szocialista brigádok részére. Ebből az alkalomból a *Savaria* táncegyüttes lépett fel.

A vendégeket *dr. Balázs Ákos*, a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda és sportosztályának vezetője üdvözölte, majd *Rimányi László* műsorvezető mutatta be a szombathelyi együttest. Utána került sor a színvonalas műsorra, amely nagy sikert aratott.

— **Ötlethónap.** A nagykanizsai üzemfőnökségen a közelmúltban ötlethónapot tartottak. A benyújtott 93 ötletből a zsüri 58-at jutalmazott. Harmincat újításként fogadtak el. Az ötletekért 9500 forint jutalmat fizettek ki.

— **Politikai könyvnapok.** November 11-én Hatvan állomáson a csomópont pártbizottsága és a Kossuth Könyvkiadó megyei kirendeltsége — a politikai könyvnapok keretében — kiállítást rendezett. Dr. Sipos István, a megyei pártbizottság titkára mondott ünnepi beszédet, majd a jelenlévők megtekintették a kiállítást.

— **Nyugdíjastalálkozó.** Komárom állomás szakszervezeti bizottságának nyugdíjascsoportja a közelmúltban nyugdíjastalálkozót rendezett a művelődési ház nagytermében, amelyen 160-an vettek részt. Horváth Gyula elnök számolt be az elmúlt félévi munkáról, eredményekről, majd megvendégelték a résztvevőket.

— **Közegészségügyi tanácskozás.** A MÁV közegészségügyi intézetben a közelmúltban tanácskozást tartottak az egészségügyi felügyelők részére. Értékelték az idei év közegészségügyi helyzetét, a felügyelők munkáját és meghatározták a legfontosabb feladatokat.

— **Vetélkedő.** A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 63. évfordulója tiszteletére Hatvan állomáson szakmai és politikai vetélkedőt rendeztek a fiatalok részére. A vetélkedő győztese Maku Zsolt forgalmi szolgálattevő lett. Második Ruis János váltókezelő, harmadik pedig Zsarnai Tibor jegyvizsgáló. A győztesek ezer, nyolcszáz, illetve hétszáz forint jutalomban részesültek.

— **Hangverseny.** A közelmúltban Debrecenben, a megyei művelődési ház színháztermében — a vasutas és építőmunkás szocialista brigádok részére — hangversenyt rendeztek, amelyen Lehár Ferenc legszebb műveit mutatták be. A MÁV Filharmonikus Zenekart Szabó László vezényelte.

— **Névadó ünnepség.** A budapesti építési főnökségen november 11-én névadó ünnepséget rendeztek. Huszonkét család gyermekeit és a hozzátartozókat köszöntötte az I. kerületi tanács anyakönyvvezetője, majd átadták a szülőknek a szakszervezeti és a KISZ-bizottság ajándékait.

— **Kongresszusi felajánlás.** A tapolcai pályafenntartási főnökség dolgozói a vasutasszakszervezet X. kongresszusa tiszteletére vállalta, hogy Zánka—Köveskál állomáson határidő előtt elvégzik a kitérők cseréjét, és ezáltal megszüntetik a 13 hónapja érvényben levő sebességkorlátozást.

— **Brigádtanácskozás.** A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen tanácskozást rendeztek a szocialista brigádvezetők részére. Rácz Alpár üzemfőnök ismertette a körzet gazdasági eredményeit és a legfontosabb tennivalókat. Ezen a tanácskozáson ismertették az őszi forgalmi célkitűzések eredményét is. Három szocialista brigádot pénzjutalomban részesítettek.

— **Taggyűlés.** A szombathelyi járműjavító pácsonyi üzemegységénél november 6-án vöröskeresztes taggyűlést rendeztek, amelyen Suhaj Róbert, az üzemi Vöröskereszt vezetőségének elnöke ismertette az eddigi eredményeket, méltatta a véradás fontosságát. Utána a többszörös véradók és szocialista brigádok jutalmat, oklevelet kaptak.

— **Kismama-találkozó.** A miskolci vontatási főnökség nőbizottsága és Vöröskeresztes szervezete a közelmúltban kismama-találkozót rendezett gyesen levő anyák részére. A munkahellyel és foglalkoztatásuk körülményeivel kapcsolatos kérdéseikre Majorossy Rezső vontatási főnök és Udvarhelyi Flórián, a szakszervezeti bizottság titkára válaszolt.

— **Hibaigazítás.** Lapunk 22. számában közölt „Rotációs kapa, Simson motorral" című cikkben tévesen jelent meg az alkotó neve. A második hasáb első mondata helyesen a következő: A hobbikategóriában Nagy Sándor rotációs kapája keltett feltűnést, amit alkotója egy Simson motorkerékpár motorjával kombinált.

LAKÁSCSERE

Elcserélném budapesti két szoba összkomfortos szolgálati lakásomat másfél vagy egy szoba összkomfortos tanácsi lakással Budapest területén. Érdeklődni lehet 18 órától a 414—572 telefonon Marton, vagy 487—003 Miklósné.

Elcserélném Egerben levő, új lakótelepi két szoba összkomfortos lakásomat hasonló budapesti tanácsi, vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni: Budapest Keleti pu. levelező iroda 19—61 telefonon.

Elcserélném budai, két szobás tanácsi, 55 négyzetméteres, IV. emeleti, liftes, udvari, napfényes, gázfűtéses lakásomat nagyobb, legalább 1 + 2 félszobás összkomfortos vagy gázfűtésű budapesti tanácsi, vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet napközben a 34—28 üzemi vagy 220—660/121 városi telefonszámon.

Elcserélném Budapest XVII. ker. Centenáriumi lakótelepen levő 1 + 2 félszobás, plusz étkezős gázfűtéses I. emeleti, 57 négyzetméteres öröklakásomat a VIII. kerületben levő MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet naponta 8—16 óra között a 125—146 telefonszámon.

Elcserélném Sopron-Magyarfalva állomáson levő kertes, 60 négyzetméter alapterületű, komfortos szolgálati lakásomat Budapest környéki hasonlóra. Érdeklődni: budapesti üzemi telefonon: 54—83, Gruda Károlynál.

Elcserélném szolnoki egy, plusz két és fél szobás, összkomfortos bérlakásomat budapesti hasonlóra. Lehetőség van hármas cserére is, Budapesten egy szoba komfortos, kis kertes lakás bevonásával. Cím: Váry, Szolnok, Mátyás király u. 2. 5000; munkahelyi telefon: 01—18—61, vagy 143—703.

Elcserélném földszintes, napos, kettőszobás, összkomfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat tanácsira. Érdeklődni lehet telefonon: 341—023. Budapest, VII., Festetics u. 4.

Az Utasellátó főigazgatója

Üzemlátogatáson Nyugat-Dunántúlon

Tóth László, az Utasellátó Vállalat főigazgatója a közelmúltban meglátogatta Nyugat-Dunántúl legnagyobb utasellátó üzemegységeit, többek között a győrit, a szombathelyit és a zalaegerszegit. Hegyeshalomban a vállalat idegenforgalomban betöltött szerepéről tárgyalt a vám- és határőrizeti szervek képviselőivel.

A látogatás másnapján a vasi megyeszékhelyen tájékoztatót hallgatott meg az Utasellátó Vállalat területi igazgatóságán. A gazdasági és társadalmi vezetők beszámoltak a Győr—Sopron, Vas és Zala megyékben folyó gazdasági munkáról, majd fogadta a főigazgatót *dr. Horváth Lajos*, a MÁV szombathelyi igazgatóságának vezetője is.

Sz. J.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Vísi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Bencúr u. 41.
Telefon, városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—618
Felelős kiadó: dr. Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219—11 859
80—5100. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

December 12–14-ig ülésezett

a magyar szakszervezetek XXIV. kongresszusa

Tanácskozik a kongresszus

December 12-én, az Építők székházának Rózsa Ferenc Művelődési Házában kezdte meg tanácskozását a magyar szakszervezetek XXIV. kongresszusa. A hazai és a nemzetközi közvéleményben egyaránt nagy érdeklődést kiváltó kongresszuson négy és fél millió szervezett dolgozó nevében 800 küldött, valamint négyszáz meghívott vendég és csaknem 40 külföldi delegáció vett részt, köztük a vasutasok képviselői is.

A Vasutasok Szakszervezete november elején megtartott X. kongresszusa 36 küldöttet választott a szakszervezeti mozgalom e nagyszabású eseményére.

A kongresszust, melynek elnökségében helyet foglaltak a párt és a kormány vezetői, Földvári Aladár, a SZOT elnöke nyitotta meg, majd Gáspár Sándor főtitkár mondott beszédet.

Hazánkban a szakszervezet részese a hatalomnak

Gáspár Sándor előadói beszéde

— *XXIII. kongreszszusunkon úgy fogalmaztuk meg feladatainkat, hogy magasabb szinten tudjuk segíteni társadalmi céljaink elérését, népünk, országunk boldogulását, szellemi és anyagi gyarapodását* — kezdte beszédét. — Nem új programot hirdettünk meg. Nem új célokat tűztünk magunk elé. A munkáshatalom erősítése, a dolgozók érdekeinek képviselete és védelme mindig alapvető feladata, hivatása volt és marad a szakszervezeti mozgalomnak. A számvetést az elmúlt öt esztendő munkájáról elvégeztük. Ezt az írásos jelentés tartalmazza. A társadalmi helyzet általános elemzése nem feladatunk, ezt megtette pártunk XII. kongresszusa. Ezzel az elemzéssel mi egyetértünk.

Azt kell most számon kérnünk magunktól, hogy milyen színvonalon, milyen hatásfokkal dolgoztunk? Eleget tettünk-e a társadalom életében betöltött, egyre növekvő szerepünknek? Tudjuk-e képviselni tagságunk érdekeit, törekvéseit?

Megítélésünk szerint a szakszervezeti mozgalom Magyarországon olyan politikai, jogi és mozgalmi lehetőségekkel rendelkezik, amelyek biztosítják, hogy eleget tudjon tenni a növekvő követelményeknek. *A szakszervezeti mozgalom elfoglalta az őt történelmileg megillető helyet. Részese a hatalomnak és nemcsak a politika végrehajtásának a segítője, hanem részt vesz a politika alakításában, formálásában is.*

A szakszervezeti tevékenység általános elveire vonatkozó alapvető megállapítások ma is helyesek és érvényesek. De ez nem jelent változatlanságot. Új utakat kellett törni. *Ehhez útmutatót adott a leninI tanítás és támaszkodhattunk a magyar szakszervezeti mozgalom hagyományaira.* Mi ennek alapján és saját helyzetünkre építve indultunk el.

Hosszú — még ma sem befejezett — folyamat eredményeként kialakult a szakszervezeteknek a párthoz, a kormányhoz, a munkáshatalomhoz való viszonya. Ez nem mindig volt rendezett. *Nekünk saját történelmi tapasztalatunk van arról, hogy szocialista viszonyok között sem automatikusan és nem önmagától alakul ki és fejlődik a szakszervezetek szerepe.*

A SZOT főtitkára ezt követően részletesen elemezte a magyar szakszervezetek helyét, feladatait társadalmunkban, majd így folytatta:

— *A szakszervezetek önállóságának megértése és érvényesülése azt kívánja, hogy az eddiginél pontosabban jelöljük meg társadalmi-politikai elkötelezettségünk alapvető tartalmát.* Ennek a lényege a szocialista társadalmi rendszerhez való viszony, annak igenlése. Egész tevékenységünkkel erősítjük, támogatjuk a munkáshatalmat. A társadalom célkitűzései nem közömbösek számunkra. Azokat sajátunknak tekintjük. Ehhez azonban jobban meg kell érteni a szakszervezetek szerepét a fő feladatok kialakításában és végrehajtásában.

Nem szabad saját magunk — és tagságunk — figyelmét csak a végrehajtásra korlátoznunk. Jobban meg kell ismerni és ki kell fejezni tagjainknak a szocialista társadalom építésével és fejlesztésével kapcsolatos ténylegesen jelentkező igényeit és szándékát. Ennek alapján kell a fő feladatok megvalósításából adódó mindennapi tennivalókat meghatározni és a végrehajtásukkal összefüggő lépéseket kidolgozni.

A szocialista építésnek e mindennapi kérdéseiben a szakszervezeteknek meg kell őrizniük vélemény- és akciószabadságukat. Ennek érvényesülnie kell a szakszervezetek gyakorlati munkájában. *A szakszervezeteknek politikai bátorsággal, de felelősségteljesen kell állást foglalniuk a jogkörükbe tartozó kérdésekben.* Ma még előfordul a szakszervezetek állásfoglalásaiban az aggályos önkontroll, a bizonytalanság, a megfoghatatlan vélemény, ilyenkor el-

(Folytatás a 3. oldalon.)

Kellemes karácsonyi ünnepeket és sikerekben gazdag, békés, boldog új évet kívánunk minden kedves olvasónknak!

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIV. ÉVFOLYAM, 25—26. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1980. DECEMBER 20.

A vasút felkészült az ünnepi forgalomra

178 mentesítő vonat — Kevesebb sebességkorlátozás Körültekintőbb, szervezettebb utastájékoztatás

Ebben az évben a karácsony és az újév három-három munkaszüneti napból áll. Az iskolákban a tanítási szünet december 20-tól január 4-ig tart. Az áthelyezett munkanapok és pihenőnapok miatt fontos a hivatalos menetrendben a személyszállító vonatok közlekedésére vonatkozó jelek egységes és pontos értelmezése, és a közlekedési napok érvényessége.

Az ünnepi forgalomban 178 vonat küzlekedik, szükség szerint vagy menetrendszerű vonatok mentesítő párjaként. A legtöbb vonat Miskolc, Nyíregyháza, Szeged, Kiskunhalas, Nagykanizsa és Szombathely irányába indul, és ebből az irányból érkezik. *Az ezekhez szükséges szerelvények biztosítása érdekében időben meg kellett tenni a szükséges intézkedéseket.* A kocsigazdálkodás azt is megkívánja, hogy az „erősítésekhez" szükséges kocsik is rendelkezésre álljanak. Ezért a vontatási fiókműhelyeknek és a járműjavítóknak az elmúlt hetekben úgy kellett dolgozniok, hogy ehhez a csúcsforgalomhoz minél több személykocsi kerüljön ismét a forgalomba.

A személyszállító vonatok közlekedését december 12-től január 4-ig nem terhelhetik vágányzárak és a lehetőségekhez képest mérsékelni kell a lassan bejárandó pályarészek számát, valamint a sebességkorlátozás mértékét is. Valamennyi szakszolgálatnak meg van tehát a feladata.

A pályaudvarokon és nagyobb állomásokon a forgalomnak megfelelő felállítási rendet kell készíteni. Időben kell gondoskodni az utastájékoztató és felvilágosító szolgálat megerősítéséről, hiszen az utazás lényegében az arról szóló tájékozódás megszerzésével kezdődik.

Ezekben a napokban a személyforgalom lebonyolítására is jobban oda kell figyelni. Főként arra, hogy *ne induljanak vonatok előfűtés nélkül.* Időben járjanak a vonatgépek a szerelvényekre, hogy az előfűtésről is gondoskodni lehessen. A túlfűtés is kellemetlen. Ezért a jegyvizsgálók legyenek az utazás házigazdái, és ha kell, szabályozzák a kocsik hőmérsékletét.

A színvonalas utazást a menetrendszerű közlekedés, a biztonság, a kellemes hőfokú kocsik, a jó világítás együtt jelentik. Ennek érdekében be kell tartani a mozdony, a szerelvény, és a szakasz fordulókat. Álljanak vonataik mellett a kalauzok és várják, fogadják, irányítsák az utasokat.

A kellemes utazás feltételeit az ünnepek előtt kell megteremteni. Az utasvédelem, a komfort biztosítása nem lehet rutin. Ezt csak tervszerű, jól előkészített munkával lehet biztosítani.

Ebben az évben becslések szerint 130 millió tonna árut szállít a MÁV

A lapunkban már korábban közölt háromnegyedévi vasúti szállítási teljesítmények után most az októberi és a novemberi eredményekről tájékoztatjuk olvasóinkat.

A két hónap alatt a vasút *46,3 millió utast szállított.* Ez a tervezettnél és a bázisnál is lényegesen kevesebb. Októberben a személyszállító vonatok menetrendszerűsége kismértékben javult, novemberben pedig — a bázishoz képest — visszaesett.

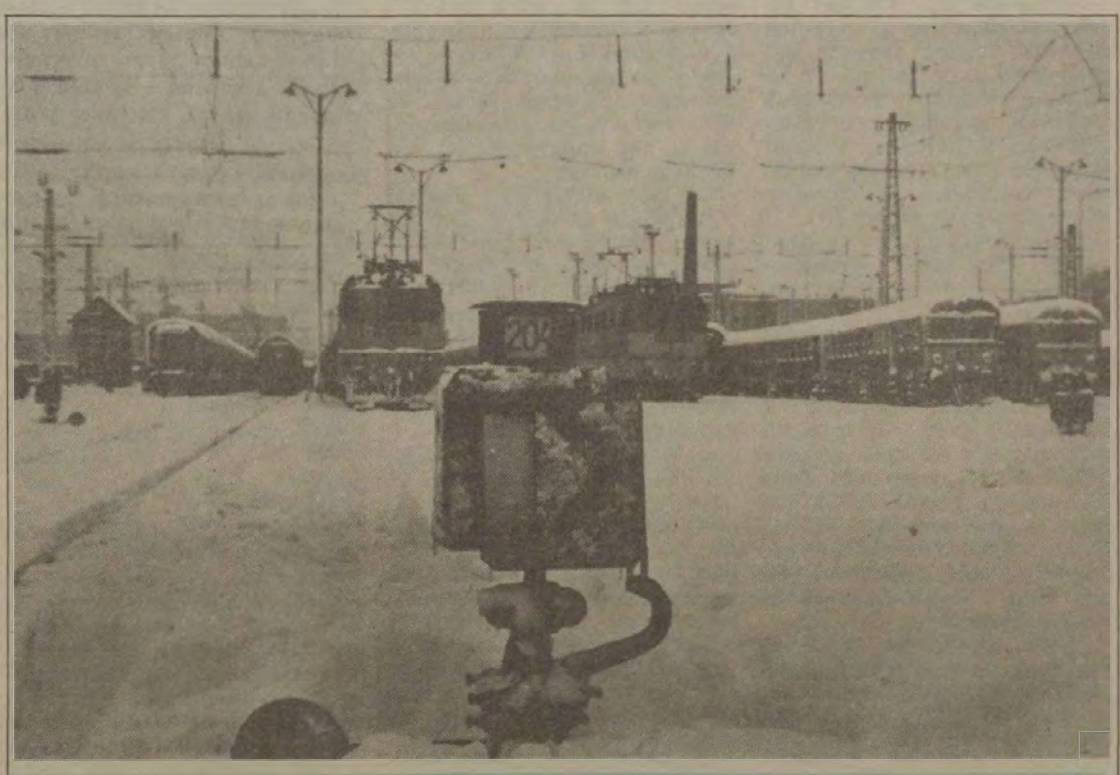
Az áruszállítási teljesítmény a két hónapban *23 millió 547 ezer tonna volt.* Ebben az évben az októberi teljesítmény volt a legkiemelkedőbb, *több mint 12 millió tonna árut szállítottunk.* Elégedettek lehettünk ekkor az export- és importszállítással is. A tranzitforgalom mértéke azonban elmaradt a tervezettől. Az árutonna-kilométerben mért teljesítés szintén kedvező. Novemberben különösen a fontosabb árucikkek — cukorrépa, műtrágya, tűzifa — elszállítása gyorsult. Kőből, kavicsból és cementből viszont kevesebbet szállítottunk.

Az áruszállítás minőségét jellemző mutatószámok mindkét hónapban kedvezőek. A teherkocsik árutonna-kilométerben mért termelékenysége például *novemberben 3,7 százalékkal növekedett az elmúlt év azonos időszakához viszonyítva.*

Összefoglalva megállapíthatjuk, hogy a vasút *decemberig 119 millió 717 ezer tonna árut szállított,* amely a bázishoz viszonyítva 97,8, a tervhez képest 94,8 százalékos teljesítésnek felel meg. Az áruszállítás távolsága a bázishoz viszonyítva 2,2 százalékkal növekedett.

Az év végéig a személyszállítási tervünket utasszámban kifejezve előreláthatóan 98,3, utaskilométerben pedig 99,1 százalékra teljesítjük.

Az előzetes számítások alapján a MÁV idei áruszállítási teljesítménye *130 millió tonna körül várható.*



Rendkívüli havazással és hideggel köszöntött be december elején a tél. A vasút is nehéz helyzetbe került, lassult a forgalom. Képünk a Keleti pályaudvaron készült
(Laczkó Ildikó felvétele)

Mi történt a választás óta?

Kevesebb alapszervezetben, hatékonyabb mozgalmi munka

Az ez évi szakszervezeti választásokon — a MÁV üzemszervezési intézkedéseivel párhuzamosan — szakszervezetünk szervezeti felépítése is módosult. Ennek eredményeként 416 alapszervezetből 256 alakult.

A SZOT választási szabályzatának megfelelően a szakszervezeti csoportokban megválasztott bizalmiakból *megalakultak a bizalmi testületek.* Ott jöttek létre, ahol teljeskörű taggyűlést nem lehet rendszeresen összehívni, és a tagság nem tudja gyakorolni ellenőrző szerepét.

A gazdasági tennivalókhoz igazodva

A bizalmi testület a bizalmiakból és a főbizalmiakból, illetve a bizalmiak küldötteiből és az általuk megválasztott szakszervezeti bizottságból áll. A 256 alapszervezetből 136 helyen *bizalmi testület* (minden bizalmi, illetve főbizalmi tagja a testületnek); 45 helyen *bizalmi küldöttek testülete* (többségében ipari üzemek, üzemfőnökségek); 75 helyen *összevont taggyűlés* funkcionál (a tagság egyszerre és egy időben összehívható).

A középirányító szerveknél is bizalmi küldött testületek alakultak. Létszámuk 60—113-ig terjed.

A bizalmiválasztásokkal egy időben a szakszervezeti csoportokat, azok működési területét a gazdasági szervek, egységek felépítéséhez igazították. Ennek kedvező hatása máris érzékelhető. *A bizalmiak szorosabb kapcsolatot alakítottak ki a tagsággal.* Ugyanakkor a választók részéről is növekedtek az igények a bizalmiak munkája iránt. Ez már a kongresszusi dokumentumtervezetek országos vitája során is megmutatkozott.

A bizalmi testületek első ülésén szerzett tapasztalatok is kedvezőek. A bizalmiak többsége nagy felelősséggel és egyre nagyobb hozzáértéssel vesz részt a testület munkájában, az előkészítéstől a végrehajtásig. Természetesen ma még — a választások óta eltelt rövid idő óta — átfogó értékelést nem lehet adni. Az azonban máris megállapítható, hogy *a bizalmi testületek életképesek.* Ugyanakkor a megoldásra váró problémák is jelentkeztek.

A választások óta az alapszervezeti bizalmi testületek többsége egy alkalommal, a középszervek egy, illetve két alkalommal üléseztek. Van azonban olyan terület is, ahol az alapszervezetek közel felénél *még egyszer sem hívták össze a testületet.*

A testületek első üléseiken a választáskor elhangzott javaslatokra teendő intézkedéseket, a második félévi munka- és ülésterveket, az I. félév gazdasági eredményeit és a további feladatokat tárgyalták.

A középszervaknél a bizalmi testület véleményezte a MÁV és a vasútigazgatóság 1981. évi tervjavaslatát, és egyetértési jogkörét gyakorolta az igazgatóság szociálpolitikai és munkavédelmi tervjavaslatával kapcsolatban. A hozzászólásokból is kitűnt, hogy a bizalmiak megértéssel fogadták és támogatják a gazdasági vezetőknek a hatékonyság növelésével, a minőség javításával, a munkafegyelem megszilárdításával kapcsolatos elképzeléseit.

Egyetértés, de nem feltétlenül

A testületi ülések légkörére, a bizalmiak felelősségteljes munkájára jellemző, hogy például a *szombathelyi* területi vezető testület nem adta egyetértését a szociálpolitikai munkavédelmi tervhez *az indoklások elmaradása miatt*, és úgy foglalt állást, hogy *a következő ülésen a napirendet újból kell tárgyalni.*

A *debreceni* területi bizalmi testület a szociálpolitikai terv egyik tervfejezetének átdolgozásában, a munkavédelmi továbbképzés tervezett összegének felemelésében foglalt állást.

A középszervek és az alapszervezetek többsége szakszervezeti állásfoglalás-tervezetet, illetve határozattervezetet készített az egyes napirendekhez, amelyeket az elhangzott javaslatokkal módosítottak. A határozatokat, illetve állásfoglalásokat azonban gyakran általánosan fogalmazták meg, vagyis nem sikerült a feladatokat egy-egy munkaterületre konkrétan meghatározni.

Több tájékoztatást!

A bizalmi testületek tagjai az üléseken elhangzottakat — különös tekintettel a javaslatokra, határozatokra és állásfoglalásokra — *szakszervezeti csoportértekezleteken*, munka közbeni megbeszéléseken adták tovább a tagságnak. Ott, ahol küldöttek alkotják a testületet, általában az a gyakorlat alakult ki, hogy a főbizalmiak (akik valamennyien tagjai a testületeknek) informálták munkaterületük dolgozóit, illetőleg a bizalmi küldöttek összevont megbeszéléseken adtak számot a testületi ülések munkájáról.

A tapasztalatok összegzéseként megállapítható, hogy *a bizalmi testületek működése a szakszervezeti és üzemi demokrácia fejlesztése szempontjából kedvező.* Az elért eredmények természetesen még csak egy folyamat kezdetét jelzik. Jól érzékelhető az is, hogy a dolgozók nevében munkálkodó szakszervezeti bizalmiaknak *még nagyobb megértésre és támogatásra, rendszeres és gyors tájékoztatásra van szükségük* mind a szakszervezeti, mind a gazdasági szervek részéről.

Egyöntetű az a vélemény is, hogy az új formában működő testületek és tisztségviselők nagy erőpróbája lesz a *X. kongresszus* határozatainak feldolgozása, megismertetése és végrehajtásának segítése.

Teljes a szervezettség

265 ipari tanuló lett szakszervezetünk tagja Szombathelyen

A múlt év őszén lettek először a Vasutasok Szakszervezetének tagjai a szombathelyi első éves ipari szakmunkástanulók. Az idei tanévben gondos előkészítő, szervező munka nyomán újabb korosztályok tagjai — a mostani elsősök —, kapták meg a szervezettségüket igazoló okiratot, a szakszervezeti tagkönyvet.

November 19-én délután a tanulási idő végeztével *Kölkedi István* szakoktató, főbizalmi 265 ipari háttérrel nem rendelkező tanulónak ünnepélyes keretek között adta át a tagkönyveket a 405-ös Ipari Szakmunkásképző Intézetben. Ezzel valamennyi elsőéves vállalta a szervezettséggel járó kötelezettségeket és élvezi annak előnyeit.

Az ünnepélyes tagkönyvkiosztó után a szakoktató főbizalmi vezetésével a húsz tanuló-bizalmi megbeszélte a legfontosabb soron következő tennivalókat.

Nyugállományba vonuló vasutasok kitüntetése

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa — nyugállományba vonulásuk alkalmából — több évtizeden át végzett kiemelkedő munkájuk elismeréseként a

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Németh Mihály állomásfőnököt, Szolnok Körzeti Üzemfőnökség. A

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Balla Sándor műsz.-gazd. tanácsadót, Debrecen Vasútig.; Hegedűs Gyula részlegvez., Hatvan Vont. Főn.; Káldi István gazd. igazgatót, Bp. MÁV Tüdőgyógyint. és Tüdőgondozó; Pázmány András műsz.-gazd. tanácsadót, Északi Jj. Ü.; Üzemfőn.; Siklósi János vasútrendész, MÁV Közp. Orsz. Osztószertárfőn.; Szente György műszerész, Bp. TBÉF; Szentesi Angela személypénztáros, Bp. Kelenföld áll.; Szücs Lajos főépítésvez., Debrecen MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Tánczi József ügyint., Szombathely Vasútig.; Tóth Béla váltókez., Nyírbátor áll.; Vaczkó Istvánné betan. munkás, Kaposvár Épület- és Hídfennt. Főn.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Balázs János kazánfűtőt, Bp. Épületfenntartó Főn.; Balda Lajosné anyagnyilv. tartót, Szeged Épület- és Hídfennt. Főn.; Balogh K. István pályamunkást, Miskolc Pft. Főn.; Bánkuti Gyula könyvviteli csop. vez., Bp. Vasútig.; Bogáth Lajosné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Boros János előmunkást, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Bőröczky Gyula keresk. vizsgabiztost, Bp. Vasútig.; dr. Csejtei István oszt. vez. h., KPM Vasúti Főoszt.; Damasits Jenőné konyhaleányt, Kaposvár Üzemfőn.; Daragics Ferenc árupénztárost, Bp. Déli pu.; Darabos Géza anyagcsop. vez., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Dér Lajosné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Drexler Kálmán vez. váltókez., Dorog áll.; Ferenc Tibor anyagszámadót, Eger áll.; Fiók Jánosné műsz. rajzolót, MÁVTI; Gál Gyula lakatost, Székesfehérvár Jj. Ü.; Gáspár Ferenc pályamestert, Zalaegerszeg Pft. Főn.; Gergely István művezetőt, Balparti BBFF; dr. Habony Pál ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Horváth Béla ügyint., Dunakeszi Jj. Ü.; Jeremcsuk Endre kocsivontatót, Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Kasza Péter ügyint., Szeged Vasútig.; Kazmér József ügyint., Nyíregyháza Pft. Főn.; Kemecsey Gyula leltárell., Debrecen Vasútig.; Keresztes Ottó ügyint., Bp. Vasútig.; Kiss Ferenc ügyint., Szeged Vasútig.; Komlósi László váltókez., Székesfehérvár Körzeti Üzemfőn.; Kovács János vonatvez., Baja áll.; Lippai Tivadar lakatos csop. vez., Pécs Vont. Főn.; Madacska Emerencia ügyint., MÁV tisztképző és Továbbképző Int.; Marosi Ferenc forg. szolg. tevőt, Maklár áll.; Marczi István rakt. kez., Záhony Szertárfőn.; Mészáros István üzemfőn., Veszprém Körzeti Üzemfőn.; Nyilasi Béla laboránst, Bp. MÁV Anyagvizsg. Főn.; Pribilinszki Sándor váltókez., Ebes áll.; Póka Miklós áll. főn. h., Felsőzsolca áll.; Pornói Pál zenekari tagot, Bp. MÁV Szimfonikusok Zenekari Főn.; Rép József vill. gépszerelőt, Északi Jj. Ü.; Sárközi Sándor mozd. fűtőt, Bátaszék Üzemfőn.; Smidéliusz Kálmán gőzmozd. segédkez., Celldömölk Körzeti Üzemfőn.; Somlai Ferenc rakt. vez., Szombathely BBFF; Srej Sándor anyagzgazd. csop. vez., Hatvan áll.; Szabó Ádám vonatvez., Mátészalka áll.; Szőke Anna segédmunkást, Landler Jenő Jj. Ü.; Takács Imre gazd. ig., Celldömölk Ép. Főn.; Török Jánosné utókalkulátort, Szolnok Jj. Ü.; Ujlaki László áll. főn.; Balatonlelle felső áll.; Varró János keresk. szakoktatót, MÁV Tisztképző és Továbbképző Int.; Varga Zoltán műszerészt, Debrecen BBFF; Vongrey Béla raktárnokot, Salgótarján külső áll.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Abonyi István motorszer., MÁV Hídép. Főn.; Aradi József tagozatvez., Szeged Okt. Főn.; Babos István mozd. vez., Nagykanizsa Üzemfőn.; Balka József pályamunkást, Sopron Pft. Főn.; Cserős Sándor leltározási csop. vez., Debrecen Számvit. Főn.; Kovács Antal hő- és vízszigetelő szakmunkást, Dunakeszi Jj. Ü.; Moldován József kocsirendezőt, Kazincbarcika Körzeti Üzemfőn.; Szakonyi János váltókez., Bp. Ferencváros áll.; Sztarek Géza lakatost, Bp. Ferencváros Pft. Főn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Balogh Sándor ügyint., Pécs Vasútig.; Farkas József vizsg. főkalauzt, Bp. Keleti Igazg. részleg; Gáldi Péter esztergályost, Landler Jenő Jj. Ü.; Cs. Kiss István vonatvez., Püspökladány áll.; Kis Béla ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Kristóf Kálmán művez., Hámán Kató Vont. Főn.; Lengyel Ferenc ügyint., Bp. Vasútig.; Lőrincz Antal áll. főn., Kecskemét Körzeti Üzemfőn.; Mester Lajos kocsirend., Kazincbarcika Üzemfőn.; Móré Imre függ. pol. munkatársat, Záhony Körzeti Üzemfőn.; Virág Imre művez., Északi Jj. Ü.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Abonyi Tivadar ügyint., Bp. Vasútig.; dr. Bene Zoltánné főkönyvelő, Bp. Építési Főn.; Cserjési Lászlóné ügyint., Miskolc Számvit. Főn.; Chovanecz Ferenc áll. főn., Kunmadaras áll.; Felföldi Györgyné gazd. ig., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Kéri Sándor kocsirend., Rákosrendező áll.; Kukri József lakatos, Szolnok Jj. Ü.; Lengyel László szertári munkás, Bp. Keleti Szertárfőn.; Őze Lajos motorvez., Szentes Körzeti

A Donál-uradalomtól a vasútig

Négy évtizedes szolgálat után — nyugdíjban

Hajdú-Biharban, Szabolcs-Szatmárban aligha van olyan szolgálati hely, ahol ne ismernék *Orbán Sándort*, a debreceni területi szakszervezeti bizottság nyugdíjba vonuló munkatársát. Az idei választásokig a területi bizottság titkárhelyettese volt. Népszerűségét is szakszervezeti tevékenységének, segítőkészségének, s nem utolsó sorban annak köszönheti, hogy értett a dolgozók nyelvén. Igaz: maga is végigjárta a vasút szinte valamennyi ranglétráját, s nem felejtette el, honnan indult.

— A sóstóhegyi Donál-uradalomtól hosszú út vezetett a nyugdíjazásig. Voltam summás legény, fékező, vonatvezető, jegyvizsgáló főkalauz a Nyíregyháza vidéki és Bodrogközi Kisvasutaknál, majd a Budapest—Záhony főútvonalon. Előfordult, hogy reggel még Dombrádon, vagy Naményban vettük át a szolgálatot, de kora délután már a Nyugati pályaudvaron váltottunk gyorsvonatot — mondja *Sanyi* bácsi, ízes nyírségi akcentussal.

Szivarzsebébe nyúl: párttagsági könyvét mutatja. A sárguló papíron is jól olvasható: *tagságának kelte 1945 március. A párthoz a legnehezebb években is hű maradt, sőt: a kritikus időszakban párttitkárként dolgozott.*

Tevékeny részese a vasút újjáépítésének, a tsz-szervezés nehéz időszakának, s mint tartalékos tüzér százados megalapította a szabolcsi megyeszékhelyen a Magyar Honvédelmi Sportszövetség vasutas és városi szervezetét. *A mentőalakulatok egyik koordinátoraként a tiszai és a Szamosmenti árvízvédelmi munkákat irányította 1970-ben.* S mind eközben tanulásra is szakított időt. Felismerte, hogy a szakszervezeti mozgalomban is folyamatos továbbképzésre van szükség. Hat elemivel került a mozgalomba a felszabadulás idején, majd szakmai és mozgalmi iskolák, tanfolyamok után leérettségizett. Elvégezte a marxista—leninista egyetemet és a felsőfokú jogigazgatási tanfolyamot.

Hat kiváló dolgozó cím és megannyi más kitüntetés tanúsítja, hogy mindig ott volt, ahol a közösségért kellett cselekedni. A Magyar Béke Mozgalomért kitüntetés és a Honvédelmi Érdemérem különböző fokozatain kívül arra a legbüszkébb, hogy az MSZMP megalakulásának 20. évfordulóján megkapta a Munka Érdemrend ezüst fokozatát, két esztendő múlva pedig a Szakszervezeti Munkáért aranyat is.

— A régi és a mai vasút között ég és föld a különbség. A szakszervezeti mozgalomban azonban régen is, ma is az érdekvédelmi, érdekképviseleti munkán, a dolgozók nevelésén és mozgósításán volt a hangsúly. *Kifejezetten örülök, hogy az utóbbi években ismét a bizalmi munka került a figyelem középpontjába.* A négy évtizedes vasúti szolgálat alatt, bármilyen beosztásban dolgoztam is, a közvetlen szónak, az egyszerű meggyőző agitációnak vettem a legtöbb hasznát. Ma is szívesen megállok, hogy az emberek gondjairól, bajairól, közös tennivalóinkról beszélgessek.

Orbán Sándor egészségi okok miatt korengedménnyel megy nyugdíjba. Nagy helyismeretét, mozgalmi tapasztalatát a területi szakszervezeti bizottság nyugdíjas csoportjában, TT albizottságában és a Szabolcs-Szatmár megyei MHSZ tartalékos utóképzési bizottságában kamatoztatja majd. S eközben kertészkedéssel, a szőlőtőkék gondozásával, s az általa igen kedvelt hegedűmuzsikával színesíti majd hétköznapjait.

Orosz Károly

Vasutas dinasztiák

Vezető lett a fűtőből

Nyugdíjba vonult a tapolcai körzeti üzemfőnök műszaki helyettese

Szombathelyen, *Szabó József* lakásába lépve, kétséget kizáróan tudjuk, hogy jó helyen járunk. A folyosó és az előszoba falain mozdonyok képei. A fotelnál, ahol letelepszünk, a Magyar Vasutas és a Vasút legfrissebb példányai, háttérben a polcokon rengeteg vasúti szakkönyv.

Szabó József, a tapolcai körzeti üzemfőnök nyugállományba vonult műszaki helyettese.

— Anyai és apai nagyapám is vasutas volt — kezdte a beszélgetést. — Az egyik a Déli Vasútnál, a másik a MÁV-nál volt váltókezelő. Édesapám is a vasútnál dolgozott. Legnagyobb örömömre 1938-ban, a polgári iskola elvégzése után engem is felvettek a szombathelyi MÁV-műhelybe. A 142 jelentkező közül csak tizenöten voltunk ilyen szerencsések.

Mint géplakatos 1947-ben került a vontatáshoz fűtőnek. Egy évvel később gőzmozdonyvezetői, majd 1955-ben gázmotorvezetői képesítést szerzett. 1961-ben érettségizett a vasútgépészeti technikumban. 1963-ig valamennyi vontatójárművet vezette, amely a vasi megyeszékhelyen előfordult.

— 1963-ban mozdonyreszortossá léptették elő. Legkedvesebb emlékeim közé tartozik, hogy ott lehettem a dízelesítés kezdeténél. 1967-ben az első M62-est vezettem Szombathelyre. Néhány évvel később két M63-as prototípusával is mi dolgoztunk az országban elsőnek.

A felelősségteljes, állandó készültséget és feszültséget kívánó munkaköre mellett is volt ereje képezni magát. *A hetvenes évek elején üzemmérnöki diplomát szerzett.* Két esztendeig az utazók pártalapszervezetének a titkára volt, és közben motorvezetői tanfolyamokat is vezetett. Dolgozott az igazgatóság IV. osztályán, majd Tapolcára került vontatási főnöknek.

— 1978 első felében Tapolcán kísérleti üzemfőnökséget szerveztek, amely később beváltotta a hozzáfűzött reményeket. Legjobb példája ennek, hogy az üzemfőnökség szállította el a szombathelyi igazgatóság árumennyiségének egyhatodát. Mindezt az igazgatóság vontatási gépparkjának egyhatodával érték el.

Szabó József kemény, határozott vezető volt. Mélységes emberszeretete ellenére sem nézte el a fegyelmezetlenséget.

— *Elismerem, hogy szigorú voltam, különösen azokkal szemben, akik nem vetették meg a szeszes italt. Az emberek mégis szerettek.* Ezt bizonyítja, hogy feletteseim és a társszolgálati helyek képviselőin kívül Tapolcán is elbúcsúztattak.

Szabó József érdemeit több kiváló dolgozó kitüntetés, a Kiváló Munkáért és a Közlekedés Kiváló Dolgozója elismerések, valamint a Munka Érdemrend bronz fokozata is fémjelzi. Három gyermeke is a vasútnál helyezkedett el.

— Az idei lesz az első nyugodt karácsonyom — mondja búcsúzóul. — A felszabadulás óta valamennyi ünnepet gépen töltöttem, vagy munkatársaimmal együtt gondoskodtunk az utazóközönség biztonságos utazásáról. Most egy kis pihenő következik. Majd pedig elfoglaltság után kell nézni. Hogy ez szakszervezeti vagy pártmunka, fizikai, esetleg műszaki tevékenység lesz, az már nem lényeges...

Sz. Jakab István

Németh István

SZÉL SE VIGYEN

Megszólal esténként
képzelet nyelvén a sapkám:

— töröld meg a csillagocskám
és ne vágj le a székre
tegyél engem is a kabát tetejére —,
hadd utazzak —
álmaimban én se ázzak —
szél se vigyen fejed felől
mint szemed madarait
guruló ablakjaidból.

GÁSPÁR SÁNDOR ELŐADÓI BESZÉDE

(Folytatás az 1. oldalról.)

mosódik önálló arculatuk és nem teljesítik feladatukat.

A szocialista társadalomban a szakszervezetek azzal, hogy részesei a hatalomnak, korántsem alakultak át „állami szervezetekké". *A szocialista államot és a szakszervezeteket a célok alapvető azonossága köti össze, de gyakorlati funkcióik mások.* A szocialista állam nem ellenőrzi a szakszervezetek tevékenységét, viszont az állam tevékenysége a tömegek ellenőrzése alatt áll. Ebben a társadalmi ellenőrzésben a szakszervezetek is részt vesznek.

Az állami és a szakszervezeti szervek valamennyi szinten egyenrangú partnerek. Alá- és fölérendeltségi viszony nincs közöttük. Feladatuk együttműködni az együttes célért és segíteni egymást.

Az állami és a gazdasági szervekkel a közös cél megvalósítása érdekében történő együttműködésünk természetszerűen magában foglalja, hogy ha valamely állami vagy gazdasági szerv döntései a dolgozók érdekeit csorbítanák, vagy törvényeket sértenének, az ellen határozottan fel kell lépnünk. Ehhez minden eszköz rendelkezésre áll egészen a vétójogig.

Ebben az együttműködésben nagy jelentőségűek az iparági szakszervezetek és a miniszterek, a megyei állami és szakszervezeti vezetők tanácskozásai, valamint az igazgatók és az szb-titkárok tárgyalásai. Külön ki kell emelni a kormány és a SZOT vezetőinek mintegy húsz éve tartó rendszeres kapcsolatát. Bevált az a gyakorlat is, hogy a SZOT képviselője rendszeresen részt vesz a kormány ülésein.

A társadalmi haladás szolgálatában

Gáspár Sándor beszédét mondja

Gáspár Sándor ezután a szakszervezetek érdekképviseleti munkájáról beszélt. Mint mondotta: *Ma a legtöbb nehézség az érdekképviseleti és érdekvédelmi munka érvényesítésében jelentkezik.* Abban, hogy érdekképviseleti tevékenységünk gyakorlása eddig lényegében a szakszervezeti vezető testületekre hárult. Ők alakították ki a szakszervezetek véleményét a kormány, a különböző állami szervek elképzeléseivel kapcsolatban. Ez a gyakorlat eddig megfelelt, de most tovább kell lépnünk; következetesen figyelembe kell venni a közvetlen demokrácia adta lehetőségeket — hangsúlyozta, majd a következőket mondotta:

— *A szakszervezeti vezető testületeknek véleményük kialakítása előtt minden fontosabb kérdésben ki kell kérniük a tagság, a bizalmiak, a bizalmitestületek véleményét.* Most lesz erre egy nagyon jó alkalom. Dönteni kell az ötnapos munkahét bevezetéséről. Mindenképpen az a helyes, hogy ennek részleteit a különböző munkaterületeken — a vasasok, a pedagógusok, a kereskedelmi dolgozók —, tehát maguk az érintettek, vitassák meg és mondjanak véleményt, mielőtt megtörténik a döntés.

A munkásosztály számára az érdekvédelmi funkció adja ma is a szakszervezetek történelmi igazoltságát. Enélkül a szocializmusban sem szakszervezet a szakszervezet. A szakszervezetek képesek arra, hogy a társadalomban létező érdek- és nézetkülönbségeket felszínre hozzák. Ez a funkciójuk is.

A szakszervezeti mozgalomnak a maga eszközeivel szolgálnia kell, és szolgálja is a társadalmi haladást segítő minden ésszerű intézkedést. *De a társadalmi érdekek érvényesítése nem szoríthatja háttérbe a jogos szakmai és más csoportérdekek intézményes kifejezését,* az egyéni, vagy közvetlen napi érdekek és jogok védelmét, mert ezzel előbb-utóbb maga a társadalmi érdek, a távlati érdek, a közös ügy érvényesülése kerülne veszélybe.

A dolgozó, az állampolgár számára a munkáshatalom erkölcsi értéke szürkül el, ha nem intézik emberségesen, elveinknek megfelelően az ő ügyét. Az érdekvédelemben számolni kell a társadalmi realitásokkal, de ugyanúgy számolni kell az emberekkel, szükségleteikkel, érdekeikkel is.

A szakszervezeti érdekvédelemnek a munkahelyen — a napi értelemben véve —, alapvetően egyénekre irányulónak kell lennie, főleg a munkabér, a munkakörülmények, a munkavédelem kérdéseiben. Ez gyakorlatilag azt követeli, hogy felettük, mellettük és nélkülük nem szabad előre eldönteni a dolgozókat érintő kérdéseket.

A szakszervezetek a különböző érdekek konfliktusának előrevivő megoldásával segítik az általános társadalmi cél elérését. *A szakszervezeti szervekben kellő bátorságnak kell lennie ahhoz, hogy a fórumokon, a dolgozókkal szervezett, nyílt tanácskozásokon vessék össze a különböző szintű érdekeket.* Szóljanak arról, miképpen látják az érdekellentéteknek, érdekösszeütközéseknek a népgazdasági célokat figyelembe vevő megoldását.

Mindez azonban nem megy viták és „harc" nélkül. Maga a társadalmi érdek sem érvényesül megfelelően, ha nem tudjuk összekapcsolni a csoport- és rétegérdekekkel, mert nem létezik „önmagában" a csoport- és egyéni érdektől teljesen független társadalmi érdek. Arra kell törekedni, hogy az egyéni és rétegérdekek a demokratikus fórumokon hangot kapjanak és a társadalmi érdekkel összhangban megoldódjanak.

Gazdagabbak, érettebbek lettünk

Gáspár Sándor röviden értékelte a szakszervezeti választások és az iparági-ágazati kongresszusok eredményeit. Elismeréssel szólt arról, hogy a különböző fórumokon egymillióan szólaltak fel és a szakszervezetek mintegy 600 ajánlást és több mint 800 észrevételt juttattak el a SZOT-hoz. Ezután a munkaversennyel kapcsolatban fejtette ki véleményét, illetve az életszínvonal alakulásáról beszélt.

— *Eddigi eredményeink elérésében a szocialista munkamozgalmaknak nagy szerepe volt. A dolgozó embernek a szocializmus iránti elkötelezettsége öltött benne konkrét formát.* Változatlanul úgy tekintünk a munkaversenyre, a szocialista brigádmozgalomra, mint a gazdasági feladatok megoldásának nélkülözhetetlen segítőjére, a magatartás, a gondolkodás és a tisztességesen végzett munka tömeges formálójára.

A továbbfejlődés lehetőségeit a közeljövőben ismét meg kell határoznunk. Arra kell törekedni, hogy a munkahelyi közösségeknek nagyobb legyen a felelőssége és szava az egyes emberek munkájának, magatartásának anyagi és erkölcsi elismerésében.

Meg kell személyesíteni a kollektívákban az eredményeket is, a hiányosságokat is. A közösségek mögött *„ne tűnjön el"* és váljon személytelenné az egyes ember munkája, kötelessége, magatartása. *Váljék világossá mindenütt és mindenki előtt, hogy elkötelezett magatartás csak megbecsült munka, konkrét célok rendszerében bontakozhat ki teljesen.*

A mi társadalmunk a munka társadalma, amely az embereket elsősorban munkájuk és nem rangjuk szerint becsüli. Ezért arra törekszik, hogy ne süllyedjen el egyetlen hasznos kezdeményezés sem az értetlenség, a közömbösség ingoványában.

A dolgozók tenniakarása teljes mélységben csak a demokráciával, a műveltséggel, a hozzáértéssel szoros egységben bontakozhat ki. Sok nehézség fakad abból, hogy ezt még nem mindenütt ismertük fel. Sohasem fogunk egyről a kettőre jutni, ha egymástól elválasztva, elkülönítve egyszer segítjük a gazdálkodást, másszor nevelünk, vagy éppen a demokratizmust gyakoroljuk. Szakítani kell ezzel a szemlélettel és gyakorlattal.

A munkában való helytállás, a demokrácia és a műveltség állandó fejlődése a szocialista társadalom értékmérője. Együttesen szövik át a társadalom, az egyes emberek életét. Csak együtt tudnak olyan emberi tulajdonságokat értékké fejleszteni, *mint a közösségi gondolkodás, a tenniakarás, a szüntelen jobbra és többre való törekvés.* A szocialista építőmunka csak így, és ezáltal milliók ügye.

Most a munkahelyeken megérett a lehetőség a demokrácia fejlesztésének újabb lépéséhez. A gazdasági vezetők kinevezésébe, munkájának megítélésébe történő beleszólást kiszélesítjük az igazgatótól egészen a munkahelyi vezetőkig. Meggyőződésünk, hogy ez jelentősen elő fogja segíteni a feladatok végrehajtását, a dolgozók és a vezetők közötti viszony további javulását.

Látnunk kell, hogy amíg a gazdálkodás hatékonyságában nem tudunk jelentősebb eredményeket felmutatni, addig az életszínvonal gyors fejlődésére nincs lehetőség. Ez olyan realitás, amelyet tudomásul kell vennünk. Ezért ma legfőbb feladatunk az elért életszínvonal megőrzése. Ismerve azonban lehetőségeinket, jól tudjuk, hogy a mai életszínvonal megőrzése, és az életkörülmények jobbítása is nagy erőfeszítést, és mindannyiunktól nagyon kemény, következetes munkát igényel.

A szakszervezetek ezúttal is hangsúlyozzák, hogy mindarra, amit az életkörülmények és az életszínvonal javításában elértünk, büszkék lehetünk. Ugyanakkor azt is hangsúlyozzuk, hogy az eddig elért színvonal még nem az, ami céljainkban szerepel. Tovább akarjuk javítani az életkörülményeket, tovább akarjuk növelni az életszínvonalat.

A VI. ötéves terv előkészítésében a szakszervezetek részt vettek. *A tervben megjelölt életszínvonal-intézkedéseket reálisnak és igazságosnak tartjuk.* Reálisnak, mert nem tűznek ki többet, mint amennyire megvan a lehetőség. Igazságosnak, mert oda juttatják a rendelkezésre álló anyagi eszközöket, ahol a legnagyobb szükség van rájuk.

Javítani kell a szakszervezetek belső mozgalmi életét

Beszéde további részében arról szólt, hogy a következő években a szakszervezetek belső mozgalmi életét is tovább kell javítani. Hogy ez így legyen, ebben néhány kérdésnek különleges jelentősége van.

— *Belső munkánk fejlesztésének a szükségességét már huzamosabb idő óta érezzük. A szakszervezetek több mint húsz éve konszolidált viszonyok között végzik munkájukat. Ez jó dolog* — mutatott rá. — *De a konszolidált viszonyok között mindig megvan a veszélye annak, hogy munkamódszerünk formálissá válik, és feladatainkat rutinból végezzük. Megvan a veszélye annak is, hogy tevékenységünk nem a feladatok megoldására, hanem az eljárásokra és a szokások megtartására irányul.*

Kötelesek vagyunk tehát keresni a jobb munkamódszereket, hogy nagyobb befolyásunk és hatásunk legyen céljaink, elveink megvalósítására, a szocialista építőmunkára.

Munkánk társadalmasításában is nagy jelentőségű, hogy a legutóbbi kongresszusunkon hozott határozatok értelmében a beszámolási időszakban jelentős mértékben kibővült és minőségileg megváltozott a szakszervezeti bizalmiak feladata és hatásköre, és ezzel együtt felelőssége.

Most a bizalmiak, főbizalmiak és helyetteseik adják aktivistáink többségét, mintegy 70 százalékát. *A szakszervezeti mozgalom csak akkor képes hivatásának megfelelni, ha tevékenységét át- meg át szövi a dolgozókkal, a tömegekkel kialakított és ébren tartott állandó kapcsolat.* A bizalmiak mozgalmunk elsőszámú aktivistái. Felelős politikai tényezők. Joggal érdemelték ki és élvezik dolgozótársaik megbecsülését, bizalmát.

Valamennyi szakszervezeti tisztségviselő közül ők ismerik legmélyebben, legalaposabban a munkahelyi viszonyokat, a helyi feladatokat és dolgozótársaikat is, hiszen közöttük élnek, velük együtt dolgoznak.

De ugyanakkor nekik kell a leggyakorlatiasabban ismerniük a szakszervezetek célkitűzéseit, törekvéseit és lehetőségeit is. Megválasztásukkal nemcsak a szakszervezeti csoportok tagjaitól kapnak mandátumot, hanem az egész szakszervezeti mozgalomtól is arra, hogy felelősséggel képviseljék, védjék a dolgozók érdekeit, és mindezt úgy tegyék, hogy a nagyobb közösség, a társadalom érdeke se szenvedjen csorbát.

Gondoskodni kell arról, hogy a bizalmiak, a főbizalmiak megfelelően felkészüljenek szerepük jó ellátására.

Erősítenünk kell a szakszervezetek tevékenységében azt a készséget és képességet, hogy a tagságot foglalkoztató gondokat időben észleljük és a tagsággal együtt keressük, és találjuk is meg a gyors és a legjobb megoldást.

A tagság nem azt kéri és várja tőlünk, hogy minden felvetődő gondot azonnal oldjunk meg. Tudja jól, hogy ez nem lehetséges. Azt azonban igényli és várja, hogy figyeljünk fel ezekre, és őszintén, nyíltan válaszoljunk.

A nemzetközi kapcsolatokról szólva elmondotta, hogy a magyar szakszervezetek elveiket és legszebb hagyományaikat követve vesznek részt a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban. Szolidárisak minden olyan szakszervezettel, amely a dolgozók érdekeit szolgálja, és arra törekszenek, hogy a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban tovább erősödjenek és váljanak uralkodóvá a sokoldalú kapcsolatok, egymás tisztelete, megbecsülése és a közös feladatokért érzett felelősség alapján. Ennek megfelelően nemzetközi tevékenységünknek lényegében két fő iránya van. Az egyik a kétoldalú kapcsolatok erősítése, a másik a Szakszervezeti Világszövetségben kifejtett tevékenységünk.

Az együttműködésben a nemzetközi szakszervezeti mozgalom legszebb hagyományai közé tartozik a szolidaritás érzése. Ezen nevelkedett számos munkásnemzedék és vezető. A szolidaritás és a közös feladatok megvalósításáért *a felelősségérzet a legnagyobb összekötő erő. Erős összekötő kapocs, mert tiszta ügyet szolgálni csak tisztességes szándékkal és tiszta eszközökkel lehet.* Nagy szerencséje a nemzetközi szakszervezeti mozgalomnak, hogy az ezt felismerők száma gyarapodik. A világ első szocialista országának szakszervezeti mozgalma, a szovjet szakszervezetek, létezésük óta szüntelen példát mutatnak a nemzetközi szolidaritásból, a közös feladatok iránti felelősségérzetből. Mindenkor a legtöbb áldozatot vállalták a munkásügyért, önzetlenül és mindenki számára példamutatóan.

Hazánk és a szakszervezetek életében egyaránt jelentős időszakot zárunk. Az elmúlt öt esztendőben tovább növekedtek eredményeink. Újabb lépéseket tettünk előre. Ugyanakkor gondokban sem volt szűkmarkú ez az időszak. De mindezzel együtt *érdemes szétnéznünk az országban. Van mit látnunk, tapasztalnunk. Látjuk, hogyan épült hazánk, gyarapodott népünk.* Ugyanakkor nehézségek is jelentkeztek az energiaválság, a nemzetközi piac és sok egyéb tényező hatásaként. Ezek saját gyöngeségeinkre is rámutattak. Arra, hogy van tudás, van képesség, és akarat népünkben, hogy úrrá legyünk gondjainkon.

Célunk változatlan: *szocializmust építünk!* Olyan élet megteremtésén munkálkodunk, amelyért a munkásmozgalom és a magyar nép legjobbjai a múltban is és ma is küzdöttek. Jelentős eredményeket értünk el — ezeket kell és érdemes megőrizni, megvédeni és tovább gyarapítani.

Vasutas-küldöttek felszólalása a vitában

— *Társadalmunk a munka társadalma. Igazságosabb minden eddigi társadalomnál. Ezt a társadalmi rendszert mi hoztuk létre. Közös küzdelmeink, közös törekvéseink testesülnek meg mindabban, amit elértünk és amire büszkék vagyunk. Ez ad nekünk jogot arra is, hogy elégedetlenkedjünk azzal, amit még nem oldottunk meg. Kongresszusunk méltó fórum arra, hogy reálisan értékelje az elmúlt években végzett munkánkat és megszabja a további fejlődés tennivalóit* — fejezte be beszédét a SZOT főtitkára.

Gáspár Sándor előadói beszéde után megkezdődött a vita az írásos és a szóbeli beszámolókról, a határozat tervezetről és az alapszabály módosításáról. A vasutas-szakszervezet küldöttei közül az első nap ketten is szót kaptak. Délelőtt *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, délután pedig *Biri Sándorné*, a szombathelyi igazgatóság csoportvezetője léphetett a mikrofon elé.

Szücs Zoltán arról tájékoztatta a kongresszus küldötteit, hogy milyen jelentős mértékben fejlődött a vasút az ötödik ötéves tervidőszakban. Mint mondotta, a korszerű dízel- és villamosvontatás aránya ma már eléri a 97 százalékot. A villamosított volnalak hossza 1300 kilométer. Öt év alatt 1700 kilométer hosszúságú vágányhálózat korszerűsítésére került sor, és az országosat meghaladó ütemben nőtt a vasutasok bére.

A vasút feladata a jövőben, hogy minden árut elszállítson és jelentősen emelje a személyforgalom színvonalát. Így egyebek között javítani kell a személyszállító vonatok menetrendszerűségét, mert a munkásvonatok késése nagy kiesést okoz a termelésben és népgazdasági szinten jelentős veszteségekkel jár.

A MÁV a következő ötéves terv során is kiemelten kezeli a dolgozók szociális ellátását, élet- és munkakörülményeinek javítását. A vasutas-szakszervezettel együttműködve biztosítjuk mindazokat az eszközöket, melyek az eddigi színvonal megtartását, illetve lehetőségek szerinti fejlesztését szolgálják. Ezzel egyidejűleg a szociális ellátásban mutatkozó aránytalanságokat is csökkenteni kívánják.

Biri Sándorné hozzászólásának első részében a MÁV létszámhelyzetéről beszélt. Elmondotta, hogy az 5. ötéves terv időszakában folyamatosan csökken a vasút munkáslétszáma. A legnagyobb létszámhiány a budapesti pályaudvarokon mutatkozik, melynek legfőbb oka a főváros sajátos munkaerőhelyzete mellett az is, hogy a vasúti szolgálat az átlagosnál nagyobb igénybevételt követel.

Biriné a továbbiakban a sport, ezen belül is a tömegsport fontosságáról beszélt s ismertette azt is, hogy a vasútnál milyen lehetőségek vannak a dolgozók rendszeres testedzésére.

Másnap délután a kongresszus négy szekcióban folytatta munkáját. Az első szekció — a szakszervezetek feladata a gazdasági építőmunkában — ülésén, melyet *Gál László*, a SZOT főtitkár-helyettese vezetett, felszólalt *Belső László*, a szolnoki járműjavító szb-titkárának helyettese.

A kongresszus december 15-én, vasárnap délután befejezte munkáját. A vitát *Gáspár Sándor* foglalta össze, majd sor került a Szakszervezetek Országos Tanácsa, a Számvizsgáló Bizottság tagjainak és a Szaktanács tisztségviselőinek megválasztására. A 211 tagú Szaktanácsban a szervezett vasutasokat ezúttal nyolcan képviselik: *Koszorus Ferenc* főtitkár, *dr. Lugosi József*, a szegedi területi szakszervezeti bizottság titkára, *Gecse Alfréd*, a MÁV Vezérigazgatóság osztályvezetője, *Biczó Jánosné*, Pécs állomás géptávíró kezelője, *Németh Béláné*, az Utaselátó Vállalat 86. számú ceglédi üzemének mozgóárusa, *Sebestyén Péterné*, a MÁV Központi Osztószertár Főnökség raktárkezelője, *Kőhalmi Vilmos*, Szombathely állomás mérlegjavító műszerésze és *Palik Miklós*, a MÁV Gépjavító Üzem szerszámkészítője.

A Szaktanács első ülésén a SZOT-elnökség tagjává választotta *Koszorus Ferenc* főtitkárt.

A kongresszus *Földvári Aladár* zárszavával ért véget.

VISI FERENC

DECEMBER ELSŐ NAPJAIBAN

Nehéz hócsatát vívtak a vasutasok

A november 29-én, szombaton kezdődött havazás az országban december 30-ára már kritikussá tette a vasúti és a közúti közlekedést. A budapesti pályaudvarok teherforgalma szinte megbénult.

A hóval éjjel-nappal küzdöttek a vasutasok és a katonai alakulatok.

Hétfőn reggel — december 1-én — a budapesti vasútigazgatóságon szinte mindenki fáradt volt az előző éjszakai munka miatt. *Kiss Károly* igazgató sem aludt már két napja. A vezérkart — akik a hóeltakarítási munkálatokat irányították — nehéz volt meginterjúvolni. *Koller György* az igazgatóság pályafenntartási szakszolgálatának osztályvezetője is csak az intézkedések közötti néhány percben tudott tájékoztatni a rendkívüli állapotokról.

— November 30-án már kritikussá vált a helyzet — mondja. — Az igazgatóság területén a szokásos kilencven helyett

háromszáz pályafenntartási dolgozót hívtak be készenléti szolgálatra.

Ez sem volt azonban elegendő. Ezért a rádióban és a televízióban felhívást intéztünk a szabadnapos vasutasokhoz. Sajnos nem sokan tudtak a szolgálati helyeken jelentkezni, mert akkor már több vonat tetemes késéssel közlekedett. Számos helyen hótorlaszok keletkeztek.

— Hol volt a legkritikusabb a helyzet?

A kisiklott mozdony elzárta a pályát

dául Rákosrendezőn takarították a havat.

A hócsata irányítóinak főhadiszállása a budapesti igazgatóság 577-es számú szobájában volt. Hat telefont szereltek ide, és három diszpécser szünet nélkül adta az utasításokat, vette a jelentéseket. December 5-re — néhány vonal kivételével — már zavartalanul közlekedhettek a vonatok. Tatabánya-Felsőn egyméteres hótorlaszok voltak. Komárom

Mintegy 1500 munkás a hó elszállítását végezte. Készenlétbe helyeztek ötezer kéziszerszámot és 500 pár gumicsizmát.

Azóta nemcsak a hóügyeleten, hanem a menetirányítóknál is rendkívüli szolgálat van. *Soós Károly*, az üzemviteli osztály vezetője mondja:

— A forgalmi dolgozók minden szabadidejüket takarítással töltötték. Ennek ellenére a forgalom akadozott. A személyvonatok a váltók lefagyása miatt több száz percet késtek. A teherszállítás csaknem teljesen megbénult. Naponta átlag 50 ezer tonna áruval kevesebbet raktak a vagonokba, mint más alkalommal.

Az élő állatok, az élelmiszerek, az energiahordozók és az export továbbítása volt a legfontosabb.

A zord időjárás okozta szállítási gondokat a fuvaroztatókkal való jobb együttműködéssel igyekszünk enyhíteni ...

A mindannyiunkat próbára tevő hócsata — vasúton és a közúton — még nem ért véget. *A tél támadására továbbra is számítani kell.*

Séra Sándor

Rákosrendező pályaudvaron a sarusok és a kocsirendezők lapátolják a havat

— Ferencvárosban, a Keletiben, a Nyugatiban, Szolnokon, Székesfehérváron és Tatabánya-Felsőn. A munkálatokat nehezítette, hogy

a megtisztított váltókat, kitérőket rövid időn belül ismét belepte a hó.

A gépeket sem tudtuk azonnal bevetni, mert kezelőik, akik vidéken laknak, csak egy nap késéssel érkeztek Pestre.

— Történt-e baleset?

— Sajnos, igen. Szabadbattyánban például december 1-én, 3 óra 40 perckor kisiklott a kanizsai expressz mozdonya.

A szokottnál több volt a kocsikisiklás és az ütközés.

Sok gépkocsi akadt el például a vasúti és közúti kereszteződésekben. Szerencsére személyi sérülés nem történt. Szaporította gondjainkat, hogy *az erős szél Nagyoroszi, Drégelypalánk, Szokolya és Magyarkút térségében több fát a vasúti pályára döntött.*

December 1-én (hétfőn) már szolgálatba állt az igazgatóság valamennyi pályafenntartási dolgozója, mintegy 950-en. Érkezett segítség a honvédségtől és az iskolákból is. *Bekapcsolódott a hóeltakarítási akcióba a Keleti csomópont KISZ-bizottsága* és a VIII. kerületi szakmunkástanulók. A tárolóvágányok között lapátolták a havat.

A központi szolgálat kétszáz vasutasa a fővárosi pályaudvarokon dolgozott.

Az üzemviteli osztály menetkedvezményi csoportjának női *Béke* szocialista brigádja pél-

és Kisbér térségében is volt még tennivaló.

Az igazgatóság öt hőlégsugaras gépe és hat hóekéje szinte megállás nélkül dolgozott.

KOMMUNISTA MŰSZAKOK

A budapest terézvárosi pályafenntartási főnökség dolgozói az idén tartott kommunista műszakokon 3631 óra társadalmi munkát végeztek, amelynek értéke 61 727 forint. Az összeg egy részét gyermekintézmények fejlesztésére, az árvízkárosultak segítésére, illetve a Nyugati pályaudvar KISZ-bizottságának támogatására utaltatták át.

A kommunista műszakok során a pft. szakaszok (Budapest Nyugati, Pestimre—Cegléd, Rákospalota—Újpest) évi terv célkitűzéseinek megvalósítását segítették. *Horváth János* főpályamester vezetésével betonaljakat, talpfákat és síneket cseréltek, s ezzel több vágányzárt akadályoztak meg. A kommunista műszakokon kívül az I-es számú pályamesteri szakasz dolgozói még 420 órát dolgoztak a Tiszta Budapestért mozgalomban.

(séra)

Pullai Árpád látogatása a záhonyi átrakókörzetben

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter december 8—9-én látogatást tett a záhonyi üzemigazgatóságon. Megismerkedett az átrakókörzetben dolgozók munkájával, gazdasági és társadalmi vezetőkkel találkozott.

Részt vett az állomás és a vontatás pártalapszervezeteinek *beszámoló taggyűlésén* is, majd Eperjeske átrakó pályaudvaron tanulmányozta az új műszaki berendezéseket.

Rigó Zoltán üzemigazgató beszámolt a miniszternek a termelési eredményekről és a gondokról. A területi szakszervezeti bizottság nevében *Verba Ferenc* titkár a 78 tagú bizalmi testület munkájáról, a szociális és munkahelyi körülményekről, valamint a bizalmiak tevékenységéről adott tájékoztatást.

Sikeres esztendőt zár a tapolcai üzemfőnökség

Javult a kapcsolat a fuvaroztatókkal

A *tapolcai* körzeti üzemfőnökség a közelmúltban együtt értékelte a nyári személyszállítás tapasztalatait az őszi hónapok szállítási feladataival. *Körmendi Lajos*, mérnök-főtanácsos — üzemfőnök — a szállíttató partnerekkel arról váltott szót, hogy jó együttműködéssel miképpen lehet sikerrel zárni az 1980-as esztendőt.

A *nyári* forgalom lebonyolításáról elmondotta, hogy alapvetően *sikerrel oldották meg*. Ez annak tulajdonítható, hogy már a szezon kezdete előtt parkosították, csinosították, barátságosabbá tették az állomásokat, s

különös gondot fordítottak a személykocsik időszakos és napi tisztítására.

Nyáron, a feszített személyforduló, a megnövekedett igénybevétel mellett ez csak úgy volt megoldható, hogy nagyobb létszámú takarító személyzetet alkalmaztak. Időnként szükség volt arra is, hogy Tapolcáról Balatonfüredre és Révfülöpre erősítést küldjenek. A nyári idényben *diákokat is alkalmaztak*. Megfeszített munkájuk eredménye, hogy tisztán indultak a személyszállító vonatok a tapolcai térségből.

Gondot fordítottak arra, hogy zavartalanok legyenek a csoportos utazások. *Zánka-üttörőváros* gyakran bonyolított le ilyen forgalmat. Alaposan megszervezték azt is, hogy ne okozzon gondot a hétvégi turisták visszaáramlása Budapestre.

Tapolcán és Balatonfüreden ügyeleti szolgálatot szerveztek

és — amennyiben arra szükség volt — megoldották azt is, hogy a megszokottnál több kocsival közlekedjenek a szerelvények. Az utastájékoztatás is megfelelő volt. *Újítás-nak számít, hogy Balatonfüreden és Balatonalmádi-fürdőn a nyári szezonban megszervezték az idegen nyelvű információs szolgálatot.* Gondot okozott viszont az, hogy kevés volt a jegyvizsgáló. Előfordult, hogy a 10—12 kocsiból álló szerelvényen mindössze egy kalauz teljesített szolgálatot.

Körmendi Lajos, amikor a szállíttatókkal tanácskozott, felhasználta az alkalmat arra is, hogy értékelje az ez évi együttműködés tapasztalatait. Elmondta, hogy a szállíttatóknak az év első hónapjaiban nem sikerült kihasználniuk a vasút szállítási kapacitását. Nehezítette az üzemfőnökség helyzetét, hogy ez évben a sümegi bazaltbányánál és Polgárdi-Ipartelepeken is csökkent a forgalom, mert a Dunai Vasmű nem fogadott olyan mennyiségű árut, mint amennyire a MÁV számított.

Megállapodott az üzemfőnökség a szállíttatókkal, hogy az év hátralevő időszakában

a szabad szombatokon és vasárnap is megszervezik a folyamatos rakodást.

Az üzemfőnökség ehhez garantálja a kocsikiállítást, így kocsihiány miatt nem hiúsulhat meg a hétvégi rakodás. A fuvaroztatókat péntek délig értesíti az üzemfőnökség arról, hogy hány kocsit tud adni szombatra és vasárnapra. Az üzemfőnök azt kérte a vállalatok képviselőitől, hogy a vasút értesítését mindenkor olyan dolgozó fogadja, aki a kocsik kirakásához szükséges intézkedéseket saját hatáskörében meg tudja tenni. Felhívta a szállíttatók figyelmét arra is, hogy főleg

a rakodógépes be- és kirakásoknál jobban figyeljenek, mert sok a rongálódás.

A kocsirongálás ugyanis nemcsak javítási költséget idéz elő, hanem azzal is jár, hogy a vagonok huzamosabb ideig kiesnek a forgalomból és ennek következtében csökken a szállítási kapacitás.

Minden jel arra mutat, hogy a tapolcai üzemfőnökségen az idén is sikeres évet zárnak. Ez elmondható annak ellenére, hogy a már említett külső okok miatt az év egyes időszakaiban kevesebb árut szállíthattak, mint tervezték. Javult a kapcsolat a szállíttatókkal, és ez feltétlenül biztató a jövőre nézve.

Kőhidi László

A névnap elmaradt

Hó volt mindenütt. Földön, a fákon, a háztetőkön. Szüntelenül esett, szakadt és a meg-megújuló szél hordta, kavarta.

— *Soha még ilyen András-nap* — nézett ki házuk ablakán *Kistóth Ferenc*, fiatal kocsirendező, és bár tele volt a várható névnapi buli izgalmaival, egy kicsit kelletlenül öltözködött.

Rossz sejtése nemsokára beigazolódott, mert jött az állomásról Mihalik, a kiértesítő, hogy a szabadnaposak is menjenek be, lehetőleg minél hamarabb, mert lebénult az állomás.

— *Ha lebénult, hát csak bénuljon* — berzenkedett Kistóth Ferenc. — *Van elég lótifuti ember az állomáson, az ő névnapi vígságukat ne zavarják. Már úgyis rávertek jó pár órát az őszi csúcsforgalom alatt, hát hagyják most az ötösfogatot ...*

Így nevezték — ötösfogatnak — a csupa fiatalokból álló kocsirendező brigádot, akik meg kell adni, remekül „húztak" és ha minden jól megy, a jövő tavaszon elnyerik a szocialista címet.

Ám nem megy minden jól. Íme, ez a korai tél is beleszól a remekül előkészített névnapi estéjükbe. Kistóth azonban reméli, hogy a társaság két András nevű tagját sem lehet eltéríteni a szándéktól. Majd csak kipucolják nélkülük is a hótól azt az állomást.

Indult *Bicó András* kollégájához, s közben még beszólt a másik ünnepelthez, *Fehér Bandihoz* is, hogy együtt tapossák a havat az úton.

— Nálad is járt a Mihalik? — kérdezte Kistóth?

— *No hallod!* — bólogatott Fehér.

— És?

— *Mit és?* — fordult meg Fehér András, mert a szembeszél már televerte az arcát hóval.

Kistóth is törülközött.

— Piszok egy idő.

— *Az bizony, fiam* — bicegett el mellettük a sánta Pintér. — *Cudar idő ez. Ha nem áll el reggelre, betemeti a világot.*

— Maga mégis vonszolja azt a rossz lábát, Gyula bácsi, ahelyett, hogy otthon ücsörögne a jó meleg kuckójában.

Az öreg vasutas megállt. Egyik kezével a botjára támaszkodott, a másikkal lompos bajuszáról törülgette a havat.

— Ti meg hová igyekeztek?

— *Bicó Andráshoz. Névestézünk* — mondta a két fiatalember egyszerre.

— Na, ez szép — bólogatott az öreg, s fordulni akart, de Kistóth kedélyesen hátba csapta:

— *Tartson velünk, Gyula bácsi. Akad majd egy pohár Bandiéknál magának is.*

— Nekem? — álmélkodott az öregember és hosszan végigmérte a fiatalokat. — Hát nektek nem szóltak?

— *Miért? Talán magának szóltak?* — vihogott össze a két fiatalember.

— *Nekem nem kellett szólni* — csuklott meg a hangja Gyula bácsinak —, *mert én tudom, hogy mi a kötelesség!* — Ezzel elbicegett. De pár méter után visszafordult, felemelte a botját és azt mondta:

— *Nincs nektek semmi közötök a vasúthoz. Menjetek csak András-estézni ...*

A két fiatal kocsirendező meg csak állt, mintha mellbe lökte volna őket az öregember.

— *Az ilyen vén stréberek rontják el a vezetőinket* — csattant fel Fehér András. — *Hát mi az anyja kinját akar ez még a vasúton? Mit tud ez csinálni azzal a rossz lábával ebben a ronda időben? Majd a másikat is kivasalja egy kocsikerék, és aztán húzhatják szónkón a temetőbe a vén bolondját ...*

— Ne beszélj így, Bandi — indult replikázó társa után Kistóth.

— *Nocsak* — üvöltötte túl a szél zúgását Fehér András — *tán szíven legyintett az öreg?*

— Nem az öreg.

— *Hát?*

— Mégiscsak el kellene halasztani ezt az András-napi bulit.

— *Mész a francba te is. Szabadnaposok vagyunk és az úristen se kötelezhet bennünket holnap kettőig szolgálatra.*

— Az nem. De látod, mit csinál ez az idő.

— *No, akkor szaladj az öreg után* — csapott dühösen a karjával a hótengerbe Fehér András, s megnyújtotta lépteit. Nem is vette észre csak már Bicóék kapujában, hogy Kistóth lemaradt tőle.

— *Hát az ünnepelt?* — nézett körül, amikor benyitott a házba.

— Szolgálatban — mondta Bicó felesége, aki meglepetten nézegette a fiatalembert, majd megkérdezte: — *Téged nem értesítettek?*

— Ezek is betojtak?

— *Be ám, az idő* — bólogatott a menyecske. — *De ki tehet róla? A vonatoknak menni kell.*

— Te is ezt mondod?

— *Mondhatnék mást? A vasutat szolgáljátok, nem?*

— De hát szabadnaposak vagyunk.

— *Mit tehetünk?* — tárta szét a karját a fiatalasszony. — *Látod, az öregem sincs itthon, pedig ő már tíz éve nyugdíjban van, elővette a régi vasúti bundáját és ment.*

— Ő is?

— Ő is.

— *Na, hogy az isten ... az ilyen András-napot* — csapta fejébe sapkáját Fehér András, és ment.

A fiatalasszony utánakapott:

— *Várj már te, méregzsák. Azért igyál egy pohárka pálinkát.*

— *Szolgálatban tilos* — mondta cinikus éllel a fiatalember és dühösen elrohant.

Dávid József

Koszorus Ferenc látogatása Sopronban

Koszorus Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára december 8-án és 9-én kétnapos látogatást tett Sopronban, a GySEV igazgatóságon, ahol találkozott és elbeszélgetett a GySEV gazdasági és társadalmi szervezeteinek vezetőivel.

Ugyancsak Sopronban találkozott *dr. Fritz Prechtllel*, az osztrák vasutas-szakszervezet elnökével, akivel a két szakszervezet közötti kapcsolatok továbbfejlesztésének lehetőségeiről és a szakszervezeteket érintő időszerű kérdésekről tárgyaltak.

Műszaki könyvnapok a vasúti főosztályon

A Vezérigazgatóságon az idén is megemlékeztek a műszaki könyvnapokról.

A szakkönyv-kiállítást *Katona András*, a tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztály helyettes vezetője nyitotta meg. Elmondotta többek között, hogy a kiállításon négy, nemrég megjelent vasúti szakkönyv is látható. Tanulmányozásukat a műszaki szakembereknek javasolta. A kiállítást több százan tekintették meg.

A KITÜNTETETT TOLATÁSVEZETŐ

Nem szökött meg, hanem megszokott Ferencvárosban

Naponta felszáll a gyorsvonatra, hogy Vámosgyörkről elinduljon munkahelyére, *Budapest-Ferencváros* állomásra. Egy szolgálat 170 km-es utazással jár, ami 4 órát von el a szabad idejéből. Már harmincegy éve, hogy az otthon és a munkahely között ingázik.

Illúziók nélkül

Ebben a szüntelen változásban éli életét *Szécsi János* tolatásvezető. Bőrét piros-barnára cserzette az idő. Dús barkója, mely keretbe fogja arcát, már megőszült. Sűrű, tömött szemöldöke alól meleg fényű szemek tekintenek a világba. Rövid tőmondatokkal fogalmaz. És van valami fegyelem abban, ahogy a szavak összeállnak egymásután.

— A háborút követően nem voltak túlzott illúzióim — emlékezik —, *mint ahogy munkaalkalom sem kínálkozott a környéken. Így hát kezembe vettem sorsomat, és mint a mesebeli gyermek, útnak indultam szerencsét próbálni. Így jutottam 1949-ben*

Szécsi János

Ferencvárosba. Akkoriban az a hír járta, hogy a Fradiban vagy megszoknak, vagy megszöknek az emberek. És ez nem volt afféle szójáték. Mindenkinek végig kell járnia a maga életútját. Én előbb pályamunkás, majd vonatfékező lettem ...

Huszonhárom éve tolatásvezető. Szereti ezt a beosztást. Fiatalabb korában nagyon büszke volt arra, hogy csapata van. Persze ehhez az is kellett, hogy a 60 holdnyi területet megismerje. Ferencvárosban bejárta és végig dolgozta a személypályaudvartól kezdve a Nyugati rendezőn keresztül Gubacsig az összes szolgálati helyet.

Felesége a gyöngyösi ÁFÉSZ boltvezetője. Leánya szociális otthonban élelmezési vezető. Reggel négy órakor ébred, és az ötórás vonattal indul. Együtt utazik azokkal a kollégákkal, akik Ludasról, Karácsondról és Adácsról járnak a fővárosba. Hét órakor érkezik Ferencbe a személyzeti vonattal, melyre Kőbánya-felsőn átszáll. Hazatérőben a hangulat hasonló a termelési tanácskozásokhoz.

— Mi másról beszélhetnénk, mint a vasútról. Mennyi kocsi gurult le aznap, mit, miért nem tudtunk megoldani ...

Szavai nyomán egyre plasztikusabban rajzolódnak ki egy munkásember hétköznapjai. M 43-as tolatógéppel szolgálják ki a kocsijavító műhelyt, a vegyipari vállalatot, a gyárakat és a vásártért. És mivel csak ketten vannak kocsirendező társával, minden kocsit bejárásos tolatással állítanak a helyére. Fedezik az útátjárókat és óvják a biztonságot.

— Ha ez az egy társam is elmaradna, akkor egyedül kellene indulnom a kiszolgáló menettel — mondja és még hozzáteszi: *— Fárasztó a szolgálat. Sokat kell gyalogolni, közben nagyon kell magunkra is vigyázni.*

Meghitt közösségben

A negyvennyolc éves Szécsi János testvérbátyja, *József* is Ferencvárosban dolgozik már 34 éve. Gurításvezető. Egy túrban dolgoznak. Néha hallja hangját a hangosbemondón: *„Négy rakott a tizenkilencre, vigyázzatok!"*

Közben előveszi a brigádnaplót, és elém teszi. Szécsi János a „Felszabadulás" brigád vezetője. Vállalások az egyik oldalon, a végzett munka a másik oldalon. Vállalások a menetrendszerűségért, a vonatok jobb terheléséért, a vonatközlekedési terv d/a tényezőjének jobb megvalósításáért, a hálózati kocsitartózkodásért, az iparvágányok grafikonos kiszolgálásáért. No de hagyjuk el ezúttal a számokat. Fogadjuk el, hogy ők, valamennyien apró értékekkel is mérik, hogyan állnak a szavak és a tettek. És ez a fontos.

Péter József, Nagy Imre és Szécsi János pártoktatásra, Kuburczik János, illetve Faragó Sándor szakszervezeti politikai oktatásra járnak, és bizalmi tanfolyamot hallgatnak. Nagy Imre, a *Szakma ifjú mestere*, Nemeskéri Zoltán és Forgó Ferenc, a *Ki minek mestere* versenyre készülnek.

— Eljárunk a művelődési házban működő *Vasutas Pódium 1980* előadásaira is. Vettünk két bérletet, felváltva használjuk. S a szocialista brigádklubnak is tagjai vagyunk.

Kezükben a jelzőzászló. Oldalukon rádió. Bebújnak a kocsik közé, hogy összekapcsolják őket. Csavarkapcsot lazítanak, rúddal leakasztanak. Ilyenkor, télen a megdermedt vasat szorító kezük megtapad az acél hidegén. Ám ferencvárosi szívvel űzi, hajtja őket a szolgálat fegyelme és a tenniakarás.

Főbizalmiként

Ez a szüntelen mozgás korántsem jelenti, hogy Szécsi János távol tartaná magát a közügyektől. A társadalmi munkából kezdettől kivette a részét. *1952 óta szakszervezeti tag, bizalmi, majd műhelybizottsági titkár. Jelenleg főbizalmi*, aki vállalva 100—120 társa érdekének védelmét, ügyének-bajának intézését, igyekszik megfelelni bizalmuknak.

— A kirendeltek is közöttünk élnek. Van aki már tíz éve. Mások váltakozva, rövidebb, hoszabb időt töltenek *itt*. Az ő gondjaikat is meg kell hallgatni, és segíteni nekik, ahol lehet. *Nálunk minden az embereken múlik* — mondja.

Az „itt" és az „emberek" szó használata győz meg, hogy Ferencvárosról van szó. A brigádtagok rendszeresen könyvet vásárolnak. És ha csak egy indul el közülük az olvasás útján, a művelődés nyer vele. Hogy szeretnek olvasni, íme néhány példa: *a brigádnak jár 2 Népszabadság, 2 Pártélet, 18 Magyar Vasutas és 1 Brigádélet.* És nemcsak jár, hanem olvassák is. Szívesen és érdeklődőn.

A brigádban szép számmal vannak társadalmi tisztségviselők is. *Nagy V. Imre*, a III-as alapszervezet párttitkára, *Péter József* párt-, *Faragó Sándor és Kuburczik János* szakszervezeti bizalmiak. Hárman munkavédelmi őrök, négyen önkéntes véradók a brigádból. Amikor minderről beszél, fogalmazása szerény, mentes a hivalkodástól. Tényközlő szavai mégis tetteket dicsérnek. A napló tanúsága szerint a ferencvárosi nagy iram közepette, a kommunista műszakokon kívül még 200 óra társadalmi munkát is vállaltak.

— Mit?

— Váltótisztítást, vágánytakarítást, parkosítást, munkahelyi nagy rendcsinálást. Ezenkívül segítjük egymás házépítését, és patronáljuk *özv. Kasza Lászlóné* nyugdíjas özvegyet. De vállaltunk fizető takarítást is! Kaszálást, szemét vagonba rakását. *Az érte járó pénzt a szolidaritás alapjára fizettük be.*

Mindig becsülettel...

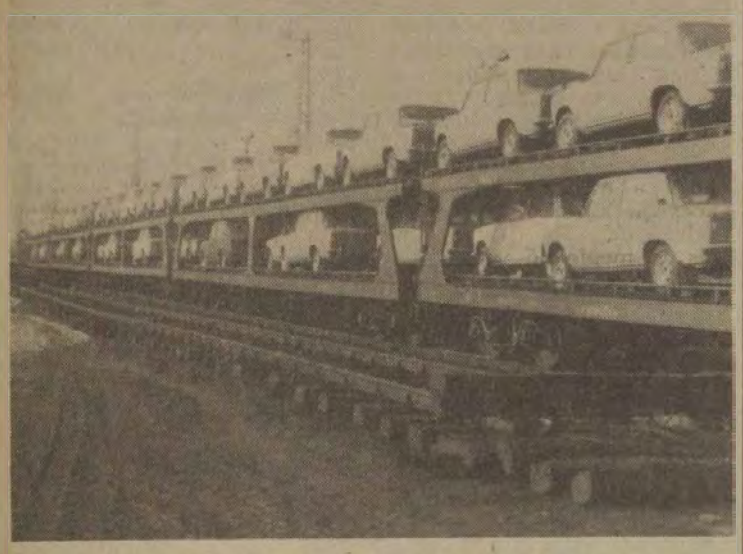
Rövidhullámú rádión szólnak a parancsok a ferencvárosi hajnalokon. Felbúg az M43-as motorja, és vonszolja az üres kocsikat az iparvágányokra. Szécsi János brigádjával mindig becsülettel teszi a dolgát. Gyakran erejüket megfeszítve végzik a kocsik rendezését, szerelvénybe sorolását. *Eredményes munkájáért, a szakszervezeti mozgalomban kifejtett tevékenységéért a tolatásvezetőt a Munka Érdemrend arany fokozatával tüntették ki.*

Berendi Tibor állomásfőnök e szavakkal szorított kezet Szécsi Jánossal: *„Örülök, nagyon örülök munkád elismerésének. Engedd, hogy elsőként én gratuláljak."*

V. Szabó Béla

ÁTRAKÁS HELYETT:

TENGELYCSERE



Záhonyban a Szovjetunióból érkező áruk gyors, átrakás nélküli továbbítása részint a széles nyomtávú vagonok alvázainak, illetve tengelyeinek kicserélésén múlik. Az átszerelő csarnok — a kedvező tapasztalatok nyomán — új vágányokkal bővül. A módszer bevezetésekor csak kis teljesítményű emelők dolgoztak, most viszont már korszerű berendezések és eszközök könnyítik az így is nagy szakértelmet, körültekintést igénylő munkát.

A tengelyek átszerelése sok előnnyel kecsegtet: *elkerülhető az átrakás során óhatatlanul előforduló minőségi romlás, törés, elfolyás stb.*, nem is szólva arról, hogy hány normál kocsit lehet így megtakarítani. A hazai fuvaroztató vállalatok is jól járnak, mert *a szovjet vagonokat visszaútra megrakhatják export áruval, s ezek is átrakás nélkül juthatnak rendeltetési helyükre.* Eddig főleg a speciális autószállító, valamint a kormot, fát, papírt szállító kocsik haladtak át Záhonyban ily módon, jövőre azonban bővíteni kívánja a vasút az effajta áruk körét. Ehhez természetesen meg kell találni a megfelelő partnereket.

Fenti képünkön: átszerelésre váró szovjet vagonok. *Lent:* cserére sorakozó tengelyek. *(A felvételeket Mezősi István készítette.)*

Szőgyényi Bertalan

Terveink

Kész a leltár. Többé-kevésbé tudjuk már, hogy mennyire jutottunk az idén — nincs irigylésre méltó helyzetben az a gazdálkodó szervezet, amelyik december utolsó napjaitól reméli sorsának jobbulását. E napok már csupán a hajrára alkalmasak, s az efféle kapkodásban vajmi kevés a köszönet. Nincs másként ez nálunk, az ország legnagyobb vállalatánál, a vasútnál sem — annak ellenére, hogy előttünk még az utolsó nagy feladat, a karácsonyi személyforgalom minél zökkenőmentesebbé tétele (s várható az is, hogy lesz néhány iparvállalat, amelyik e finisben szeretné termékét a megrendelőhöz továbbíttatni).

Békés karácsonyra készülünk, egy olyan esztendőben, amikor a világ feszültséggócoktól volt terhes, s a politikai meg gazdasági válságok — e kettő jobbára összefügg egymással — nálunk is éreztették hatásukat. Hogy mégis derűlátóan nézhetünk az ünnepek — majd a holnapok elé, — az mindenekelőtt azon múlik: *bevált társadalompolitikánk enyhíteni tudta a tőlünk független események hullámveréseit, gazdálkodásunkat pedig a korábbi éveknél kedvezőbb mozzanatok jellemezték.* Méltán állapíthatta meg az MSZMP Központi Bizottsága 1980. december 2-i ülésén az addigi adatok alapján, hogy: *„A népgazdaság a tervben megfogalmazott gazdaságpolitikai követelményeknek megfelelően fejlődik ... Eredmények születtek a termelési szerkezet korszerűsítésében, a munkaerő-gazdálkodásban, az anyag- és energia takarékosabb felhasználásában. Megvalósulnak az életkörülmények javítását szolgáló előirányzatok ... Az áru- és személyszállítás teljesítménye az igényekkel összhangban valamelyest nő. A közlekedési vállalatok — az energiafelhasználást csökkentve — megoldják feladataikat."*

Túl vagyunk immár a társadalmi és a politikai élet idei kimagasló eseményein: további lépteinkhez irányt szabott a párt, a szakszervezetek, saját szakszervezetünk kongresszusa, s lapzártánk napján ült össze az országgyűlés, hogy megvitassa, majd törvényerőre emelje népgazdaságunk hatodik ötéves tervét (egyszersmind az 1981. évi teendőket). Céljaink világosak, egyértelműek: *oly módon kívánjuk őrizni eddig elért vívmányainkat, hogy eközben — még ha az óhajtottnál szerényebb mértékben is — gazdaságunk fejlődjék, s az életszínvonal is emelkedjék.*

Bármennyire közhelynek tűnik is: mindennek valóra váltásában jövőre majd az azt követő években is fontos szerepe lesz a vasútnak. Példaként hadd utaljunk az országgyűlés építési és közlekedési bizottságának december elejei tanácskozásán elhangzottakra, így arra, *hogy a vasútnak is fel kell készülnie az ötnapos munkahét bevezetésével várhatóan megváltozó közlekedési szokásokra.* Több lesz az emberek szabad ideje, alighanem fokozódni fog az utazási kedv; nemcsak az ingázók, hanem a turisták százezrei is felkerekednek, hogy bebarangolják az ország népszerű, vagy kevésbé ismert tájait. Ez a mainál színvonalasabb szolgáltatást kíván.

Ami a vasút idei produktumát illeti: *a távolsági tömegközlekedésben teljesítménye várhatóan 0,3 százalékkal meghaladja a tervezett szintet.* Az átlagos utazási sebesség másfél kilométerrel nő, s így eléri az óránkénti 42 kilométeres átlagot. Némileg javul a menetrendszerűség, kevesebb vonat késik (ámbár a hirtelen jött december eleji tél nagy mértékben megnehezítette a munkánkat), kismértékben csökken a zsúfoltság. Mindez része az előbb említett színvonalasabb szolgáltatásnak.

S mi lesz jövőre? A KB közleményében olvashattuk: *„A közlekedés áruszállítási teljesítménye a gazdasági növekedés ütemével összhangban bővüljön. A tömegközlekedés az előző évekhez hasonló mértékben fejlődjék"*. Az országgyűlési képviselők pedig egyebek között arról tájékozódhattak, hogy 1981-ben a vasúti közlekedés 106 kilométer vonal villamosítását, 250 kilométeren vágánykorszerűsítést, valamint 60 kilométer vonali térközbiztosítás létesítését irányozza elő. Járműállományának színvonalát 45 villamos, illetve dízelmozdony, 15 motorvonat, 139 személykocsi és 400 teherkocsi beszerzésével tervezi javítani. A korszerű szállítási módszerek elősegítése érdekében 450 konténer vásárlására kerül sor ...

Házunk tájáról idéztünk, voltaképpen szintúgy a példálózás szándékával. E néhány tömör adat is utal arra, hogy a népgazdaság ágazatainak — szükségképpen nem mindig arányos, ám együttes — fejlesztése jövőre is előbbre visz. Abban az immár valóban küszöbön álló esztendőben, amely egy újabb középtávú tervidőszak nyitánya lesz. Egyszersmind folytatója is eddigi eredményeinknek — a továbblépés, az egészséges léptékváltás ígéretével.

— földes —

A politikai könyvnapok alkalmából a vasúti főosztályon kiállítást rendeztek, amelyet Dobos Gábor, a személyzeti szakosztály vezetője nyitott meg

(Laczkó Ildikó felvétele)

Munkásszállók, laktanyák

A MÁV az idén 150 milliót fordított fenntartásukra

A munkásszálló nem luxushotel. Még a legkényelmesebb sem az. Átmeneti otthon az egyedülállóknak, a családjuktól rövidebb-hosszabb ideig tartósan távol dolgozóknak. Átmeneti, de otthon — legalábbis azzá kell, hogy váljon. Ám, hogy azzá váljék, az a helyi körülményeken csakúgy múlik, mint az ott lakók akarásán, alkalmazkodóképességén. *Magyarországon 150 ezren laknak munkásszállón, a MÁV dolgozói közül 4600-an.* A Munkaügyi Minisztérium három éve megjelent rendeletének feltételrendszerét figyelembe véve, a vasútnak nyolc II. kategóriájú, két IV. kategóriájú, ötvenöt V. kategóriájú, s két kategórián kívüli, továbbá huszonnégy ideiglenes munkásszállója van. A legtöbben — hozzávetőleg háromezren — V. kategóriájú szálláson laknak. Ide sorolták az 1977-ben átadott, az utóbbi munkálatokat is figyelembe véve 70 millió forintért épült 113 lakószobás, 402 személyes ferencvárosi otthont is. Fogyatékossága — amely miatt ilyen alacsony kategóriába sorolták —, hogy nincs a lakószobákban vízcsap...

Csendes a szálló. A krónikás, aki e kora esti órákban nyüzsgőbb életre számított, meglepődve írja ezt be jegyzetfüzetébe. Húszan-harmincan ülnek a tévészobákban, négyen a biliárdasztalt állják körül, néhányan a játékautomatákba dobálják be kétforintosaikat, van aki a büfé előtt kortyolgatja kávéját. Pedig a felerősödött hóesés azt is valószínűtlenné teszi, hogy sokan éreztek volna kedvet a barangoláshoz. Aki ilyenkor hazatér az Aszódi útra, csak igen indokolt esetben várakozik 15—20 percet a metróhoz vivő 189-es autóbuszra.

— *Ezen a szállón még a szobatársak közül is valaki majd mindig alszik* — mondja *Bajnóczi János* szállásvezető —, *s ezt az emberek többsége tiszteletben tartja. Természetesen ezt az épületet sem angyalok lakják, mégis ritka nálunk a rendzavarás. Az alapító tagok jó példával járnak elöl.*

Lukács István, a Keleti rendező térfelvigyázója 1978 januárja óta lakik itt. Válása után, Sopronból, mostoha körülmények közül került ide, s alig két hónap után igazi otthonának tekintette a szállót. Aligha véletlen, hogy őt választották a fegyelmi bizottság elnökévé (az állomáson különben pártcsoport- és szakszervezeti bizalmi; szakszervezeti tanfolyamokat vezet).

— *Az első másfél évben a fegyelmi bizottságnak alig volt dolga* — mondja. — *A rosszabb szállásokon már éveket eltöltött kirendeltek értékelni tudták az itteni, kulturált körülményeket, a rendet, a tisztaságot.* A bajok akkor kezdődtek, amikor a vasút munkaerőgondja arra késztetett, hogy a közösségbe kevésbé illő embereknek is helyet adjunk. Havonta harmincöten-hetvenen fluktuálnak, s ez bizony nem jó, néhányukat még megismerni sincs időnk. *Az utóbbi egymásfél évben már itt is volt botrány italozás miatt, el is tűnt egy s más, a bizottság arra is rákényszerült, hogy valakit az állandó részegeskedése miatt kizárásra javasoljon. Most időlegesen zárunk ki két fiatalembert, mert a társadalmi tulajdont rongálták...* De a mi szállásunkat mégsem ez jellemzi, azt hiszem, büszkék lehetünk arra, hogy itt csak a legritkább esetben fordult meg URH-s járőr.

Ördög József rákosrendezői kocsirendező kérésemre leteszi a biliárddákót:

— Tíz éve élek munkásszállón, ebből kilencet Rákosrendezőn, fabarakkban töltöttem. Igaz, az ötpercnyire volt a munkahelyemtől, ide pedig egy órát is eltart az út, mégis inkább itt lakom. Kényelmesebb, otthonosabb, megvan mindenünk, ami kell. Még a szórakozás is házhoz jön... *Kirendelt vagyok, tíz családom van. Az asszony meg a kicsik otthon, Makón élnek. Jó volna gyakrabban látni őket, igaz, de hát tíz év alatt csak két karácsonyt tudtam otthon tölteni.*

Munkatársa, *Mile István* sarus teszi hozzá:

— Havonta csak egy szabadnapunk van, s ez kevés. Én is három éve lakom szálláson, a honállomásom Mezőhegyes. A nyugdíjig még négy és fél évem van, megegyeztünk az asszonnyal: *addig kihúznám kirendeltként, a pénz miatt.* De azért jó volna az egynél több szabadnap!

Manapság ritkulnak a tabutémák. Az asszonyhiány sem az: beszélnek róla. Hiszen élnek közöttük elvált emberek, akik nemcsak enni meg aludni akarnak, s olyan túlterhelt vidékiek, akikhez az asszony könnyebben utazik Budapestre, mint ők haza. Bajnóczi János úgy véli: rugalmasnak kell lenni. Bár a szállás rendtartásában ilyen kitétel nem szerepel, hallgatólagosan beleegyeznek, hogy az asszonyok — olykor a menyasszonyok is — egy-egy éjszakát eltöltsenek az Aszódi úton. Bár vendégszoba nincs, de a betegszobák — szerencsére — többnyire üresek... *Ez is egyike ama törekvéseknek, hogy a szálló inkább legyen második otthon, mint rideg szállás.*

No és persze a kultúrálódás, a sportolás lehetőségei. Minden hétfőn és szerdán van valamilyen rendezvény; járt már náluk *Papp László, Sebes Gusztáv, Lehoczky Zsuzsa,* a Fővárosi Művelődési Ház utcaszínháza többször is. Rendszeres előadásokat tart a TIT, volt vasúttörténeti, katonapolitikai sorozat, havonta kétszer archív filmek láthatók a filmklub rendezvényein. Saját irodalmi klubjuk nemrég másfél órás önálló műsort adott; az érdeklődők láthattak táncot, hallhattak prózát, zenét.

— E rendezvényeknek nemcsak az a szerepük, hogy kellemesebbé tegyék az estéket. A különféle szakszolgálatok, mitagadás, nehezen oldódó tagjai ily módon is közelebb kerülhetnek egymáshoz. Külön öröm, ha olyannyira megbarátkoznak, hogy egy szobába akarnak költözni. Ha ritkán is, de volt rá példa...

Ha fiatal is a szálló, már őriz okleveleket. A Munkásszállók a közművelődésért mozgalomban két esztendeje 45 ezer forint, az idén pedig 30 ezer forint anyagi elismerésben részesültek. (Ugyanakkor 1980-ban 54 ezer forintot költöttek közművelődésre). Ami pedig a sportolási lehetőségeket illeti: *a Ferencvárosi Vasutas SK támogatja őket.* Szervezetten használhatják az 1932-ben épült fedett csarnokot; a szálló kertjében kézilabda- és tollaslabdapálya van, s tervezik, hogy tavasszal — a szomszédos üres telken, ideiglenesen — futballpályát alakítsanak ki.

A jövőben épülő szállók érdekében érdemes meghallgatni az itteni tapasztalatokat. Látszólag elég a közös helyiség, hiszen van étkezde, játékszoba, a földszinten nagyobb, az emeleteken pedig két kisebb tévészoba, könyvtár — s mégsincs egy igazi társalgó, ahol a beszélgetni, sakkozni vagy éppen kártyázni vágyók mások zavarása nélkül tartózkodhatnának.

A jövő, a hogyan tovább. Erről már *Gulyás Jánossal*, a MÁV vezérigazgató-helyettesével beszélgetünk.

— Mit ígér a hatodik ötéves terv?

— *Budapesten 1110, a budapesti vasútigazgatóság területén pedig 184 hellyel bővítjük a munkásszállásokat. Összehasonlításul: az ötödik ötéves tervidőszakban 678 dolgozó számára létesült hely. Remélhetőleg már jövőre elkészül a 450 ágyas, Tatai úti szálló,* amely mind az egészségügyi, mind a kulturális követelményeknek magas színvonalon megfelelhet. Emellett a meglévő munkásszállások felszereltségét is javítani fogjuk: *a kategóriába nem sorolható szálláshelyeket vagy korszerűsítjük, vagy megszüntetjük.* Azt szeretnénk, ha előbb-utóbb a II—III. kategória lenne a meghatározó, a mai V. kategóriával szemben.

— Mennyit költ a vasút a munkásszállások fenntartására?

— *Az idén, a laktanyák fenntartására és a bérleti díjakra fordított összeggel együtt, százötvenmillió forintot.*

(Hadd jegyezze meg a krónikás itt közbevetőleg: amíg az Aszódi úton egy-egy szállólakó havonta 65 forint térítési díjat fizet — kívánságra 7,30-ért kap ebédet, 8,50-ért vacsorát —, az egy főre jutó üzemeltetési költség 1126 forintra rúg.)

— Ha már szó esett a laktanyákról is: rokontéma, hiszen a nap majd minden szakában ott is pihennek, alszanak vasutasok. Ám mind gyakrabban hallik: *túl nagy az egyes laktanyák közötti színvonalkülönbség...*

— A vezérigazgatóság és a budapesti igazgatóság az elmúlt hónapokban Budapest összes szociális intézményét ellenőrizte. Rögzítettük: *nem volna szabad ilyen nagy színvonalkülönbségnek lennie!* S ez elsősorban a szolgálati hely vezetőjének lelkiismeretességén, illetve felületességén múlik. Van, ahol öt éve nem meszeltek, s az egyetlen érv: nem kaptak iparost... A megújulóban lévő Nyugati pályaudvar egyik-másik szociális létesítménye kritikán aluli. Utasítást adtunk, hogy a helyiségeket fessék ki és a szükséges javításokat is záros határidőn belül végeztessék el. Ez nem igényel különösebb kiadást. *A laktanyai helyek száma 1981. és 1985. között négyszázzal bővül.*

Az otthontalan ember előbb-utóbb gyökértelenné válik. Nem tartozik sehová sem, nem mondhatja: *haza megyek.* Az Aszódi úti szálló egyik lakója fogalmazott ekként: *a munkásszálló lehetne igazi otthonunk is, nemcsak afféle második otthon, ha mi, ott lakók mind így akarnánk.*

De, mert mindenki nem igényli ezt, a szálló átmeneti, második otthon marad. Persze többet a lakók sem tehetnek, mint az üzemben tartók — miként fordítva is igaz —, hogy minél kulturáltabban, kellemesebben teljenek az ott töltött hónapok, évek. Sőt: évtizedek.

Földes Tamás

Ami a Kék fényből kimaradt

Dr. Szabó László előadása a budapesti igazgatóságon

A budapesti igazgatóság pártbizottsága december 11-én, szabadpártnapot rendezett, „Ami a Kék fényből kimaradt" címmel. Az izgalmas témáról *dr. Szabó László*, a Népszabadság belpolitikai rovatának vezetője tartott érdekes előadást.

Ismertette többek között a nagyobb nemzetközi és hazai bűneseteket. Az előadás után több kérdés hangzott el, amelyekre az előadó válaszolt.

A pártnap után *dr. Szabó László* a legutóbb megjelent „13 bíró emlékezik" című könyvét dedikálta a résztvevőknek.

S. R.

SIKERES KEZDEMÉNYEZÉS

Újítási börze és kiállítás

Szemők Béla, a vasutasszakszervezet titkára előadását tartja

A Szakszervezetek Budapesti Tanácsa kezdeményezésére a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a vasutasok és postások szakszervezete november 26-án, a Kohó- és Gépipar Technika Házának kupolatermében újítási börzét és kiállítást rendezett. A kiállítás megnyitását vasutas és postás szakmai nap előzte meg, amelyet *Kiss Márton*, a KPM műszaki főosztályának képviselője nyitott meg. Utána előadások hangzottak el.

Maráz Béla, a Vasúti Főosztály tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztályának vezetője *„Az újítások szerepe a vasút műszaki fejlesztésében"* címmel tartott tájékoztatót, majd *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára *az újítómozgalommal kapcsolatos szakszervezeti feladatokról* beszélt. Elmondta többek között, hogy az elmúlt években az újítómozgalom fellendült. Gondot okoz azonban, hogy több szolgálati helyen még nem ismerték fel az újítások gazdasági és társadalmi hasznosságának jelentőségét. Az újítóknak sokszor kálváriát kell járniuk azért, hogy újításaikat elfogadják és bevezessék.

Nem megfelelő az újítók érdekeltsége, ösztönzése sem arra, hogy újításaikat más vállalatoknál is megismertessék, alkalmazzák. Az újításokkal foglalkozó aktivisták felkészültsége sem kielégítő. Sokan nem ismerik a rendeleteket és az azzal kapcsolatos vállalati szabályozást. Van tehát még bőven tennivaló. A közös erőfeszítések egyik jele ez az újítási börze keretében szervezett vasutas, postás szakmai nap is — mutatott rá *Szemők Béla*, majd a szakszervezetek újítómozgalomban betöltött felelős szerepéről beszélt.

Kormányrendelet írja például elő, hogy a benyújtott újítási javaslattal kapcsolatban — sérelem esetén — az újító a szakszervezethez fordulhat panasszal. Az ügy kivizsgálása után — ha szükséges — a gazdasági vezetőt írásban kötelezik arra, hogy a beküldött javaslatot ismét bírálja el. A szakszervezeti munka eleme az újítók érdekvédelme. Ösztönzik az újítók megbecsülését, népszerűsítését, csökkentik a visszaélés lehetőségeit, a jogtalan anyagi előnyökre való törekvést.

Az előadások után a szakmai nap résztvevőinek újításokkal kapcsolatos filmeket vetítettek, majd megtekintették a kiállítást. A vasút huszonkét újítást mutatott be. A szakemberek nagy érdeklődéssel szemlélték az érdekes alkotásokat és több újítás gazdára talált. A kitűnő rendezés, a kiállított, illetve a katalógusban megjelent újítások száma, és a szakmai rendezvényeken megnyilvánult érdeklődés azt bizonyította, hogy az újítási börze sikeres kezdeményezés volt.

K. S.

Nyári-téli mikulás

Azt hiszem, megismertem az ország talán legönzőbb, „ki-ha-nem-én" emberét. Olyannyira önző, hogy még szegény Télapótól is irigyli tiszavirág-életű dicsőségét. Velem szemben ringatózik — féláru, kedvezményes jeggyel — a Miskolcról Pest felé tartó expressz ülésén, s hatéves formájú — négy és félnek mondott, vagyis ingyen utazó! — kisfiát győzködi:

— *Nem, valóban nem tévedsz, Nándorka, az ajándékokat igenis a Télapó hozza, de ne gondold, hogy ingyen! Az, hogy te a Télapótól ajándékot kapsz, az édesapának meglehetősen sok pénzébe kerül...* Hogyhogy miért? Hallhattad a televízióban, az esti mese után, a híradóban, hogy világszerte takarékoskodnak az emberek. Eloltják a villanyt a konyhában, nem úgy, mint anya; nem kapcsolják be a hősugárzót, ha nem elég meleg a radiátor, mint nagymama; csak egy cipőt koptatnak el egy év alatt, nem úgy mint te, kisfiam és csak egy borotvapengét használnak egy hónapig, úgy, mint a te édesapád... *No igen, a Télapó! Tegnap felkeresett a munkahelyemen és elmondta, hogy mert fogytán az ajándékra szánt kerete, ezért neked csak egy Kisdobos újságot hoz...* Ne pityogj, Nándorka, édesapa azért szeret téged. Zsebembe nyúltam és azt mondtam a Télapónak: fedezem a költségeit, még felárat is fizetek, de az én kisfiam is olyan ajándékot kapjon, amilyent más gyerek ingyen kap tőle. Így aztán Nándorka, nem a Télapónak kell megköszönnöd, amit hoz, hanem a te drága jó édesapádnak, akinek semmi pénz nem drága, ha az ő fiacskájáról van szó. Aki éjt nappallá téve dolgozik az o Nándorkájáért.

— *De apucika, szegény Télapónak akkor sem könnyű, mert a puttonya nehéz a soksok ajándéktól! Mégiscsak neki kéne megköszönnöm, hiszen a lépcsőket is meg kell mászni...*

— ... Kisfiam, te csak ne sajnáld a Télapót! *A lépcsőt is a te drága jó édesapád mássza meg, amikor reggel elmegy dolgozni, este pedig hazajön a munkájából, hogy megkeresse azt a sok pénzt, amiből a Télapó most téged megajándékozhat.* És vedd tudomásul, hogy nem is olyan nehéz az a puttony, mert valójában csak felfújt színes luftballonokkal van teli. Az ajándék, az nehéz volt, amikor én hazahoztam a boltból és eldugtam a szekrénybe, hogy ha majd csönget a Télapó, az előszobában odaadjam neki. A te édesapádnak nincs annyi ráérő ideje, mint a Télapónak, hogy csak sétáljon-sétáljon a havas utcán és szaloncukrot osztogasson a gyerekeknek, mert apa a munkahelyén egész nap keményen dolgozik. *Ne dörzsöld a cipődet a szomszéd üléshez, Nándorka, mert idő előtt lekopik az orra!*

Bár hallgatózni nem illik, mégis hallom Nándor-apukát, s elképzelem: miként viselkedhet a hétköznapok egyéb területein — a munkahelyén, baráti körben, vagy abban a soklépcsős házban, ahol lakik. Ha a vállalatánál jól mennek a dolgok:

— Már hogyne mennének jól a dolgok, kartársaim, amikor én vagyok a főnök legbizalmasabb bizalmasa. A múltkor is, amikor az volt a kérdés: lenni, vagy nem lenni, vállalati érdekből bevezessük-e G. kartárs újítását, vagy se, én mondtam, hogy *főnök, lenni! Vezessük be!* És drága barátaim, e találmánnyal felérő újítás kihúzott minket a kátyúból. Bezzeg, ha nem mondtam volna... Hogy végül is a főnök döntött, G. kartárs újított, s lent az üzemben dolgoznak a dolgozók aszerint? Mondtam, hogy nem így van? De kérem szeretettel: a főnöknek csak alá kellett írnia, G. hobbiból újít és ráadásul pénzt is kap érte, az üzemiek pedig felajánlásukat teljesítik, amikor egy-egy újítást alkalmaznak. Én viszont csupán a vállalatom iránti elkötelezettségből ástam bele magam az újítás műszaki rejtelmeibe... Hogy mi vagyok a vállalatnál? Tótumfaktum. Afféle mindenes, mondanom se kell: *rossz fizetésért. Vízvédelmi főelőadó...* Na és ha nem dolgozunk vízzel, mit számít az?! De ha jön az árvíz, s eléri vállalatunk hegyen lévő központját is, akkor ki mondja meg, ha nem én, hogy mi a teendő? Tessék?!...

Vagy: baráti körben.

— Nos, mit szóltok hozzá, Dezső, ez a kétméteres kikopott sportoló, aki már harminckét évesen abbahagyta az aktív versenyzést, s nézzétek, már pocakot ereszt, most elvehette feleségül Tündét, ezt a földre szállott angyalt. Ja, barátaim, lemondani is tudni kell egy jó barátért. Végül is én mutattam be Tündét Dezsőnek... Hogyhogy nem én? Hiszen tizen álltunk a körben, mellettem állt Dezső, velem szemben pedig Tünde. Ha én akkor nem mondom Tündének, hogy: *nicsak-nicsak, mi még nem ismerjük egymást, én vagyok én, mellettem pedig legjobb barátom, Dezső, tán ma sem ismerik egymást,* pro primo. Pro secundo: és mi van akkor, ha én hajtok rá Tündére? Akkor bezzeg viheti Dezső az ereszkedő pocakját, ahová tudja. De hát egy jó barátért...

És otthon, a soklépcsős házban?

— *Amit tettem, csak a lakótársakért tettem, én nem szeretem a tévét. Árt a szemnek.* De ha egyszer szellemképes volt, nem sajnáltam az időt-pénzt-fáradságot és telefonáltam az antennaszerviznek: *jöjjenek már ki, a lakótársak érdekében, s állítsák be rendesen.* S most láthatják, lakótársaim, hiába volt sűrű hóesés, hiába sodorta le a szél kishíján a szerelőket is a tetőről, az én erélyes fellépésem hatására kijöttek. Itt jártak. Megjavították. Mindenki kedvére nézheti a karácsonyi műsort...

... Mit mond a tisztelt olvasó? Hogy ismeri alkalmi utastársamat? Meglehet. Ámbár az sem kizárt, hogy megannyi ikertestvére utazgat a MÁV — és nemcsak a MÁV — vonalain. Szerte az országban.

F. T.

A társadalombiztosítás 30 éve

ÜNNEPI MEGEMLÉKEZÉSEK BUDAPESTEN ÉS VIDÉKEN

Szakszervezetünk X. kongresszusát követően mintegy kétezer társadalmi aktivista, ügyintéző, számfejtő részvételével munkaértekezleteken emlékeztek meg a vasutas-szakszervezet társadalombiztosítása általános irányításának 30 éves évfordulójáról.

A központi és a területi munkaértekezletek összegezték a három évtized tapasztalatait és eredményeit. Megállapították, hogy a társadalombiztosítás ma már a dolgozók és hozzátartozóik számára szociális biztonságot nyújt. Szakszervezetünk ez idő alatt nemcsak a körszerűbb ügyviteli munka feltételeit teremtette meg, hanem megoldotta a dolgozók bevonását ügyeik intézésébe, a társadalombiztosítási és egészségügyi ellátás ellenőrzésébe. *A majdnem ötezer társadalmi aktivista önzetlenül, felelősséggel teljesíti feladatait, következetesen képviselik a dolgozók érdekeit, segítik a társadalombiztosítási és egészségügyi szervek munkáját.*

A munkaértekezleteken megfogalmazták azt is, hogy a szociális biztonságot nemcsak az ellátás anyagi része, hanem annak ügyintézése is befolyásolja. *Az ügyintézés nem pusztán adminisztratív tevékenység, hanem hivatás.* A dolgozókkal való törődés nemcsak szakértelmet, hanem politikai elkötelezettséget, önzetlenséget, segítőkészséget is igényel. Ezt méltányolták akkor, amikor a közlekedés- és postaügyi miniszter, a MÁV vezérigazgatója, az igazgatóságok, az üzemek és főnökségek vezetői ez alkalommal a társadalmi aktivistákat erkölcsi és anyagi elismerésben részesítették.

A vasutas társadalombiztosítás szakszervezeti irányításának 30. évfordulója alkalmából a

Kiváló Munkáért kitüntetésben részesítették:

Horváth Ernő főkönyvelőt, VSZTO; **Kovács Sándor** ellenőrzési alosztályvezetőt, VSZTO; **Márczi József** csoportvezetőt, Szombathely; **Mátyás Miklós** osztályvezetőt, MÁV Nyugdíj Hivatal és **Pozsonyi Pál** ügyintézőt, Ferencváros.

Vezérigazgatói dicséretben részesültek:

Dankó Mihályné ügyintéző, Nyíregyháza; **Egervári Lászlóné** ügyint. csop. vez., Pécs; **Fügedi Józsefné** ügyint., csop. vez., Szeged; **Kovács Veronika** ügyint., gyöngyösi kitérőgyártó üzem; **Palló Jánosné** ügyint., csop. vez., Vasúti Főoszt.; **Sándor Józsefné** ügyint., Miskolc áll.; **Simon Károlyné** ügyint., ÉHF Budapest; **Sipos Ferencné** csop. vez., Bp. Északi Járműjav.; **Vadas Lászlóné** ügyint., MÁV Kórház Budapest; **Vörös Lászlóné** ügyint., Bp. Anyagellátási Ig.

Ezen kívül heten Kiváló dolgozó kitüntetésben, 76-an pedig jutalomban részesültek. A VSZTO nyugdíjasai és társadalmi aktivistái — összesen 34-en — elismerő oklevelet és tárgyi jutalmat kaptak.

Szombathely

A szombathelyi területi szakszervezeti bizottság november 20-án, az igazgatóság tanácstermében ünnepséget rendezett a társadalombiztosítás szakszervezeti ellenőrzésének 30. évfordulója alkalmából. Az ünnepségen megjelentek négy megye — Győr-Sopron, Veszprém, Zala és Vas — szakszervezeti tisztségviselői, társadalombiztosítási ellenőrei és aktivistái, valamint a párt, a gazdasági és társadalmi szervezetek vezetői.

Zsófics Erzsébetnek, a területi szakszervezeti bizottság elnökének megnyitója után *Hajas Endre*, a területi bizottság titkára méltatta az évforduló jelentőségét, és azt, hogy három évtized alatt mennyit fejlődött a társadalombiztosítás. Hangsúlyozta többek között, hogy az elmúlt harminc évben a vasutas társadalombiztosítás és egészségügyi ellátás kiadásai több mint negyvenszeresére növekedtek. Több ezer olyan nyugdíjas vasutas van, aki a nyugdíj összegéből csak a létminimumot tudja fedezni. Ezt a feszültséget próbálta a szakszervezet azzal enyhíteni, hogy az elmúlt öt évben a nagycsaládosok és az alacsony nyugdíjjal rendelkezők részére 4 millió 600 ezer forint segélyt nyújtott.

A vasútigazgatóság területén is sokat fejlődött az egészségügyi és szociális ellátás. *Celldömölkön* és *Sopronban* például üzemorvosi rendelők épültek és főfoglalkozású orvosokat állítottak munkába. *Pápán* fogszakorvosi rendelés indult, és növekedett a nőgyógyászati rendelések száma is. Ezenkívül nagy gondot fordítottak az üdülési lehetőségek kiterjesztésére.

A szombathelyi ünnepségen több mint hatvan tisztségviselőnek és aktivistának összesen 26 600 forint jutalmat, oklevelet és tárgyjutalmat adtak át.

F. L.

Szeged

A VSZT megalakulásának 30. évfordulója alkalmából Szegeden, a MÁV Nevelőotthon kultúrtermében rendezett ünnepségen *dr. Lugosi József*, a szegedi területi szakszervezeti bizottság titkára méltatta a szegedi területen végzett munka jelentőségét, a vasutasok egészségügyi ellátásával kapcsolatos szolgáltatások eredményeit. Beszédében többek között elmondotta, hogy a társadalombiztosítási ellátás színvonala állandóan emelkedett. Nemcsak a tényleges dolgozókról gondoskodtak, hanem a nyugdíjasokról és a baleseti sérültekről és hozzátartozóikról is. *A szegedi igazgatóság területén a biztosítottak száma meghaladja a 14 ezret.* A családtagok száma harmincezer, a nyugdíjasoké pedig tízezer.

Különösen jelentős volt a nyugellátásra, valamint a családi pótlék emelésére fordított összeg. Az 1980. VII. 1-től bevezetett családipótlék-rendezés csupán a szegedi területen 575 családot érintett.

Dr. Lugosi József beszédében utalt arra is, hogy legutóbb, a vasutas-szakszervezet X. kongresszusán is szó esett a társadalombiztosításról, s a következő öt év feladataként az ellátás minőségének javítását tűzték ki célul.

Az ünnepi megemlékezésen a társadalombiztosítás területén kiemelkedő munkát végzett dolgozókat jutalomban részesítették.

G. J.

Kiváló cím a véradásért

A szombathelyi járműjavító pácsonyi üzemegységében a közelmúltban ünnepélyes vöröskeresztes taggyűlést rendeztek, amelyen részt vettek az üzem szocialista brigádjai is.

Suhaj Róbert, a Vöröskereszt-szervezet vezetőségének az elnöke ismertette a Vöröskereszt V. kongresszusa óta végzett munkát, utána *dr. Lakner László* főorvos, a Vas megyei Vöröskereszt vezetőségének a tagja, a Magyar Vöröskereszt megbízásából átadta a *Kiváló véradóüzem* kitüntetést. Három éven át az üzemegység dolgozóinak több mint 40 százaléka adott térítésmentesen vért.

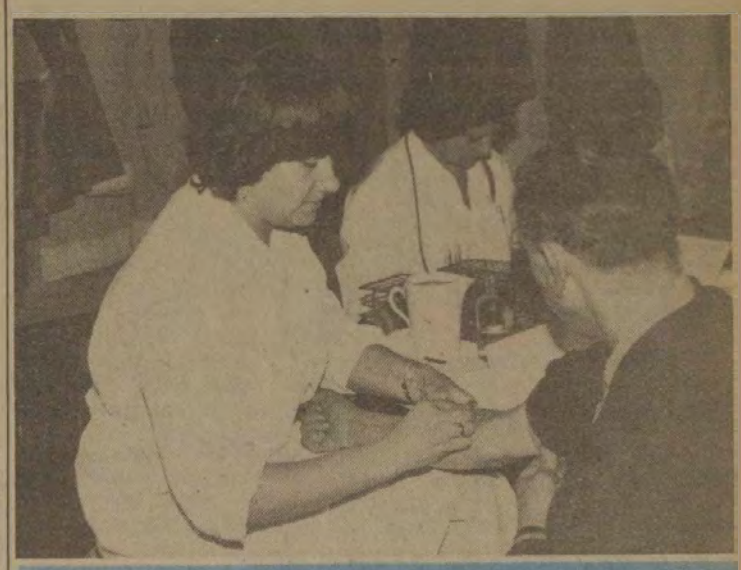
ANKÉT RÁKOSRENDEZŐN

Rákosrendező pályaudvaron, a körzet főnökségeinek bevonásával ankétot rendeztek *a társadalmi tulajdon védelméről*. Az ankéton megjelentek a BRFK, a Pest megyei Rendőr-főkapitányság, a budapesti igazgatóság üzemviteli osztálya és a katonai osztály képviselői is.

Mészáros Mihály, az állomás rendészeti vezetője tartott vitaindítót. Ismertette többek között az elmúlt időszak eredményeit és a gondokat.

A vér – élet!

A budapesti igazgatóság Vöröskereszt-szervezete kétnapos önkéntes véradást szervezett az igazgatóság kultúrtermében. Az igazgatóság, Józsefváros állomás, a MÁV Anyagvizsgáló Intézet, a VITUKI és a bal parti épületfenntartó főnökség dolgozói, valamint a MÁV Tisztképző Intézet hallgatói közül összesen 194-en, 80 liter vért adtak térítésmentesen.



Egészségügyi vizsgálat az alkalmi laboratóriumban

Véradásra várakozók a kultúrteremben

Kiss Gyula, a józsefvárosi konténerpályaudvar vezetője többszörös véradó

A véradás után jólesik az uzsonna
(Óvári Árpád képriportja)

MOZGÁSSÉRÜLTEK ÉVE — 1981

A rokkantság az élet ténye

Beszélgetés dr. Maly Ernő főorvossal, a Magyar Rehabilitációs Társaság vezetőségi tagjával

Az ENSZ 1981-et a világon élő rokkantak, a mozgássérültek évének nyilvánította. A világszervezet adatai szerint körülbelül az emberek 6—10 százaléka fogyatékos. Hazánkban a lakosság egynegyedét érinti a rehabilitáció. A csökkent munkaképességűek, a rokkantak száma sajnos egyre nő. Ennek több oka is van. Például az urbanizáció, illetve annak következményei: *a gépesítés, a civilizációs betegségek.* Megsokasodtak az emberek testi épségét, egészségét fenyegető veszélyek. Elég, ha csak az országutakon történt közlekedési, vagy munkahelyi megbetegedésekre gondolunk. Sajnos tudomásul kell vennünk, hogy potenciálisan a jövő rokkantjai lehetünk. A világméretű összefogás gondolata tehát nem alaptalan, hiszen a rokkantság, ahogy azt Peter Marschall írta, *„az élet ténye, mint az időjárás vagy a rózsa..."*

Az emberi jogok védelmében

A mozgássérültek évének első nagy eseménye január végén éppen Budapesten lesz. Nemzetközi kongresszust rendez a Magyar Rehabilitációs Társaság. *Dr. Maly Ernő* főorvos, a MÁV budapesti baleseti utókezelő osztályának vezetője egyben a rehabilitációs társaság vezetőségi tagja is. Vele beszélgettünk a nemzetközi kongresszus céljáról és a vasutas rokkantak helyzetéről.

— *A kongresszus előkészületei már megkezdődtek* — tájékoztat *dr. Maly Ernő.* — Nagy megtiszteltetés és egyben a magyar egészségügy rehabilitációs tevékenységének az elismerése is az, hogy ennek a kongresszusnak a színhelye Budapest lehet. A tanácskozás célja elsősorban a tapasztalatcsere. A rehabilitációval foglalkozó szakemberek beszámolnak az országukban elért eredményekről, kezdeményezésekről. A mozgássérült emberek társadalomba való beilleszkedése, foglalkoztatása nemcsak orvosi probléma. Életformájuk különbözik az egészséges emberétől, hiszen korlátozottak a lehetőségeik. Pedig ők is szeretnének közlekedni, színházba, moziba járni, szórakozni. Ezeknek a lehetőségeit a társadalomnak kell megteremteni, hogy az emberi jogok ne szenvedjenek csorbát.

— A kongresszuson foglalkoznak-e a magyar vasutas rokkantak orvosi és szociális rehabilitációjával?

— Igen. Osztályunk négy előadással készül erre a nemzetközi tanácskozásra. *Dr. Tamási Márton* adjunktussal ketten számolunk be munkánkról, tapasztalatainkról. Többek között szó lesz a gyermekkori fogyatékos betegek rehabilitációjáról, a szakmai és társadalmi rehabilitáció lehetőségeiről és gondjairól.

— Ezek után önként adódik a kérdés: hol tart most a vasútegészségügyi rehabilitáció?

— *Az orvosi rehabilitáció eredményeit illetően nem szégyenkezhetünk, ez a munka nemzetközileg is elismert.* Fehér foltok azért itt is vannak. Nincsenek például a betegek mozgatását segítő technikai berendezéseink, úgynevezett emelőszerkezetek. Ezek hiánya nehezíti a nővérek munkáját, ezért nem szívesen jönnek dolgozni a baleseti utókezelőbe. *Nagyon fontos lenne tehát, hogy a jövőben emelőszerkezeteket vásároljunk vagy gyártsunk.*

Teljes értékű emberként

— Az orvosi rehabilitáció kiegészítője a munkaterápia. Történt-e ebben előrehaladás az elmúlt években?

— *Egy évvel ezelőtt vezettük be osztályunkon is a munkaterápiát. A budakeszitől kapott eszközökkel — amelyek elférnek egy kórteremben — szőnyegszövést, pulóver- és szálkötést végezhetnek a betegek.* Ez a foglalkoztatás elsősorban a lelki gyógyulást segíti. Elvonja a traumás amputáltak figyelmét betegségükről, és így arra kényszerülnek, hogy a társadalomba, környezetükbe is majd zökkenőmentesen illeszkedjenek be. Előkészítő ez egy másfajta életmódra, bátorítás arra, hogy rokkantan is lehet teljes értékű emberként élni.

— A foglalkozási, szociális rehabilitációban, mint köztudott, elmaradtunk a többi országtól. A MÁV-on belül kimozdult-e a holtpontról a rokkantak foglalkoztatása?

— Ami a szociális rehabilitációt illeti — az elmúlt évekhez képest — jó eredmények születtek. A tanácsoknál is megalakultak a rehabilitációs bizottságok. Itt, a baleseti utókezelőben — amely elsősorban *dr. Szalai Mária* pszichológusnő érdeme — jó kapcsolatok alakultak ki a tanácsokkal. *Amíg a beteg itt fekszik, elintézzük az illetékes tanáccsal, hogy otthon milyen szociális ellátásra lesz szükség.* A lakóhelyen már a tanács megbízottja várja a rokkantat, és megszervezi az ebédhordást vagy az egyéb ellátást. Reméljük, hogy a foglalkozási rehabilitáció is kimozdul a holtpontról. Köztudott, *hogy eddig a megváltozott munkaképességű dolgozó azért nem törekedett arra, hogy ismét munkát vállaljon, mert a társadalombiztosítási jogszabályok azt sugallták, hogy a beteg a rokkantsági nyugdíjat és ne a rehabilitációt válassza.* Anyagilag ugyanis akkor jár jobban, ha nem dolgozik. Az új törvény megjelenése után lényeges változás várható.

Társadalmi összefogás

— Az idén, szeptemberben Zalaegerszegen országos vándorgyűlést rendeztek. Mi volt ennek a témája?

— A foglalkozási és szociális rehabilitációról tanácskoztak a szakemberek. Részt vettek ezen a közlekedés mérnökei is. A mozgássérültek hétköznapjainak megkönnyítéséről tárgyaltak az orvosok és az ipar, a technika szakemberei. Ez is bizonyítja, hogy a társadalom tudomásul veszi a tényeket, igyekszik segíteni. Ehhez azonban az eddiginél több patronálóra, az ügy iránt elkötelezett aktivistára van szükség. Ezt a célt szolgálja a mozgássérültek éve is — mondotta befejezésül *dr. Maly Ernő.*

Kaszala Sándor

Dávid József riportja:

Adács, a vasutasfalu

Ha valaki egyszer Budapesten, az ország legnagyobb rendezőpályaudvarán olyan szerelvényeket állítana össze, amin kizárólag vasutasokat szállítanának, azt hiszem, Miskolc felé indulna a leghosszabb vonat, és erről a vonatról Adács állomáson szállnának le a legtöbben. Bár lehet, hogy ezt az állításomat Isaszeg, Tura, Hatvan, Vámosgyörk, Karácsond, Ludas és még néhány — ezen a vonalon található — vasutastelepülés vitatná, de ha azt mondom, hogy az Adácsról elszármazott vasutasok is ezzel a vonattal akarnának hazalátogatni, akkor egy mentesítőt is kellene indítani.

Életem, hivatás

Tény, hogy ebből a háromezer-néhány lelket számláló községből *naponta közel ezer vasutas indul szolgálatba.* Legtöbbjük a fővárosba, a ferencvárosi pályaudvarra. Van is egy olyan szólásmondás: *Adácson a pap is vasutas.* Ha nem találni a plébánián, akkor Ferencben szolgál.

November végén jártam a nagy vasutasközségben. Karácsony hangulata már a levegőben volt, sőt előjelei is mutatkoztak. Több háznál nagytakarítást végeztek, a házak előtt a fák lehullott lombjait gereblyézték, másutt a disznóvágáshoz készülődtek. Az üzletekbe megérkezett a szaloncukor, a karácsonyfadíszek, de a vasútállomásról hazafelé ballagó emberek kezében is ezernyi meglepetést őrző kisebb-nagyobb csomag.

Jó lenne tudni, hogy ki volt az első, aki elindult ebből a faluból a végtelenbe futó sínek felé. Arra viszont most is emlékeznek, hogy régen az emberré cseperedett legénykét kivitték a pályára, és a sínhez koccintva a fejét azt mondták neki: *Itt élned és halnod kell!*

Harmincöt évvel ezelőtt *Győri Sándor* már nem kapott ilyen „kemény eligazítást", de tizenhét éves korában ő is „Ferencben" volt az apja mellett. Most hosszabb ideje betegállományban van, s az orvosok szerint már nem mehet vissza oda, ahol hosszú évek óta kocsirendező, térfelvigyázó, majd gurításvezető volt. Ötször kapott *Kiváló dolgozó* kitüntetést, számtalan oklevelet, anyagi és erkölcsi elismerést. Most nélküle állnak össze a szerelvények.

Sándor bácsi szeme könnybelábad.

— Hát annyira lehet szeretni ezt a munkát?

— *Az életem volt* — mondja — *s mióta nem csinálom, 16 kilót fogytam. Egész nap csak totyogok jobbra, balra, nem lelem a helyem. Akkor jó, ha tudok aludni. Álmomban mindig „Ferencben" vagyok.*

— No de hát az törvény, hogy egyszer át kell adni a posztot. A maga helyére a fia lépett.

— *A fiam a Keletiben van. Műszaki ember. A kocsirendezés az más, arra születni kell...*

Ezt mondja a forgalmista, a váltókezelő, a pályamester, a jegyvizsgáló, a vonatvezető, és mind, mind, a más-más poszton szolgáló adácsi vasutas, hogy az ő tevékenysége a legfontosabb, a legszebb ezen a pályán. És ez a nagyszerű a vasutashivatásban, hiszen az egész országot átfogó hatalmas szerkezet hogyan is tudna óramű pontossággal működni enélkül?

Győri Sándor gurításvezető, ötszörös kiváló dolgozó, az unokájával

Közéletiség, magatartás

A község tanácselnökét, *Boári Sándort* is vasutas édesanya szülte. Nem csodálkoznék, ha a szíve „hazafelé" húzna.

— *Nekem, s a tanácsnak egyformán kell szolgálni az egész falu lakosságát* — válaszolja. — *Az azonban kétségtelen, hogy a vasutas-magatartás és -életszemlélet kihat az egész lakosságra. Ez megmutatkozik a takaros házak körüli rendtartáson, a kultúra, a művelődési igényben, de még az öltözködésben is. Én mégis sokat vitatkozok velük.*

— Hogyhogy?

— A községi tanácsban nyolc vasutas képviseli a lakosságot. Közülük kettő: *Bagi Sándor* és *Galló József* vb-tag is. Járják az országot, sőt gyakran a külföldet is. Többet látnak, hallanak, tapasztalnak, mint a többi tanácstag. És sok mindent szeretnének megvalósítani a községünkben. De hát ez nemcsak akarás, hanem pénz kérdése is. Az egészséges türelmetlenségük azonban ehhez is megtalálta az utat.

— A vasutasszemlélet kihat az egész községre — mondja Boári Sándor vb-elnök (A szerző felvételei)

Hogy csak két jelentős esetet említsek: *felépült az óvoda, amihez a MÁV 260 ezer forinttal járult hozzá, s legalább ekkora volt a társadalmi munka értéke, s ebben is vasutas szülők jártak elöl.* Aztán ugyancsak a vasút segítségével sikerült hat kilométer utat építeni — a falunak majdnem az összes utcáit szilárddá tenni — abból a zúzott kőből, ami a mellettünk vonuló vasúti pálya felújítása folytán kikerült.

— Lehet azt mondani, hogy ez a nagyközség a vasútnak köszönheti a gyarapodását, boldogulását?

— *Nyugodt lelkiismerettel, hiszen talán egy család sincs, amely valamely formában ne kötődne a vasúthoz.* Persze más jövedelmi forrás is van, hiszen termelőszövetkezet működik és legalább ötszáz ember kijár innen ipari és más munkahelyekre is.

Valamikor, a kisparaszti világban az Adácson lakó vasutasok zöme többet dolgozott, mint a parasztgazda. A szolgálaton kívüli, pihenésre szánt idő jó része elment a gazdálkodásra. Különösen abban az időben, amikor a MÁV szűken mérte a megélhetésre szükséges keresetet. Ma már másként áll a dolog. Először is, a vasutas anyagilag is megbecsült embere az államnak. Persze, a ház körüli jövedelemkiegészítés most is jól jön. *De ebben is a vasutasok tartanak mértékletes példát.* Sokan csak a saját szükségletre hasznosítják a kertet, nevelnek jószágot. Aki szerződéses hizlalást vállal sem viszi túlzásba, csak annyi jószággal bíbelődik, ami mellett nyugodtan ki is pihenheti magát, s van ideje szórakozásra, művelődésre.

A falut járva találkoztam egy fiatal MÁV építési gépkezelővel, aki egy kis házi kocsin három zsák darát szállított haza a malacainak.

A háztáji jó pénzforrás

— *Hét disznót hizlalok* — mondja Kovács Balázs —, *meg vagy ötven darab baromfit tartok. De ezt én már csak addig csinálom, amíg rendben nem lesz az új családi ház.*

— *Nono...!* — mondják a kis kocsit körülálló kollégái, *Juhász Imre, Sebestyén István* gépkezelők, *Kovács József* kocsivizsgáló és *Zavarkó István* mozdonyvezető — s ugratják, hogy mindig nagy pénzt vág zsebre a háztáji gazdaságából. *Juhász Imre* megsúgja, hogy a többieknek sem üres az udvaruk. A régi gürizés azonban már megszűnt. *Ma már sokan kihasználják a vasút adta utazási kedvezményeket, és a faluból 130 személygépkocsi is ki-kiröpül az ország más tájai felé vagy külföldre.*

Adács régen is szép, rendezett falu volt, de most a sok új, modern házaival, betonjárdáival, szilárd burkolatú, portalan útjaival egy kis kertváros benyomását kelti. *Van akik úgy jellemzik, hogy a nagy alvó vasutasfalu.* De nincs igazuk, mert bár kétségtelen, hogy sok ház ablakredőnye nappal is le van eresztve —, hogy az éjjeli szolgálatból hazajött vasutas nyugodtan pihenhessen — azonban faluszerte mindenütt szorgos embereket látnak a járókelők. Különösen a házépítéseknél.

Az építkezőket a MÁV is segíti

A vb-elnök tájékoztatása szerint *az utóbbi öt év során 75 új ház épült, s ebből 43 vasutasé.* Az építkezés nagyobbrészt saját erőből történik, de számos vasutas MÁV-tól is kap segítséget. Így került tető alá — többek között — *Szász László* és *Bártfa István* fiatal vasutasok háza is, akik ötven, illetve nyolcvanezer forint kamatmentes kölcsönt kaptak munkahelyük és a szakszervezet közbenjárására.

Különösen megcsodáltam egy háromszintes családi házat, ahol *Juhász István* és felesége szorgoskodott. A férj a MÁV Tervezőintézetnél, a feleség a Hámán Kató Vontatási Főnökségen dolgozik, de már a 16 éves fiuk is a vasúton tanul.

— *Akkor jöjjenek fotózni* — mondják szerényen —, *amikor teljesen kész lesz. — De hogy mikor fogják saját erőből be is rendezni a gyönyörű hatszobás házat, azt már nem mertem megkérdezni.*

Mint sínek a talpfához

Ahány házban megfordultam, ahány emberrel csak beszéltem, az volt a benyomásom, hogy Adácson kiegyensúlyozott, megelégedett, boldog emberek laknak. De hogy miként is érzik itt magukat a vasutasok, azt egy nyugdíjas kocsirendező fogalmazta meg:

— *Régen igen nagy szó volt bejutni a vasútra, de aki Adácsról jelentkezett, az hamar felvehette az egyenruhát, hiszen apja, nagyapja már bizonyított, s feltételezték, hogy a fiatal is megállja majd a helyét. Itt vasutas családi dinasztiák nőttek fel és nőnek ma is. Ez a falu úgy kötődik a vasúthoz, mint a sínek a talpfához.* Ha valami rendkívüli világnap folytán egyszer elaludna, a vasút számos helyén, de különösen a ferencvárosi és a rákosi rendezőpályaudvarokon megállna az élet. De fordítva is mondhatnám: a vasút nélkül Adács se élne, boldogulna, gyarapodna, mert nekünk életet, rangot, mindig a vasút adott, és azt hiszem, ez már ezután is így lesz, amíg csak vasút létezik ezen a földön.

— Úgy tudom, hogy azért egy dolgot nagyon sérelmeznek az adácsi vasutasok.

— *Nem tudok róla* — néz rám a kiszolgált kocsirendező.

— Hát, hogy a gyorsvonat nem áll meg Adácson.

— *Az nem!* — mosolyog a bölcs öreg —, *de dudál, mintegy tisztelegve a falunak...*

Vámosgyörkön át vezet az út a vasutasfaluba

Kovács Balázs gépkezelő a hízóknak viszi a darát

A váltó kitérőbe áll

A 325-ös szobában hatan feküdtek. Igaz, ötszemélyesre tervezték valamikor, de így hozta a szükség... Az infúzió monoton egyhangúsággal próbálta biztosítani az életet az öregbe. A valamikori hetvennyolc kilós ember most jó, ha negyvenötöt nyomott.

— *Rosszul aludt az éjszaka, vért is hányt, de csendben viseli* — nyúlt a palack csutorájáért a szomszédos ágy gazdája. Lilán szederjes arccal próbált több oxigénhez jutni.

— *Infarktust mondanak, de szerintem vért hányni az olyan nem szokott* — szedte össze minden erejét mondatnyi időre egy másik. — *Valami váltóról beszélt össze-vissza, csak ezt lehetett kivenni a motyogásból. Maga a rokona?...*

★

— Látod, valamikor nem is olyan régen, itt dolgozott a nagyapa — simított végig a gyerek szalmasárga haján. A kislány a háromévesek értelmével nézett vissza az öregre. Ide mindig ki kellett vele jönni, mert a sorompó bim-bam hangja, és a vonat látványa mindennél többet jelentett az unokának. Az öreg meg szívesen hozta, hiszen csaknem harminc évet szolgált ezen az őrhelyen. Ismert minden követ a két sínszál között, tegeződött az agyonszeretett, néha utált váltókkal. Sokadik éve volt már nyugdíjban a szíve miatt, de azért mindennap kiballagott ide. Jó is, hogy itt nyaralt az unoka, volt legalább mire fogni, miért megy ki délutánonként mindig az őrhelyhez. Azon a délután is...

— *A 9587-es számú vonat bejár a hatodikra, vettem* —, szűrődött ki az őrhely ajtaján. Az öreg fülében ismerősen csengtek a szavak. Hányszor hallotta, mondta ugyanezt az elmúlt esztendők alatt. De most már jobbára csak az unoka jelentette az örömöt. Örült, boldog volt, hogy a gyerek is rajongott a vonatokért. Ezt magának sem tudta megmagyarázni, de nem is volt érdekes.

— *A 9587-esnek a hatodikra szabad a bejárat!* — jutottak el füléig a hangfoszlányok. Aztán a hang gazdája, hóna alatt a zászlóval megjelent az ajtóban. Sapkáját szemébe húzta, s a sorompó kallantyúját tekerte. Nem nagy meggyőződéssel. A vonat a jelzőhöz közeledett, amikor az öreg magához intette unokáját:

— *No látod, ott jön a vonat. Gyere gyorsan, integetünk a mozdonyvezető bácsinak.*

— Hol van? — kapta fel a fejét a kislány, és az öreg felé indult.

(Ligeti Jenő rajza)

— *Ott, arra* — mutatta kezével az irányt az öreg, aztán, mint akin villám fut keresztül, keze megmerevedett.

— Hű a jó szentségét! — ugrott fel a lócáról, és a gyereket kézenfogva rohanni kezdett.

A vonat már a bejárati jelzőhöz ért. *A váltó pedig kitérőbe állt.* Szíve a torkában dobogott, de csak rohant. El kell érni a váltót, még mielőtt a vonat odaér! A gyerek iszonyatos üvöltésbe kezdett, de ő csak rohant, rohant... A levegőből egyre fogyott az oxigén. Érezte, hogy az ereje teljesen elhagyja. Az utolsó métereken aztán elsötétült előtte a világ.

A mozdony néhány méterre állt meg a váltótól. Mire lekászálódtak a vezérállásból, az öreg a váltóra borulva, tehetetlenül kapkodta a levegőt.

— *Ezt megúszta, de mi az istennek mászkál a sínek között egy kis gyerekkel* — dörzsölte homlokát olajos kezével a mozdonyvezető. — *Hívjátok a mentőket!* — szólt az odarohanó váltóőrnek. — Egyébként még jó, hogy megálltunk. Hova az istenbe engedtetek volna bennünket? Hiszen ez kitérőbe áll! — nézett a váltóra a mozdonyvezető.

★

A kórházak intenzív osztálya általában csendes. Okos gépek vigyázzák a végveszélyben lebegők pengeélen táncoló életét. Olykor mégis minden kevésnek bizonyul. Másnap reggel, fél hatkor az öreg szíve felmondta a szolgálatot.

Látó János

Magatartás és gondolkodás

Írta: Virizlay Gyula, a SZOT titkára

A termékek gazdaságosságának és minőségének javítása az egyéntől és a kollektívától egyaránt nagyobb szakmai hozzáértést, szigorúbb fegyelmet és magasabb felelősségérzetet kíván. A gazdálkodást fejlesztő jelentős változások idején az emberi magatartás belső kultúrája rendkívül nagy értékké válik.

A tudat fejlődése azonban a megnövekedett és megváltozott feladatokhoz képest egy kissé késésben van; ami bizonyos mértékig természetes jelenség. A változások nem mindig tükröződnek pontosan és azonnal az emberek gondolkodásában és magatartásában.

A munkához való viszony szerepe a tudatformálásban

Talán a munkához való viszonynak van a legfontosabb szerepe a tudatformálásban. A szocialista társadalom a munka társadalma; *s mégis azt tapasztaljuk, hogy az utóbbi években csökkent a munkához való viszony értéke, nincs meg mindenütt a jól végzett munka becsülete, a tisztességesen dolgozó ember rangja, a munkahely megbecsülése.* Ez a visszás állapot jórészt anyagi és morális ösztönzési rendszerünk hiányosságának következménye. Részben az egyenlősdiből fakad, amellyel megbántottuk azokat, akik a legtöbbet tették a feladatok megvalósításáért, mert az anyagi és erkölcsi elismerésük alig volt nagyobb, mint azoké, akik még kötelességüket sem teljesítették. Hozzájárult a munka becsületének csökkenéséhez az a vélt vagy valódi munkaerőhiány is, amely a beruházások túlfűtöttségéből, a munkafolyamat rossz szervezéséből — a falakon belüli „munkanélküliségből" fakad. Mindez oka annak, hogy egyesek könnyen otthagyják a munkahelyüket, semmibe se veszik a munkájukkal kapcsolatos észrevételeket, s nagyon gyorsan kapnak a munkahely változtatásával járó anyagi előnyök után.

Sajnos, nálunk a legtöbb családban még elhanyagolt a munkára nevelés, sőt, így van ez az iskolák egy részében is. Szívósan tovább élnek a múltban gyökerező téves nézetek, a valóságot torzító közhelyek. Jól ismert és sokat ostorozott a pályaválasztásnak az a gyakorlata, amely csak a kereseti lehetőségekre és a foglalkozások presztízsére koncentrált.

A munkához való viszony alapvetően nem jogi kérdés — bár vannak jogi vetületei —, hanem a szocialista társadalmi elvek érvényesülésének fontos megnyilvánulási formája. Több évtizedes fejlődésünk eredményeképpen eljutottunk oda, hogy nálunk létbiztonság van, és a napi életben a munka ma már nemcsak a létfenntartás eszköze, hanem az alkotás, a személyiség kibontakozásának lehetősége is. Természetes tehát, hogy fontossá válik a munka szeretete, becsülete, megnő a jelentősége a munkahelyi légkörnek, a vezetők és vezetettek közötti kapcsolatnak: *általában a saját sors alakításában való aktívabb részvételnek.* Ha mindezek egy megfelelőbb, a végzett munkát és a társadalmi igazságot jobban kifejező anyagi és morális elismeréssel párosulnak, akkor nem kétséges, hogy gyors ütemben fogják erősíteni a munkához való viszonyt.

A fegyelem, a hatékonyság és a minőség a kapitalista országokban is fontos kérdés. De a kapitalista rendszer ezt a „technológiai préssel", a létbizonytalansággal, a munkanélküliség fenntartásával „tartja karban". Ezek a módszerek idegenek az elveinktől; alkalmazásuk a szocialista társadalomban elképzelhetetlen. *Mi a munkához való viszonyt főleg a meggyőzés és az ösztönzés eszközével akarjuk javítani és állandóan magasabb szintre emelni.* A meggyőzéshez fel kell használni mindazokat a módszereket, amit elveink, rendszerünk és politikánk ehhez biztosít. A meggyőzés érdekében ki kell használni a helyi lehetőségeket, és támaszkodni kell a munkahelyi kollektívákra; azoknak a dolgozóknak a tudatosságára, akik eddig is példát mutattak.

Egyénenként kell ösztönözni

A szocializmusban is különbözők az emberek. A feladat közös, de a megvalósításban az egyéni részvétel nem egyforma. Ezért egyénenként kell ösztönözni, elismerni, bírálni; másképp az egésznek nincs hatása. *Minden eddiginél nagyobb szükség van a következetes, az egyént a munkahelyen jobban megközelítő, meggyőző szakszervezeti munkára.* Egy brigád vagy egy vállalati kollektíva minősége — tudása, ereje, magatartása —, az egyedek minőségéből tevődik össze. Ezért ha nehezebbé, bonyolultabbá válik a feladat, akkor az egyének tulajdonságait kell fejleszteni. *Hol és hogyan lehet az egyént megközelíteni?* Ott, ahol mérhetik emberségét és munkája értékeit, ahol részt vehet döntésekben és azok végrehajtásában, ahol megérthet dolgokat, folyamatokat.

Egykor az emberi értékek a nincstelenség, a nélkülözés körülményei között, a munkanélküliségtől való félelem légkörében alakultak ki. Az új munkásgenerációnak már nem keserű tapasztalatokból kell tanulnia. Erőt meríthet nagyszerű eredményeinkből, vonzó céljainkból. *Az életszínvonal emelésével nem feltétlenül erősödnek életünk szocialista vonásai.* Az anyagi javakat a kapitalizmus is tudja növelni. Nálunk az anyagi javakon kívül olyan társadalmi és politikai gyakorlat is szükséges, amely egyre több ember számára biztosítja, hogy tevékeny részese legyen saját sorsa alakításának.

A tudat formálásának ezért nagyon fontos területe a szocialista demokrácia érvényesülése; mindenekelőtt a munkahelyeken. A legjobb dolgozók rendszeresen szóvá teszik a demokrácia érvényesülésének hiányosságait, a gazdálkodás helyi feltételeinek hibáit, az anyagellátás, a munkaszervezés zavarait és mindazt, ami akadályozza őket a munkában. Ebben persze elsősorban a személyes érdek játszik szerepet, de ez semmit sem von le a vélemények értékéből. A szocialista társadalomban állandóan nagy erőfeszítéseket teszünk, hogy az egyéni érdekeltség szorosan kapcsolódjék a vállalati és társadalmi érdekhez. Ez a fajta nyíltság, bizalom nagyon fontos eredménye munkánknak. A dolgozók hozzászoktak a véleménynyilvánításhoz, megtanulták figyelemmel kísérni a célok megvalósítását, számon tartják az eredményeket és a gondokat.

Lenin a demokráciát rendszerint nem a diktatúrával állítja szembe, hanem a bürokráciával. Ez a fő ellenség, ez a demokrácia megvalósításának egyik konok akadálya, mert formalitásba fullaszt. A dolgozók ellenőrzési lehetőségét siklatja holtvágányra. A szocialista demokráciának át kell hatnia mindennapi életünket: *a munkában, az emberek viszonyában és ügyeik intézésében egyaránt.* Mélyebbről fakadó, bensőségesebb viszonyokra van szükség ember és ember között. Ebben pedig a műveltség, a politikai kultúra, a demokrácia gyakorlatának kultúrája a belső mozgatóerő. *A munka, a viselkedés, az együttérzés normáiról van szó.* Minden korábbi társadalomnak megvolt az illemkódexe. Ez szabályozta a társadalom életét. A munkásmozgalom hagyományaiban mélyen gyökerezik az egymásrautaltság, a szolidaritás. *A szakszervezetek a demokratikus fórumok működtetésével sokat tehetnek az emberi viszonyok fejlesztéséért, a munkahelyeken.* S azok aztán hatással lesznek, „lecsapódnak" a termelési feladatok ellátásában is. Visszaszorítják a közömbös, a cinikus magatartást, erősítik a céljaink iránti elkötelezettséget.

Kit övezzen elismeréssel a munkahelyi közvélemény?

Nehéz lenne fontosságuk szerint különbséget tenni mindazon munkahelyi hatások között, amelyek a tudatot formálják. *Például a munkaversenyben, a munka szerinti bérezésben, az egyenlősdi elleni harcban, a szociális juttatásokban, a fegyelemben, a rendben, a tisztaságban óriási, magatartást formáló erők feszülnek.* Különösen akkor, ha mindezt maguk a dolgozók, a kollektívák szervezik. Amilyen mértékben sikerül javítani ezen, olyan mértékben szabadulnak fel újabb társadalmi erők. A demokratizmus fejlődésével az egyén tudatos tevékenységének és felelősségének a kiváltása a cél. *Vezetők és dolgozók együtt mérlegelik a vállalat munkáját, s azt, hogy kit fizessenek meg jobban, megengedhetnek-e drága és korszerűtlen termelést, a szállítási határidők tetszés szerinti változtatását?* Ilyen és hasonló, a mindennapos gyakorlat során felvetődő kérdésre adott válasz szüli a magasabb szintű öntudatot; vagy ha helytelen a válasz, akkor az önző, senkivel sem törődő gazdálkodást, a felelőtlenséget.

Nem mindegy, hogy a munkahelyi közvélemény kit övez elismeréssel, vagy kit ítél el: *a tisztességesen dolgozót, a közösségért cselekvőt, vagy az ügyeskedőt és munkáját hanyagul végzőt.* Nem mindegy, hogy a józanul, reálisan gondolkodó embereknek, vagy másoknak van tekintélye. A közösségnek éreznie kell a felelősséget minden egyes tagjának munkájáért, fegyelméért, magatartásáért. *Azokat kell támogatni, akik felelősségteljesen, fegyelmezetten viszonyulnak a társadalomhoz, a munkához.*

Megteszünk-e mindent, hogy a dolgozó érezze: az üzem érdekei egyeznek a sajátjával? És ha igen, milyen módon érjük el ezt? A vezető sok mindent tehet (és egyre több helyen tesz is) azért, hogy a laza fegyelem, a közömbösség, az esetleges pazarlás megszűnjön. De ezt nem közhelyekkel zsúfolt, lélektelen előadásokkal érik el.

Mindezek a követelmények természetesen érvényesek a szakszervezetek belső életére is. Szocialista elveinket jobban kifejezi, a célok elérését biztosabban segíti, ha a döntés előtt kérik ki a dolgozók véleményét. Ez ad érdemi tartalmat a szervezeti életnek, ez járul hozzá a tömegkapcsolatok elmélyítéséhez, s teszi még elevenebbé a szakszervezeti demokratizmust.

További nagy területe a tudatformálásnak a műveltségi szint emelése. Mindenről tudjanak az emberek — valljuk —, de ha mindenről tudnak, ez még nem elég az önálló véleményalkotáshoz. Ehhez műveltség is kell. A szocialista brigádok szép célkitűzése — *szocialista módon dolgozni, tanulni, élni* —, még távolról sem hat át minden brigádtagot. Miközben a legjobb szocialista brigádok egyre magasabb követelményeket támasztanak önmaguk iránt, addig zátonyra futnak emberek, akik elszakadva a közösségtől, nem látják az együttes célban saját törekvéseik kifejeződését. Saját törekvéseiket — ha van ilyen —, nem a közösséggel együtt, hanem anélkül, azt megkerülve, esetleg kijátszva igyekeznek megvalósítani. Ezekről az emberekről sem szabad megfeledkeznünk. A munkahelyi kollektívában kell lennie olyan összetartó erőnek, hogy vonzó hatást tudjon gyakorolni a még közömbös, bizonytalan emberekre is.

Elérhető célokat a munkások művelődésében

Elő kell segíteni, hogy a gazdasági vezetés a munkások műveltségének növelését hosszabb távú folyamatként kezelje és támogassa, túl a technikai-technológiai változások, a szakmaváltozások kényszerítő hatásán. *A műveltség gyarapításában kapjon nagyobb szerepet a munka, a munkahelyi környezet kultúrájának fejlesztése, a személyi kapcsolatok, a viselkedés kulturáltabb formáinak kialakítása.*

A művelődés nem *„egységes tananyag, amit pontosan el kell sajátítani"*. Vannak *„fejezetei"*, amelyekben mélyebbre tudunk hatolni. Más területeken viszont még felszínes ismereteket sem szerzünk. Ennek rendkívül sok oka lehet. Származhat különböző ügyek iránti érdeklődésből, de származhat ízlések eltéréséből is. Nem a más irányú érdeklődés a művelődés problémája, hanem a közömbösség, az elutasítás. De még ezen is segíteni szokott a közösség véleménye, amikor kedvet csinálnak, érdeklődést teremtenek a kultúra valamely területe iránt.

A tudatformálást, a művelődést jelentősen segíti az irodalmi, művészeti alkotások megértése. Ezek átélése szempontjából döntő, hogy közvetlenül érintsék az embert. De ez a közvetlenség nemcsak abban a helyzetben valósul meg, amikor a dolgozó beül a színházba vagy megáll egy festmény előtt. Az is kell hozzá, hogy a művelődő ember nyitott legyen a hatások befogadására, törekedjen a művek megértésére. Az egyéni érdeklődés az egyén „saját ügyének" tűnik, amibe nem szólnak bele, amivel nem akarnak törődni. *Az egyéni érdeklődés valóban fontos ösztönző erő.* Ez az alapja a művelődésnek, erre építenünk kell a kulturális nevelés minden területén.

Gondjaink, nehézségeink ott kezdődnek, hogy a szakszervezeti munkában gyakran még nem az egyéni érdeklődésre építve próbálnak újabb vonzó lehetőségeket feltárni a dolgozók előtt, hanem attól függetlenül erőltetünk dolgokat. Bármilyen értékesek is legyenek a művelődési célok, ha nem találkoznak belső igényekkel, akkor nem ösztönöznek a műveltség útjainak bejárására.

Tennivalóink számba vétele során egy pillanatra sem feledkezhetünk meg arról, hogy a tudat formálása sokoldalú feladat, amelyet eredményesebben végezni csak úgy lehet, ha széles körben felismerik a társadalmi, gazdasági és kulturális fejlődés szoros köl csönhatásait, összetevőinek egymást erősítő vagy gyengítő hatását. Mindnyájunkon múlik tehát, hogy milyen ütemű lesz a dolgozó emberek kultúrájának, a világról alkotott ismereteinknek, társadalmi magatartásunknak szocialista irányú fejlődése.

A karácsonyfa előtt

Ketykó István:

Emlékeim, akár a jégcsapok

Emlékeim, akár a jégcsapok
úgy függnek az évek ereszén...
Helyetted a sorompókart szorítom magamhoz
bár elrobognak vágyaimmal a dízelek,
én kénytelen vagyok helyemen maradni
ott, hol ismerősként köszönnek rám a hajnalok
s a munkába sietö asszonyok, kik szemeikben
hozzák az otthon melegét
hajukon társaik csókjai fénylenek
akár a puha hó a peronon —
majd elsöpröm, mire jössz a vonathoz
szótlanul, rám sem nézve...
Bizony furcsa egy pár lehettünk
egy tanítónő és egy vasutas,
ki verseket írt s diploma helyett
papírt és tollat hordozott zsebében.
Emlékeim, akár a jégcsapok
hajam közé rakja fészkét a tél —
begombolom magányom, s melegedni
a kályha mellé ülök, mint az öregek...

Besze Imre:

VONAT

Néha remeg a föld — vonat
közelít. S kertünk alatt,
mint óriás vakond, halad.
A két város közt tolat.
Vagonjain fa, szén, olaj,
autó — tűz, meleg, halál...
Mozdony-fején a pille-haj
lebeg, szétterül és megáll.
Már újra csend van, de a füst,
mint ottfelejtett színezüst-
lepel, kertünkre száll.
Riadtan bújik el a fény.
Régmúlt nyárról álmodott
az árokparton egy tücsöklegény.

Fazekas Lajos:

Hó-álomban, erdő-csöndben

Aludj fácska,
aludj fácska.
Tél van, s hó hull
földre, fákra.
Ágadat szél
meg ne törje.
Aludj, hó hull
fákra, földre.
Aludj fácska,
aludj fácska.
Készítsd ágad
rügybontásra
hó-álomban,
erdő-csöndben —,
szél se moccan,
ág se zörren.

Németh István:

ÁRA EGY CSÓKNAK

(Egy szerencsétlenül járt fiatalember halálára)

Gyönyörűek a csókok,
de életszegőek lehetnek
— későn búcsúztál
a vonat nem ember —
csak szívtelen súlyos
teher elindulva
és nincs neki bocsánata
se szerelme,
hogy tudná mit veszít el.

Száz éve született

Glatter József mozdonyvezető

A TANÁCSKÖZTÁRSASÁG IDEJÉN VÁLT KOMMUNISTÁVÁ

Száz évvel ezelőtt, 1880. december 16-án Gyöngyösön született Glatter József, egykori ferencvárosi mozdonyvezető, a vasutasmozgalom és a Kommunisták Magyarországi Pártjának kiemelkedő harcosa.

Az elemi iskola negyedik osztályának elvégzése után lakatosinas lett. A 60. gyalogezredben teljesített tényleges katonai szolgálat letöltése után, 1905-ben, mint lakatossegéd került a MÁV-hoz. Ugyanabban az évben megnősült, s hamarosan háromgyerekes családapa lett.

A ferencvárosi mozdonyvezetők legjobbjai közé tartozott

Századunk második évtizedében a ferencvárosi fűtőházban teljesített szolgálatot mint mozdonyvezető. A ferencvárosi fűtőház és fiókműhely osztálytudatos munkásai a századelőtől kiemelkedő szerepet játszottak a szocialista vasutas mozgalomban. *Mozdonyvezetői előharcosai voltak annak a küzdelemnek, amely azért folyt, hogy az 1905-ben alakult Mozdonyvezetők Országos Szövetségéből osztályharcos szakszervezet legyen.* Glattert, a jó mozdonyvezető hírében álló, szocialista meggyőződésű közösségi embert munkatársai már 1914-ben a szövetség választmányába delegálták, az 1917 júniusi kongresszuson pedig mint ellenőrt választották a szövetség vezetőségébe. 1918 októberében egyik vezetője volt annak a 30 tagú szervező bizottságnak, amelyet a fővárosi mozdonyvezetők azzal biztak meg, hogy a Mozdonyvezetők Országos Szövetségét alakítsák osztályharcos szakszervezetté.

A szervező bizottság november 14-re összehívta a szövetség rendkívüli közgyűlését, amelyen felszólalt a szocialista vasutasmozgalom vezetője, *Landler Jenő* is. A közgyűlési határozat kimondta: *a Mozdonyvezetők Országos Szövetsége testületileg belép az osztályharc alapján álló Magyarországi Vasutasok Szövetségébe, és annak önálló szakosztályaként tevékenykedik.* A közgyűlés megválasztotta a szakosztály vezetőségét. Glatter József ügyvezető alelnök lett. A szakosztály 1919. január 5-i küldöttközgyűlése megerősítette ebben a funkciójában. A Magyarországi Vasutasok Szövetsége első kongresszusán (1919. január 6—7-én) a központi vezetőség tagjává választották.

Nagy feladatot jelentett a legális szocialista vasutasszakszervezet megteremtése. A mozgalom vezetői felismerték: *a vasutasegység létrehozásához nem elégséges elhatározni az egységes szövetség megteremtését, hanem feltétlenül biztosítani kell a kölcsönös bizalmat az évtizedes szocialista múlttal rendelkező vasúti munkások és a szocialista szervezkedéshez újonnan, tömegesen csatlakozó kinevezett vasutasok között.* A mozdonyvezetők körében az osztályharcos szervezkedést kezdeményező fővárosi és a szervezkedéstől még idegenkedő vidékiek között kellett az egyetértést és a bizalmat megteremteni. Glatter fáradságot nem ismerve járta az országot és számos fűtőházban tartott előadáson magyarázta a szocializmus eszméit, az osztálytudatos szervezkedés jelentőségét, a bizalmiférfiak feladatait.

1918—1919 fordulóján még nem csatlakozott a Kommunisták Magyarországi Pártjához, sőt aggasztónak tartotta a kommunista mozgalom előretöréséről szóló németországi híreket, bár jól látta az esetleges „kommunista forradalom" összefüggését az ötéves világháborús kínszenvedésekkel. A magyarországi proletárdiktatúra békés győzelmét azonban fenntartás nélkül fogadta, felelősségtudattal köszöntötte. Így írt erről a Mozdonyvezetők Lapjában:

„Mi agyongyötört, kínzott, kiéheztetett, vérig sértett proletárok üdvözöljük szívből-lélekből az új Magyarország keresztelőjét. Nem látjuk vidámnak az ébredő hajnalt, mely a Tanácsköztársaságra felvirradt és mi mégis a legkellemesebb reménnyel eltelve köszöntjük; boldogan sietünk segítségére a Szovjetkormánynak mi, a dolgozó milliók, és segítségünkre hívjuk az egész világ proletáriátusát az agyonkínzott testvérek felszabadítására."

Szervezett munkások a MÁV vezetésében

A Tanácsköztársaság idején kerültek először szervezett munkások a MÁV vezetésébe. Landler Jenő, a kereskedelemügyi népbiztosság vezetésével megbízott belügyi népbiztos Glatter Józsefet kinevezte a MÁV Igazgatóság (a mai Vezérigazgatóság) Gépészeti Főosztályának helyettes vezetőjévé. A *Mozdonyvezetők Lapja* mint régi óhaj beteljesedését kommentálta, hogy mozdonyvezető is került a vasúti vezetők közé: *„Mi mozdonyvezetők is megnyugodhatunk, mert Glatter szaktársunk személye, rátermettsége garancia lesz a jövőben arra, hogy oly rendelkezés, amely csak kis mértékben is sértené a vontatási személyzet érdekeit, napvilágra ne kerülhessen."*

Glatter József a Tanácsköztársaság harcaiban fejlődött szociáldemokratából kommunistává. Nem kímélte erejét a munkáshatalom szolgálatában. Tovább dolgozott a mozdonyvezető szakosztályban is, különleges megbízatással járt Ausztriában és jelentős szerepet játszott 1919 június első napjaiban a dunántúli ellenforradalmi vasutassztrájk leszerelésében.

Az első magyar munkáshatalom vérbefojtása után, a *dr. Homonnay Tivadar* MÁV-segédtitkár vezette vasutas ellenforradalmi bizottság feljelentése alapján Glatter Józsefet a rendőrség 1919. augusztus 15-én őrizetbe vette. A főügyész a szeptember 13-i kihallgatás után elrendelte a letartóztatását, de vádemelési okok hiányában október 12-én szabadon engedték. A MÁV azonban a Tanácsköztársaság alatti tevékenysége miatt felfüggesztette és fegyelmi eljárást indított ellene. A vizsgálat alapján 1920. július 20-án *a MÁV Budapesti Központi Üzletvezetőségének vezetője bűnvádi feljelentést tett a Budapesti Kir. Ügyészségnél lázadás vétsége miatt, arra hivatkozva, hogy a proletárdiktatúra alatt a Mozdonyvezetők Szövetségének ügyvezető alelnöke volt, Landler népbiztostól elfogadta a MÁV igazgatóhelyettesi kinevezést, s agitált a Vörös Hadseregbe való bevonulás érdekében.*

A tomboló fehérterror ellenére 1920 februárjában vállalkozott arra, hogy személyes kapcsolatot teremt Bécsben a Kommunisták Magyarországi Pártjának Ideiglenes Központi Bizottságával. Itthon megszervezte az ellenforradalmárok által meggyilkolt, elítélt és internált vasutasok nyomorgó hozzátartozóinak anyagi segélyezését. S ő szervezte azt a zömében vasutasokból, hajósokból álló — több mint negyventagú kommunista csoportot is, amely 1920 tavaszán és nyarán kommunista sajtótermékeket és propagandaanyagot szállított Magyarországra és gondoskodott annak országos terjesztéséről. A pártszervező munka itthoni irányítását is döntően Glatter végezte. A nyomozók 1920 július derekán bukkantak az első nyomra. *Glatter Józsefet* 1920. szeptember 6-án három társával, *Kiss József* volt MÁV-kalauzzal, *Séra Zoltán* volt MÁV főmozdonyvezetővel és *Jirka Ferenc* géplakatossal együtt a Kelenföldi pályaudvaron letartóztatták.

A brutális rendőrségi kihallgatások nem törték meg Glattert, ezért a szeptember 14-i kihallgatás után, a fogdába kísérés közben *a nyomozók a korláton át a lépcsőházba lökték*, majd azt állították, hogy öngyilkosságot kísérelt meg. Glatter József olyan súlyos hátgerincsérülést szenvedett, hogy hordágyon vitték bírái elé.

A budapesti büntető törvényszék, mint rögtönítélő bíróság 1920. október 25., 26. és 27. napján a gyorsított bűnvádi eljárás rögtönbíráskodási szabályai szerint megtartott főtárgyaláson *Glatter József mozdonyvezetőt összbüntetésül halálra, idősebb Görög István MÁV-üvegest összbüntetésül 15 évi fegyházra ítélte*, mert bűnösnek találta őket egy olyan szervezet létrehozásában, amely Magyarországon a Tanácsköztársaságot, a kommunizmust kívánta visszaállítani. A bíróság indoklása szerint a halálos ítélet „a nyugalom és a rend helyreállítására elrettentő példát megadni alkalmas".

A halálos ítéletet életfogytiglanra változtatták

Glatter József elítélése ellen erélyesen tiltakoztak Európa szervezett vasutasai és szót emelt érdekében a szovjet kormány is. *Csicserin* szovjet külügyi népbiztos jegyzékben figyelmeztette a magyar kormányt, hogy a Szovjet-Oroszországban internált volt magyar hadifogoly katonatisztek sorsára befolyással lesznek azok a rendszabályok, amelyeket a magyar kormány alkalmaz politikai ellenfeleivel szemben. A szovjet kormány közbelépésére Horthy kormányzó *„Glatter József halálbüntetését kegyelemből elengedte és megengedni méltóztatott, hogy a halálbüntetés helyett életfogytiglani fegyházbüntetés ... alkalmaztassék"*. A szovjet kormány ezt követően tovább folytatta a küzdelmet, míg Glatter Józsefet és idősebb Görög Istvánt több száz bebörtönzött kommunistával, az első magyar munkáshatalom elítélt vezetőivel együtt, ki nem szabadította a börtönből — a túszként internált magyar katonatisztek haza engedése fejében. Glatter József a kicserélendők 5. csoportjával, 1922 júniusában került Szovjet-Oroszországba.

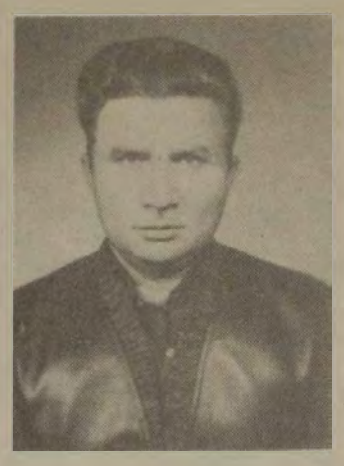
A horthysta nyomozók kegyetlen kínzásai és a börtönben töltött húsz hónap megviselte egészségét, ezért mozdonyvezető többé nem lehetett. Egy 1927-es dokumentum szerint a *Moszkvai Állami Építési Iroda* alkalmazottja és a Szovjetunió Kommunista (bolsevik) Pártja ottani pártszervezetének aktivistája. További életútja még nem ismeretes, de az bizonyos, hogy amit tudunk róla, az arra kötelez bennünket, hogy emlékét méltóan megőrizzük.

★

Születésének 100. évfordulója alkalmából Glatter Józsefnek emléktáblát állítottak egykori munkahelyén, a ferencvárosi vontatási főnökségen. Az emléktáblát december 15-én Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter ünnepélyesen avatta fel.

Gadanecz Béla

Hittel kezdtük, s nem is csalatkoztam



— Mátészalka! Mátészalka végállomás, a vonat tovább nem közlekedik! — mondja a hangosbemondó. A „Piroska" szerelvény vezérállásán bajuszos, piros pozsgás arcú vasutas teszvesz. Lehúzza az ablakot, kinéz, és a jelzésre elindul szerelvényével a fűtőházba. Ez volt az utolsó út.

Tájok József mozdonyvezető, amíg elrakja személyes holmiját, szinte húzza az időt, pedig lent már várják a kollégák, szerelők, idősek és fiatalok egyaránt. Elsőnek az üzemfőnökség műszaki helyettese lép az utolsó útjáról megérkezett vezérhez, majd sorra a többiek. A széltől, esőtől, fagytól keményre cserezett arcok most megenyhültek.

Egy nappal később a kétszobás, kertes lakásában folytatjuk a tegnap megkezdett beszélgetést a vasútnál eltöltött 35 évről.

— *A mi családunkban mindenki vasutas.* Apám a forgalomnál dolgozott, mi négyen fiúk a fűtőházat választottuk, húgom a forgalomnál van — kezdte a beszélgetést. — Én 1945-ben 19 évesen kerültem a pályaépítőkhöz. Fából úgynevezett cölöphidat építettünk először a Krasznán, majd a Szamoson. Hogy mennyit kerestünk, azt ne is kérdezze, szinte ingyen dolgoztunk, de csináltuk jó kedvvel, mert tudtuk, hogy minél hamarabb végzünk, annál előbb lesz közlekedés. *A jövőbe vetett hit volt az éltetőnk, s reményeinkben nem is csalatkoztunk.*

A forgalom megindulása után a fűtőházhoz ment szerelőnek, majd fűtő lett. Harminc év távlatából is gondolkodás nélkül sorolja a vezéreket, akiknek tüzelt. Ebben az időben kapcsolódott be a munkásmozgalomba. Szakszervezeti tag lett, majd bizalminak választották.

A fiatal, jó gyakorlati érzékkel rendelkező szalkai fiú az ötvenes évek elején már mozdonyvezetőként, a 376—281-es mozdonnyal utazott.

Beszélgetésünkbe a felesége is bekapcsolódik.

— *Vasutas feleségének talán abban az időben volt a legnehezebb lenni.* Ha jött az értesítő, hogy menni kell dolgozni, sosem lehetett tudni előre, mennyi időre. A táskába mindig tenni kellett valami ennivalót. *Akkor üzemi konyha sem volt. Ha tudtam, hogy mikor érkezik, meleg ételt vittem az állomásra.*

Amikor a fűtőház hat 275-ös kapott, a 275—505-ös gőzmozdony Tájok Józsefnek jutott. Ez lett az övé. Ezután újabb tanfolyam következett, és ABy motoron teljesített szolgálatot, ezt pedig a „Piroska" követte.

— Mit fog csinálni a nyugdíjas napokban?

— A ház körül, a kertben mindig van tennivaló, *a fűtőház is közel van, oda is ki-kilátogatok majd.*

Zsoldos Barnabás

KÖTEGYÁNI JEGYZETEK

Ahol a nappalok is csendesek

Születési helye mindenkinek van, de nem biztos, hogy ott éli le az életét, ahol meglátta a napvilágot. Az életutak sokfelé vezethetnek, mint ahogy vezetnek is, ám a szülőfalujától, szülővárosától nem tud véglegesen elszakadni senki sem. A gyermekkori emlékek, az első barátságok, a kedves ismerősök, rokonok, utcák és terek életünk végéig elő-előbukkannak, foglalkoztatnak, „honvágyra" hangolnak, s olykor-olykor hazalátogatásra késztetnek.

Hazavonzó erő

Így vagyok én *Kötegyánnal*, ezzel a kis magyar—román határ menti községgel, szülőfalummal, ahol gyerekeskedtem, s életem első felét töltöttem. Ez a kis település úgyszólván semmiről és senkiről sem nevezetes, ha csak a *„kötegyáni bicskásokról"*, nagyszüleim mesehőseiről, a régi mulatságok fenegyerekeiről nem. De hol vannak már a hajdanvolt összeakaszkodások, a leányszöktetések és határ menti csempészkedések „hősei"? Örökre elcsendesedtek, utódaik viszont másként, máshogyan, mindenekelőtt tisztes szorgalommal dolgoznak, építkeznek, gyarapodnak, képernyőre szegzett tekintettel figyelik a világ zajlását, szeretik a jó kosztot, a jó italt, a szép ruhát, járják az országot, világot, mint minden környékbeli. Vendégszeretetük pedig közismert.

Szóval Kötegyán gyakran eszembe jut, bármerre is kószálok a nagyvilágban vagy az országban, holott rég kihűlt a családi fészek, megfogyatkoztak a rokonok, szétszállingóztak a cimborák. És amikor a falu, a gyermekkor, a sok ismerős arca elővillan — *mindig eszembe jutnak a kötegyáni vasutasok, a vasútállomáshoz fűződő emlékek, az utóbbi években folytatott alkalmi beszélgetések, találkozások.* Őszintén bevallom, hogy mostanában már csak a vasútállomás, a vasutasok és ismerőseim jelentik számomra a hazavonzó erőt. Néhány órányi beszélgetés velük számomra feloldódást és feltöltődést jelent, hisz körükben mindenről és mindenkiről mindent megtudhatok, amit Kötegyánnal kapcsolatban akarok...

Ezen a kis határállomáson, ahol két évtizeden át *Ikládi Imre* állomásfőnök, MÁV-főtanácsos (jelenleg a békéscsabai állomásfőnökség fegyelmi biztosa) parancsnokolt, ahol most a fiatal *Szőllősi Ferenc* intéző, állomásfőnök vezeti a csapatot — mindössze két tucat ember látja el a szolgálatot, bonyolítja a személy- és teherforgalmat. Forgalmi szolgálattevők, váltókezelők, távírógép-kezelők, kocsifelírók, tolatásvezetők teszik itt úgy a dolgukat, ahogy az a nagykönyvben meg van írva. *Együtt a határőrökkel, vámosokkal már-már családias melegségben. Naponta 26 vonatot fogadnak és menesztenek, kevés teherszerelvényt kezelnek, télen különösen.*

Együtt a határőrökkel

Miért is tisztelem, szeretem ezeket az embereket, miért érzem magamat nagyon jól a körükben? Azért, mert ők is tisztelnek? Többről, másról van itt szó. Imponáló, hogy ezen a „világvégi", a fővárostól, megyeszékhelytől távoli kis állomáson *a munka, a fegyelem, a közösségi cselekvés a legszentebb dolog, ebben itt senki sem ismer pardont!* Azért van ez így, mert mindannyian munkabrigádban dolgoznak, küzdenek a szocialista címért. Bizonyos, hogy ez is ösztönzést ad a helytálláshoz. *A fegyelmi itt szinte ismeretlen, nem „divat" elkésni, renitenskedni, figyelmetlenül, trehányan dolgozni*, mert mindenki figyel mindenkire, s a rendbontónak hamar megkeserítik az életét. Itt a maga dolgát bizonyára akkor is mindenki tisztességesen elvégezné, ha nem lenne elöljárója.

Törődnek egymással

Az összeszokottság és a kötelességtudat ilyen állapotáért, a „kötegyáni szellemért" Ikládi Imrét is, utódját is dicsérni kell, de *Nagy Lajos, Kozma János, Rokszin Gábor* és *Nyeste Lajos* brigádvezető szintén elismerést érdemel. Ugyancsak elismerésre méltó a vasutasok egymás iránti segítőkészsége. A fiatalabbakat senki sem nézi le, inkább istápolja, jó szóval buzdítja, állandó tanulásra serkenti. *Balázs Antalné* távgépíró-kezelő nem is olyan régen a vasutaslányok, asszonyok tanulásának segítésével dicsekedett el. A vezetés bízik bennük, tanulásra ösztönzi őket, fontosnak tartja jó közérzetüket. Bárcsak mindenütt így törődnének egymással az emberek!

Megfordultam már néhány tucat vasútállomáson, itthon is, külföldön is, *de kevés olyan tiszta és rendes állomást láttam, amilyen a kötegyáni.* Ezen a néhány négyzetkilométeren rend van, öröm széjjelnézni, sétálgatni. *Tavasztól őszig virág nyílik a peronon, gondozottak a várótermek, a közlekedőutak, a váltóőri helyiségek.* Az emberek itt valahogy természetes dolognak tartják a terület rendjét, környezetük szépítését. Jellemző, hogy a magyar—román határtól néhány lépésre ott, ahol a madár is ritka vendég, a váltókezelői helyiségben egész évben virágok nyílnak. A vasutasdinasztiából származó *Pigniczki Imre* váltókezelő társaival együtt egy jó kertész gondosságával ápolja virágait.

Valahányszor Kötegyánba visz az utam, igyekszem szót váltani a nyugdíjba vonult *Farkas Pali* bácsival, aki negyvenéves fejjel érettségizett, negyven évet húzott le a vasút kötelékében és 1972 óta az állomásiak, a határőrtelepiek tanácstagja. Ismer itt mindenkit, s őt is tisztelik az emberek. Legutóbb, amikor alkonyattájt összejöttünk egy kis tereferére, derűsen vezetett ki a sínek közé, hogy megmutassa az állomás új, korszerű világítóberendezését.

Nappali világosság

„Vége a vakoskodásnak, fiam" — mondta és bekapcsolta az áramot. Huszonnégy ostornyeles higanygőzlámpa csinált nappali világosságot az állomás teljes hosszában, s ezt a fényességet öröm volt nézni. Bemutatta az „olajosok" csőtelepét is, ahol január elejétől telepőrként vigyáz a milliós értékekre. Mindenütt rend és nyugalom van, innen viszik a csőanyagot a fúrásokhoz, vezetéképítéshez. Olaj- és gázmező van alattunk, s a fúrások után megkezdődött a kitermelés ezen a tájon is, ahol a föld mélyénél csak az emberek lelke gazdagabb.

Pallag Róbert

Levél az olvasókhoz

Tisztelt olvasók!

A *Népszava*, a szakszervezeti mozgalom központi lapja, 1981. január 1-től új külsővel, nagyobb terjedelemben, gazdagabb tartalommal jelenik meg. Január 1-től ugyanis a megszokottól eltérő módon, ofszet technológiával készül az újság. A lapelőállításnak e korszerű eljárása révén élesebb, tisztább a nyomás, lehetőség nyílik színes keretek, címek alkalmazására.

Kedden és szerdán az eddigi 8 oldal helyett 12 oldalon — *ezentúl tehát hétköznap mindig 12, vasárnap pedig 16 oldalon — jelenik meg a Népszava.* A nagyobb terjedelem lehetővé teszi, hogy több olyan téma kerüljön a lap hasábjaira, amely érdekli az olvasókat, foglalkoztatja a közvéleményt. Több hely jut a hazai és a nemzetközi szakszervezeti mozgalom tevékenységének bemutatására, a világpolitika eseményeinek közlésére, s természetesen a kulturális élet újdonságai, a sportérdekességek ismertetésére is.

A Népszavához hasonlóan a *Magyar Vasutas* is változatlanul ofszet technológiával készül. Jóllehet ez január 1-től az eddigieknél nagyobb anyagi terheket ró szakszervezetünkre. A titkárság ennek ellenére — figyelembe véve az olvasók kérését is — úgy döntött, hogy nem térünk vissza a rotációs magasnyomáshoz. Inkább vállaljuk a többletköltségeket, *mert így továbbra is színes, olvasmányosabb, külső megjelenésében szebb lapot adhatunk olvasóink kezébe.*

Cserébe azt kérjük, hogy szakszervezeti bizottságaink a sajtó- és kiadványfelelősök hálózatának kiépítésével, a bizalmiak közreműködésével érjék el, hogy mindenütt növekedjen az előfizetők száma. Ennek kettős haszna is van. Egyrészt eltűnnek a fehér foltok. *Magyarán szólva, így minden munkahelyre eljuthatna a lap. Másrészt a nagyobb példányszám többletbevételt is jelentene, ami valamelyest csökkentené a lap ofszet technológiával történő előállításával járó magasabb költségeket.*

S mivel ugyanez elmondható a Népszaváról is, az előfizetők szervezésében, a lapok terjesztésében számítunk olvasóink, mindenekelőtt az aktivisták nélkülözhetetlen segítségére. melyet ezúton is köszönünk.

Visi Ferenc
felelős szerkesztő

Székesfehérváron, a **vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában** a közelmúltban **fotókiállítást rendeztek** *„Hazamegyek a falumba"* címmel. *Rácz Endre* győri fotóművész kiállítását *Nagy Ottó*, a *Pintér Károly* művelődési ház fotóklubjának vezetője nyitotta meg, majd a művész életútjáról, a fotózás műhelytitkairól beszélt a hallgatóknak. Képünkön Rácz Endre mutatja be alkotásait.

KARÁCSONYI EMLÉK

Ilyenkor, karácsony előtt, amikor a MÁV nevelőotthonokban is az ajándékvásárlást tervezgetik a gyerekek, mindig eszembe jut egy régi emlék, egy kedves történet.

Tanítványaimmal a városba indultunk, hogy megvásárolhassák a szüleiknek szánt ajándékot. Nagy pelyhekben hullott a hó. A harminckét tanuló az úton azon töprengett, hogy mivel lepje majd meg anyut, aput, nagymamát és a rég látott testvéreket. Valamennyien izgatottan nézegették a fényes kirakatokat. Tanácsot, ötletet adtak egymásnak a vásárlással kapcsolatban. Voltak, akik magukban tervezgettek: mi lenne a legszebb meglepetés, minek örülnének a szülők a legjobban. Az egyik üzlet előtt hozzám lépett a nyurga Fejes Rudi, és félénken elmondta nekem a tervét.

— Karcsi bácsi. Azt szeretném, ha a dicsérő levelet, amit majd én kapok, ne postán küldjék el a szüleimnek. Az a tervem, hogy szépen kiszínezem, és amikor édesanyámék már feldíszítették a karácsonyfát, én visszalopakodom, és a dicsérő levelet ráteszem a szüleimnek szánt ajándékra. Biztosan nagyon megörülnek majd ennek.

Én a meghatottságtól nem tudtam szólni. Magamhoz szorítottam bozontos fejét, és beleegyezően bólintottam.

Sokszor elmeséltem már ezt a történetet tanítványaimnak karácsony előtt, amikor ajándékvásárlásra készülődnek. A szokásokhoz híven az idén is felragasztották a tábla szélére a gyerekek a zöld kartonból kivágott fenyőfaágat, és minden nap számolgattuk az egyéni lapokon, hogy kinek hány jó osztályzat szükséges még ahhoz, hogy dicsérő levelet kapjon. Éppen erről beszélgettünk az osztályommal, amikor üdvözlő lapot hozott a postás. Rudi, aki azóta már családapa lett, küldte el jókívánságait, kívánva mindannyiunknak kellemes karácsonyi ünnepeket. Úgy látszik, ő sem felejtette el azt a régi karácsonyi történetet.

Lehel Károly nevelőtanár

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

Vasutasok munkájáról, helytállásáról, példamutató szolgálatáról, önkéntes társadalmi munkájáról szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei újságokból és a Határőrség lapjából válogattunk.

Déli Hírlap

A leninvárosi vasútállomás környéke kész táborhely. Piros lakókonténerek, vágányokra állított lakókocsik jelentik az otthont annak a több száz embernek, akik a vasútépítéssel és biztosítóberedezések szerelésével jegyezték el magukat.

A *Nyékládháza—Tiszapalkonya* közötti vasúti szakaszon csak éjszaka járnak a tehervonatok. A személyforgalmat vonatpótló autóbuszok bonyolítják le. Nappal e vasútvonal újjáteremtője a terep.

A villamosításhoz teljes pályarekonstrukciót kell végrehajtani, meg kell építeni a modern biztosítóberendezéseket és a villamos felsővezetékeket. Májusban szinte még megvalósíthatatlannak tűnt ez a program. *A 13 kivitelező vállalat példásan játszott egymás kezére, hogy ez a 350 milliót érő beruházás még az idén valóra váljon.* A munka oroszlánrészét a csehszlovák EZ Vállalat munkásai vállalták.

Jövőre folytatják a villamosítást Leninvárostól Tiszapalkonyáig. Az eredeti tervhez viszonyítva, másfél évvel korábban elkészülnek a korszerűsített vasútvonallal. A számítások szerint igen jelentős energiamegtakarítást eredményez, hogy a dízeleket villamos mozdonyok váltják fel. Az összeg évente több mint másfél millió forintot jelent.

Csongrád megyei Hírlap

A nagylaki határállomás MÁV-épülete már nem felelt meg a korszerű követelményeknek. Ezért került sor a felújításra. A MÁV Épület- és Hídfenntartó Főnökségnek 6-os, makói építésvezetőségén *Oláh Tibor* építésvezető ismertette az eddig elvégzett és a még hátralevő munkálatokat.

— Mivel műemlék jellegű létesítményről van szó, az Országos Műemléki Felügyelőség javasolta, hogy a korszerűsítést az eredeti külsőnek megfelelően hajtsuk végre. **Eddig a 44 és fél méter hosszú külső falakat és a több mint 11 méteres keresztfalakat szigetelték a November 7. és a Béke szocialista brigádok tagjai.** ***Folyamatosan haladnak a belső átalakitások is. Három, egyenként háromszobás összkomfortos szolgálati lakás is készül.*** A mintegy 100 négyzetméter alapterületű épületben helyet kapnak még a várótermek, irodák és a szociális helyiségek. Az idegenforgalmi szempontból is fontos létesítmény felújítási költsége közel 2 és fél millió forint.

Hajdú-Bihari Napló

A debreceni és a környéki gyerekeknek már eddig is sok örömöt, maradandó élményt adott a jelentős társadalmi összefogással megvalósított úttörővasút. A felnőtteknek és gyerekeknek egyaránt kellemes kirándulási, szórakozási lehetőségeket nyújtó, *Debrecen és Hármashegyalja között közlekedő vonat méltán büszkesége városunknak.* Az úttörővasút persze úgy igazi, ha szerelvényein úttörő-vasutasok teljesítenek szolgálatot.

A Magyar Úttörők Szövetségének debreceni városi elnöksége kezdeményezésére e feladatra kezdték meg Debrecenben a kiválasztott úttörők felkészítését. Az októbertől hat hónapon át tartó úttörővasutas-képzésnek a Nevelési Központ általános iskolája, úttörőcsapata ad otthont és a gyerekek *Kígyós László* nyugalmazott MÁV-főfelügyelő irányításával tanulják meg mindazt, ami felelős szolgálatuk ellátásához nélkülözhetetlen.

Zalai Hírlap

Két hónap híján negyven évet töltött el a vasútnál *Maráczi Viktor* Zalaegerszeg állomás áruirányítója.

A szakszervezeti munkában a vasutas-szakszervezet megalakulása, 1945 óta vesz részt, többször viselt tisztséget, több évtizedes kiemelkedő munkájáért november 4-én a *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés arany fokozatát vette át Budapesten.

— *Sok mindent elértem az életben* — mondja magáról. — *Úgy éreztem, a dolgozó embérért szólni, érte kiállni kötelesség. A vasút vezetősége és a szakszervezet nagyon sokat tett a vasutasok élet- és munkakörülményeinek javításáért, de feladat még van elég.*

Maráczi Viktorról évtizedek alatt egyöntetűen kialakult a vélemény, hogy soha nem volt fáradt, ha a vasutasok jogos érdekvédelemről volt szó.

— Voltak nehézségei szókimondó természete miatt?

— Nem. Véleményem szerint a politikailag érett vezető nem őriz sértődöttséget magában egy-egy lezárt vita után. *Sokat kaptam a vasúttól. Elismerték a munkámat, a szakszervezeti tevékenységemet. Úgy érzem, érdemes volt becsülettel dolgozni, vitázni, amikor szükség volt rá. Ezután se lesz másként.*

Népújság

Az illetékesek, no meg az **üzemeltetők, évek óta sürgették a Szalajka-völgyi kisvasút korszerűsítését,** mert a régi vágányok, no meg a pöfögő-nyögő mozdonyok egy-egy szezonban alig bírták a fordulókat. A turisták száma is nőttön nőtt. Évente mintegy kétszázezer utast szállított — bátran mondhatni — a Bükkhöz, a táj szépségéhez, romantikájához tartozó kisvasút.

Szilvásváradtól a Szalajka-völgyön át Istállóskő aljáig közlekedik ez a vonat. Az üzemeltető, a Mátrai Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság azonban belátta, hogy a pályaszakasz felújítása már halaszthatatlan. Saját anyagi erőből azonban nem futotta volna a milliókat is felemésztő munkálatokra, így állami támogatással célcsoportos beruházásként kezdtek a kivitelezéshez. A mintegy 12 millió forintos beruházással felújított erdei vasút sok munkát, energiát igényelt. Kialakították a megállóhelyeket, új telefonvonalat építettek, biztonságosabbá tették a pályát.

Egy biztos: *a következő szezonban a kisvasút tovább él.*

Határőr

1976. május 9-én alakult meg a tompai vasútállomás 101. számú őrházának *önkéntes határőrcsoportja*, 13 fővel. Azóta majdnem megkétszereződött a létszámuk. De nemcsak többen lettek, munkájukat is jóval eredményesebben végzik. Többségük a MÁV alkalmazottai, de ÁFÉSZ- és tsz-dolgozó is tartozik a csoporthoz. Legtöbbjüknek munkájuk jellegéből adódóan nagy lehetőségük van idegen személyek jelzésére vagy elfogására. Többen segítették közülük érékes jelzéssel a határőrök munkáját. *Simola Mátyás* 2 határsértőt fogott, *Erdősi István* egyéb elfogásban működött közre.

Eredményes tevékenységüket méltatta a kiskunhalasi határkerület politikai osztályvezetője, és ünnepélyesen átadta vezetőjüknek, Erdősi Istvánnak, a *Kiváló határőr* jelvényt és az erről szóló oklevelet, amellyel a csoportot jutalmazta a BM Határőrség országos parancsnoka. Az önkéntes határőrök közül *Dusnoki József* és *Kollár Mátyás* MÁV-dolgozó, valamint *Horváth János* ÁFÉSZ-dolgozó kapott kiválóhatárőr-jelvényt. *Szabó G. László, Ádám Sándor* és *Neszvecskó Mihály* eredményes munkáját határőr-emlékplakettel ismerték el. *Kubics Antalné, Márki János, Kovács Dezső* és *Gáspár István* oklevelet és tárgyjutalmat kapott.

Vas Népe

A *„Kiváló véradóüzem"* díszoklevelet kapta meg a Magyar Vöröskereszt országos vezetőségétől és a Vértranszfúziós Intézettől a szombathelyi járműjavító pácsonyi üzemegysége. Az üzem dolgozóinak több mint negyven százaléka adott három éven keresztül folyamatosan és térítésmentesen vért. *Az országosan is kimagasló eredmény elsősorban a 14 szocialista brigádnak köszönhető.*

Nemcsak a véradásban, a vöröskeresztes munka más területein is jeleskednek a pácsonyiak. Az egészséges életmódra nevelés korántsem tanfolyamok és továbbképzések keretében érvényesül, hanem egészségügyi őrjáratokat szerveznek, üzemlátogatásra, ünnepségre hívják az idős nyugdíjasokat, s jó a kapcsolatuk az olaszfai úttörőkkel, akik műsorral szerepelnek a vöröskeresztes-rendezvényeken.

Összeállította:

Hegedüs Ferenc

Tavaly még diák volt

Volt miért megszenvedni

Kerekes István vonatmenesztő térfelvigyázó tavaly még diák volt. Akkor végezte el Záhonyban a vasútforgalmi szakközépiskolát 19 társával együtt. Tizenketten a helyi üzemigazgatóságnál dolgoznak, a többiek más igazgatóságoknál kaptak beosztást. Akik ismerik őket, azt mondják: jól járt a vasút ezekkel a derék fiatalokkal.

— *Én is szerencsésnek tartom magam, amiért ezt a munkahelyet választottam* — szól *Kerekes Pista*, s kijelentését meg is indokolja: — *Simán beilleszkedtem, mivel édesapám is vasutas — váltókezelő —, és az ő tanácsa, útmutatása jól kiegészítette az iskolában tanultakat. Jánkmajtisról kerültem egyébként Záhonyba...*

Gyerekkorában mozdonyvezető szeretett volna lenni, de nem bánta meg, hogy a forgalomnál kötött ki végül is. Az iskola után kocsifelíróként ismerkedett az átrakókörzet mozgalmas világával. Az önállósító szakvizsga után naplózó forgalmi szolgálattevő lett, s élete legszebb pillanatának tartja, amikor feltette először a vörös sapkát.

— *Úgy éreztem, hogy nincs nálam fontosabb személy, főként akkor, amikor az én jelzésemre indultak el a vonatok — meséli annak a napnak a történetét.*

Különös érzés töltötte el akkor is, amikor ő, az ifjú első ízben rendelkezett. Az idősebbek tudomásul vették, hogy egy-egy vágányút beállításánál pardon nem lehet. Voltak, akik azt mondták: *„a diák már megszenvedett a beosztásáért"*, ám olyanok is akadtak, akik eléggé sértő módon mazsolának titulálták a kezdőket. Az idő múlásával azonban elmaradtak az ilyen megjegyzések.

Otthon a családban és az ismerősök körében a fizetés is „rang"-ot ad.

— *Kezdő koromban 2200 forintot kaptam, majd az önállósító vizsga után három és fél ezret kerestem, most pedig összejön havonta a hat és fél ezer forint* — magyarázza. — *A más pályát választott társaim ennek talán a felét se keresik meg...* **(szögyéni)**

Kis karácsony, nagy karácsony...
(Németh Judit rajza)

— Gondolok a jövő szilveszterre is...
(Kesztyűs Ferenc rajza)

Már Világ Kupa-pontokért:

Ismét befutott a Tokaj Express

MAROS MAGDA KAPTA A NAGY ÁRPÁD VÁNDORDÍJAT

Szorongatták éppen elegen a kezét *Kolczonay Ernőnek*, a Tokaj Express nemzetközi párbajtőrvívó verseny idei győztesének, annyian azonban aligha, ahányan tették ugyanezt *dr. Nedeczky László* jobbjával. Joggal. A rangos sportesemény életrekeltőjének, főszervezőjének valóban kiemelkedő érdemei vannak abban, hogy ez az egykoron szerény kis viadalnak induló párbajtőrverseny az esztendők során a fegyvernem egyik legkiemelkedőbb, legrangosabb eseményévé nőtte ki magát. Bár a jubileumi, a tizedik vívótornát egy évvel ezelőtt rendezték, bizonyos értelemben az idei verseny is mérföldkőnek számít a Tokaj Express történetében. A december 6-án és 7-én lebonyolított küzdelem ezúttal első alkalommal folyt *Világ Kupa-pontokért* . . .

— *Nagy öröm számunkra* — jegyezte meg dr. Nedeczky László a viadalt megelőző sajtótájékoztatón —, hogy a Nemzetközi Vívó Szövetség (FIE) végre-valahára *A-kategóriás versennyé emelte a találkozónkat.* Ez magyarán annyit jelent, hogy a *Martini Kupa*, a *Spreafico-emlékverseny*, a *Berni Nagydíj* és még néhány kiemelkedő párbajtőrverseny társaságában a *Tokaj Express* eredménye is beleszámít az úgynevezett Világ Kupa-pontversenybe. A nemzetközi szövetség régi, francia vezetése korábban azzal vetette el fölvételi igényünket, hogy a versenyt túlságosan korán, az idény elején rendezzük. A mostani olasz vezérkar viszont — általános helyeslésre — éppen ezt a korai időpontot tartotta az esemény fő vonzerejének. Hiszen Budapestre az egész párbajtőrvilág eljön . . .

Eljött volna az idén is, ha nem szól közbe a zord időjárás. De közbeszólt, így aztán nem dőlt meg a 213-as hazai nevezési csúcs — *„csak" 191 párbajtőröző állt a budapesti Sportcsarnok pástjaira.* A nagy hó miatt nem jöhetett Magyarországra a tizenöt tagú svájci csapat (a tavalyi győztes *Gigerrel* az élen), s ugyanilyen okok marasztalták otthon az olimpiai és világbajnok svéd Harmenberget is.

Persze, azért nem lehetett panasz a részvevőkre, hiszen mégiscsak ott volt a rajtnál az olimpiai és világbajnok nyugatnémet *Pusch*, a világbajnok francia *Riboud*, a sok nagy versenyen győztes csehszlovák *Jurka*, a müncheni olimpiai bajnokcsapat tagja, *dr. Osztrics István*, s a későbbi győztes, olimpiai és VB-ezüstérmes *Kolczonay Ernő*, hogy csak a legismertebbeket említsük . . .

A Nagy Árpád vándordíjat az év legeredményesebb magyar női sportolója, a moszkvai olimpia női tőr egyéni versenyének ezüstérmese, Maros Magda kapta

Szép csörtéket, látványos találatokat, izgalmas jeleneteket láthatott a kétnapos versenyre kilátogató szurkoló, sőt a televízió jóvoltából a vasárnapi döntőt megtekintő tvnéző is.

Az idén is nagyszerű vívófesztivált rendezett a Budapesti Vasutas Sport Club a Magyar Vívó Szövetséggel közösen, a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete hathatós anyagi támogatásával. S ez egyszersmind jelzi: *az utóbbi időben gondokkal küszködő budapesti vasutasvívók célja továbbra is az, pillérei maradjanak a magyar vívósportnak.*

A XI. Tokaj Express végeredménye: 1. Kolczonay Ernő (magyar), 2. Székely (magyar), 3. Pusch (NSZK-beli), 4. Mazzoni (olasz), 5. Riboud (francia), 6. Gardas (francia), 7. Jurka (csehszlovák), 8. Szabó (román).

A MALÉV és a *British Airways* különdíját, amelyet a döntő legfiatalabb versenyzőjének ajánlottak föl, a tizenkilenc éves Angelo Mazzoni kapta. A *Nagy Árpád* vándordíjat — az elmúlt esztendőhöz hasonlóan — a moszkvai olimpián elért teljesítményéért *Maros Magda* vehette át. A *dr. Csanádi György* ifjúsági vándordíjat, amelyet a BVSC húsz éven aluli legeredményesebb vívójának ítéltek oda, *Sinka Csaba* kapta. A rendezőség különdíjával jutalmazták *Johann Harmenberget*, a moszkvai olimpia bajnokát és *Eduardo Mangiarottit*, minden idők legeredményesebb olasz vívóját.

Pilhál György

Szabad szombatokon úszni tanulnak

A Kőszegi MÁV Nevelőotthon tervcélkitűzései között szerepel, hogy a nyolcadik osztály befejezéséig minden gyerek megtanuljon úszni. Ennek érdekében — amíg elkészül a szombathelyi fedett uszoda — szabad szombatokon Sopronba járnak a Lővérek alján levő gyönyörű uszodába. Az utazási költségekhez nagyban hozzájárultak a nevelőotthont patronáló szocialista brigádok.

— *Ajándékcsomag.* A Budapest-Déli pályaudvar II. Rákóczi Ferenc szocialista brigádja 1500 forint értékű ajándékcsomagot adott át a kőszegi nevelőotthon növendékeinek. A csomagból minden csoportnak jut a fenyőfája alá ajándék.

HÍREK

Közöljük Kedves Olvasóinkkal, hogy a Magyar Vasutas 25. száma — tekintettel a karácsonyi és az újévi ünnepekre, valamint az év végi munkaszüneti napokra — a 26. számmal összevonva, december 20-án, 12 oldal terjedelemben jelenik meg. Legközelebbi lapunk január első felében kerül olvasóink kezébe.

— **Politikai könyvnapok.** A 19. politikai könyvnapok Heves megyei rendezvényeinek nyitóünnepségét Hatvan állomás könyvtárának előcsarnokában rendezték. A megjelenteket Szokodi Ferenc, a városi pártbizottság első titkára köszöntötte, majd dr. Sipos István, a Heves megyei pártbizottság titkára méltatta a politikai könyvnapok jelentőségét. A megnyitó után dr. Sipos István a politikai könyvek terjesztésében élen járók részére oklevelet adott át.

— **Vetélkedő.** Hatvan állomás oktatótermében, a Magyar—Szovjet Baráti Társaság hatvani tagcsoportja a szocialista brigádok részére szellemi vetélkedőt rendezett, Hősök városai, városok hősei címmel. A vetélkedőn 15 brigád vett részt. A győztes a Zrínyi Miklós brigád lett.

Pápa és a Bakony. Ezzel a címmel rendezett vetélkedőt Pápa állomás közművelődési bizottsága és a Jókai Művelődési Ház a vasutas ifjúsági klubban. A vetélkedőn a város vállalatainak öttagú csapatai is részt vettek. A győztes a Béke forgalmi-kereskedelmi brigád lett. Jutalmuk: 750 forint értékű könyvutalvány.

— **Munkásgyűlés.** A szolidaritási hónap keretében a nagykanizsai üzemfőnökségen munkásgyűlést rendeztek, amelynek szónoka Temesvári Andor, a városi pártbizottság képviselője volt. Méltatta a békemozgalom 30. jubileumát.

— **Télapó-ünnepség.** December 2-án, a nagykanizsai üzemfőnökség ifjúsági klubjában télapó-ünnepséget rendeztek a vasutasok gyermekei részére, a Kodály Zoltán Művelődési Házban. A gyerekeket egy fővárosi bábegyüttes szórakoztatta.

— **Nyugdíjastalálkozó.** Sajószentpéter állomás nyugdíjascsoportja találkozót rendezett a közelmúltban tagjai részére. Zsámba Tibor, a kazincbarcikai üzemfőnökség szb-titkára tartott beszámolót a főnökség munkájáról és a nyugdíjasok gondjairól. A megbeszélés után a megjelenteket a szakszervezeti bizottság megvendégelte.

— **Szabás-varrás tanfolyam.** A hatvani vasutas Liszt Ferenc Művelődési Ház vezetősége novemberben szabás-varrás tanfolyamot szervezett, amelyre 25 vasutas nő jelentkezett. A tanfolyam vezetője Chikán Melitonné. A művelődési ház vezetői jövőre egy kézimunkaszakkör beindítását is tervezik.

— **Határforgalmi verseny.** Lökösháza állomás kultúrtermében ünnepi termelési tanácskozást tartottak abból az alkalomból, hogy a Curtici román—magyar határállomás MÁV dolgozói 1977 óta immár ötödik alkalommal lettek az elsők a határforgalmi versenyben. Ebből az alkalomból Rácz Kálmán, a szegedi igazgatóság üzemviteli osztályának helyettes vezetője mondott ünnepi beszédet, majd átadta a munkaversenyben élen járó dolgozóknak az erkölcsi és az anyagi elismeréseket.

— **Kiállítás.** A záhonyi üzemigazgatóság szakszervezeti bizottsága mellett működő nőbizottság kezdeményezésére kézimunka-kiállítást rendeztek Záhony állomás kultúrvárótermében. A körzetben dolgozó lányok és asszonyok 81 alkotását mutatták be.

— **Hobbikiállítás.** A közelmúltban a ferencvárosi munkásszálláson színvonalas hobbikiállítást rendeztek. Bemutatták a szabad időben készült kézimunkákat, grafikákat, és egyéb ötletes lakásdíszeket.

— **Emlékünnepség.** Hámán Kató születésének 96. évfordulója alkalmából, december 2-án, a hatvani csomópont KISZ-szervezete emlékünnepséget rendezett az egy éve felavatott emléktábla előtt. Burján József, a KISZ-bizottság tagja méltatta Hámán Kató munkásságát, majd a fiatalok a tábla előtt elhelyezték a kegyelet koszorúit.

— **Télapó-est.** A miskolci járműjavító két KISZ-alapszervezete december 4-én és 6-án a dolgozók gyermekei részére télapó estet rendezett. A kicsik dalokkal, versekkel várták a télapót, aki mindenkit megajándékozott. Utána mesefilmeket vetítettek a gyerekeknek.

— **Nyugdíjasok találkozója.** A hatvani csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a közelmúltban találkozót rendezett a vasutasok Liszt Ferenc Művelődési Házában. A mintegy kétszáz nyugdíjast Málnás István, a csoport vezetőségének tagja köszöntötte, majd Patai János, a nyugdíjas szakbizottság tagja értékelte a hatvani nyugdíjas csoport munkáját. Utána a művelődési ház zenekara — Ángyán Jenő vezényletével — szórakoztatta a vendégeket.

Halálozás

Barabás László, a budapesti igazgatóság műszaki-gazdasági tanácsadója december 2-án, 58 éves korában elhunyt. 1938-ban lépett a MÁV szolgálatába. Több évtizedig vezetői beosztásban dolgozott különböző szolgálati helyeken, például a józsefvárosi és a ferencvárosi pft-főnökségen. Közben politikailag és szakmailag is képezte magát. Elvégezte a Közgazdasági Egyetemet.

1975-ben került a budapesti igazgatóságra, ahol haláláig dolgozott. Eredményes munkásságát több kitüntetés, köztük a Kiváló vasutas és az Érdemes vasutas is fémjelzi.

Barabás Lászlót december 10-én helyezték örök nyugalomra a Rákoskeresztúri temetőben.

Lakáscsere

Elcserélném egy plusz két félszobás erkélyes, összkomfortos, 67 négyzetméteres, hívóliftes MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsi összkomfortosra vasutas dolgozóval. Kizárólag Újpest, Aradi u. és környéke érdekel. Érdeklődni lehet egész nap: Soós Béla, Bpest, Rákos út 102, VI. 40.

Elcserélném földszinti egy szoba komfortos, 40 négyzetméter alapterületű, kertes MÁV-bérlakásomat (nagyobbra (Budapest X., Rákos, MÁV-lakótelep, V. épület). Érdeklődni lehet: 68-34 vagy 372-483 telefonon, Bekkerné.

Elcserélném aktív vasutas dolgozóval budapesti nagyméretű, jelenleg felújítás alatt álló szobakonyhás — kettő szoba komfortossá is átalakítható — MÁV-bérlakásomat (Északi főműhely telep) budapesti komfortos, tanácsi kezelésű garzonra vagy kis méretű egyszobásra. Érdeklődni lehet egész nap: 833-872, Szabó-lakás.

Elcserélném két szoba komfortos MÁV-bérlakásomat (Lehel piachoz közel) szoba-konyhás tanácsira. Érdeklődni egész nap: 494-952.

Elcserélném egy szoba komfortos, 35 négyzetméteres, virágos udvarra nézo tanácsi bérlakásomat legalább kétszobás tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni munkaidőben 19—49, 17 óra után a 853—738 telefonon, vagy helyszínen: Budapest IX., Hámán Kató u. 12—14. IX. lépcső, II. 93, Lazányi István.

Elcserélném Egerben levő, új lakótelepi két szoba összkomfortos lakásomat hasonló budapesti tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni: Budapest, Keleti pu. levelezőiroda, 19-61 telefonon.

Elcserélném budapesti két szoba összkomfortos szolgálati lakásomat másfél vagy egy szoba összkomfortos tanácsi lakással Budapest területén. Érdeklődni lehet 18 órától a 414-572 telefonon Marton, vagy 487-003 Miklósné.

Elcserélném budai kétszobás tanácsi, 55 négyzetméteres, IV. emeleti, liftes, udvari, napfényes, gázfűtéses lakásomat nagyobb, legalább 1 + 2 félszobás összkomfortos vagy gázfűtésű budapesti tanácsi, vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet naponta munkaidőben a 34-28 üzemi vagy 220-660/121 városi telefonszámon.

Elcserélném Budapest XVII. ker., Centenáriumi lakótelepen levő 1 + 2 félszobás, plusz étkezős, gázfűtéses, I. emeleti, 57 négyzetméteres öröklakásomat a VIII. kerületben levő MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet naponta 8—16 óra között a 125-146 telefonszámon.

Találkozó 20 év után

Régmúlt időkre emlékeztek a GV egykori dolgozói

A húsz évvel ezelőtt megszűnt gazdasági vasutak egykori dolgozói részvételével november 28-án, a Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében találkozót rendeztek, amelyen 120-an jelentek meg, köztük *Gyócsi Jenő*, a vasutas-szakszervezet elnöke, a gazdasági vasutak egykori igazgatója is.

A találkozó résztvevőit *Perei József*, az egykori főkönyvelő köszöntötte, majd méltatta az esemény jelentőségét. Utána vacsorán látták vendégül a megszűnt gazdasági vasutak ma már többnyire nyugdíjas dolgozóit.

KÖNYVISMERTETÉS

Irving Stone:

Ellenség a házban

Csöppet sem lepne meg, ha a Magyarországon is jól ismert író, Irving Stone *Ellenség a házban* című regénye az év könyvsikereinek egyikévé nőné ki magát. Főhőse, a — fényképek tanúsága szerint — szikár, magas, korán kopaszodó *Eugene Debs*, az Egyesült Államok szakszervezeti mozgalmának kiemelkedő személyisége, aki konok következetességgel, gyakran kétségektől gyötörten sem mondott le élete nagy álmáról: *az amerikai vasutasok egységes szakszervezetének megalakításáról.*

Irving Stone kitűnő író, összefogottan szerkeszt, könyvének lapjairól mégis széles társadalmi tabló bontakozik ki előttünk: család és közélet, megfeszített munka és meghitt beszélgetések, szerelem és boldogtalanság, győzelmek és börtönrácsok. S mindennek a hátterében a századforduló környékének dinamikusan fejlődő gazdasági élete, amikor a társadalmi összecsapások még a maguk nyerseségében törnek a felszínre. Stone regénye érdekfeszítő olvasmány, a történelem egy nálunk eddig kevésbé ismert darabkáját hozza hozzánk. S mindezt a vérbeli regényíró eszközeivel, pergő cselekménnyel, árnyaltan jellemzett szereplők sokaságával.

Eugene Debs az amerikai munkásmozgalom nagy alakjai közé tartozik. Ha voltak is tévedései, következetes pályát futott be, soha, egyetlen pillanatra sem kereste a könnyebb megoldást, fanatikusan vállalt minden megpróbáltatást a vasutasok érdekében. Makulátlan életét látva joggal mondhatta róla Dos Passos, hogy az emberiség szerelmese volt, Upton Sinclair pedig tömören a „szocializmus Keresztelő Szent Jánosának" nevezte. Lehet, hogy mindez igaz.

(Kossuth Könyvkiadó, 1980.)

Madár János:

Várakozás

Sínek kattognak.
Kibeszélik
a messziség
szívdobbanásnyi
érkezését.
Arcod
forradalmát,
meg-megcsillanó
örömét
szemednek.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. **Az élőmunka jobb kihasználását segíti.** 13. **Gyermek.** 14. . . . **Auguste (1640—1917) francia szobrász.** 15. **Boráról híres község, végek nélkül.** 16. **Vörös bor.** 18. **Háziállat hímje.** 19. **Vigyáz rá.** 20. **Népvándorlás korabeli nép.** 21. **Szovjet város.** 22. **Rápalkol.** 24. **Keleti méltóság.** 26. Nem egészen könyörgés. 28. **Beszél.** 29. **G. I.** 30. **Aroma.** 32. **Becézett női név.** 33. **Város Marokkóban.** 35. **A. E. N.** 36. **Kutya.** 38. **A mohamedánok szent köve.** 39. **Borsod megyei község.** 40. **Értesítő.** 41. **Végtelenül ring.** 43. **Kemény kőzet.** 45. **Esete, baja.** 47. **Numero.** 48. **Asztácium vegyjele.** 49. Nem bokrain. 51. **Holnap azt.** 53. **Hangtalanul mulat.** 55. **Nem rosszabbá.** 56. **Nád a szélben.** 57. **Város az NDK-ban.** 58. **Ilyen szám is van.** 60. **Végtelenül lehel.** 62. **Megyeszékhely.** 64. **Bogáncs.** 65. **Női név.** 67. **A tudatot ez határozza meg.**

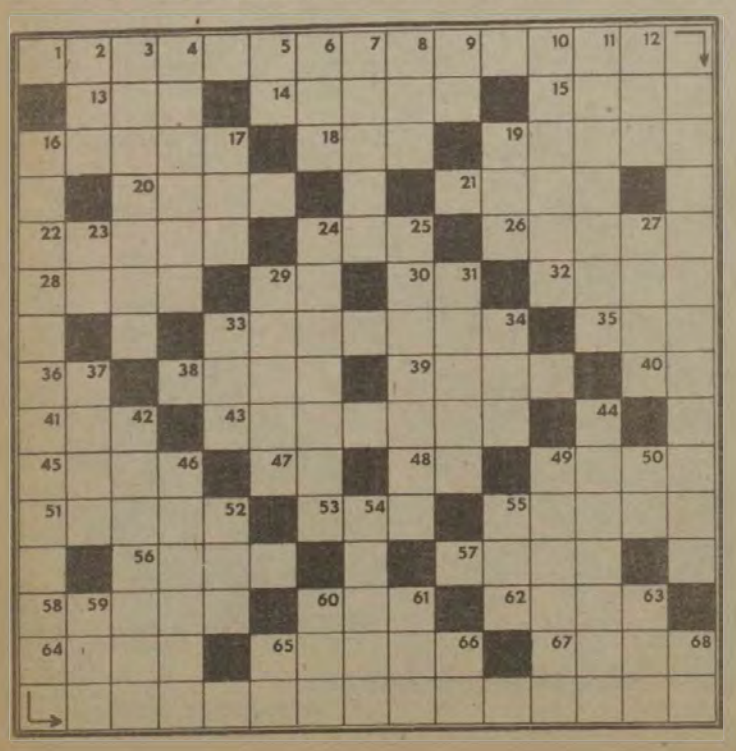
Függőleges: 2. **Város a Szovjetunióban.** 3. **Középkori norvég város.** 4. . . . **umpur.** 5. **Európai nép.** 6. **Székesegyház.** 7. **Vizenyő, vízkór.** 8. **Keserv.** 9. **Csontokat köt össze.** 10. **Rátka női név.** 11. **Palesztin város volt.** 12. **Kimondott betű.** 16. **Ez is a vízszintes 1-ben jelölt célt segíti.** 17. **Víziállat.** 19. **Kérdő névmás.** 23. **Félig ázik.** 24. **Nem kedvelt ház.** 25. **Különleges gépkocsi (fon.).** 27. **Kellemes ízű.** 29. **Afrikai állam.** 31. **Nadír ellentéte.** 33. **Község Borsod megyében.** 34. **Segít azonos betűi.** 37. **Római harci kocsi.** 42. **Afrikai államfő.** 44. **Közvetlenül eléje.** 46. **Ez ceruza.** 49. **Lapozgat.** 50. **I. B.** 52. **Visszaönt!** 54. **Lekéret.** 55. **Modern éneklő hang.** 59. **Végek nélkül gyors.** 60. **Falevélnek van.** 61. **Mezőgazdasági szerszám.** 63. **Nyílás.** 65. **Háziállat.** 66. **Névelő.** 68. **Személyes névmás.**

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 16.

Beküldési határidő: 1981. január 5.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az erkölcsi és anyagi megbecsülés mércéje a teljesítmény legyen.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 24. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Sparing László, Szombathely, Savaria tér 1/g; Zimányi Frigyes, Budapest, Kuny Domokos u. 19.; Bálteki Zsoltné, Budapest, Bocskai u. 7.; Kovács László, Ajka állomás; Ferkó Gyula, Kemecse, Vasút u. 7.



MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219—11 859
80—5439. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000