Közlekedés

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Az ötéves terv második tervévének sikere érdekében.
szocialista munkában eltöltött, eredményes és boldog újesztendőt kívánunk dolgozóinknak!

XLIII. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM. ★ A VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA ★ 1951 JANUÁR 2.

SZAKSZERVEZETÜNKNEK TOVÁBB KELL JAVÍTANIA MUNKÁJÁT A MÁSODIK TERVÉV SIKERÉÉRT

Egy évvel ezelőtt, 1950 január 1-én, a dolgozó nép millióinak lelkesedése és várakozásteli érdeklődése közepette elindultunk, hogy lerakjuk hazánkban a szocializmus alapjait. Ebben az esztendőben kezdtük meg ötéves tervünk végrehajtását. Azóta egy kerek esztendő telt el, amelyet a győzelmes harcok egész sora tesz számunkra felejthetetlenné. Ezt a harcot a termelés frontján, a béke arcvonalán vívtuk a belső és külső ellenség, a haladás gyűlölői a bürokraták, a közömbösök ellen. Ebben a küzdelemben nem voltunk egyedül. A győzelmet, kiváló eredményeinket annak köszönhetjük, hogy mérhetetlenül gazdag tapasztalattárával barátilag támogatott bennünket a hatalmas Szovjetunió, segített és vezetett bennünket nagy Pártunk, s a magyar dolgozó nép vezére, Rákosi elvtárs.

Ennek köszönhetjük, hogy jóval az első tervév befejezése előtt vasutasaink nemcsak megoldották a tervben előírt feladatokat, de túl is teljesítették az előirányzatot.

Az öntudatos magyar vasutasság hősi munkája meghozta gyümölcsét. Dolgozóink azelőtt elképzelhetetlennek tartott szállítási feladatokat oldottak meg. Ez év júliusában például 73 százalékkal több árut szállítottunk, mint az utolsó háborúelőtti év átlaghónapjaiban. És a kocsiforduló, amely 1938-ban, a csúcsforgalom idején 10 nap volt, 3.7 napra szorítottuk le, de volt időszak, amikor *elértük a háromnapos kocsiforduló*t is.

A szovjet tapasztalatok felhasználásával elindított mozgalmak, mint a *„2000 tonnás"*-, az *„500 kilométeres"*-mozgalom, az irányvonatképzési, valamint a felemelt sebességgel közlekedő vonatok és az ezek összekapcsolásából indított úgynevezett *„négyes kapcsolt"*-mozgalom döntően erősítették népgazdaságunkat. Köztudomású, hogy csupán a *„2000 tonnás"*- és az *„500 kilométeres"*-mozgalom 33 és félmillió forint megtakarítást eredményezett. Ha ehhez hozzászámítjuk a *„mosástól-mosásig"*-mozgalom, az irányvonatképzés és a sebességemelésből, a különféle üzemi, szovjet példából eredő, megtakarításokat, — akkor ez az összeg jóval magasabb lesz.

Ugyancsak népgazdaságunk erősítését szolgálja élenjáró mozdonyvezetőink szénmegtakarítási mozgalma is. Hogy ez milyen hatalmas jelentőségű a szocializmus mielőbbi megvalósításáért vívott harcban, mi sem jellemzőbb, mint a legutóbbi, november havi eredmény. Ezen idő alatt hazánkban, az egyes vasútigazgatóságok területén nem kevesebb, mint 17.636 tonna szenet takarítottak meg derék vasutasdolgozóink. Ez a hatalmas szénmennyiség 1.175 vagon szénnel egyenlő és nem az eredetileg vállalt 3 százalékos, hanem *10 százalékos felajánlásnak felel meg*. Az öntudatos vasutas dolgozók gyakorlati munkájuk során máris jól alkalmazzák *Rákosi* elvtárs október 27-én elhangzott útmutatását. *Ezzel segítik hős bányászaink szénc*satáját.

A magyar vasutasok, 1950 őszén, *a magyar vasút történetében páratlan* szállítási feladatot oldottak meg. Az őszi csúcsforgalmat sikeresen hajtották végre. *Lengyel József* sztahánovista mozdonyvezető felhívására tömegesen vettek részt *„Az őszi forgalom legjobb dolgozója"* címért indított versenyben. Ez a szocialista versenyszakasz, Pártunk irányításával döntően járult hozzá a sikerhez. A versenyben élenjáró dolgozóink jutalmazására január 20-án, a vasutas sztahánovisták tanácskozásán kerül sor.

December 16-án vette kezdetét *„A téli forgalom legjobb dolgozója"* címért folyó verseny. Vasutasaink tehát nem pihennek meg babéraikon, hanem újult erővel látnak neki a télvíz idején, a zord időjárás alatt sem szünetelő, de *nem is gyengülő téli* forgalom sikeres lebonyolításának.

A szeptember elsejei normarendezés után, most újabb három szolgálati ágban vezettünk be új normákat, illetve hajtottunk végre normarendezést. Nem kétséges, hogy ezt viszont *össze kell kapcsolnunk a téli forgalom soronlévő hatalmas feladataival*, s úgy kell dolgoznunk, hogy a kezdeti hibákat kijavítva, mindkét feladatot jól oldjuk meg. Az eddigi eredmények azt bizonyítják, hogy a dolgozók megértették a normarendezés szükségességét és számos helyen nagy százalékban *nemcsak teljesítették, de túl is szárnyalták normáikat*, főként azokban az üzemekben, ahol a szakszolgálat biztosította a *műszaki előfeltételeket*.

Tagadhatatlan, hogy nagy eredmények születtek az 1950. esztendőben, az eredmények mellett azonban számos *hiányosság és hiba fékezte a még jobb, a még kiemelkedőbb eredményt*. A téli forgalom lebonyolításánál ezeket a hibákat és hiányosságokat meg kell szüntetnünk.

Ötéves tervünk második tervéve — *feszített terv lesz*. Ez annyit jelent, hogy az első tervév eredményei lehetővé tették, hogy az eredeti tervtől eltérően, nagyobb beruházásokat, építkezéseket stb. hajtsunk végre. Annyit jelent, hogy ebben a tervévben *meggyorsul a szocializmus építésének üteme*. Annyit jelent, hogy közelebb kerülünk célunk megvalósításához, boldog jövőnk felépítéséhez. De *nemcsak ennyit* jelent. Azt is jelenti, hogy fokozottabban kell dolgoznunk e feszített terv végrehajtásán. Erőinket fokozni kell, még többet és még jobban kell munkálkodni, emelni kell a termelékenységünket.

A feszített terv annyit jelent a vasuton, hogy kivétel nélkül mindenkit mozgósítanunk kell népgazdaságunk, hazánk erősítésére a vasut területén. Annyit jelent, hogy a szociáldemokrata munkamódszereket kiküszöbölve, *munkaegyelemre, szocialista hazaszeretetre, a dolgozó nép tulajdonának védelmére* neveljük dolgozóinkat és könyörtelen harcot folytassunk az imperialisták belső ügynökeivel, a jobboldali szociáldemokratákkal szemben. Azt jelenti a feszített terv, hogy a termelés frontján elért győzelmekkel méginkább erősítjük a hatalmas Szovjetunió vezette béketábort, a szívünkhöz annyira közelálló *néphadseregünket*.

Mi a feladatunk a vasút területén, hogy a feszített tervet maradéktalanul megvalósítsuk? Hogy valóraváltsuk mindazt, amelyet az ötéves terv második tervéve nyujt számunkra?

Elsősorban és döntően biztosítanunk kell, hogy a népgazdaság számára szükséges szállításokat a téli forgalom idején sikeresen bonyolítsuk le. A téli forgalommal kapcsolatos versenyt az eddiginél nagyobb lendülettel kell fejlesztenünk. A tervév első negyedévi sikerének egyik fontos láncszemét képezi a téli szállítások zökkenőmentes végrehajtása.

Szakszervezeti funkcionáriusainknak a PB határozata alapján kell javítani munkájukon. *A szocialista munkaversenyt* a felölelhető területen minden dolgozóra ki kell terjesztenünk. Ki kell küszöbölni a versenynyel összefüggő hiányosságokat. Biztosítanunk kell a *verseny nyilvánosságát* és népszerűsíteni az élenjáró vasutas dolgozókat, a szocialista munka vasutas hőseit.

A *sztahánovistákat*, egy-két kivételtől eltekintve, nem igen népszerűsítettük, pedig jónéhányan vannak közöttünk, akiket ismertté, becsültté kell tennünk. Aki példaképe lehet a többi dolgozónak. Nem segítettük őket. Nem kértük véleményüket, tanácsukat. Itt is gyökeres javulásnak kell bekövetkezni az újesztendőben.

Tovább kell szélesítenünk az *üzemen belüli versenyt*, fel kell számolnunk a száz százalékon aluli teljesítményeket, fokozva a munkamódszer-, átadási-, a tapasztalatcsere-mozgalmat.

A feszített terv nem tűri a *kampányszerűséget*, a tervszerűtlenséget, a kapkodást a munkánkban. Funkcionáriusainknak állandóan ellenőrizniök kell, hogy *versenyünknek az üzemi terv legyen az alapja*. A tervet minden dolgozónak ismernie kell és a munka folyamatosságának biztosítására haladéktalanul fel kell bontani és egészen a munkapadig le kell vinnünk a tervet.

Ellenőrzéseink során valamennyi üzemi bizottságot felülvizsgáljuk abból a szempontból is, hogy a munkaverseny szervezése az üzemi bizottság kezében van-e. A Központi Vezetőség október 27-i ülésén mondotta *Rákosi* elvtárs, hogy a munkaverseny szervezését a legtöbb helyen *a pártszervezetek* végzik az UB-k helyett. Ezt az állapotot — ahol még fennáll — azonnal meg kell szüntetni. Az üzemi bizottságoknak *a bizalmiakon keresztül* mozgósítani kell dolgozóinkat a második tervév feladatainak elvégzésére. Foglalkoztatnunk kell a bizalmi testületeket, hogy megszüntessük azt a laza kapcsolatot, amely az egyes üzemi bizottságok és a dolgozók között még ma is fennáll.

Még mindig nem elég szoros a kapcsolatunk és ebben az évben még jobban *el kell mélyítenünk kapcsolatainkat a pártszervezetekkel*, hogy összehangoljuk munkánkat a tervév nagy feladatainak elvégzésére. Ugyanennek a célnak az elérésére elmélyítjük kapcsolatainkat a szakvonali vezetéssel.

Az új esztendőben különös gondossággal fordulunk üzemünk *ifjúsága és a nődolgozók felé*, mint ahogy nagyobb támogatást nyujtunk a *műszaki értelmiségnek* is feladataik megoldásában.

Minden lehető eszközzel *támogatjuk népköztársaságunk kormányának határozatát a takarékossággal kapcsolatban*. A gyakorlati segítségen túl, tudatosítjuk dolgozóinkban, hogy a nemzetközi osztályharc élesedése, a béke megvédése, az amerikai imperialisták szüntelen agressziója követeli tőlünk ötéves tervünk mielőbbi befejezését, a szocializmus építésének meggyorsítását és néphadseregünk további erősítését. Éppen ezért harcot indítunk a balesetek csökkenéséért, az anyaggal való takarékosságért, az önköltség csökkentéséért, a minőségért. Továbbfejlesztjük a vasutasok szénc*satáját* nemcsak a vontatásnál, hanem az egész vasut területén.

A feszített tervév sikeres befejezése érdekében emeljük a dolgozók, a funkcionáriusok szakmai tudását, biztosítjuk a *szakmai továbbképzést*. Ugyanezen cél eléréséért döntő változásra törekszünk a káderekkel való foglalkozás, nevelés és kiválasztás terén.

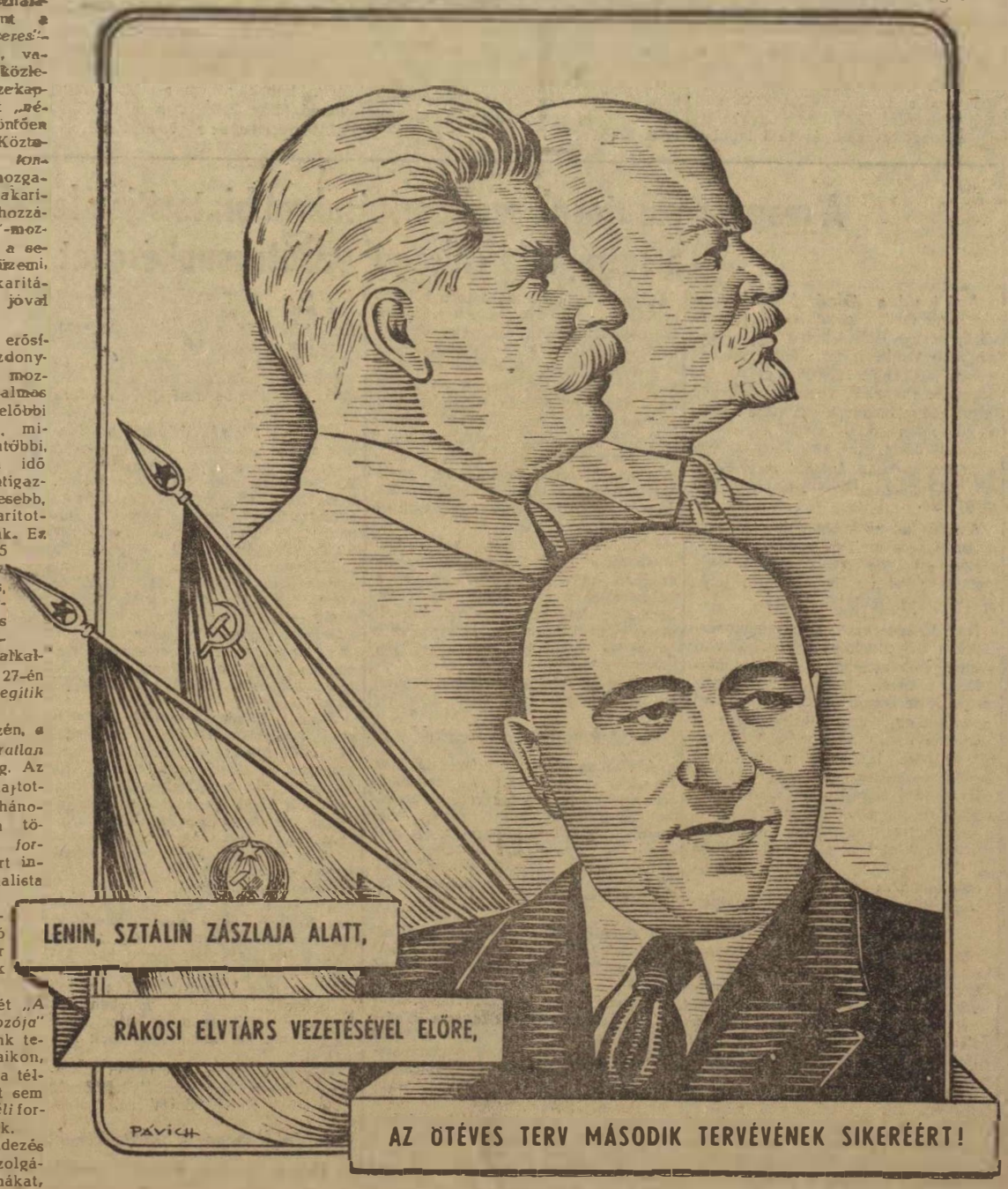
A szénc*satá*ban mellett nagy gonddal fejlesztjük a *négyes kapcsolt-mozgalmat*, megszüntetjük a vonatok késését, döntően pedig a *munkásvonatok késését*.

Valamennyi feladatot összekapcsoljuk *az ellenség* elleni kíméletlen harccal. Leleplezzük a sorainkban megbúvó jobboldali szociáldemokratákat, a háborúra uszító imperialisták ügynökeit és megsemmisítjük alkotómunkánk, békés építésünk ellenségeit.

Összekapcsoljuk tervünkkel, munkánk tengelyébe állítjuk *a békéért* vívott harcot, amely elválaszthatatlan a termelés frontján vívott küzdelemtől. Amely elválaszthatatlan attól, hogy helyesen, gyorsan és keményen vigyük a tervet a megvalósulás felé. Amely elválaszthatatlan a szocialista hazafias érzéstől, a haza védelmétől, a néphadsereg szeretetétől. Elválaszthatatlan a világbéke őre, a Szovjetunió és *Sztálin* elvtárs iránti forró szeretetünk ragaszkodásunk elmélyítésétől.

Szakszervezetünk megtisztelő feladatá, hogy jó munkáján keresztül erősítse a dicsőséges Szovjetunió vezette béketábor ügyét. Mi, vasutasok, megfogadjuk az újesztendő küszöbén, hogy a termelés frontján jobban, eredményesebben fogunk dolgozni, hogy ezzel is elősegítsük a béke erőinek végső győzelmét. Úgy fogunk dolgozni, hogy kiérdemeljük nagy Pártunk és szeretett *Rákosi* elvtársunk megbecsülését és bizalmát.

NÉMETH ISTVÁN



A káderek képzése és tanítása a Szovjetunió vasúti közlekedésében

ÍRTA: P. PETROV

A Szovjetunióban a népgazdaság minden ágában, így a vasúti közlekedésben is a szakmai-műszaki képzés tanfolyamainak és iskoláinak széles hálózatát szervezték meg.

Az üzemekben a műszaki oktatás kérdéseivel a káderképző osztályok foglalkoznak. Ezeknek az osztályoknak külön funkcionáriusai — a műszaki oktatás felügyelői — intézik a tanulókörök, iskolák és az összes munkások tömeges szakoktatására szolgáló tanfolyamok megszervezését és növendékeinek összeválogatását.

Az alábbiakban áttekinthetjük a tömeges szakmai és műszaki oktatás főbb alakjait a vasúti közlekedésben.

Tanfolyamok a termelésből való kikapcsolással

A műszaki oktatásnak ezzel az alakjával függ össze a vasúti közlekedés új kádereinek képzése a munkaerőtartalékok rendszerén keresztül. A Szovjetunióban a munkaerő bővített újratermelése tervszerűen történik a munkaerőtartalékok minisztériumának rendszerébe tartozó oktatási hálózaton keresztül. A kétéves vasúti iskolákban képezik ki a vasúti közlekedés új kádereit a főbb szakokra.

Ezenkívül vasúti szakiskolákban, amelyek a vasúti igazgatóságok mellett vannak, folyik az új munkáskáderek képzése lerövidített tananyaggal hat hónaptól egy évig terjedő oktatási idő alatt.

A termelésből való kikapcsolódással együttjáró tanfolyamokon főleg a mozdony-brigádok munkásait, a mozdonyvezetőket és fűtőket képezik ki.

A vasúti közlekedésnek olyan munkásait veszik fel ezekre a tanfolyamokra, akiknek meghatározott szolgálati idejük van már a gyakorlati munkában és a hét osztályos általános iskolának megfelelő képzettséggel bírnak.

Csoportos vagy egyéni tanulás

Az egyéb vasutas szakmák, a fékezők, kocsikenő munkások, váltókezelők, karbantartási munkát végző lakatosok, esztergályosok, stb. képzésének alapmódszere az egyéni oktatás. A fiatal munkást beosztják az egyik legjobb mester, vagy sztahánovista munkás mellé, akivel az igazgatóság szerződést köt az oktatás egész idejére.

A mester vagy sztahánovista munkás, akire az új munkás oktatását bízták, napról napra, gyakorlati példák segítségével elsajátíttatja el vele a fogásokat, a fő munkafolyamat leghatékonyabb teljesítésére, részletesen megismerteti őt a szakma elméleti és gyakorlati kérdéseivel. Az oktatás befejeztével a fiatal munkás levizsgázik és ezután besorolják a tudásának megfelelő bérosztályba és önállóan kezd dolgozni.

Az egyéni termelési oktatás szervezetében a legjellemzőbb az, hogy az oktatást végző munkás vagy mester rendszerint a tanítási idő befejezése után is figyeli tanítványának munkáját, segít neki minél előbb elsajátítani a szakma egész bonyolult technikáját és gyártási eljárásait.

Ez a valóban szocialista viszony a munkához, amely az élenjáró sztahánovista munkásoknak a fiatal káderekkel szemben tanusított bajtársi kölcsönös segítségén alapszik, jó eredményeket hoz a munka termelékenységének emelkedése terén.

Sztahánovista-iskolák

A káderoktatás legszélesebb és legtömegjellegűbb alakja a sztahánovista-iskola. Ezek azt a célt tűzik maguk elé, hogy átadják a legjobb sztahánovista és újító munkás tapasztalatait a többi munkásoknak, akik még nem érték el olyan magas termelékenységi színvonalat. A sztahánovista-iskolák vezetésére tapasztalt sztahánovista munkásokat vagy mestereket jelölnek ki, akik az oktatást közvetlenül a munkahelyeken vezetik a maguk eredményeinek szemléltető bemutatásával. Azután a technikusok és mérnökök közül való konzultánsok fejezik be az oktatást és összegezik az iskolai foglalkozások eredményeit.

A moszkvai rendezőpályaudvar fűtőházában ez év márciusában sztahánovista-iskolát szerveztek a tüzelőanyag gazdaságos felhasználása tárgyában.

Ennek a sztahánovista-iskolának a vezetőjévé *Mekszinyájev* segédmozdonyvezető sztahánovistát nevezték ki.

Már több mint 15 éve dolgozik a fűtőházban. Mint rakodómunkás kezdett dolgozni, de később a szakmai oktatás tanfolyamain elsajátította a fűtő és a segédmozdonyvezető mesterségét. De nem állt meg az elért eredménynél és tovább tanul, hogy mozdonyvezető legyen. Tökéletesen megtanulta a mozdony munkájának hőtechnikai rendszerét, kitanulmányozta a pálya, a vonal profilját és egyéb olyan tényezőket, amelyek befolyással vannak a tüzelőanyag takarékos felhasználására. Több mint öt éven át az év minden szakaszában úgy dolgozott, hogy nemcsak, hogy nem használt fel az engedélyezett mennyiségnél több tüzelőanyagot, hanem még jelentős megtakarítást is elért.

Mekszinyajev sztahánovista iskolájában kilencen tanulnak. Utazások közben gyakorlati példákon mutatta be, hogyan kell megrakni a kazánt, milyen fontos a tüzelőanyagot egyenletesen elhelyezni a kazánrostélyon, hogyan kell figyelemmel kísérni a műszereket és számításba venni a pálya profilját. Megmutatta a tanuló fűtőknek és segédmozdonyvezetőknek, hogyan kell ellenőrizni a tüzelőanyag égésének hatékonyságát a mozdony szemmeltartásával. Ha a mozdony kéményéből alig észrevehető kékes füst jön ki, ez annak a bizonyítéka, hogy a tüzelőanyag jól és tökéletesen ég, de ha a kéményből vastag füst és korom ömlik, ez azt bizonyítja, hogy a kazán nem egyenletesen van megrakva és a tüzelőanyag nem hatékonyan ég el.

Az emelkedéseknél *Mekszinyajev* igyekszik több gőzt tartani, a lejtőkön kevesebbet. Ez olyan törvény, amelyhez szigoruan ragaszkodik a vonatbrigád minden egyes tagja.

A sztahánovistaiskola jó eredményeket hozott. Ezt láthatjuk a következő példákból is.

Fedoszejev elvtárs segédmozdonyvezető a sztahánovista-iskola elvégzése után havi 6.8 tonna szenet takarított meg.

Melisev segédmozdonyvezető, most havonként kilenc tonna tüzelőanyagot is megtakarít. Jó eredményeket érnek el a többi segédmozdonyvezetők, *Marajev, Septunov, Bogdanov* és a többiek is, akik most jelentékeny megtakarítást érnek el tüzelőanyagban.

A mozdonybrigádok továbbképzése

A vasúti közlekedésben a műszaki oktatás fontos feladata a mozdonybrigádok dolgozóinak továbbképzése 1950-ben a továbbképző-tanfolyamokon több mint 15.000 mozdonyvezető, segédmozdonyvezető és fűtő tanul a mozdony-brigádok tagjai közül. Ezeken a tanfolyamokon a tanulás ideje három hónap a termelésből való kikapcsolódás nélkül. A tanulócsoportokat szakmák szerint állítják össze. Egy-egy csoportba rendszerint nem osztanak be tíznél több embert. A mozdonybrigádok munkásainak továbbképző-tanfolyamai azt a célt tűzik ki maguk elé, hogy a munkások szakképzettségét bizonyos meghatározott színvonalig emeljék és megadják nekik a műszaki ismeretek szükséges minimumát.

Mit tartalmaz például a mozdonyvezetők részére összeállított tanterv? A tanterv kilenc fő-fejezetre oszlik és a következő fontosabb kérdések kerülnek ezekben megvilágításra:

1. A mozdony technikai szerelésének, gondozásának és karbantartásának szabályai.
2. A mozdonyjavítások főbb válfajai a fűtőházban.
3. Élenjáró módszerek a mozdony üzemben tartásánál:
   a) A munka megszervezése, a forduló grafikonja, körforduló;
   b) Krinovosz, Lunin, Szolovjev és más gépészek munkamódszerei;
   c) A mozdonyfordulók meggyorsítása, ötszázasok, új jelenségek a forgalmisták és a mozdonyvezetők versenyében.
4. Az autómatikus fékek és autómatikus leállítók szerkezete és javítása.
5. Hőtechnikai intézkedések (a kazánon belüli munka és a katlan átfujásának optimális rendszere).
6. Az új mozdonyok szerkezete.
7. A sebességmérők szerkezete, javítása és üzemben tartása.
8. A mozdonyvezetők megismertetése azokkal a tennivalókkal, amelyek fokozzák a mozdony gazdaságos munkáját.
9. A szerelvények biztonságos munkájának a biztosítása.

A technikai oktatásnak ez az alakja a moszkvai rendezőpályaudvar fűtőházában több mint 600 emberre terjed ki. A mozdonyvezetők nagyrésze az oktatás befejeztével jelentős mértékben megjavítja a műszaki-üzemkihasználási eredményszámokat és túlteljesíti a teherszállítások terveit.

Az a körülmény, hogy a szakmai oktatás kiterjed az összes munkásokra, rendkívül fontos előfeltétele annak, hogy a vasúti közlekedésben rendszeresen emelkedjék a munka termelékenysége.

AVARKESZI JÁNOS LAKATOS:

„Lelkesedéssel jelentkeztem a néphadseregbe, de még nagyobb örömmel és büszkeséggel vagyok a sorai között"

„A Közlekedés Szerkesztőségének! A vasutas dolgozók lapján keresztül szeretném beszámolni az Istvántelki főműhelyben dolgozó társaimnak, valamint az ország vasutas dolgozóinak, katonaéletemről.

A Landler Jenő Járműjavító ÜV üzemosztályán dolgoztam, mint géplakatos. Már ebben az időben nagy szeretettel és bizonyos vágyódással gondoltam arra, hogy miként lehetnék én a nép fiaiból álló hadsereg tagja. Különösen fokozódott bennem ez a vágy akkor, amikor a néphadsereg díszszemléjét láttam. Ez az érzés nem hagyott nyugodni. És még jobban,

még dacosabban jelentkezett akkor, mikor az imperialisták aljas módon megtámadták Korea hős népét.

Még jobban megacélozódott bennem az elhatározás, mikor olvastam Pártunk lapjában, a Szabad Népben hogy az imperialista pórázon vezetett Tito-banda, egyik határsértést a másik után provokálja határainkon.

Emlékszem rá, milyen volt a műhelyünk, jól emlékszem arra is, hogy a fasiszta vandálok mivé tették gyönyörű vasútunkat, Budapestünket. És ilyenkor torkomban éreztem dobogni a szívemet és ökölbe szorult a kezem. *A szív türelmetlen volt, az ököl sujtani szeretett volna.* Ezeket az érzéseket, amelyeket minden becsületes, hazáját szerető embernek egyformán éreznie kell, csak úgy vezethettem le, ha magam is azok sorába állok, akik sziklaszilárdan és keményen felkészülnek arra, hogy a dolgozó nép békéjét, biztonságát fegyverrel a kezükben is megvédjék.

Ugy éreztem, hogy a néphadsereg tagjának lenni kemény kötelesség, büszkeség és dicsőség.

Tudtam nagyon jól, mint ahogy ma is tudom: a dolgozó nép millióinak a szocializmus építéséhez, a hatalmas szocialista alkotások megvalósításához, a szebb és boldogabb élet megteremtéséhez békére, függetlenségre van szükségük. Ennek záloga a néphadsereg.

Rövid ideig bekerültem a Vasutas Szakszervezetbe, de a gondolat nem hagyott nyugton. Elhatároztam magam, hogy én is a néphadsereg sorai közé állok. Jelentkeztem. A bajtársak, feletteseim nagy örömmel fogadtak. Láttam az első percben már, hogy elvtársak, bajtársak között vagyok. Láttam a különbséget a hallomásból ismert régi Horthy-hadsereg és a mi személyünk, a néphadsereg élete között.

A néphadseregben ismeretlen Horthyék *vakfegyelme*, a kiképzésük az *öntudatos vasfegyelmen* alapszik. Nincs meg az osztálykülönbség a tiszt és honvéd között. Ha munkáját jól végzi, egyformán becsült tagja a néphadseregnek. De nemcsak a kiképzés, a bánásmód, hanem minden egyéb vonatkozásban is leírhatatlan különbség van az ezerszer elátkozott Horthy-hadsereg és fiatal néphadseregünk között. A bajtársak kulturális fellendülésére minden lehetőséget biztosítottak. Kulturális tanácsok működnek, akik a bajtársak kultúrszükségletét, nevelését kielégítik.

Sokat köszönhetünk nagy Pártunk tanításának, amelyet maradéktalanul hasznosítunk életünkben. Ugyanúgy, mint a polgári életben, nálunk is a Párt mutat irányt, támogat bennünket a feladatok megvalósításában.

Boldogan mondhatom: nagy lelkesedéssel jelentkeztem a néphadseregbe, de még nagyobb örömmel és büszkeséggel vagyok a sorai között.

Amióta benn vagyok, sokat tapasztaltam, sokat tanultam és keményebbé váltam. Nem akartam szégyent hozni rátok, kedves vasutas társaim. Azt akartam, hogy ha meglátogatlak benneteket az üzemben, szakszervezetben, büszkék lehessetek rám. Igyekeztem is dolgozó társaim várakozásának, a dolgozó nép megbecsülésének megfelelni.

Igérem nektek, hogy méltó leszek a dolgozó nép bizalmára, igérem, hogy hű leszek Pártunkhoz és azon törekszem, hogy munkámat maradéktalanul teljesítve, hazámat, a dolgozó népet szolgáljam.

Bajtársi üdvözlettel:
Avarkeszi János
főhadnagy."

A magyar vasutasok szolidaritásukról biztosítják leveleikben a sztrájkoló chicagói vasúti munkásokat

Amint azt a *„Tartós békéért, népi demokráciáért"* december 24-i száma közli, az Egyesült Államok egyik legnagyobb vasúti gócpontjában, Chicagóban körülbelül 25.000 vasutas beszüntette a munkát, s ezzel lehetetlenné tette a hadirakományok szállítását. Ezen a gócponton 5333 vasúti teherkocsi torlódott össze, melynek 75 százaléka a *„Csendes-óceán katonai megerősítését"* szolgáló hadianyagokkal van megrakva.

A sztrájkot az robbantotta ki, hogy a kormány, a mult év augusztusa óta, amikor a kezébe vette a vasutak igazgatását, mind a mai napig nem teljesítette a vasutasok követelését.

Nem törődve azzal a kormányrendelettel, amely megtiltja a sztrájkokat és a hadügyminisztérium azon figyelmeztetése ellenére, hogy a *„hadsereg megteszi az összes intézkedéseket arra vonatkozólag, hogy helyreállítsa a normális vasúti közlekedést,"* sőt annak ellenére is, hogy a vasutasok szakszervezetének vezetősége mindent elkövetett a sztrájk letörésére, ez a sztrájk tovább bővül és már átterjedt a washingtoni, saintlouisi, alexandriai (Virginia állam) és részben baltimorei és birminghami (Alabama állam) vasútvonalakra is.

A vasutasok sztrájkja számos iparágnál már megmutatkozott hatásaiban. Így pl. Chicago déli részében a Carnegie-Illinois Steel Co. gyára nyersanyag hiányában tíz nagyolvasztója közül négyet kénytelen volt üzemen kívül helyezni. Az United States Steel társaság szintén kénytelen volt kioltani néhány nagyolvasztót, lecsökkentették a termelést az International Harvester társaság gyáraiban és számos más üzemben is. A chicagói posta beszüntette a csomagok szétküldését. Jelentékenyen csökkent ugyancsak a személyforgalom is.

A vasutasok sztrájkja az USA-ban olyan időben kedődött, amikor az országban mindjobban kibontakozik a békemozgalom, valamint az atombomba alkalmazása ellen indított mozgalom. A kormány, kihasználva a *„kivételes állapotot"* az országban, igyekszik letörni a sztrájkot és megtorlást gyakorolni a sztrájkoló vasutasokkal szemben.

„Veletek vagyunk harcotokban"

A vasutas dolgozók számos levélben fejezték ki szolidaritásukat az amerikai vasutasok bérharcával kapcsolatban és biztosították őket arról, hogy minden lehető segítséget megadnak a chicagói vasutasok harcához.

A Vasutas Szakszervezet Központi Vezetősége a következő táviratban fejezte ki együttérzését:

„A Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szakszervezetébe tömörült vasutas dolgozók nevében forró elvtársi üdvözletünket küldjük a béremelési harcotokhoz, sok sikert kívánunk nektek és kérjük a Végrehajtó Bizottságot, hogy táviratunk tartalmának közlése mellett biztosítsa a testvér amerikai vasutasokat a magyar vasutasság teljes szolidaritásáról.

Meg lehettek győződve arról, hogy segítjük harcotokat és erre minden alkalmat felhasználunk. Bízunk abban, hogy a jobb megélhetésért és a szebb jövőért folytatott harcotokat sikerre viszitek, amely harc elválaszthatatlanul egybe van forrva azzal a küzdelemmel, amelyeket a népek a szabadabb holnapért, a függetlenségért és a békéért vívnak rendületlenül."

Gelencsér István, a Dunakeszi Járműjavító ÜV sztahánovista lakatosa elmondja levelében, hogy az üzem dolgozói, s közöttük a sztahánovisták, a termelékenység állandó fokozásával harcolnak a szocializmus építéséért, a béketábor győzelméért.

A Szombathelyi Járműjavító ÜV dolgozói is meleg együttérzésükről biztosították az amerikai vasutasokat. Arra hívják fel a vasuti munkásokat, hogy harcoljanak bátran elnyomóik ellen, védjék a béke nagy ügyét és gördítsenek akadályokat azok elé, akik ismét lángba akarják borítani az egész világot.

Debrecen állomás dolgozói azt üzenik a chicagói vasuti munkásoknak, hogy harcuk, amelyet a kizsákmányolók ellen folytatnak, nem lesz eredménytelen, mert az egész haladó világ egy akarattal és keményen harcol az imperializmus ellen. Azok ellen, akik egy újabb világháborút, a dolgozó nép millióinak legyilkolását akarják az emberiségre zúdítani. *„A béketábor ereje legyőzhetetlen — írják többek között — és ezen az úton, a hatalmas Szovjetunió vezetésével, egyesülni kell az egész világ proletariátusának. Ezen az úton, amely a békéhez, a népek boldogulásához, szebb jövő felé vezet."*

Molnár Sándor élmunkás, sztahánovista tolatásvezető így ír Debrecenből: *„Mi, sztahánovista dolgozók szolidaritást vállalunk sztrájkotokkal. Átérezzük ennek jelentőségét, éppen ezért eddigi jó munkánkat tovább fokozzuk és termelékenységünk emelésével is segítjük harcotokat, valamint az elnyomatásban élő gyarmati népek harcát az imperialisták ellen, a béke erőinek növekedésére."*

A Vasuti Főosztály dolgozói nevében *Kővári* László elvtárs fejezte ki szolidaritását és arra kérte a testvér amerikai vasutasokat, hogy harcukat egy pillanatra sem szüneteltessék, harcoljanak még keményebben a végső győzelemért. Ebben a harcban az egész világ békeszerető népei segítik az amerikai vasuti munkások bérharcát.

Ugyanígy írnak leveleikben Budapest Józsefvárosi Osztálymérnökség és a MÁV Hidépítő ÜV dolgozói is.

A legjobb vasutas hidász levele

Vámos Sándor sokszáz vasutas hidász nevében írt levelet a sztrájkoló vasutasoknak. Ezeket írta:

„Mi, magyar vasutas hidász dolgozók, harcos üdvözletünket küldjük Nektek és mély együttérzésünket ahhoz a harchoz, amelyet a kizsákmányoló tőkésekkel vívtok, hogy megvédjétek magatokat, családotokat, gyermekeiteket az embertelen kizsákmányolástól, a nyomortól.

Mi, magyar dolgozók, a Szovjetunió segítségével leráztuk nyakunkról a kapitalista jármot.

Mi szabadok vagyunk és nem fenyeget bennünket többé a munkanélküliség réme.

Tudjuk, azt, hogy az amerikai kapitalisták a munkások ezreit teszik ki az utcára egyik napról a másikra, ha érdekük úgy kívánja. Nálunk ilyesmi nem létezik. Mi, egy szebb országot, egy jobb jövőt építünk a hatalmas Szovjetunió támogatásával és a legigazságosabb, a legdemokratikusabb, a legragyogóbb jövőt építjük fel: a szocializmust.

Veletek vagyunk harcotokban, de veletek vannak a világ összes népei is, akik a békéért harcolnak. Legyen előttetek méltó példa a Szovjetunió, ahol már leszámoltak elnyomóikkal a népek, szabad hazában, szabadon, boldogan és jólétben haladnak a kommunizmus felé.

Sokszáz vasutas hidász nevében szólok hozzátok, mint a vasutas hidászok legjobb dolgozója. Harcoljatok minden erőtökkel a kapitalisták ellen, a véreskezű Truman ellen, akik a világ békeszerető népeinek szabadságára törnek és egy újabb, még az eddigieknél is borzalmasabb háború kirobbantásán dolgoznak.

Veletek vagyunk szívvel-lélekkel, harcoljatok a teljes győzelemig!"

A vasutas dolgozók ezenkívül számos levélben és táviratban tiltakoztak a Szakszervezeti Világszövetségnél Truman parancsa ellen és kifejezésre juttatták meleg együttérzésüket a katonai ellenőrzés alá került chicagói vasuti munkásokkal.

ÖTÉVES TERVÜNK ELSŐ ÉVÉNEK EREDMÉNYEI, S A MÁSODIK TERVÉV FELADATAI A VASÚTON

Ötéves tervünk első évét sikeresen befejeztük.

Az ipar számos ágazata már ez év október-november havában jelentette az ötéves terv ráeső részének végrehajtását.

A vasút már december elején befejezte ez évi tervét, de nem csak befejezte, hanem 100 elegytonna teljesítményét 4 százalékkal túl is szárnyalta.

Nem is lehet ez másként. Ha az ipar idő előtt befejezi tervét és az előirányzatot túl is szárnyalja, akkor az csak úgy történhetik, hogy a szállító-apparátus időelőtt odaszállítja a nyersanyagot, a félkész árut és helyére hordja a mezőgazdaság valamennyi termékét.

Sztálin elvtárs mondotta, hogy *„a szállításnak mindig egy lépéssel előbb kell járni az ipar fejlődésénél"*. A vasút, mint az ország egyetlen döntő szállítási vállalata, a terveljesitésben egy lépéssel mindig megelőzi az ipar globális tervteljesítését. A vasút tehát *az ötéves terv első évének tervét sikeresen teljesítette.*

Milyen eszközökkel teljesítettük túl 1950. évi tervünket

Elsősorban az *új munkamódszerek* alkalmazásával. 1950 február havában megindult az *„500 kilométeres"*-mozgalom. A *„2000 tonnás"*-mozgalom, amely erre az időre már széles tömegmozgalommá vált, szervesen kiegészitette az *„500 kilométeres"*-mozgalmat és önként kínálkozott a két mozgalom összekapcsolása. E két nagy, új forradalmi munkamódszer, mint egy széles áradat behatolt a vasúti szolgálat minden ágába és magával ragadta a vasutasság széles, becsületes tömegét. Ennek eredményeként született a négyes kapcsolt mozgalom is: a *„2000 tonnás"*, az *„500 kilométeres"*, az irányvonatok és a felemelt sebességű vonatok együttes alkalmazása. E mozgalmak óriási *rejtett tartalékokat* szabaditottak fel.

A VONTATÁSI SZOLGÁLATNÁL

a mozdonyfenntartási és szénmegtakarítási költségből több mint 34 millió forintot takarítottak meg ebben az esztendőben.

Azok, akik mindig azt mondogatták, hogy több lesz a vonórúdszakadás és sok lesz a hőnfutás, tudják meg, hogy *ilyen kevés vonórúdszakadás még nem volt a felszabadulás óta* és ilyen jó még soha nem volt a hőnfutási statisztika, mint az idén. Amig 1938-ban 160.000 rakott tengelykilométerre esett egy hőnfutás, addig ma 200.000 km-re esik egy. Igy tehát a fenti megtakarítás a vontatási szolgálatnál tiszta érték. *1950. évben olcsóbb volt a vontatás, mint 1949-ben.*

Az 1950-es évben az előbb emlitett mozgalmakon kívül a fűtőházakban egy új mozgalom született: a *„mosástól-mosásig"* való teljesítménynövelés mozgalma. Ennek lehetőségét a vízlágyító berendezések alkalmazása teszi lehetővé. Hogy mit jelent a mozdonyparkra, ha a mozdonyokat nem 2000, hanem 20.000 km után mossák, azt a mi dolgozóinknak nem kell külön magyarázni.

Beszélni kell a

JÁRÓMŰJAVITÓ ÜZEMI VÁLLALATOK

nagyszerű munkájáról, akik az év folyamán kétszer is megemelt újjáépitési programot már az őszi forgalom idejére teljesitették.

A műhelyi dolgozók öntudatos munkájának volt köszönhető, hogy a MÁV a rendkívül nagy megterhelést jelentő őszi forgalmat elegendő számú kocsival és elegendő mozdonnyal tudta végrehajtani.

A műhelyek a teherkocsi-újjáépitési programot 100 százalékig, a mozdonyfővizsgát pedig 109 százalékra teljesitették. Külön ki kell emelni a műhelyek augusztusi és szeptemberi munkáját, amikor az őszi forgalomhoz szükséges kocsimennyiség biztositására a tervet 100 százalékkal felemelték. A kocsiosztályok ezt a tervet is végrehajtották. A Dunakeszi Járóműjavító ÜV a személykocsi-újjáépitési programját 123 százalékkal túlteljesitette.

A FORGALMI SZOLGÁLAT

a vasút fennállása óta nem került olyan nehéz feladat elé, mint az idei nagy őszi szállítás alatt.

A napi kocsirakodás esetenkint elérte a 12.000 darabot, amire a vasút több mint 100 éves fennállása alatt még nem volt példa.

Ugyanakkor, amikor a forgalmi szolgálat e hallatlan teherforgalom lebonyolítását sikeresen irányította, a személyvonatok számának állandó növelése mellett a személyforgalom rendes közlekedését is kisebb-nagyobb zökkenőkkel biztositani tudta.

A KERESKEDELMI SZOLGÁLAT

1950. evi tervének végrehajtása során egészen új munkamódszerekkel gazdagitotta a vasutasok fegyvertárát. Egy ilyen nagyjelentőségű új munkamódszer volt a rakodóhelyeken képzett irányvonatok alkalmazása. Ezzel vált lehetővé, hogy

a kocsifordulót le tudta szorítani a legkritikusabb őszi forgalom alatt 3—3.3 napra

és a kereskedelmi szolgálat kitünő tevékenységével nagyban hozzájárult ahhoz, hogy az *„500 kilométeres"*-mozgalom ilyen szép eredményeket ért el.

A PÁLYAFENNTARTÁSI SZOLGÁLAT

szintén csatlakozott az új munkamódszerekhez, azzal, hogy számos helyen a kitűzött idő előtt olyan állapotba hozta a pályát, hogy

a lassújelek megszüntek.

Az 5 km-es lassújeleket eltörölte, helyettük 15 km-eseket rendszeresített, ami természetesen azt követelte meg a pályafenntartás dolgozóitól, hogy a munka alatt lévő vágányrészt úgy kellett megerősiteni, hogy az 15 km-es sebességet kibirjon.

A HIDOSZTÁLY

is teljesitette a tervét, hiszen nem régen adta át egyik legnagyszerűbb alkotását, a bajai *Duna*-hidat, amelynek

gazdasági jelentősége felmérhetetlen

Dél-Magyarország számára.

Nincs a vasútnak olyan szolgálati ága, amely becsületesen, derekasan ki ne vette volna a részét az 1950-es terv végrehajtásából.

Elmondhatjuk, hogy vasútunkra az 1950-es esztendőben az új, *kommunista munkamódszerek* betörése volt a jellemző. Ennek be kellett következni a vasúton, mert meg volt hozzá mind a négy *sztálini* feltétel:

1. *A dolgozók életszinvonalának emelkedése.* Itt a tények beszélnek.

2. *A kizsákmányolás megszünése.* A közlekedés az a szektor volt, amely a leghamarabb került társadalmi tulajdonba, sőt azt mondhatjuk, hogy a vasúton a felszabadulás pillanatában megszünt a kizsákmányolás.

3. *Az új technika.* Nálunk az új technika nemcsak az új gépek, vontató- és vonójárművekben jelentkezik, hanem a meglévő felszerelésnek a modernizálásában. A tehervonatok légfékkel való közlekedésében, a műhelyek új, korszerű gépekkel való ellátásában, a szénszerelők gépesitésében, a melegmosó-berendezésekben, a berakások és átrakások gépesitésében, az új jelzőberendezések, ben, a nagy fényerejű térvilágitásokban, a menetirányító szolgálat bevezetésében, a műhelyi munkák profilirozásában és még fel lehetne sorolni az új technikai módszerek egész sorát.

4. *Az új emberek, akik az új technika mestereivé váltak.* Ezek is meg voltak és meg vannak már a vasúton. A *Tóth III. János, Lengyel József* mozdonyvezetők a vontatásnál, *Pákozdi Jenő* a forgalomnál. A kereskedelmi szolgálatnál *Nagy Lajos* tatabányai tervfelelős, vagy *Demeter István* záhonyi raktári munkás, vagy *Üveges Sándor* elömunkás a hódmezővásárhelyi osztálymérnökségen. Felsorolhatnánk még azokat a dolgozókat is, akik új munkamódszerekkel nagy teljesitményeket érnek el. Meg volt tehát a vasúton 1950-ben a sztahanovista-mozgalmak kialakulásának összes sztálini feltétele. De ennél még több is volt. A Szovjetunió nehéz harcok aran maga alakította ki ezeket a feltételeket, mi pedig a Szovjetuniótól átvettük és nem csak átvettük, hanem rátámaszkodtunk, közvetlen segitségét élveztük. Nem kellett nekünk külön utat törnünk, hanem széles kitaposott úton haladhattunk. Mindnyájan tudjuk, hogy milyen nagy segitséget jelentett az *„500 kilométeres"*, a felemelt sebességű vonatok mozgalmának kialakitásában *Pányin* elvtárs közvetlen segitsége.

Az 1950-es év gazdag volt a vasút történetében. Különösen gazdagnak mondhatjuk tapasztalatokban és eredményekben az idei nagy őszi forgalmat, amelyre most már visszatekintve büszkén állapithatjuk meg, hogy a vasutasság olyan feladatokat is meg tudott oldani, amelyekre a felszabadulás előtt képtelen lett volna. Hogy az őszi forgalmat ilyen eredményesen és minden nagyobb zökkenő nélkül végrehajtottuk, azt három tényezőnek lehet köszönni: *Pártunk támogatásának és iránymutatásának, a Szovjetunió gazdag tapasztalatának és a vasutasság megnövekedett öntudatának, munkához való megváltozott viszonyának, azaz, a sztahánovista mozgalmaknak.* Azonban

nemcsak eredmények, hiányosságok is voltak az 1950-es esztendőben.

Például a mozdonyszolgálatképtelenségek száma az 1949. évinek majdnem kétszeresére emelkedett. A személy- és munkásvonatok rendessége a tavalyihoz képest romlott. Igaz, hogy a személy- és munkásvonatok száma lényegesen emelkedett és egyik-másik vonalrészünk elérkezett teljesitőképességének felső határához. A mozdonyácsorgások óraszáma sem csökkent.

A jelzőknél való indokolatlan megállások száma a havi 10.000 darabról nem akar alábbszállni. A kisiklások, helytelen vágányra való fogadások, balesetek száma szintén nem csökkent.

Itt javulásról csak azért lehet beszélni, mert 1950-ben sokkal nagyobb feladatokat oldottunk meg, mint 1949-ben.

A szénfogyasztás terén se értük el azt az eredményt, amit jó munkával, helyes, gazdaságos szénfogyasztással el lehetett volna érni. A szénfogyasztás 100 elegytonnakilométerenként csak 0.11 kg-mal volt kevesebb, mint az előirányzat. Ha tekintetbe vesszük a széngazdálkodás rendkivül nagy nemzetgazdasági jelentőségét, ezt a 11 dekás eredményt silánynak lehet mondani.

Bajok voltak és vannak a tervtegyelemmel. Különösen áll ez műhelyvonatkozásokban.

A Szolnoki Járóműjavító ÜV vezetősége egész éven át hamis jelentést adott

a 7/D ügyosztálynak a teherkocsik újjáépitéséről. Csak a 7/D ügyosztály ellenőrző szervei leplezték le a hamisitást. Nemcsak a szolnokiak, hanem egyetlen műhely kocsiosztálya sem tudta a havi részletterveket egyenletesen teljesiteni.

A forgalom vonalán nem sikerült egy olyan alapvető hiányosságot felszámolni, melynek alapján összhangba hozta volna a vonatkisérők kilométerfizetését a vontatási dolgozókéval. Ennek következménye az, hogy mig a vontatási dolgozók — *mivel kilométerenként kapják a díjazást* — igyekeznek a vonattal célállomásuk felé, — a forgalmi dolgozók — *mivel óradijat kapnak* — nincsenek ebben érdekelve és nincs az a törekvésük, hogy a vonatot minél előbb rendeltetési helyére juttattassák.

A pályafenntartás vonalán is vannak bőségesen hiányosságok. Beszélnek erről a nap mint nap előforduló kisiklások, melyeknek leggyakoribb oka a nyombővülés, vagy a váltó karbantartásának a hiánya.

Mindent összevetve, azonban meg kell állapitani az egész vasútra, hogy

1950. évben jobban, eredményesebben, olcsóbban dolgozott, mint 1949-ben.

Feladataink 1951-ben

Feladataink az 1951. év szállitási tervéből adódnak. A főfeladat, ami egyébként minden szállító vállalatnak a főfunkciója: a feladott nyersanyag, félkész- és készáru gyors, pontos, időben történő elszállitása.

Az 1951-i évi tervünk, az ötéves terv második évének terve, az egész magyar ipart, kezdve a bányászattól, egészen a könnyűiparig, sokkal nagyobb teljesitményre kényszeriti, mint az ötéves terv első éve. Ha ez igy áll a népgazdaságra, akkor feltétlenül még fokozottabban áll az ország egyetlen döntő szállitási rendszerére, a vasútra .

A vasútnak tehát 1951-ben sokkal nagyobb feladatokat kell megoldani, mint 1950-ben.

A megvalósitásához, ismerve feladataink nagyságát, fel kell mérni a rendelkezésre álló erőket.

Vizsgáljuk meg ezt a kérdést két szemszögből: *a vasút technikai felkészültségének* szempontjából és a vasutasok *megnövekedett öntudatának*, munkakészségének szempontjából. Ha az előtt vesszük figyelembe, mindjárt egy döntő technikai változásra kell rámutatnunk.

1951-ben, már január hónapban a magyar vasutak területén minden tehervonat légfékkel fog közlekedni.

Ez tehát új technikát jelent a vasúton. Gazdasági kihatásai rendkivül nagyok Ha egyebet nem veszünk figyelembe, csak azt, hogy a vonatkisérői szolgálatnál igen sok munkaerő válik szabaddá és irányitható a népgazdaság, illetve a vasút más területére, — máris óriási megtakaritott összeget tudunk kimutatni. Ha ehhez hozzászámitjuk a *vonatok utazási sebességének megnövekedését*, a vonatok közlekedésének a biztonságát és nem utolsó sorban azt a körülményt, hogy a feladott áru gyorsabban kerül rendeltetési helyére, máris látható, hogy milyen óriás jelentősége van a tehervonaton a légfékrendszer bevezetésének a magyar népgazdaság számára.

A MOZDONY- ÉS KOCSIPARKOT TOVÁBB FOGJUK SZAPORITANI

ebben az esztendőben. 1951-ben jelenik meg a magyar mozdonypark *két új gyorsvonati mozdonyóriása*, a 303-as gép. Jelentős lépéssel fogjuk előbbrevinni személykocsi-parkunk felfrissitését, kibővitését. A mindenki által kedvelt magyar kocsitipust, a *Cak-kocsik számát lényegesen fogjuk szaporitani.*

A FORGALOM SEM MARAD KI A TECHNIKAI FEJLESZTÉSI TERVBŐL. Egy sor állomásunk vágányhálózatát kibővitjük. Miskolc-rendező egy része, Ferencváros személypályaudvar bővitése, az ipartelepek állomásainak bővitése, stb., stb. *Uj, modern jelzőberendezések* fognak megjelenni egyes fővonalainkon, amelyek lehetővé fogják tenni a vonatok sűrűbben való közlekedését. Fel lehetne még sorolni az új technikai berendezéseknek egész sorát, amelyek 1951. esztendőben a vasúton meg fognak jelenni. Az új technika bevezetésében tehát nem lesz hiány az ötéves terv második évében.

Nem elég azonban az új technika,

AZ UJ TECHNIKÁHOZ UJ EMBEREK ÉS UJ MUNKAMÓDSZEREK KELLENEK. Tehát 1951-ben még több uj munkamódszert kell alkalmazni és a már kipróbált és bevált új munkamódszereket jelentősen tovább kell fejleszteni. Az ötéves terv második évének végrehajtását, az *önköltség lényeges csökkentése* kell, hogy jellemezze. Ezt csak *úgy* érhetjük el, hogy ha fokozzuk az új munkamódszerek alkalmazását, különösképen a már bevált négyes kapcsolt-mozgalmak egész nagyarányú kiszélesitését. A mi feladatunk 1951-ben nem csak az, hogy végrehajtsuk szállitási feladatainkat, hanem elsősorban az, hogy olcsón hajtsuk végre. Ahhoz, hogy mi az önköltséget csökkenteni tudjuk, feltétlenül tudnunk kell, hogy hol jelentkeznek a legnagyobb kiadások. Ezt két részre kell oszlani: a bérezési kiadásokra és az anyagkiadásokra. Most csak az anyagköltséggel fogunk foglalkozni és itt is közelebbről csak a szénnel.

A MÁV összes kiadásainak legnagyobb százalékát a szénköltség emészti fel. Sokszázezer tonna az, amit a vasút egy évben elfogyaszt. Ha tehát mi ebben az évben önköltséget akarunk csökkenteni, akkor az *anyagköltség leszoritását kell üstökön ragadni, elsősorban pedig a szénét.* Annál is inkább a szénét, mert *Rákosi* elvtárs, a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének 1950 október 27-i ülésén, dolgozó népünk figyelmét, további fejlődésünk legfontosabb tényezőjére, a széntermelés fokozása felé fordította.

A magyar ipar szédületes fejlődése rengeteg szenet követel és ha az iparra azt mondhatjuk, hogy nem lehet meg szén nélkül, vagy ahogyan *Lenin* elvtárs mondja: *„A szén az ipar valóságos kenyere"*, akkor ezt, a mi vasútunkra ugyanigy el lehet mondani. Az ötéves terv második évében, tehát

a vasutasoknak a szállitási feladat jó végrehajtása mellett, a szénfogyasztást legalább öt százalékkal kell csökkenteni.

Ez igen komoly feladat, méltó a vasutassághoz. Ez az öt százalék egy évben soktizezer tonna szenet jelent

A SZÉNÉRT HARCOLNI KELL. Versenyszerűen küzdeni minden kilogramm szénért. Ebben a harcban is mint minden téren eredmény csak közös erőfeszités révén születhet, még akkor is, ha a megtakaritás döntő többsége a vontatási szolgálatnál jelentkezik.

Leghatékonyabb fegyver a szénért vivott harcban a „2000 tonnás" és az „500 kilométeres"-mozgalom tovább fejlesztése. E két mozgalom a széncsata nehéztüzérsége.

Erről a nehéz tüzérségről semmiképen sem mondhatunk le, ha a kitűzött öt százalékos csökkentést el akarjuk érni. És mintbogy a *„2000 tonnás"*-mozgalom, de kiválképen az *„500 kilométeres"*-mozgalom az egész vasutasság mozgalma, a *szénért való harc is az egész vasutasság harca.*

Ha 1951-ben komoly önköltségcsökkentést akarunk elérni, akkor sokkal jobban kell

FEJLESZTENI A MUNKAVERSENY-MOZGALMAT.

Jobban meg kell teremteni hozzá a müszaki feltételeket, jobban meg kell szervezni a végrehajtást és a lelkesedés lázának sokkal magasabban kell lobognia, mint eddig. A legtöbb szolgálati vezető abban a hibában szenved, hogy a műszaki feltételek biztositása alatt, mindig a felülről jövő anyagellátást érti és nem az üzemének (fűtőház, állomás, műhely, osztálymérnökség) helyes megszervezését. Csak azt vetjük fel, hogy mennyivel jobban menne egy nagy állomás és fűtőház munkája, ha annak vezetői minden nap megbeszélnék az aznapi hiányosságokat és a másnapi tervet, különösen, ha ebbe a megbeszélésbe, esetenként bevonnák az osztálymérnökséget is. Nem kötelességszerűen, de szivvel kell foglalkozni mindenkinek a vasutas munkaversenyek fokozásával. A meglévőket jobban ki kell szélesiteni. Nagyok még a lehetőségek. Mozdonyparkunk átlagos kihasználása még nagyon messze van a 100 százaléktól. Van bőven terület a *„2000 tonnás"*-mozgalom fejlesztésére. A mozdonyok napi haszonkilométer teljesitményét még sokkal nagyobbra lehet emelni, tehát az *„500 kilométeres"*-mozgalmat is tovább lehet fejleszteni. Ugyanez áll az irányvonatok képzésére és a felemelt sebességű vonatokra egyaránt.

Lehet fejleszteni a meglévő forradalmi mozgalmainkat, csak össze kell fogni a sokezer, becsületes vasutas törekvését és ebbe az irányba vezetni. Elsősorban a kommunisták feladata: *elöljárni, jó példával a tervfegyelemben és az állami fegyelem betartásában.* E nélkül sem sikeres tervvégrehajtás, sem biztos, balesetmentes közlekedés nincs. A vasutas dolgozók döntő többségében ég a versenyláz, szeretik a munkájukat és örülnek, ha kimagasló eredményt tudnak elérni. A mi vasutas dolgozóink nagyrészére már 1950-ben jellemző volt *a szocialista magatartás.* Az ötéves terv második évében

a szocialista gondolkozású vasutasok táborát jobban ki kell szélesiteni.

A megnövekedett feladatok ezt parancsolólag előirják. Szocialista szállitási feladatokat csak szocialista vasutasokkal lehet megoldani. Meg kell tehát változtatni a vasutasság elmaradottabb részének régi gondolkozási módját. Nyugodt, bátor, a felelősséget vállalni merő, az új iránt érzékeny vasutasokká kell őket nevelni. Ez igen nehéz feladat.

Lenin elvtárs sem becsülte le. Azt mondja erről: *... le kell bennünk gyürni a burzsoá szokásokat és hagyományokat, éppen úgy, mint ahogy szintén szükséges lesz a proletárdiktatúra talaján hosszadalmas harcban átnevelni magukat a proletárokat is, akik saját kispolgári előitéleteiktől nem egyszerre szabadulnak meg, nem csoda útján, nem a szüzanya parancsára, nem valami jelszó, határozat, dekrétum parancsára, hanem csak a kispolgári tömegbefolyás ellen folytatott hosszú és fáradságos tömegharc révén.*

Ezt a harcot pedig csak a Párt vezetésével lehet sikeresen megvivni.

Küzdenünk kell a sorainkban még nem kis számmal meglévő ellenséges elemek ellen, akik a közöny, a felelőtlenség és pánik fegyverét használják a terv sikeres végrehajtása ellen. *Harcolni kell mindennap önmagunkkal a régi rossz ellen, az újért, a jóért.*

Az ötéves terv végrehajtásáért való harc tüzében fog kikovácsolódni a *szocialista vasutas tipusa*, amikor már nem csak az élenjárók, de az egész vasutasság látni fogja hogy a mindennapi munkája hogyan függ össze a szocializmus épitésével, a béke megvédésével.

Ötéves tervünk második évének végrehajtásához azzal az elszántsággal fogjunk hozzá, hogy olcsóbban fogunk szállitani, mint 1950-ben, bizonyságot téve arról, hogy a vasutasság szereti szocialista hazáját és a nagy Szovjetuniót, elszántan és ragaszkodással követi Pártunkat és szeretett vezérünket. *Rákosi* elvtársat.

Tölgyes Lajos

Az ifik jó munkája eredményeként:

átadták rendeltetésének a Dunai Vasmű első vasútvonalát

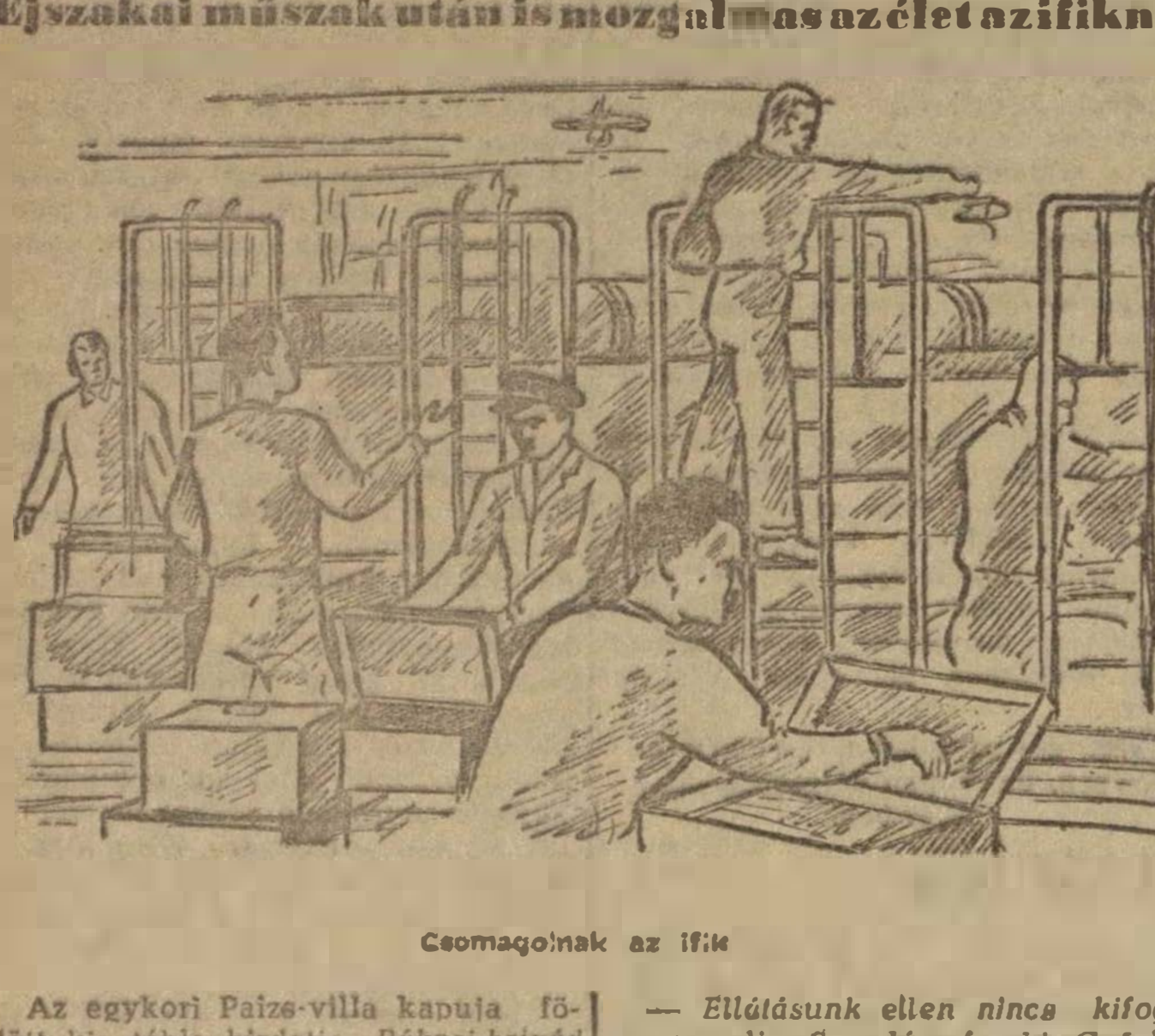
Átadták a Dunai Vasmű első vasútvonalát. A hivatalos közlemény tudatta dolgozó népünkkel, hogy ötéves tervünk büszkesége, a Dunai Vasmű építésének jelentős szakaszához értünk el. *Bebrits Lajos* elvtárs közlekedés- és postaügyi miniszter a vasútvonal megnyitásán a legnagyobb elismerés hangján szólt a vasútépítők munkájáról, akik a legnehezebb időjárási viszonyok között is határidőre, a felajánlás napjára, *Sztálin* elvtárs születésnapjára átadták a Vasmű *első vasútvonalát a forgalomnak.*

Hogyan született meg ez a nagyszerű eredmény, hogyan élnek és dolgoznak a vasútépítők? Erre akarunk választ kapni, amikor az épülő szocialista városba látogattunk az első vasútvonal megnyitására.

Lelovics József elvtárs, a *MÁV Pályaépítő Vállalat* központi racionalizálási, újítási és munkaverseny osztályvezetője már a vonatban lelkesen beszél a pentelei ifikről, mutatja be később az egyre nagyobb méretekben kibontakozó vasútépítkezést és kalauzol végig a neki már jól ismert helyeken.

Ez a nap nem olyan mint a többi, mert a régi dunapentelei állomás utóbbi időben erősen felfokozódott forgalmán, a tehergépkocsik tömegének szakadatlan száguldozásán s a dolgozó emberek ezreinek lázas munkáján túl is érezhető, hogy ez a nap tele van várakozással, a hangulat a hatalmas munkaütem mellett is ünnepváró. A gyárépítők, mélyépítők és az útépítők is tudják, ma a vasútépítő dolgozók munkájának eredménye a beszédtéma. Hova vezethet első útunk? Persze az ifikhez.

Éjszakai műszak után is mozgalmas az élet az ifiknél



Csomagolnak az ifik

Az egykori Paizs-villa kapuja fölött kis tábla hirdeti: *„Rákosi-brigád otthona".* Éjszakai műszakon voltak az ifik, a brigád nevéhez méltóan a legkeményebb feladatokra vállalkoztak, személyes ügyüknek tekintették, hogy *Sztálin* elvtárs születésnapjára tett felajánlás alapján az új vasútvonal, amely még a régi állomástól vezet az új gyártelepre, *határidőre elkészüljön.* Népgazdaságunk e vasútvonalnak megépítését is a *MÁV Pályaépítő és Felújító Üzemi Vállalatra* bízta, az ifik is ennek kötelékében dolgoznak. Az otthon olyan mint egy méhkas, nyüzsgés, emeletre föl, le szaladgálás, rengeteg láda, csomag kis hegyekben, kalapálás. Hurcolkodnak. *Uj, még szebb otthont kap a Rákosi-brigád,* s az ifiknek nincs türelmük kivárni míg egyet alusznak, csomagolnak. Hazakerülnek rövid, jól megérdemelt szabadságra, s újév után visszajönnek már a *Dunai Vasmű* közelében épített új otthonukba. Csak sebtében lehet velük beszélni, távirati stílusban válaszolnak, bontják a kultúrtermük színpadát, azt is elviszik. *Cs. Tóth József* ifi-titkár, határozott útmutatásokat ad a csomagolási lázban, az ifi-gárda fegyelmezetten végrehajtja, élen az ifi-titkárral. Az egyik szobában megtaláljuk a *legifibbet.* Őt megértően hagyták egyet szundítani az emeletes ágyban, de már ő is készülődik. *Gémes Tibor.* 15 éves, Szegedről jött, hogy *Rákosi* elvtárs szavára kivegye részét a Vasmű építésében. A legfiatalabb vasútépítő.

— *A kezdeti nehézségeken átestünk, a brigád szelleme erősen megjavult. Össze kellett szoknunk, hiszen az ország minden részéből jöttünk ide, nem ismertük egymást, egymás [illegible] és a körülményeket. Akik nem közénk valók, azok már nincsenek is itt. Ez a brigád csak olyanokat vall magáénak, akik méltók is arra, hogy Rákosi elvtársról elnevezett brigádban dolgozzanak.*

— Milyen az ellátás, van-e panasz?

— *Ellátásunk ellen nincs kifogás* — mondja Ser *József,* aki Győrből jött Dunapentelére. — *Mást szeretnénk azonban szóvá tenni* — fűzi hozzá az ifi, majd halkabbra fogja a szót, mintha nem szívesen beszélne erről. — *ezt mindannyian nehezményezzük. Lelovics elvtárson meg a DISZ-központi elvtársakon kívül bizony nem igen látogatják meg az ifiket. A vállalat központjából, vagy a minisztériumból ha jönnek, ide is betalálhatnának. Igaz, hogy eddig elég messze laktunk az állomástól, dehát ha mi az ország túlsó végeiből is ide találtunk Pentelére, őket is szívesen látnánk. Reméljük, hogy új otthonunk, ahová újév után költözünk, jobban útba esik a kiutazóknak, mert van mindig valami mondanivalónk.*

S ebben az ifiknek igazuk van.

Még utánunk szólnak:

— *Igaz, a „Közlekedés" legújabb számát még nem kaptuk meg. Itt egyébként új újság jelent meg Sztálin elvtárs születésnapján. A Dunai Vasmű építése pártbizottságának lapja, így saját lapunk is van már, mi is írhatunk bele.*

Az újság persze egész Dunapentelén percek alatt elfogyott, s nagy népszerűségnek örvend.

Az ifiktől legújabb versenyeredményeik után érdeklődünk.

Szerények ezek az ifik. Bár büszkék munkájukra, úgy kell kihúzni belőlük, de inkább másoktól tudjuk meg, hogy mult hónapban 180 százalék volt a kiteljesítésük, sőt a kavicshányásnál 276 százalékot értek el, s most az utóbbi hetek viszontagságos időjárásában, esőzések között az új esőköpenyekben s az új bakancsokban is kitaposták maguknak a 124 százalékot a pentelei vasútért. Szeretettel beszélnek egy másik brigádról. Ez a *Debrői*-brigád. Mint *„tiszteletbeli"* tag, ott dolgozik az öreg *Debrői* két ifi fiával együtt. Nemcsak ezért népszerűek. Elnyerték a *Pályaépítő Vállalat* vándorzászlóját ebben a hónapban.

Izgalmas tanácskozás az építési irodában. Egy ötlet eredménye.

A vasútvonal átadási ünnepsége előtt sok szó esik erről. A felajánlási határidő december 21 volt, a megelőző napokban komoly aggodalom töltötte el a vasútépítőket. A pentelei sár egyre kegyetlenebbül kapaszkodott meg a tehergépkocsik kerekeibe és akadályozta, hogy az állomástól elvigyék az építési anyagot a több kilométerre lévő gyárvároshoz. A vasútvonal alépítménye már nőtt, de egy óra kiesés sem lehet, a viszontagságos időjárást le kell küzdeni, hogy az anyagvonatok beszaladhassanak a gyárterületre. Hatalmas önköltségcsökkentést is jelent, gépkocsik, szekerek, kordék bére takarítható meg. *A vasútvonalnak el kell készülnie!* Kell, de a töltéshez még anyag kell s a kocsik késve tudnak csak megbirkózni a sárral.

Tudta ezt *Szolnoki Imre,* a vasútépítők dolgozó kubikos ÜB titkára is. Töprengéséből ötlet született. Rohant *Virágh Béla* főmérnök építésvezetőhöz, aki az ötlet alapján pontos műszaki számításokat végzett. A két vágányra épített töltésen az időjárás megjavulásáig úgy is csak egy vágányt fektetnek. *A töltésmagasításhoz szükséges anyagot kiveszik a második vágány töltéséből, az egyvágány fektethető, az anyag közvetlenül mehet a gyárterületre,* nem akadály a sár, s a kivett töltésanyagot pedig könnyen pótolják, hiszen azt már maga az anyagvonat szállítja oda. Kirakodási és berakodási költség megszűnt, a megtakarítás az első számítások szerint is *jóval felülhaladja a százezer forintot.* A legjobb brigádok, a *Szolnoki,* a *Csorba, Harmat, Meleg és Bogó* brigádjai s a *Fazekas*-brigád — amelynek vezetője egyúttal Békésszentandrás tanácstagja —, nekilendültek az ifikkel együtt. *Fekécs János* 22 tagú brigádja — mind endrődi kubikos — 155 százalékra teljesítették legutóbb is az új normát, összefogtak és jól előkészített terv alapján megoldották a feladatot.

Vágányfektetés kész!

A határidő előtti napon, a késő esti órákban fáklyafény mellett dolgoztak s este tíz órakor az új töltésen találkozott egymással a két oldalról elindított, fektetett sínpár. Az állomás és a gyártelep között meg volt a vasúti kapcsolat. Távirati jelentés megy a *Pályaépítő Központnak. Virág Béla* főmérnök jelenti, hogy 20-án este tíz órakor a vágányfektetés kész, másnap utómunkák kellenek, s *indítható az első vonat.*

Ilyen előzmények után köszöntött be a megnyitás napja. A szocialista város építő lendületét alig bírja követni a régi állomás. A rakterület zsúfolva anyaggal, a *forgalmat* alig bírja már fogadni. De már rakják az első anyagvonatot, tehermentesül az állomás, *néhány óra mulva mintegy harminc vagon anyaggal siet első útjára a gyártelep felé „Rozika".* Már tudniillik az anyagvonat mozdonya. Idő: 15 óra 15 perc. Késő délutánra várják *Bebrits* elvtárs közlekedési- és postaügyi miniszter különvonatát, a közlekedésügyi minisztérium vezetőivel és a Pályaépítő Vállalat központjának műszaki vezetőivel, a vasútvonal átadására.

Dolgozóink történelmi cselekedetet hajtanak itt végre...

Estébe hajlik a délután, bevilágítja Pentelét a frissen esett hó és messzire világít az épülő új város hatalmas, modern palotáinak, a gyárváros dolgozói számára épült lakóházak tetején a vörös csillag. Vége a munkaidőnek, de ma az útirány nem a lakóházak, laktanyák és ifi-otthonok felé vezet, hanem a gyártelep felé, ahová elért a vasút. Hevenyészett emelvényre két erősfényű karbidlámpa kerül. Kemény munkásarcokat világítanak meg, ideseregleттek, hogy amíg megérkezik a miniszter elvtárs, megvitassák az eseményt, és kicseréljék véleményüket a javítani való hibákról.

A távoli sípjelzésre mindenki egy irányba fordul. Lassan a vágány végéhez befut az első személyszállító vonat.

Bebrits elvtárssal élén, a közlekedésügyi minisztérium és a vasúti főosztály vezetőségének több tagja jött el a különvonattal az első pentelei útra.

Légrádi János elvtárs, a *MÁV Pályaépítő- és Felújító Üzemi Vállalat* igazgatója tesz jelentést a miniszternek mind azokról a nehézségekről, amelyeket a vasútépítőknek le kellett küzdeniök, hogy ezt az eredményt elérhessék.

A Dunai Vasmű pártbizottsága agit.-prop. titkárának üdvözlő szavai után *Bebrits* miniszter lép az emelvényre és tolmácsolja a kormányzat elismerését a vasútépítőknek.

— *Történelmi cselekedetet hajtanak végre az itteni vasútépítők* — mondotta egyebek között — *akik hozzájárulnak munkájukkal a Vasmű létrehozásához. Ma a Dunai Vasmű építésének jelentős fejezetét zárjuk le azzal, hogy a vasutat közelebb hoztuk az épülő gyárhoz. A Dunai Vasmű ötéves tervünk legfontosabb objektuma s mindnyájunk közös ügye, hogy minél közelebb hozzuk ennek megvalósítását. Minél előbbre tudjuk hozni a Vasmű felépítését, annál előbb tudjuk azt hasznosítani népgazdaságunk számára és dolgozóink életszínvonalának emelésére. A vasútépítők jó munkát végeztek, amikor harcolva az idő viszontagságaival, határidőre elvégezték a kitűzött feladatot. Kormányzatunk a jó munkát nemcsak elismeri, hanem jutalmazza is* — mondotta Bebrits elvtárs miniszter.

333 dolgozót jutalmazott meg a közlekedési kormányzat.

Nemcsak vasútátadási ünnepség volt ez, hanem váratlan meglepetésként a dolgozók *jutalmazási ünnepsége* is. *A MÁV Pályaépítő és Felújító Üzemi Vállalat, a Dunamenti Mélyépítő Vállalat, a Betonútépítő* valamint az *Út- és Vasúttervező Iroda* 333 dolgozója között osztott ki a miniszter mintegy 160 ezer forint pénzjutalmat, a végzett jó munkáért. E napon osztották ki a kinevezési okiratokat is és előléptetéseket. Egymás után hangzanak el a nevek és *Bebrits* miniszter a pénzjutalom átnyújtásával egyidejűleg ezzel szorítja meg a kemény munkában edzett kérges tenyereket: *köszönöm.* A kormányzat és az egész népünk elismerését tolmácsolja ezzel.



Bebrits elvtárs kiosztja a pénzjutalmat az élenjáró dolgozók között.

Virágh Béla főmérnök, építésvezető a *MÁV Pályaépítő és Felújító Üzemi Vállalat* és a jutalmazottak nevében tesz ígéretet arra, hogy a továbbiakban még fokozottabb teljesítménnyel akarnak eleget tenni annak a bizalomnak és elismerésnek, amely Sztálin elvtárs születésnapján és a Dunai Vasmű első vonalának átadási ünnepén a dolgozók felé megnyilvánult kormányzatunk részéről. *A Párt iránymutatása alapján a dunapentelei dolgozók egy célért, együttes erővel folytatják a munkát.*

Az ünnepség véget ér, lekerülnek a karbidlámpák az emelvényről, hogy mutassák az utat az új töltésen.

A különvonat ablakából még sokáig látni az egyre távolodó szocialista város új lakóépületein a *vörös csillagot.*

SZITNYAI JENŐ,
a „Közlekedés" levelezője.

Ittasság, dézsmálás, munkafegyelem-lazítás a Nyugati-pályaudvar kereskedelmi szolgálatánál

„Harcoljunk a munkafegyelem megszilárdításáért! — ezt követeli tőlünk a most indult téli forgalom, az ötéves terv második évének mielőbbi befejezése. Ezt követeli tőlünk néphadseregünk erősítése, a szocializmus gyorsütemű építése. Ezt követeli tőlünk a békéért való szilárd kiállás!

Ezt azonban sokan nem tudják, vagy talán nem akarják tudni, mert sokhelyen tapasztaltam, hogy dolgozótársaim

késve jelentkeznek szolgálatra, vagy egyáltalán nem jönnek be

akkor, amikor odahaza valami dolguk akad. A vasúti munkát csak másodrendű munkának nézik. Vannak kartársak, akik ittasan jelentkeznek szolgálattételre, és olyanok, akik előbb hagyják el a munkahelyüket, mint szolgálatuk megengedné. Olyan dolgozók is akadnak nálunk, akik

maguk által készített bélyegző hamisítványt használnak és így próbálják kijátszani az ellenőrzést.

Hogyan akarják ezek a kartársak az országot építeni, hogyan lehet ezekkel a dolgozókkal ötéves tervünket megvalósítani? A lapon keresztül kérem ezeket a dolgozókat, hogy gondolkozzanak egy kicsit. Próbáljanak különbséget tenni a Horthy-rendszer és népi demokratikus rendszerünk között. Emlékezzenek vissza arra, hogy mit nyújtottak Horthyék napkeltétől-napnyugtáig való munka után, 35—40 filléres éhbérért, napszámért. Mennyivel más most a helyzet, amikor nem a tőkéseknek, a földbirtokosoknak és a kulákoknak dolgozunk, hanem saját magunknak. Ha ez eszünkbe jut látnunk kell, hogy minden, amit ebben az országban termelünk, létesítünk, vagy alkotunk, az visszavonhatatlanul a miénk. Mi élvezzük annak minden gyümölcsét.

A nép vagyonát pusztítják a dézsmálók

Állomásunkon meglehetősen elszaporodtak a dézsmálások. Sokan nem gondolják meg, mit cselekszenek akkor, amikor hozzányúlnak a szállított áruhoz. Egyszerűen nem vesznek tudomást arról, hogy ma már nem a kapitalisták szállítmányait dézsmálják, hanem a nép vagyonát pusztítják. Egy-két példát mondok el:

A XXII-es számú rakodón az egyik gyüjtőkocsiból C. Ujvári András, kettő doboz kenőszappant akart eltulajdonítani; Balla Mihály és Csábi János a feladásra váró lovasszekérküldeményből három csomag szeget; Kukucska Benjámin kocsirendező és Szücs István váltókezelő, oltatlan meszet akart eltulajdonítani. Kovács II. János az egyik szódaküldeményt dézsmálta meg. Pócs László és Lebonov László pedig pálinka-küldeményt dézsmált meg.

A bizalmiaknak és népnevelőknek jobban kellene foglalkozni a raktári dolgozókkal, nevelni kellene őket. Az is igaz, hogy vannak bizalmi és népnevelő kartársak, akik nem képezik magukat. Kérdem én, hogyan fogja a hozzá beosztott csoportot nevelni, tanítani, amikor

ő maga sem tanul, nem képezi magát.

Az a bizalmi és népnevelő akarva-nemakarva előbb-utóbb az ellenség uszályába kerül és magával rántja a kevésbbé öntudatos dolgozót is. Az ilyen népnevelőt, vagy bizalmit ki kell zárni társai közül.

Kíméletlen tolatás

Amikor sztahanovistáink, élmunkásaink, öntudatos dolgozóink versenyben vannak „A téli forgalom legjobb dolgozója" címért, hogy ezáltal is erősítsük a békefront magyarországi szakaszát, népgazdaságunkat, lelkiismeretlen dolgozók kíméletlen tolatással hatalmas károkat okoznak. A közelmúltban fordult elő például, hogy

nyolc ballon vegyszert kíméletlen tolatás miatt, összetörtek.

Ma már nem azt kell nézni, hogy a kárt megfizeti a vasút és ezzel, valamint csekély büntetéssel megussza a vétkes az ügyet. Meg kell látnunk emögött azt, hogy az a nyolc ballon vegyszer valahol a munkához kellett, és a vegyszerek megsemmisülése nemcsak kárt, de nagy munkakiesést is okozhat abban a gyárban, vagy üzemben, ahová azt rendelték. Nagyfokú lelkiismeretlenség tehát és az ellenség szolgálatával egyenlő az, ha munkánkat felületesen, hányaveti módon, az előírások semmibevevésével végezzük.

Vannak kartársak nálunk, akik a feketézést nem leplezik le. Olyanok is akadnak, akik maguk is feketézéssel foglalkoznak. Leplezzük le ezeket a kartársakat, indítsunk kíméletlen harcot a feketézők ellen.

Végre meg kell értenie minden kartársnak, hogy csak fegyelmezett, öntudatos dolgozókkal tudjuk a téli forgalmat sikeresen lebonyolítani, ötéves tervünket határidő előtt befejezni és ezen keresztül a szocializmushoz vezető utat megrövidíteni.

Elvtársak! Kartársak! Vegyünk példát a Szovjetunió öntudatos dolgozóitól, a hős szovjet vasutasoktól, akik ma már a kommunizmust építik hazájukban. Ez a példa erőt ad emberi hibáink leküzdéséhez, és erőt ad az építő munkánkat, a béke harcos megvédését akadályozó ellenség megsemmisítésére.

Balogh István,
a Budapest Nyugati p. u. dolgozója."

Szakszervezetünk kádermunkájáról

Pártunk Politikai Bizottságának 1950 június 24-i határozata rávilágított a szakszervezeti munka hiányosságaira. — Ezeket a hibákat, hiányosságokat csak akkor tudjuk kijavítani, ha munkánkban, így a kádermunkában is döntő fordulat következik be, amelyre Pártunk Politikai Bizottsága nyomatékosan felhívta a figyelmünket.

ROSSZ MUNKÁNK FŐ OKA:

helytelen káderpolitikánk. A káder-munkát nem központi kérdésnek tekintettük, hanem reszortfeladatnak, hogy az csak a káderosztály és a káderesek feladata. Így tehát funkcionáriusaink nem foglalkoztak a káderek nevelésével, a velük való törődéssel. Nem törekedtek arra, hogy a kádereket megismerjék, hogy mindennapi munkájukban segítséget nyújtsanak a mellettük dolgozó kádereknek. Nem tanulmányozták a kádereket, hogy hol, melyik területen bontakozik ki legjobban tehetségük. Káder-munkánk tehát lélektelen, bürokratikus volt, ami nagymértékben ma is fennáll. A következménye pedig az lett, hogy kádereink nem tudták elvégezni a feladatukat. Elbürokratizálódtak, elszakadtak a tömegektől, a Párttól. Opportunistákká lettek, ami abban mutatkozott meg, hogy a Párt határozatait vagy egyáltalán nem, vagy laza módon hajtották végre.

Egyszerűen meghátráltak kádereink a népszerűtlennek látszó feladatok elől, vagy nem hajtották végre a kapott feladatokat úgy, mint ahogy ma a fellódás megköveteli a szakszervezetektől. Sok esetben éppen ezért a pártszervezetek végzik el a szakszervezet feladatait.

A Ferencvárosi Fűtőház volt UB. termelésfelelőse például kijelentette, hogy az őszi csúcsforgalommal kapcsolatos nehézségeket nem fogja tudni megoldani, ezért lemondott funkciójáról.

Hasonló volt Gödöllő állomás előző UB-titkárának az esete, aki a téli forgalomra való felkészülés elől hátrált meg azzal, hogy nem tudja az embereket mozgósítani. Vagy a legutóbbi alapbér- és normarendezésnél, amikor egyes funkcionáriusaink egy része a bevezetéskor szabadságra távozott.

A békekölcsönjegyzés alatt hasonló volt a helyzet. Pl. Eger állomás volt UB-titkára semmiféle munkát nem fejtett ki a békekölcsönjegyzés sikere érdekében. Vagy a békéscsabai állomás volt UB-titkára, *Szilárd* elvtárs, aki a békekölcsönjegyzés ideje alatt jelentett beteget, sőt a népnevelőknek még külön meg kellett agitálniok a lakásán a békekölcsön fontosságáról. A békekölcsönjegyzés utáni napokban pedig mulatságon vett részt, ahol verekedésbe keveredett.

A HIBÁK ÉS HIÁNYOSSÁGOK

annak tudhatók be, hogy nem segítettük és nem neveltük az újonnan beállított kádereket. Nem támogattuk őket abban, hogy a kezdeti nehézségeket le tudják küzdeni és meg tudják állni helyüket funkciójukban. Így a káder napról-napra rosszabbul dolgozott, mert nem látta tisztán a feladatát, elment a kedve a munkától, de az is előfordult, hogy összeroppant a feladatok súlya alatt, míg végül is a kádert le kellett váltani. Az ilyen esetek tömegével fordultak elő, ami előidézte a nagyfokú fluktuációt. Vezető funkcionáriusaink és UB. funkcionáriusaink nem értették meg azt, hogy

nemcsak beállításkor és leváltáskor kell a káderekkel foglalkozni, hanem annak mindennapi munkája közben is.

Nem értették meg azt, hogy ha bárhonnan egy kádert, bármilyen ok miatt le kell váltani, az elsősorban annak a szervnek a hibája, amely szervhez tartozik, illetve, amelynek foglalkozni kellett volna vele. Ha funkcionáriusaink felismerték volna a káderekkel való foglalkozás fontosságát, akkor a leváltások túlnyomó többségét meg tudtuk volna akadályozni. — De a káderek beállításánál is súlyos hibák mutatkoztak, mert nem tanulmányoztuk és nem ismertük meg a kádereket. Az történt, hogy

egy-egy jó felszólalás után a kádort beállítottuk és csak később jöttünk rá arra, hogy az illető káder nem megfelelő.

Ez történt a martonvásári volt UB-titkár esetében is. Az ilyen helytelen káderpolitika mellett kerülhettek be aztán ellenséges elemek az UB-be, de még a felsőbb vezetésbe is.

Dombóváron a sportegyesületet például papca, pap, volt katonatiszt stb. irányította.

Nekünk funkcionáriusoknak világosan kell látnunk azt, hogy ezek a hibák a szakszervezet felső vezetéséből erednek, mert nem ismertük fel a kádermunka helyét és szerepét a szakszervezeti munkában. A szakszervezet vezetőinek, hogy a hibákat ki tudjuk küszöbölni, a káder-munka irányítóivá kell válniok. Nekünk meg kell érteni, hogy nem lehet jó vezető az, aki nem foglalkozik rendszeresen munkatársaival, nem segíti őket feladataik megoldásában és nem neveli önállóságra munkatársait.

Meg kell érteni azt, hogy vezetni annyit jelent, mint ellenőrizni állandóan és folyamatosan munkaközben a határozatok végrehajtását, amely végsőfokon a végrehajtást segíti elő.

Ebből következik az, hogy a nevelőmunkát, a káder-munkát nem külön feladatnak kell tekinteni, hanem a mindennapi munka közben minden funkcionáriusnak kell káder-munkát végezni. A központi és területi funkcionáriusaink foglalkozzanak az üzemi bizottságokkal, üzemi bizottságaink a műhelybizottságokkal, a műszaki értelmiséggel, a sztahánovistákkal, bizalmiakkal, társadalmi aktivákkal. A bizalmiak pedig a hozzájuk beosztott tagsággal. Segítsék mindennapi munkájukat magyarázzák meg nekik, hogy munkájukat miként célszerű megszervezni. Segítsék fejlődésüket, bíztassák őket mikor első sikereiket felmutatják és bátran, merészen lépjenek elő a jól dolgozó, fejlődőképes kádereket.

Ha hibát követnek el, alkalmazzanak kommunista bírálatot, bírálják meg a munkáját, de ez a bírálat egyben segítségnyújtás legyen és ne rombolja le egy perc alatt mindazt, amit nehéz munkával felépítettünk.

Ne történjen meg az, mint a Keleti Műszaki Kocsihivatal és Nagytétény volt UB-titkáraival, hogy leváltották UB-titkári funkciójukból, de nem mondták meg nekik azt, hogy miért váltották le őket. — Így a káder nem ismeri föl a hibáját, értődötten visszavonul, nem tanul és elvesz a mozgalom számára.

MILYENEKKÉ KELL NEVELNI A KÁDEREKET?

A Párthoz, a Szovjetunióhoz hű, a proletár internacionalizmus szellemében kell nevelni. Arra kell nevelni, hogy saját területükön szakemberek legyenek, ne tiedjenek meg a nehézségektől, hogy a nehéz időkben is bátran megállják a helyüket. Önállóságra, kezdeményezésre, igényességre nevelni a kádereket saját magával és másokkal szemben is. Éberségre, az ellenség elleni kérlelhetetlen harcra, az imperializmus gyűlöletére. Ezt fokozottabban kell érvényesíteni a Tito-Jugoszláviával határos Pécs és Szeged területen. A szocialista hazaszeretetre, mint ahogy a hősiesen harcoló koreai nép harcol szabadságáért és függetlenségéért. Pártszerűségre kell nevelni a kádereket, arra kell nevelni, hogy merészen bírálják vezetőiket és vezetettjeiket.

Funkcionáriusainknak meg kell végre érteniök, hogy a világ legértékesebb és legnagyobb jelentőségű értéke maga az élő, eleven ember, a káder. Ezért kell gondosan nevelni és segíteni őket.

Szakszervezeti munkánk meglavításához feltétlen szükséges a tartalékok, a helyettesek nevelése, az aktivahálózat kiépítése.

Fokozottabban kell bevonni a szakszervezeti munkába a nőket és az ifjúságot.

Fel kell számolni azt a maradiságot, hogy a nők nem tudják megállni a helyüket. A vasút általában el van öregedve és üzemi bizottsági funkcionáriusaink nagy többsége az idősebb elvtársakból kerültek ki. Elenyésző számban vannak az üzemi bizottságokban fiatal funkcionáriusok. Ez egyrészt annak tudható be, hogy a fiatal elvtársak egyrészénél még mindig tapasztalható az a passzivitás, ami egyáltalán nem szabad, hogy jellemezze a mi szocializmust építő fiataljainkat. Másrészt idősebb funkcionáriusaink sok esetben féltékenyen vigyáznak arra, hogy fiatal káderek felszínre ne kerülhessenek, vagy, ha felszínre is kerülnek, ne segítik kellő módon fellődésüket. Ez mutatkozik meg a vasút legnagyobb üzemében, a Landler Jenő Üzemi Vállalatnál, ahonnan hosszú hónapok óta nem tudunk egy kádert sem kiemelni magasabb funkcióba, de hasonló a helyzet Balassagyarmaton is.

MEG KELL ÉRTENI

funkcionáriusaiknak, szervezeteinknek, hogy úgy végezhetnek igazán jó munkát, ha az idősebb elvtársak tapasztalatát összekapcsolják a fiatalok lendületével. Ez biztosítja egyrészt a Párt határozatainak maradéktalan végrehajtását.

Funkcionáriusaink egyrésze arra az opportunista álláspontra helyezkedik, hogy az ő területén nincsenek káderek. Mint pl. Debrecen területén, ahol ugyancsak kádergondokkal küzdünk és funkcionáriusaink nem veszik észre, nem ismerték fel a Debrecen Járóműjavítóban levő kádereket.

Amikor a funkcionáriusaink fele vannak panasszal ezen a területen, ugyanakkor ebben az évben az üzemből többszáz kádert emeltek ki párt és különböző gazdasági vagy egyéb funkcióba.

Nemrég egy küldöttség járt Magyarországon a Szovjetunióból é meglátogatott egy-két szakszervezetet. Az elvtársak panaszkodtak, hogy nincsenek káderek. A szovjet elvtársak azt mondották: *Itt vannak káderek. Lábbal tapossátok a kádert, az arany, de nem veszitek észre.*" Káderek tehát vannak minden területen, csak meg kell ismerni őket és állandóan foglalkozni kell velük.

El kell érni azt, hogy minden funkcionáriusnak legyen helyettese. Akkor a kádermunkát tervszerűvé tudjuk tenni, meg tudjuk szüntetni a Párttól, a tömegektől való elszakadást. Tovább kell fejleszteni a kritikát és önkritikát. Világosan kell látni funkcionáriusainknak, hogy a tömeget nemcsak tanítani kell, hanem nekik is tanulniok kell azoktól. Csak így tudjuk biztosítani Pártunk Politikai Bizottsága június 24-i határozatának végrehajtását.

Ha jól foglalkozunk a káderekkel, ha meglavítjuk a kádermunkát, akkor szakszervezetünk el fogja végezni a szocializmus építésében reá háruló feladatokat és biztosan helyt fogunk állni a békéért folyó harc ránkeső szakaszán.

Gról József

Lengyel József sztahánovista mozdonyvezető:

A szénnel való takarékosság alapvető feltétele a téli forgalom zavartalan lebonyolításának

1950 december 18-án rendkívüli értekezletre jöttek össze az 500-asok, hogy úgy az 500 km-mozgalomról, valamint az őszi csúcsforgalom befejezéséről mérleget készítsenek. Hogy összehasonlítsák az 1949. és 1950. évi tonnakilométerüket és párhuzamot vonjanak a két évfolyam között; hogy megtárgyalják a hiányosságokat, melyeket az elkövetkezendő időben ki fognak küszöbölni, hogy a most megindúló téli forgalmat zavartalanul tudják lebonyolítani és határozataikkal mintegy irányt mutassanak a többi személyzet és az összes vasutas dolgozó felé.

Elmondhatjuk, hogy nagy Pártunk irányítása mellett sikeresen oldottuk meg azokat a feladatokat, melyet az őszi forgalom elénk állított. Örömmel jelenthetjük, hogy a brigád minden egyes tagja kommunista módra teljesítette feladatát és bejelentjük, hogy a brigád minden egyes dolgozója ezável tervét november 19-re és december 10-re befejezte, de vannak sokan, mint a Lengyel-, Lőcsei-, Farkas- Mózsi-, Pákozdi-brigád, akik december 10-re már 20 százalékkal túl is teljesítették.

Ezek mellett az eredmények mellett azonban nem állunk meg. Újabb feladatok várnak ránk, melyeket csak akkor tudunk megoldani, ha Pártunk útmutatását követjük.

Ezek a feladatok a

szénnel való takarékosság és a téli forgalom sikeres lebonyolítása.

Mindenki tudja, hogy állomásunk a közlekedésben mit jelent. Ha itt zavar történik, az egész ország megérzi, tehát nekünk fokozottabban és áherebben kell dolgozni. Épülő országunk lendülete parancsolóan írja elő, hogy többet és jobbat, biztosabban, gyorsabban és gazdaságosabban kell szállítani, ezt pedig csak úgy tudjuk megoldani, ha a vasút minden becsületes dolgozója egyet akar velünk: hogy minél gyorsabban építsük a szocializmust.

Es más is történt ezen az értekezleten. Megnéztük, hogy az egy évvel ezelőtt kötött brigádszerződés megfelel-e a mai feladatoknak és azt látjuk, hogy módosításra szorul, mert a fejlődés a mozgalmakon keresztül a vasúton is komoly, szép eredményeket ért el és ezért mi nem válhatunk a fejlődés akadályozóivá, hanem nekünk előre kell vinni és gyorsítani. A szerződést, ezért mint régit elvetettük és az alábbi vállalásokat tettük az 1951. évre:

1. A Párt irányvonalát mindig szem előtt tartjuk és a brigádon belül tudatosítjuk.

2. Társadalmi munkából kivesszük a részünket, ezzel is irányt mutatunk a fűtőház dolgozóinak.

3. A munkaverseny et fokozása, újítások, észszerűsítések alkalmazása, új munkamódszerek elsajátítása, bevezetése és átadása.

4. A munkaverseny fokozása, újítások, észszerűsítések alkalmazása, új munkamódszerek elsajátítása, bevezetése és átadása.

5. Vállaljuk, hogy 1951-ben minden munkát úgy észszerűsítünk, hogy a szénta'arékossági mozgalom tudatosításával, a fűtőházunk 8%-os, az 500 km-es mozdonyoknál az utazóbrigádszemélyzet 15%-os megtakarítást érjen el.

6. Oktatásokon és pártnapokon valamint szemináriumokon tanulunk és képezzük magunkat, hogy feladatainkat minél eredményesebben hajthassuk végre.

7. A téli forgalom sikeres lebonyolítása és a 4-es mozgalom haladéktalan végrehajtása.

8. A brigád havonta egy vezető- és egy közös értekezletet tart.

A szénnel való takarékosság az egyik alapvető feltétele a téli forgalom zavartalan lebonyolításának.

Azt, hogy a 4-es mozgalommal, melyet a szovjet vasutasoktól vettünk át és mondhatjuk, sikerrel alkalmaztunk, komoly megtakarításokat értünk el, hiszen az 1951-es közlekedési költségvetés előterjesztésénél hallottuk, hogy a 2000 tonnás mozgalommal 7.5 millió, az 500-as mozgalommal 26 millió forintot takarítottunk meg népgazdaságunknak, melyből több gyermekotthont, korszerűbb és biztosabb vasútat tudunk építeni és így az ötéves tervet idő előtt megvalósítani.

Tévedés volna azonban azt gondolni, hogy ennél sokkal többet nem tudunk rövidebb idő alatt is, mint 10 hónap, megtakarítani; de igen, meg tudunk. Azonban ennek egy feltétele van, melyet sajnos, még a magyar vasutasság még ma sem ért meg, hogy a 2000 tonnás és az 500 km-es mozgalom, valamint a szénnel való takarékosság nemcsak a mozdonyvezetők és a fűtők mozgalma, hanem az összvasutasságé és ezen erőfeszítéseket, hacsak egy szakszolgálat dolgozói nem támogatják, komoly zavar keletkezhet és népgazdaságunknak igen nagy kárt okozhat.

Ezért nekünk elsősorban arra kell törekednünk, hogy felvilágosító munkával a vasút minden dolgozójának megmagyarázzuk, hogy a szénnel való takarékosság a nagyobb műszaki és újítási munkán kívül elsősorban apró munka. Ha minden vasutas-dolgozó a saját munkaterületén a munkáját becsületesen, észszerűen végzi el, ez az apróság ezer és ezer tonna szénné növekszik és akkor a legfontosabb feladat egyikével, a széntakarékossággal, a téli forgalom egyik felének sikeres lebonyolítását, biztosra vehetjük. A másik fele az éberség, odaadó tanulás, a munkafegyelem megszilárdítása és ezeken keresztül az ellenség leleplezése.

Lengyel József,
Munkaérdemrendes, sztahánovista-mozdonyvezető, a „Közlekedés" levelezője.

Dolgozóink a szénesatában

Lapunk legutóbbi számában beszámoltunk arról, hogyan segítik dolgozóink a szénmegtakarítási mozgalmat a hős bányászok szénesatáját.

El lehet mondani, hogy öntudatos vasutas dolgozóink megérlették Rákosi elvtárs útmutatását, tudatában vannak a széncsata jelentőségének és azzal járulnak hozzá sikeréhez, hogy egymásután csatlakoznak legjobb mozdonyvezetőink és fűtőink felhívásához, nemis szólva arról, hogy a vasút egész területén — tehát nemcsak a vontatási szolgálatnál, — segítik a mozgalmat elmélyíteni.

Az újabb eredmények között kiemelkedik a debreceni fűtőház mozdonyvezető-tanfolyama hallgatóinak decemberi 21-i felajánlása. Az öntudatos tanfolyam-hallgatók

szeretetüket és ragaszkodásukat úgy fejezték ki Sztálin elvtárs iránt, hogy vonatok továbbítását vállalták, fokozott szénmegtakarítással.

Különösen kiváló eredményt értek el: Láng Ferenc, Papp György és Vajda János mozdonyvezető gyakornokok, akik az általuk továbbított 1767 számú vonatnál, Debrecen—Szolnok viszonylatban

50 százalékos szénmegtakarítást értek el.

Ugyanilyen kiváló eredményt mutattak fel Lakos István, Darazsac János és Rónafalvi Tibor is, akik az általuk továbbított 1703/1710 számú vonatoknál Debrecen—Budapest—Debrecen viszonylatban 35.8 százalékos szénmegtakarítást értek el. Összesen hét ilyen csoport továbbított vonatot és

39.700 kilogramm szenet takarítottak meg, amely a kiszabáshoz viszonyítva 25.82 százaléknak felel meg.

Az Északi Fűtőház dolgozói is kiváló eredményeket értek el. Az ősz folyamán a kiszabásokhoz viszonyítva, átlagos 14.5 százalékos teljesítménnyel

3 millió 250 ezer forint értékű szenet takarítottak meg népgazdaságunknak.

Országos viszonylatban számos kiváló eredményt mutatnak fel mozdonyvezetőink és fűtőink legjobbjai.

Ha egyes igazgatóságok szénmegtakarítását vizsgáljuk, akkor azt látjuk, hogy például november hónapban a következő kép alakult ki ezen a területen: Debrecen 13.2 százalékos szénmegtakarítást mutat fel, amely 3000 tonna szénnek felel meg. Szegedi Igazgatóság 10.8 százalékkal 1610, a Szombathelyi Igazgatóság 10 százalékkal 1854, a Pécsi Igazgatóság 9.6 százalékkal 2015, a Miskolci Igazgatóság 9.4 százalékkal 2662, és végül a Budapesti Igazgatóság 8.5 százalékkal 6430 tonna szénmegtakarítást ért el.

Ezzel vasutasaink csak november hó folyamán, 10 százalékos szénmegtakarításnak megfelelő mennyiséget, összesen 17.636 tonna szenet takarítottak meg népgazdaságunknak.

Ez a hatalmas szénmennyiség 1175 vagon szénnek felel meg.

Így képet alkothatunk arról, hogy milyen hatalmas jelentősége van annak, hogy Rákosi elvtárs útmutatását megfogadva, dolgozóink jelentős eredményeket értek el a széncsatában.

Önként lemondok 4 hold földemről a halmaji Kossuth-tszcs javára

Az 1945-ös földreform alapján 4 hold földet kaptam. Őszintén megmondom, hogy ez a föld nem volt elég ahhoz, hogy jövedelméből 4 tagból álló családomat el tudtam volna tartani, ezért kenyérkereső foglalkozás után néztem. Így kerültem az Államvasutak miskolci fűtőházához fizikai munkavállalóként. Szolgálati helyemen

munkámat nem tudtam tökéletesen elvégezni. Pihenő időmben kis földemen dolgoztam, ugyanakkor pedig a vasútnál lévő elfoglaltságom miatt földemet sem tudtam kellően megművelni.

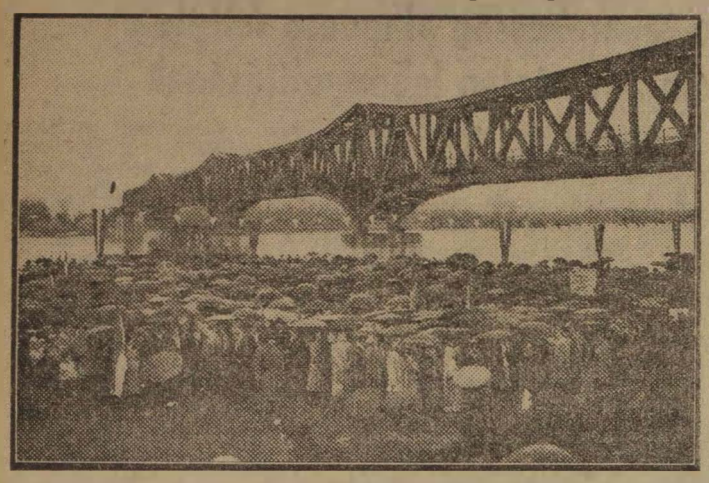
A föld tehát nyűg volt, de ezen a helyzeten semmiképp sem tudtam segíteni.

Rendkívüli hatással volt rám és nagy örömmel olvastam Rákosi elvtárs október 27-i beszédét, amelyben bejelentette, hogy lehetővé teszik, a hozzám hasonló kétlaki dolgozóknak földünk felajánlását. Rákosi elvtárs beszéde úgy ért engem, mintha pontosan rólam beszélt volna. Elhatároztam tehát, hogy földemet — amely csak akadályozott engem ötéves tervünk rámeső részének végrehajtásában — felajánlom a halmaji Kossuth-tszcs-nek.

Elhatározásom méginkább erősödött és határozottabbá vált bennem, mikor a miskolci fűtőház üzemi pártszervezetének népnevelője megmagyarázta a kétlakiság káros hatását népgazdaságunk fejlődésére, a szocializmus építésében s nem utolsó sorban a béke megvédésében. Ezzel a lépésemmel is segíteni akarom ötéves tervünk megvalósítását, azt, hogy a béke tábora erősödjön, növekedjen.

Bodolai József,
a miskolci fűtőház dolgozója.

Új vasúti-közúti Dunahíddal gazdagodtunk



December 17-én avatta fel ünnepélyes keretek között Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter az újjáépített bajai vasúti közúti Dunahidat. A fasiszta pusztítás után, hat év mulva, a dolgozók sztahánovista lendülettel végzett munkája nyomán ismét áll a híd és összekapcsolja a Dél-Dunántúl, a Duna-Tisza köze és a Tiszántúl mezőgazdasági és iparvidékeit. A vasúti szállítmányok most már közvetlen jutnak el Dél-Dunántúlról a Tiszántúlra és viszont. Az 550 méterhosszú, hét-nyilású vasszerkezetű Dunahidat a közúti járművek is használhatják. Az újjáépített híd roncskiemelési munkálatai 1947-ben indultak, majd utána 1950 februárjában megkezdődött a vasszerkezet szerelése, amelyet december 13-án fejeztek be.

Hogyan dolgozik az ellenség az Északi Járműjavító ÜV-ben

Ha visszatekintünk a felszabadulásig s ettől az időponttól vizsgáljuk az üzemi bizottság munkáját, meg kell állapitani, hogy a jelenlegi ÜB munkája gyökerében megváltozott.

Dolgozóink közül még sokan azt gondolják, hogy az ÜB még ma is egy közellátási szerv. A jobboldali szociáldemokraták és az imperialisták benti ügynökei kihasználják a dolgozók e gyenge oldalát, akik persze nem veszik észre, hogy amikor az ellenség uszályába kerülnek, voltaképpen a háborúra uszító amerikai imperialisták céljait szolgálják.

Az üzemi bizottságok a dolgozók gazdasági érdekeit képviselték az akkori tőkével szemben. A kapitalistával szemben védte a proletariátus, a munkásosztály érdekeit. Az államositások után gyökerében változott meg az ÜB feladata is. A munkásosztály került hatalomra. Nyilvánvaló, hogy most a harcot azok ellen kell vinnünk, akik a dolgozó nép hatalmát akarják megdönteni és vissza akarják szerezni a birtokunkban lévő gyárakat, üzemeket, bankokat, vasutunkat, a dolgozó nép kezébe került földbirtokokat.

Nézzük meg, hogyan áll üzemünkben az ellenség elleni harc kérdése. Tagadhatatlan, hogy beszélhetünk eredményekről, de azt is meg kell mondani, hogy sok esetben magunk is hibát követtünk el, nem bolsevista munkamódszerrel dolgoztunk ezen a területen. Még a *„Korea Hét"* idején lepleztük le Grabocsai és Pásztor jobboldali szociáldemokratákat. Az öntudatos dolgozók leleplezték őket és eltávolították az üzemből.

Ugyanigy számoltuk fel a Villányi-féle *„kultúrát"* is. Itt lényeges fordulat történt. Kultúrcsoportunk többsége azóta lelkesen dolgozik és jó munkájával ismertté teszi a realista, szocialista kultúrát.

A kovácsműhely „erkölcse" felháborodással tölti el az öntudatos dolgozókat

Beszélnünk kell a hibákról is. Arról, hogy üzemünknek az ellenség elleni harcban hol van a „gyengéje". Az a terület, ahol az ÜB-nek komoly feladatokat kell még megoldania.

Súlyos hiba, hogy nem számoltuk fel a Pásztor-féle jobboldali szociáldemokratákat pontosan ott, ahol éppen keresni sem kell: a kovácsműhelyben. Üzemszervezetünknek sok munkát ad az, hogy e helyen a Párt politikájára mozgósitsa a kovácsműhely dolgozóit.

A termelési értekezleteken például maga a bizalmi fejt ki ellenpropagandát

és a dolgozók — ha jelen is vannak — sem jót, sem rosszat nem szólnak hozzá a kérdésekhez.

A DISZ-vezetőségválasztáskor az ifik az ablakon keresztül szöktek meg és fejtettek ki ellenpropagandát.

A műhelyben uralkodó közösségi szellemre pedig jellemző az, hogy

a kovácsműhelyben több lopás történt egy hónap alatt, mint az egész műhelyben egy év alatt.

Látjuk a súlyos hibákat és tudjuk azt is, hogy a pártszervezet segitségével az üzemi bizottságnak kell itt rendet teremteni.

A munkafegyelem lazasága is szembetünő. Szinte szólás-mondásban van a vonatkésésekre való hivatkozás. Természetesen ez az eset is fennáll. De amikor

a KÖZERT-áruda előtt sorbaáll a dolgozó teljesitménybérben akár egy órát is, —

arcátlanság a 80 százalékos átlagteljesitménynél arra hivatkozni, hogy szoros a norma. Csak azért, hogy 4—5 kiló cukrot hazavihessen. Ebben az igazgatósági épület személyzete jár elöl, mert tudjuk követelésük mellett arra is marad idejük, hogy figyeljék: mikor érkezik valami és mozgósitják az egész épületet.

Akik 80 százalékos „teljesitmény" mellett még „fuserálnak" is

Ez még semmi. Sok munkatársunk 80 százalékos teljesitmény mellett

kerékpár-vázat, teknőt, faládát

és még nélkül sorolhatnám, hogy mit készit, de egyik sem veszi észre, hogy a szocialista épités, ötéves tervünk megvalósításának fékjeivé váltak és beállitak azok közé, akik az imperialisták szekerét tolják. Mondom, ezt nem veszik észre, de ha van egy kis ráérő idejük, feljöttek az ÜB-be és nagyhangon követelték a vidékiek családtagjai részére a karácsonyi utalványt.

Ezek a dolgozók a napi 480 perc munkaidőből mindjárt 30-at a munka megkezdésénél és befejezésénél, jelentős időt pedig a segélyek elintézésénél, a túlidők követelésénél és a KÖZERT-nél töltenek és

ezenkivül üzletszerü „fuseráció-val" is foglalkoznak.

A VIII/A és XII. osztályok dolgozói a Felügyelettel együtt úgy gondolták, hogy 23-án 15 óráig tart a munkaidő. A Felügyelet járt elöl jó példával, mert bent az irodában egyik-másik már felöltözve várta a dudálást de nem tudják megtalálni a nyitját annak, hogy a VII. Teherosztály miért termelékenyebb?

Az anyagkönyvelés bizalmija a termelési felelőssel, majd az ÜB-titkárral vitatkozott két órát a túlidő végett. Ugyanez a bizalmi elvtárs két nap mulva újból jön és örömmel közli, hogy jobb munkamódszert alkalmaznak és *„valószinü, hogy az engedélyezett túlórát sem veszik igénybe"*. Ez öntudatos dolgozóra vall és követendő példaként emlitem meg.

Levelem végére értem. Nyiltan feltártam a legsúlyosabb hibákat. Mindehhez az a hozzáfüzni valóm van, hogy az üzemi bizottságnak következetesen bolsevista munkamódszerrel kell dolgoznia, hogy Pártkai Bizottságunk határozatát üzemünkben is maradéktalanul megvalósithassuk. Még sok a tennivaló, kemény harcok állnak előttünk, de mi szorosabbra zárjuk sorainkat, kijavitjuk hibáinkat, hogy megvalósitsuk győzelmesen a téli forgalmat, ötéves tervünk második tervévét. Ezen keresztül pedig erősitsük a hatalmas Szovjetunió által vezetett béketábort és hogy még jobban felzárkózzunk a belső feladatok elvégzésére nagy Pártunk és szeretett *Rákosi* elvtársunk mögé

Szabadság!

Rátkai József

az Északi Járműjavító ÜV ÜB-titkára."

Új, egységes szakszervezetbe tömörültek a közlekedési és szállitási dolgozók

December 17-én ünnepélyes keretek között tartották meg a közlekedési és szállitási dolgozók szakszervezeteinek egyesülési konferenciáját a Vasas Székházban.

A Közlekedési és Szállitási Dolgozók Szakszervezetébe, a dolgozók új szakszervezetébe tömörültek a közúti, közlekedési alkalmazottak *(éspedig: a villamos, autóbusz, helyiérdekü vasút dolgozói)*, a gépjárművezetők, szállitómunkások, hajósok és repülők. Ugyanebbe a szakszervezetbe tömörültek a MAVAUT, a gazdasági vasutak, az autójavitóvállalatok és a közlekedésügyi minisztérium dolgozói.

Az egyesitési konferencián megjelent *Apró* Antal elvtárs, a Szakszervezetek Országos Tanácsa főtitkára, aki hosszabb beszédet mondott, majd *Földvári* Aladár elvtárs tartotta meg referátumát.

A Vasutas Szakszervezet Központi Vezetősége táviratilag üdvözölte a testvér-szakszervezetek egyesülését.

Az új tagdijtáblázat

Lapunk novemberi számában már jelenlettük az egységes tagdijfizetés bevezetését. Ebben a cikkünkben közöltük a bruttó jövedelem után fizetendő egységes tagdijakat. Az ott közölt táblázat egyes értékei helytelenek. Eppen ezért — félreértések elkerülése végett — az alábbiakban közöljük a tagsági dijak mértékéről szóló táblázatot:

100 Ft összkeresetig	Ft	1.50
101— 130 „	„	2.—
131— 170 „	„	2.50
171— 200 „	„	3.—
201— 230 „	„	3.50
231— 270 „	„	4.—
271— 300 „	„	4.50
301— 330 „	„	5.—
331— 370 „	„	5.50
371— 400 „	„	6.—
401— 430 „	„	6.50
431— 470 „	„	7.—
471— 500 „	„	7.50
501— 530 „	„	8.—
531— 570 „	„	8.50
571— 600 „	„	9.—
601— 630 „	„	9.50
631— 670 „	„	10.—
671— 700 „	„	10.50
701— 730 „	„	11.—
731— 770 „	„	11.50
771— 800 „	„	12.—
801— 830 „	„	12.50
831— 870 „	„	13.—
871— 900 „	„	13.50
901— 930 „	„	14.—
930— 970 „	„	14.50
971—1000 „	„	15.—
1001—1070 „	„	16.—
1071—1130 „	„	17.—
1131—1200 „	„	18.—
1201—1270 „	„	19.—
1271—1330 „	„	20.—
1331—1400 „	„	21.—
1401—1470 „	„	22.—
1471—1530 „	„	23.—
1531—1600 „	„	24.—
1601—1670 „	„	25.—
1671—1730 „	„	26.—
1731—1800 „	„	27.—
1801—1870 „	„	28.—
1871—1930 „	„	29.—
1931—2000 „	„	30.—
2001—2070 „	„	31.—
2071—2130 „	„	32.—
2131—2200 „	„	33.—
2201—2270 „	„	34.—
2271—2330 „	„	35.—
2331—2400 „	„	36.—
2401—2470 „	„	37.—
2471—2530 „	„	38.—
2531—2600 „	„	39.—
2601—2670 „	„	40.—
2671—2730 „	„	41.—
2731—2800 „	„	42.—
2801—2870 „	„	43.—
2871—2930 „	„	44.—
2931—3000 „	„	45.—

3000 forintnál nagyobb jövedelem esetében is másfélszázalékos kulcs alapján kell a tagdij összegét megállapitani, olymódon, hogy a tagdij összegét teljes forintra kerekitjük ki.

45.000 Ft-os üzemszervezési pályázat

Az Országos Tervhivatal, a nehéz- és könnyüipari minisztérium, valamint az Üzemszervezési Tudományos Egyesület 45.000 forintos üzemszervezési pályázatot irt ki a sztahánovista műhely megszervezése, a folyamatos gyártási módszerek és a megelőző karbantartás témaköréből. A pályázat beadási határideje eredetileg 1950 december 21-én volt, azonban az igen nagy érdeklődésre való tekintettel a pályázók kivánságára a beadási határidőt: 1951 január 30-án déli 12 órára meghosszabbitották.

A részletes pályázati kiirást az Üzemszervezési Tudományos Egyesület titkársága (V., Szalay-u. 4. Telefon: 311—725) személyes, vagy irásbeli kérelemre dijmentesen megküldi.

A Műszaki Dokumentációs Központ

rendelkezésére álló körülbelül ötmillió szabadalmi leirás teljes raktári készlete és Szabadalmi Kölcsönzési Csoportja Budapest, V., Akadémia-u. 12 alól a Központi Technológiai Könyvtárunk épületébe, Budapest, VIII., József-krt 6 szám alá költözött át. A szabadalmi leirások a közelmultban beérkezett 60.000 darab külföldi leirással gyarapodva, szakonként rendezetten az üzemek, kutatóintézetek újitókörei, sztahánovistái, mérnökei és technikusai részére kölcsönzés céljából, valamint bárki részére olvasótermi tanulmányozás céljából rendelkezésre állanak.

Elutaztak hazánkból a Magyar-Román Barátsági Hét kedves vendégei



Ion State élmunkás, vasesztergályos, a delegáció tagja:

— Ez a gyönyörüen feldiszitett mozdony és szerelvény hüen tükrözi vissza népeink barátságát és testvéri szövetségét a hatalmas Szovjetunió vezette béketáborban, a szocializmus épitésében.

Lengyel József sztahánovista mozdonyvezető:

— A magyar dolgozók szivében lakozó forró szeretetet, a meleg testvéri érzést iránttatok, a mi elszántságunkat a béke megvédésére, arra, hogy felépitsük a szocializmust, — külső jel ki sem fejezheti. De tekintetünk, forró kézszorításunk ezt bizonyitja. Szivünkből szólunk, mikor ezt mondjuk: Traiasca republica populara Romana! Traiasca Prietenia dintre poporul român si poporul maghiar! Éljen a Román Népköztársaság! Éljen a román és magyar nép barátsága!

A délutáni rendelések helyett esti rendeléseket vezettek be a MÁV-kórházban

Közöljük a délelőtti és esti rendelések időpontját

1951 január 1-től újból szabályozták a budapesti MÁV Kórház és Központi Rendelő szakrendeléseinek idejét. A szóbanforgó rendeletet, rendkivüli fontosságára való tekintettel, abból a célból, hogy a dolgozók érdekét szolgáló rendelkezésről valamennyi tényleges és nyugdijas tudomást szerezzen, — az alábbiakban teljes terjedelmében közöljük:

3100/63/1950. KEH. sz. A vasutas dolgozók jobb egészségügyi ellátása érdekében és szem előtt tartva a népgazdasági érdekeket is, hogy a dolgozók munkahelyüket ne legyenek kénytelenek elhagyni a rendelő igénybevétele céljából és ezen keresztül népgazdaságunknak többszáz munkaóra megtakaritassék, a budapesti MÁV Kórház és Központi Rendelőben 1951. évi január hó 1-től bevezetjük a délelőtti és délutáni rendelés helyett a délelőtti és esti rendeléseket.

A rendelési idők 1951 január 1-től kezdődőleg az alábbiak:

Rendelés	Rendelési idő
Belgyógyászat	8—14-ig és 17—19-ig
Börgyógyászat	8—14-ig és 17—19-ig
EKG	8—14-ig és 17—19-ig
Fül-, orr-, torok- és gégegyógyászat	8—14-ig és 17—19-ig
Ideggyógyászat	8—14-ig és 17—19-ig
Laboratórium	8—14-ig és 17—19-ig
Ortopédia	8—14-ig és 17—19-ig
Nőgyógyászat	8—14-ig és 17—19-ig
Röntgen	8—14-ig és 17—19-ig
Rheuma-gyógyászat	8—14-ig és 17—19-ig
Sebészet	8—14-ig és 17—19-ig
Szemészet	8—14-ig és 17—19-ig
Tüdőgyógyászat	8—14-ig és 17—19-ig
Urológia	8—14-ig és 17—19-ig
Ambuláns felvételi iroda	8—19-ig
Fogászat	8—19-ig,

tehát itt a rendelés egésznapos (megszakitás nélküli).

Gyermekgyógyászat 8—16-ig, esti rendelés nincs.

A szakrendelésekre legkésőbben a rendelési idő utolsó negyedórájának kezdetéig kell jelentkezni.

A rendelési idő utolsó negyedórájában jelentkezők figyelembe nem vétetnek.

Rendeletünkben foglaltakra az összes érdekeltek figyelmét hirdetmény útján fel kell hivni azzal, hogy vasárnap és a naptárban minden piros betüvel jelzett ünnepnapon, illetve munkaszünetes napon a rendelések egész nap szünetelnek, minden szombaton, december 24-én és 31-én pedig a délutáni 16 óráig folytatólagosan tartatnak

Az esetleges egyéb rendelési szünnapokról esetenként fogunk külön intézkedni.

A fordulószolgálatot teljesitők kivételével az összes dolgozók csak az esti rendeléseket vehetik igénybe.

Ennek megfelelően felhivjuk az összes szolgálati főnököket, hogy a szolgálati idő alatt gyógykezelés céljából a budapesti MÁV Kórház és Központi Rendelőbe távozást kérőknek engedélyt ne adjanak.

Azok a dolgozók, akik a rendelet megjelenésének időpontjában valamely délelőtti rendelésen már kezelés alatt állanak, folytatólagos gyógykezelésük befejezéséig a délelőtti rendelésekre továbbra is — indokolt esetben — elengedhetők.

A nyugdijasok, valamint az igényjogosult családtagok csakis a délelőtti rendelésekre vehetik igénybe, ezért az érdekelteknek nyomatékosan fel kell hivni a figyelmét arra, hogy csak a délelőtti rendelésekre menjenek, mert az esti rendeléseken kizárólag a tényleges dolgozókat fogják kezelésben részesiteni.

Fenti rendelettel egyidejüleg hatályon kivül helyezzük a budapesti és környéki tagok részéről a MÁV Kórház és Központi Rendelő igénybevételére vonatkozó az 1947. évi 39. számú Hivatalos Lapban 69.614/1947. sz. alatt közzétett rendeletet.

Fentiekben foglaltakat a ténylegesen dolgozókkal, valamint nyugellátást élvezőkkel hirdetményileg közölni kell.

Budapest 1950. évi december hó 29-én.

VÉGH sk., szakosztályvezető.

Szakszervezetünk új neve:

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

A hajósoknak, repülőknek kikötőmunkásoknak és a MÁVAUT dolgozóinak új, egységes szakszervezetbe, a Közlekedési és Szállitási Dolgozók Szakszervezetébe történt tömörülése folytán szakszervezetünk eddigi neve: a Vasutasok és Hajósok Országos Szakszervezete elnevezés VASUTASOK SZAKSZERVEZETE névre változott.

Ezentúl tehát szakszervezetünk új neve: **VASUTASOK SZAKSZERVEZETE.**

Az új normák túlteljesítésével segítik dolgozóink „a téli forgalom legjobb dolgozója“ címért indított versenyt

Amint már arról beszámoltunk olvasóinknak, december 17-én a dolgozók kérésére, újabb három szolgálati ágban hajtottuk végre a normarendezést, az alapbéremelést, valamint a darabbérbevezetést.

Máris megállapítható, hogy a három szolgálati ág: a vontatás, kereskedelem és szertári szolgálat öntudatos dolgozói megértették a normarendezés szükségességét és azon igyekszik, hogy új normáját necsak teljesítse, de túl is szárnyalja.

Az eddigi jelentések alapján, már a legtöbb helyen

dolgozóink nagy százaléka túlteljesítette az újonnan megállapított normát, döntően pedig ott, ahol a szakszolgálat biztosította a műszaki előfeltételeket.

Kaposváron például a dolgozók Sztálin elvtárs születésnapjára felajánlották, hogy új normájukat 5 százalékkal túlteljesítik. Vállalásaikat nagy többségben túlteljesítették. Ugyanúgy az üzemi bizottság versenyt szervezett az üzemen belül a normák túlteljesítésére. A legmagasabb százalékot elérő brigádot üzemi zászlóval fogják jutalmazni. A versenyben lévők felajánlásaikat máris túlteljesítették.

Makón a régi normával 200 százalékon felül teljesítettek a betűrők. Az új norma megállapítása után csak 50 százalékos teljesítményt értek el. A vizsgálat folyamán megállapították, hogy

a dolgozók mesterségesen visszatartották teljesítményüket az ellenséggel hallgatva.

Ugyancsak visszatartás tapasztalható a Nyugati Műszaknál is, ahol a dolgozók 40—50 százalékot teljesítenek csupán,

beülnek a kocsiba és ott beszélgetnek.

A felvilágosító munka megindult és már jelentkeznek jó eredmények.

A kiértékelést megnehezíti, hogy a dolgozók a nyolc napra kiadott munkalapokat bepiszkítják, nem vezetik rendesen, de vannak olyan tételek is, amit fel sem tüntetnek, arra való hivatkozással, hogy nem szeretnek írni. Az üzemi bizottságnak oda kell hatnia, hogy a dolgozók megértsék a munkalapok vezetésének jelentőségét.

Az ellenséges megnyilvánulások között Batta Miklós és Csor Im e lakatosok, a miskolci műhely dolgozói rossz hangulatot szítottak. A makói műhelyben az ellenség azt a hírt terjesztette, hogy az új normák rendezésénél a 70 százalékos munkát 100 százalékos bérrel fogják kifizetni és így nem fontos 100 százalékot teljesíteni. A nyékládházi állomás dolgozói lelepleztek Nagy Gyula intézőt, aki több esetben illetéktelenül vett fel túlórát, bércsalást követett el.

A szakszervezetnek most az a kötelessége, hogy tovább munkálkodjon azon, hogy a dolgozók megértsék a normarendezés szükségességét a terv teljesítésének és túlteljesítésének döntő jelentőségét a téli forgalom zavartalan lebonyolításában, ötéves tervünk mielőbbi befejezésében, a békeharcban. Fel kell hívni figyelmüket a Szovjetunió hős sztahanovistáinak és az élenjáró magyar dolgozók munkamódszereire, hogy ezzel is hozzásegítsük dolgozóinkat ahhoz, hogy e tapasztalatok felhasználásával necsak teljesítsék, hanem mielőbb túlszárnyalják új normájukat.

A szakszolgálat mechanikus intézkedései fékezték a normarendezést

A szombathelyi fűtőháznál a kazánmosásnál egy műszakban három dolgozó végezte el a normarendezésig azt a munkát, amelyet az új norma bevezetése után, a munka jobb megszervezésével, már két dolgozó végez el. Nagykanizsán

Támba János sztahanovista szénszerelő, aki a normarendezés előtt átlagosan 5—600 százalékot teljesített, az új norma bevezetésének első napján 254 százalékot ért el.

Megállapítható, hogy üzemi bizottságaink többsége felhasználta a szeptemberi normarendezés tapasztalatait és igyekezett hasznosítani. A bizalmiak egyrésze megértve a normarendezés politikai jelentőségét, aktívan kivette részét az előkészítő munkából, majd pedig az agitációból.

Általános megállapításunk az, hogy a normarendezés bevezetésénél a szakszolgálat lemaradt. Nem tulajdonított nagy fontosságot neki és azt teljesen mechanikusan vette, jóformán irodából akarta irányítani.

Különösen a kereskedelmi szolgálatnál volt ez tapasztalható, ahol a legkésőbben adták ki a technikai lebonyolítás útmutatóját. Helytelen volt a kereskedelmi szolgálattól, hogy december 11-én táviratban intézkedett a termelési értekezleteknek aznapi összehívásáról, hol ott a normarendezés technikai előfeltételeit nem tudatosították a szolgálati vezetőkkel. Ezt idejében észrevette a szakszervezet és egyes helyeken sikerült a hibát kijavítani.

Meg kell állapítani, hogy a szolgálati főnökök a szakszolgálat által kiadott rendeleteket egyszerűen felolvasták. Nem konkretizálták a helyi viszonyokra. Felelősség terheli az ü. b. titkárokat ezen a téren, mert annak ellenére, hogy a központ erre figyelmeztette őket, nem nézték át és nem korrigálták a beszámolókat.

Több helyen lazán állapították meg az új normákat

Ellenőrzésünk során megállapítottuk, hogy az ujonnan megállapított normák több helyen lazák. Ez különösen a szénszerelőkre vonatkozik.

100 százalékon alul teljesítmény alig található.

Az Északi fűtőházi csoportnál már az első napon több mint 150 százalék volt az átlagos teljesítmény. Valahogy úgy néz ki ez a kérdés, hogy

a normarendezés nem keresetcsökkenést, hanem keresetemelkedést jelentett a szénszerelők részére, — ami úgy következett be, hogy a helyszínre való szállításnál 100—200 méter között van megállapítva az egységár, de a valóságban 5—15 méter távolságból szállítják a szenet a helyszínre.

A fiókműhelyeknél is lazáknak bizonyulnak az új normák. Ezt igazolja az is, hogy van olyan munkamenet, ahol egy óra tíz perc szükséges az új norma teljesítésére, mint például a Ferencvárosi Fűtőház mozdonyjavító műhelyében. Ugyanakkor a dolgozók 15 perc alatt elvégzik ezt a munkafolyamatot. De olyan eset is előfordul, hogy négy emberre állapították meg az egységidőt (csatlórudaknál) és ugyanannyi idő alatt egy ember is elvégzi ezt a munkát.

Hiba az is, hogy üzemi bizottságaink és a szakszolgálati vezetők nem foglalkoznak megfelelően a munkaerők átszervezésével. Cegléden például előfordult, hogy

37-en dolgoznak azon a munkaterületen, ahol csak 25 embert tudnak foglalkoztatni.

Így, persze a munkaerőt nem tudják észszerűen kihasználni és a dolgozók nem jutnak megfelelő keresethez. Javasoljuk illetékeseknek, hogy ezeket a dolgozókat késedelem nélkül helyezzék át azokra a munkaterületekre, ahol kevés a munkaerő.

Akik félnek a népszerűtlen feladatoktól

Megállapítottuk azt is, hogy azokon a helyeken, ahol a normarendezés csupán kisebb létszámot érintett, sem az üzemi bizottság, sem a szakszolgálat nem törődött a normarendezéssel. Nem fordítottak kellő gondot a dolgozók politikai felvilágosítására és így voltaképpen

teret biztosítottak az ellenségnek, amely élt is a lehetőséggel.

A balassagyarmati üzemi bizottság termelési felelőse rosszul viszonyult a rendezés feladataihoz. Megrettent a feladatoktól, nem vállalta azokat, és egyszerűen

szabadságra ment, hogy a népszerűtlen feladat alól kibújhasson.

A Landler Jenő Üzemi Vállalatnál ugyancsak szabadságra ment az utalványozó művezető. Bezárta hivatalát és vele együtt az utalványokat is. A dolgozók napokat várnak az utalványra, mert a művezető nincs bent. Persze az utalványokat nem tudják megkapni mindaddig, míg vissza nem tér a szabadságról.

Dékán Györgyi ifjúmunkáslány:

„...Az új DISZ-vezetőségbe a hős lenini Komszomol követőit választottuk meg”

A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének október 27-i ülésén *Rákosi Mátyás* elvtárs megjelölte az egész dolgozó magyar nép, benne a magyar ifjúság feladatait abban a harcban, amely békénk megvédéséért és hazánk szocialista építéséért folyik. Népünk békéért folytatott harcából és alkotó hősi munkájából nagy rész hárul a dolgozó és tanuló fiatalokra.

A DISZ Központi Vezetősége megvitatta a júniusi alakuló kongresszus óta végzett munkánkat és megállapította, hogy a dolgozó és tanuló fiatalok lelkesen sorakoznak fel a kongresszus határozatai mögé, eredményes harcokat folytatnak és kivívják *Rákosi* elvtárs megbecsülését. *Rákosi* elvtárs útmutatásai újabb nagy tettekre ielkesítenek bennünket.

Szövetségünk előtt megtisztelő feladatként áll a Dunai Vasmű felépítése.

Üzemünk hat, termelésben kiváló ifjúmunkást küldött Dunapentelére,

akik örömmel vállalták a béke városának felépítésében való részvételt, mert megértették Pártunk felhívását.

A kongresszus határozatának megfelelően december 14-én megtartottuk üzemünk új vezetőségválasztását, melyet a DISZ szervezeti szabályzata értelmében a demokratikus centralizmus alapján hajtottunk végre. Üzemünk fiataljai megértették, hogy az új vezetőségbe csak azokat a fiatal fiúkat és leányokat választhatjuk be, akik eddig mint

szervezetünk katonái végeztek jó munkát a termelésben, példamutató munkájukkal több fiatalt szervezzenek be a DISZ-be és ifjúgárdistákhoz méltón követték a hős lenini Komszomol példáját.

Büszkék vagyunk arra, hogy *Rákosi* elvtárs iránymutatását végrehajtottuk.

Nyolc politikai kört szerveztünk s ennek fiataljai komoly fejlődést mutattak már eddig is politikai képzettségük terén. Üzemi vállalatunk fiataljai tömegesen vesznek részt a szabadságharcos-kiképzésben.

Mi, ifjúmunkások, a béketábor hős vezérének, nagy tanítónknak, *Sztálin* elvtárstnak születésnapjára sorozatos felajánlásokat tettünk termelésünk fokozása terén.

Fogadjuk, hogy további munkánkban még jobban kivesszük részünket a békeharcban és ha kell, fegyverrel védjük meg hazánkat az imperialista háborús gyujtogatók ellen.

Szabadságra!

Dékán Gyöngyi,
az Északi Járműjavító ÜV.
ifjúmunkása.”

Békegyüléseinken a főmühely dolgozóinak több mint 90 százaléka vesz részt

A Béke Hiveinek II. Világkongresszusa útat mutatott a békebizottságoknak, de útat mutatott üzemünk dolgozóinak is. Az ezzel kapcsolatban tartott békeértekezletek megmutatták, hogy az Északi Járműjavító ÜV dolgozói egységesen állnak a hatalmas Szovjetunió vezette béketábor mellett.

Néhány szóval beszámolunk munkánkról. Üzemünk békebizottságai széles felvilágosító munkával tudatosítják a világkongresszusi határozat jelentőségét, magát a határozatot igyekszenek a gyakorlatba átültetni és ezzel segíteni az alapszervi pártvezetőség munkáját.

A békebizottság úgy dolgozik, hogy a békéért való harcos kiállást tudatosítja a dolgozókban és így valamennyien szorosan felzárkózunk nagy Pártunk, annak szeretett vezére, Rákosi elvtárs mögé.

A mi üzemünkben is kialakult felvilágosító munkánk nyomán egy

egységes békevédelmi blokk, amely a termelésben akarja feltétel nélkül kifejezni szilárd elhatározásunkat a béke megvédésére.

Nap, mint nap, felvilágosító munkával meggyőzzük a százszázalékon alul termelő dolgozókat a termelékenység emelésének döntő fontosságáról a békeharcban. Mind kevesebb azoknak a száma, akik nem teljesítik a normát.

Üzemeink dolgozói tisztában vannak azzal, hogy az osztályharc élesedik, az ellenség mindent elkövet, hogy pozícióját megerősítse. Tudják, hogy ha üzemünkben a munka visszacsúszik, mit jelent. Éppen ezért komoly feladatunk, hogy átfogjuk a nemzetközi kérdéseket és rávilágítsunk a dolgozók előtt az amerikai imperialisták agresszív, háborús politikájára. Nagy segítségünkre van ebben a munkában a „Béke és Szabadság” című illusztrált lap olvasása is. Máris 102 előfizetője van a lapnak. Ez az újság igen tetszik nekünk. Még jobban megmutatja a tőkés halálvárosok aknamunkáját. Ennek az az eredménye, hogy békebizottságunk tagjainak harcos kiállását, lelkességét fokozza, ami természetesen rövidesen jelentkezik az üzem dolgozóinak harcosabbá válásában. Békebizottságaink áthatja az a nagyszerű tudat, hogy békeharcunkban nem vagyunk egyedül. A 800 milliós béketábor olyan erő, amelyet az imperialisták képtelenek legyőzni. Azért képtelenek, mert ezt a béketábort a béke erős támasza, a győzelmes szocializmus országa, a Szovjetunió és nagy vezére, a mi drága Sztálin elvtársunk vezeti.

Hogy dolgozóinknak mennyire szívügye a béke harcos megvédése, mi sem jellemzőbb, minthogy

békegyüléseinken a főmühely dolgozóinak több, mint 90 százaléka vesz részt

és nagyértékű felajánlásokkal támogatják például, ötéves tervünk első tervévének sikerét. Ezeken a békegyüléseken gyakran lehetett hallani, hogy „Vesszen Truman.” Ugyanezeken a gyüléseken forró lelkesedéssel éltették Sztálin elvtársat, a világbéke őrét és Rákosi elvtársat, a béke világfrontjának első magyar harcosát.

Megmozdultak tehát üzemünk dolgozói a béke érdekében és harcos kiállásukat elsősorban a termelés vonalán bizonyították. Nekünk, a békebizottságok vezetőinek az a kötelességünk, hogy fokozzuk a magyar dolgozó népben, üzemünk dolgozóiban a szocialista hazaszeretetet és az, hogy üzemünkön belül is erős bástyát alkossunk a béketábor erősítésében.

Bízunk abban, hogy üzemünk békebizottsága az ötéves terv második tervévében is megoldja a feladatokat és fokozza erősítésüket azért, hogy az Északi Járműjavító ÜV dolgozói kivétel nélkül, a termelékenység emelkedésével, a norma túlszárnyalásával, egy emberként állják meg helyüket a békéért vívott küzdelemben.

Borbély Sándor,
békebizottsági titkár”

A tervismertető értekezletek megszervezésére nem fordítottak kellő gondot az üzemi bizottságok

December utolsó hetében zajlottak le a vasutasüzemekben ötéves tervünk második tervévét, az 1951. évi tervet ismertető értekezletek.

Általánosságban megállapítható, hogy a tervismertető értekezletek előkészületei, az előző termelési értekezletekhez viszonyítva, gyengébbek voltak. Üzemi bizottságaink az értekezletek megszervezésére nem fordítottak kellő gondot.

Az aktívákat, bizalmiakat nem mozgósították megfelelően az értekezletek megszervezésére, nem tudatosították kellőképpen azok politikai jelentőségét.,

Így, az 1951. évi terv túlteljesítésére egész kis százalék felajánlás történt. Úgy hatott az értekezletek egy része, mintha termelési értekezlet lett volna. Ennek egyik oka az, a rossz beszámoló és a rossz előkészület volt.

A beszámolók többsége gyenge volt. Ennek egyik oka az, hogy a vezetők később kapták meg a szakszolgálattól a tervismertető értekezlet anyagát, nem tudtak kellőképpen felkészülni. Így következett aztán be az, hogy

a beszámolók nagyobb része az élettől elszakadt és nem mutattak rá arra, mit kell végezni ahhoz, hogy az üzem 1951. évi tervét teljesítsék, illetve túlteljesítsék.

Az előadók csak globálisan ismertették az üzem tervét. Nem beszéltek arról, hogy az egyes műhelyrészlegekben milyen munkaátszervezést fognak végrehajtani, hogy

a tervet, mely az 1950. évhez viszonyítva, feszített terv lesz, miként fogják teljesíteni.

Több helyen az üzemi bizottság és a vállalatvezetőség brosurát készíttetett az előadók beszámolójához, azonban a műszaki vezetők ezt nem konkretizálták saját munkaterületükre, hanem mechanikusan felolvasták.

Az öntudatos dolgozók

felszólaltak az értekezleteken. Különösen a termelésben élenjáró sztahanovisták tették értékessé a terv megtárgyalását. Például a Landler Jenő Járműjavító ÜV. VI. osztályán Serfőző elvtárs hozzászólásában kifejtette, hogy a fővizsgát csak 95 százalékra tudják teljesíteni, mert a fővizsgára előirányzott gépeket a vontatás nem adja be időben, ami

több esetben kapun belüli munkanélküliséget is okozott.

Felvetette Serfőző elvtárs, hogy

az üzemen belül a munkaprogrammok nincsenek összehangolva.

Más munkadarabot kapnak az esztergályosok, mint a felszerelők. Így a felszerelőkre a munkáját gátolják, mert nincs számukra biztosítva a szükséges anyag az esztergályosoktól.

Nagyon jó és értékes tervismertető-értekezlet volt a Nyugati ponk kirakóknál. Kuncze Árpád raktárfőnök részletesen ismertette a dolgozókkal, hogy mit kell teljesíteni ahhoz, hogy az 1950-es tervükhöz viszonyítva, az 1951. éves tervüket túl tudják teljesíteni. Névszerint rámutatott a munkafegyelem lazítóira és azok hanyag munkájára. Konkréten rámutatott, hogy a

A tervismertető értekezletekkel kapcsolatban az Északi Járműjavító 14/A osztályán Tóth főmérnök tartotta meg a beszámolót a dolgozóknak. A beszámolója teljesen politikamentes volt, amely egyáltalán nem mozgósítja a dolgozókat az 1951. éves feszített terv teljesítésére, annak túlteljesítésére. Beszámolójának felépítése rossz volt. Az 1951. évre kiszabott tervet szárazon, számszerűleg ismertette a dolgozókkal. Beszámolójában nem foglalkozott az anyagtakarékossággal, sem az önköltség csökkentésével, sem pedig a béke megvédésével. A rossz beszámoló rányomta bélyegét a hozzászólásokra is. A hozzászólók nem tudtak a jövőévi tervhez hozzászólni, nem tudtak felajánlásokat tenni a terv túlteljesítésére, mert nem látták a beszámolóban, hogy mit kell tenniök, hogy tervüket teljesíteni tudják.

A párttitkár elvtárs hozzászólásában rámutatott a beszámoló hiányosságaira, hozzászólásában beszélt a terv túlteljesítéséről és a béke megvédésének szoros összekapcsolásáról. Mire Tóth főmérnök rászólt, hogy ez nem idevaló, erről nem kell itt beszélni. A dolgozók ezt a kijelentést elítélték és rámutattak, hogy igenis idevaló, mert a kettő elválaszthatatlan egymástól. Tóth főmérnök a hozzászólások megválaszolásánál úgy fejezte ki magát, hogy a megelégedés és a boldogság relatív fogalom.

Súlyos hiányossága a tervismertető értekezleteknek, hogy több üzemben karácsony és újév között a dolgozók nagyrészét elengedték szabadságra.

A lapzártáig megállapítható eredményekkel, de döntően a hibákkal foglalkozunk lapunkban. Még mindig van idő arra, hogy a hibákat nyíltan feltárjuk és kijavítsuk. A tervismertető értekezletek megtartása után alaposan ki kell értékelni a tervismertető értekezletek hiányosságait, és azonnal meg kell tenni a lépést a hibák kijavítása felé.

A feszített második tervév fokozott kötelességet ró dolgozóinkra és a vezetésre egyaránt. Minden dolgozónak érdeke tehát, hogy a tervet alaposan ismerve, nekiinduljon szocialista versenyben a terv megvalósításának, illetve túlteljesítésének.

Az ellenség

sem maradt tétlen. Jól tudta, hogy mit jelent az, mikor a dolgozók ismerik a tervet, tudják, mit kell elvégezniök és már eleve számításokat végeznek a túlteljesítésre vagy ellentervet készítenek. Ilyen megnyilvánulást tapasztaltak a Landler Jenő Járműjavító ÜV. üzemében a leszerelőknél.

Az ellenség hangja szólalt meg a Keleti Műszaki Kocsihivatal kocsitisztítóinál is.



Országos értekezleten cserélték ki tapasztalataikat a kultúrotthon-vezetők

December 12-én tartották meg a szakszervezeti központban az első kultúrotthon-vezető értekezletet. Egyre erősebben megindúló kultúrotthon-mozgalmunknak első komoly eseménye volt ez az összejövetel. A kultúrotthon-vezetők komoly útmutatást kaptak munkájuk pártszerű viteléhez, a felszólalásokon keresztül tapasztalatcserével gazdagították gyakorlati ismereteiket, megoldást találtak egyes felmerülő nehézségekre.

Az értekezlet után felkeresték kollektíven a Postás Szakszervezet és a Goldberger-gyár kultúrotthonát, majd ott a helyszínen kiértékelték a látottakat.

A konferencián résztvevő elvtársak aktivitását mutatja az a tény, hogy cseremüsorokat beszéltek meg.

A kultúrotthonok eddigi működésénél vannak már szép eredményeink. A pécsi kultúrotthont minden este megtölbik pihenni, tanulni vágyó dolgozóink. Az olvasóteremben folyóiratokat lapozgatnak, szovjet regényeket olvasnak, zenekar, tánccsoport, szinjátszók próbálnak, a képzőművészeti iskola is itt kapott helyet. Nagy felfendülést hozott a kultúrotthon életében a pálvafenntartási dolgozók bekapcsolása.

Egerben szépen diszitett, meleg, hangulatos helyiségek várják a dolgozókat, akik a kultúrotthonban második otthonra találnak munkájuk után. A dombóvári kultúrotthonban a DISZ fokozott bekapcsolása hozott lendületet. Jó itt a könyvtármozgalom is.

Komoly hiányosságok

Eredményeink mellett azonban vannak komoly hibák, ezeknek nagyrésze pedig a kultúrmunka, a kultúrotthonok lebecsüléséből ered. Kecskeméten az annyugvis kevés helyiséggel rendelkező kultúrotthonban az orvosi rendelő, egy műhelyrészleg és az ÜB-titkár irodája van. A szombathelyi kultúrotthon a dolgozók elől el van zárva. Az Igazgatóság épületében van és megközelíteni csak belépőjeggyel lehet, noha egy utcára nyiló kapuja van, ezt azonban állandóan zárva tartják. Az előadóteremből a színpadot kivitték, mert a szakszolgálat szerint ott előadásra úgyis ritkán kerül sor.

A szegedi kultúrotthonban a szakszolgálat tartja állandóan értekezleteit, igy a kultúraktivák próbáikat ott megtartani nem tudják.

A kultúrotthonok működésének egy másik akadályozója az egyes tömegszervezetek különmunkája. Szolnokon a DISZ-vezetőség egy jólműködő tánccsoportból ki akarta venni a DISZ-tagokat, hogy azok egy külön csoportot alakitsanak. Ugyanez a helytelen eljárás mutatkozott Szegeden is.

Békéscsabán a kultúrmunka hátráltatója a különböző szolgálati helyek kultúrcsoportjainak széthúzása. A kultúraktivák öntudatának hiánya az egyes kultúrcsoportok eredményeit igyekszik lebecsülni.

Általános nehézség a kultúrotthonok fenntartási költségeinek fedezése. Ennek megoldása a közeljövőben várható.

Összevetve az eddigi tapasztalatokat megállapithatjuk, hogy kultúrotthonaink rövid működése alatt sok kiküszöbölendő hiányosság mutatkozott. Ezeket elsősorban a Szovjetunió tapasztalatait átvéve, a szovjet kultúrotthonok működését tanulmányozva tudjuk megoldani. Valamennyi kultúrotthonvezető elvtársunknak átadtuk a „Viborgi kultúrház" cimü tanulmányt, közös kiértékelés céljából.

Tervszerűséget a munkában

A kultúrotthonok megválasztott vezetőségét fokozottabban kell aktivizálnunk, a kultúrotthonokba jobban be kell vinnünk az ujító és Sztahánovista köröket, a dolgozók politikai, szakmai és kulturális színvonalának emelése érdekében természettudományi, ismeretterjesztő előadások megtartását, illetve gondosabb megszervezését döntő feladatként kell a kultúrotthon vezetőségnek kezelnie, a könyvtármozgalmat ki kell szélesitenie. Fontos, hogy a kultúrotthonok működésében is tervszerüség legyen. A kéthetes programmok kidolgozásánál figyelemmel kell lennie a kultúrotthon-igazgatóknak az aktuális feladatokra (téli forgalom, selejtcsökkentés, Sztahánov-mozgalom kiszélesitése, békeharc, a második tervév beindítása), de legfőképpen elő kell készíteni kultúragitációval a pártkongresszust.

A kultúrotthon-értekezletnek eredménye csak akkor lesz, ha a megadott szempontokat, feladatokat állandóan ellenőrizzük és a kultúrotthon vezetőségének munkájához a támogatást megadjuk.

Pártunk Politikai Bizottságának határozata értelmében minden funkcionáriusunknak, minden kultúraktivánknak látnia kell, hogy a szocializmus épitésénél a szakszervezetek egyik alapvető feladata, a széles dolgozó tömegek politikai, kulturális és szakmai színvonalának állandó emelése. Feladatunkat azonban csak úgy oldhatjuk meg, ha kultúrotthonaink működését a párt irányitása mellett, azzal szorosan együttműködve végezzük, mozgósitva dolgozóinkat a második tervév hatalmas feladatainak teljesitésére és harcolva a Szovjetunió mellett a béke megvédéséért.

A hátralékos tüzelőanyagot ténylegesek és nyugdíjasok egyaránt 1951. március 31-ig vételezhetik ki

A közlekedés- és postaügyi minisztérium az államvasuti dolgozók és nyugdíjasok tüzelőanyag ellátását jelenleg intéző *MAV Háztartási Tüzelőanyagellátó* (TÜV) működését 1951 április 30-ig meghosszabbitotta. Ennek következtében mindazok a tényleges és nyugdíjas alkalmazottak, akik 1950. évi bélyeggel ellátott tüzelőanyag-utalványukat bármily oknál fogva nem váltották be

a hátralékos tüzelőanyagot 1951 március 31-ig, az illetékes kiszolgáltató helyen, az előjegyzés sorrendjében kivételezhetik.

Tüzelőanyagkészlet arányában tehát — korlátozottan — kielégíti a vállalat azoknak az igényjogosultaknak szükségletét is, akik eddig bármely oknál fogva nem rendelkeztek utalvánnyal, illetve nem vásároltak tüzelőanyagbélyegeket.

Felhívjuk az érdekelt tényleges és nyugdíjas alkalmazottak figyelmét a Hivatalos Lapban megjelent rendeletre. Részletes felvilágositást a tüzelőanyag-nyilvántartási szolgálati főnökségek, valamint a tüzelőanyag-kiszolgáltató helyek nyújtanak.

Élen a sportban — ÉLEN A MUNKÁBAN

A szakszervezet központi sportosztályához számos felajánlás érkezett vasutas sportolóktól. Felajánlásokban *Sztátin* elvtárs születésnapjára vállalták, hogy nemcsak a sport területén, hanem a munkában is emelik eredményeiket.

A felajánlások közül is kiemelkedik *Kovács* Gyulának, az olimpiai keretnek tagjának, a többszörös magyar és vasutas válogatott birkózó élsportolónak felajánlása. Vállalta és teljesitette, hogy termelékenységét 50 százalékkal emeli. *Kovács* Gyula élsportoló a Vasúti Főosztályon dolgozik. *Pető* Júlia, *Kovács* elvtárs munkatársa büszkén mutatja a híres birkózó termelékenységéről szóló jelentést.

Ebben a jelentésben azt látjuk, hogy *Kovács* Gyula élsportoló a termelési átlageredményt 70 százalékkal teljesitette túl és ezzel elnyerte *„A Vasutas Főosztály legjobb dolgozója"* cimét. A vándorzászlót a csoport munkatársainak meleg ünneplése közepette adták át *Kovács* Gyulának.

— Nemcsak a sportban kötelességem élenhaladni — mondotta *Kovács* elvtárs —, hanem a termelésben is. Nekünk, sportolóknak a munkahelyünkön is be kell bizonyitanunk, hogy a szocializmus épitésének, a béke megvédésének harcos katonái vagyunk. Jól végzett munkánk a termelésben önbizalmat ad a sportsikerekhez, még a sport terén felmutatott eredmények lendülete meg kell, hogy mutatkozzon munkánkban. Ahhoz, hogy békében élhessünk, dolgozhassunk és sportolhassunk, — még fegyelmezettebben és szivósabban kell teljesitenünk kötelességünket, hogy megingathatatlan katonái legyünk a dicső Szovjetunió által vezetett béke-tábornak.

Kovács Gyula élsportolónk igy mutat példát a többi sportolónak is...

Valamennyien nézzük meg a „Szovjet Sport Útja" kiállitást

Élsportolóink, sportolóink és számosan a nem sportolók közül is, akik megtekintették a *„Szovjet Sport Utja"* kiállitást, a legnagyobb elragadtatás hangján nyilatkoznak.

Minden dolgozónak érdeke, hogy ezt a nagyszerű kiállitást megtekintse, amely január 21-ig, reggel 9 órától este 9 óráig nyitvatartja kapuit.

Azok az üzemszervezetek, sportkörök stb., akik csoportosan akarják megtekinteni a kiállitást, e szándékukat előre jelentsék be a 185—785 telefonszámon, vagy irásban a kiállitás helyére küldött levélben: Budapest, IX., Üllői-út 33—37.

A kiállitás megtekintése dijtalan.

közlekedés

VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA
Megjelenik havonta kétszer.

A szerkesztésért és kiadásért felelős:
GASPAR SANDOR
főszerkesztő.

Szerkeszti:
SZELECSÉNYI ISTVÁN

Laptulajdonos: A Vasutas Szakszervezet.
Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16.
Telefon: 113—887, 126—452, 124—893.
Szikra Lapnyomda NV. Budapest VIII., Rökk Szilárd-u. 4.
Felelős nyomdavezető: POVARNY JENŐ.

MADARASI LIPÓTNÉ:

„...Megtisztelő feladat a Társadalombiztosítási Tanács tagjának és aktivájának lenni"

„Pártunk javaslatára a minisztertanács a szakszervezetekre bizta a társadalombiztositás teendőit.

Mit jelent ez? Azt jelenti, hogy a szakszervezetbe tömörült dolgozóink ezután részt vesznek a társadalombiztositás munkájában. Megismerik a beteglátogatáson keresztül a munkatársak szociális és anyagi helyzetét. A beteg segitségre szorul: megsegitését elvtársi kötelességnek fogják tekinteni és igy közelebb kerül az ember az emberhez. De ugyanakkor szigorral kezelik és könyörtelenül leleplezik a táppénzcsalókat.

Fokozott éberséggel kell a beteglátogatást végezni most, amikor a munkásosztály Pártunk vezetésével öntudatos munkával viszi előbbre népgazdaságunk ügyét és az eredményes munka folytán lehetővé vált a biztositási juttatások felemelése és a betegség első három napjára is táppénz fizetése.

Előfordul, hogy ezt a kedvezményt néhány öntudattal még nem rendelkező munkatársunk csalásra használja fel. Ezért rendkivül fontos, hogy azok a munkatársak, akiket felkérünk a társadalombiztositási teendők elvégzésére, de különösen a beteglátogatásra, ezeket a feladatokat lelkiismeretesen végezzék el. Elsőrendű államérdeket szolgálnak ezzel, mert elvtársi segitségükkel

hozzájárulnak nemcsak a betegek gyógyitásához, hanem egyúttal a munkafegyelem megszilárditásához és a nép vagyonának megvédéséhez is.

Az elmúlt rendszer kiváltságos osztályainak kényelmére épült üdülőhelyek ma már a dolgozó nép gyógyulására, üdülésére, pihenésére szolgálnak. Ezeket az üdülőket az elmúlt időkben a nép bőrén és verejtékével épitették fel, s ma már a dolgozó nép testi és szellemi felüdülését szolgálják. Üdülés után a dolgozó jobb kedvvel, frissebb erővel tud a termelő munkába bekapcsolódni.

Nem lehet közömbös, hogy például a napközi otthonban hogyan nevelik a gyermekeinket és a pénzt ott mire fordítják.

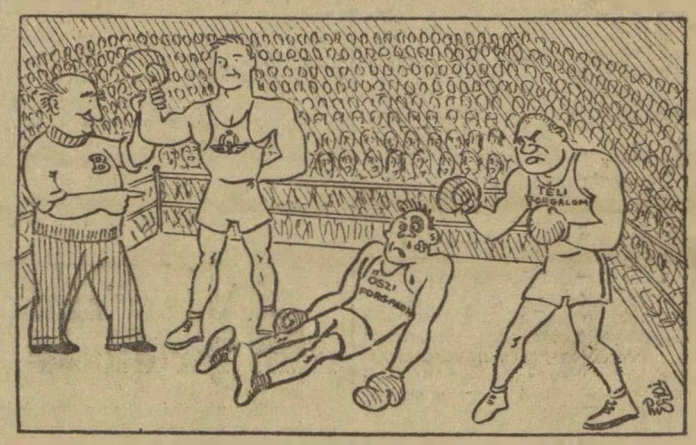
Az elvtársak és munkatársak *felelősségteljes, de megtisztelő feladata a tanács tagjának és aktivájának lenni*, hogy azokat az eredményeket, amit Pártunk vezetésével elértünk meg is védhessük és társadalombizositásunkat minél előbb nagy példaképünk, a Szovjetunió társadalombiztositásának szintjére emeljük.

Madarasi Lipótné,
a MAV Dunakeszi Járműjavító ÜV dolgozója."



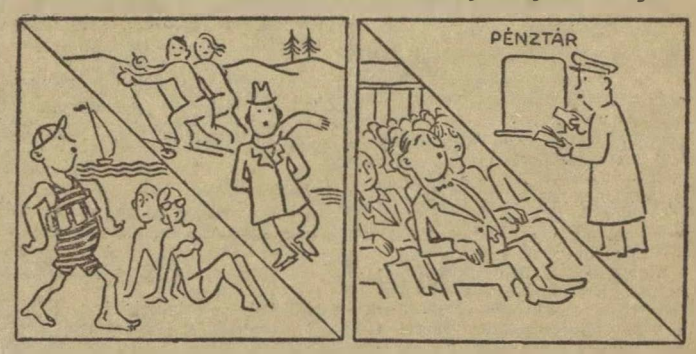
DOLGOZÓINK HUMORA

A dolgozók sportcsarnokában



Bebrits edző a vasutas bajnokhoz: *Remélem fiam, ugyanilyen lendülettel küzdesz a másik ellenféllel szemben is...*

MARADI PÁL nem ismeri a szakszervezetek új alapszabályát



Jó dolog a szakszervezet...
Nevel, segit és tiidültet.
MARADI úszik a jóban:
Nyáron vizben, télen hóban.

Szórakozik olcsó jeggyel...
Ha csak lehet, segélyt vesz fel...
A színház első sorában,
Nevet, kacarász vidáman.



De a gyüléseken bezzeg,
Csak MARADI széke üres.
Tanulni se látják soha,
Nem érdekli a kultúra...
Nem ér rá, — van kifogása.
(Kártyázik a kis-kocsmába.)
Igy kerül rossz társaságba
Reakció uszályába.

MARADI PAL megálljl, megálljl
Olvasd el az alapszabályt!
Sok a jog, de kötelesség
Is van és ez nem semmiség!
A kettő együtt: éles fegyver,
A békeharcban és a tervben!



Vegyünk részt az Alapfoku Tornász Csapatbajnokságon

Alapfokú Tornász Csapatbajnokság szervezését üzemen belül él- és kiváló sportolók végezték.

Tornabemutatókon keresztül ismertették a sportkörök tornaszakosztályai az alapfokú tornászcsapatbajnokság gyakorlatait. Ennek tudható be, hogy a területi titkárságok által tett felajánlásokat a dolgozók jóval felülmulták jelentkezéseik által. Igy Budapesten 57 férfi, 21 női, Debrecenben 25 férfi, 6 női, Pécsett 12 férfi, 7 női, Miskolcon 17 férfi, 3 női, Szegeden 16 férfi, 3 női, mig Szombathely területén 17 férfi és 2 női csapat nevezett.

Szervezés befejezése után a benevezett csapatok kezdjék meg az edzéseket, hogy a csapatok felkészülve vegyenek részt a döntőkben.

Az ÜB-k a siker érdekében irányitsák, segitsék és ellenőrizzék a csapatbajnokságban résztvevő dolgozókat, hogy a jelentkező csapatok lemorzsolódás, visszalépés nélkül teljes létszámmal vegyenek részt a döntőkben.

Az üzemi bizottságok titkárai gondoskodjanak arról, hogy megfelelő helyiség álljon teljes sportfelszereléssel a dolgozók részére, ami által biztositják az edzések, valamint a versenyek zavartalanságát.

Az üzemi bizottság feladata, hogy az üzemen belül jelentkező csapatok részére biztositsa mindazon feltételeket, melyek hozzájárulnak a csapat sikeres szerepléséhez.

Szakvonali vezetők biztositsák az Alapfokú Tornász-csapatbajnokságban résztvevő dolgozók edzéseken és versenyeken való pontos megjelenését. Ez által elősegitik a párt- és az üzemszervezet munkáját.

Az ÜB-sportfelelős hatáskörébe tartozik az edzők beállitása, jelentkezők edzésre, versenyekre való aktivizálása, a felszerelés biztositása. Az utazáshoz szükséges menetjegyek elintézése. Gondoskodik, hogy a csapat állandó edzéseken keresztül készüljön fel a versenyekre. Megszervezi a társadalmi aktivákat, akik állandóan ellenőrzik az edzéseket, és akik intézkednek a felmerülő hiányosságok azonnali megszüntetéséről. A sportfelelős feladata, hogy az 1951. évi költségvetésbe beállitsa az Alapfokú Tornász Csapatbajnokság felmerülő kiadásait.

Csapatvezető feladata a csapat tagjainak versenyfeltételek szerinti előkészitése, ő igazolja le a csapat tagjait, kijelöli az edzési napokat. Versenyen a csapatvezető utasitásait a csapat tagjai kötelesek végrehajtani.

Csapatkapitány feladata, mint a csapat tagja, hogy edzésekre kiértesiti és összehivja a csapatot. Ugyancsak ő küld értesitést a verseny időpontjáról a csapat tagjainak. Ellenőrzi a felszerelést és fegyelmezett magatartásával példát mutat a csapatbajnokságban résztvevő dolgozó társainak.

Az Alapfokú Tornász Csapatbajnokságon keresztül hozzásegitjük dolgozó társainkat a magasabb termelési eredmények eléréséhez, az erős, életvidám ember kialakitásához, a béke megvédéséhez.

Közlekedés

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

VASUTASOK!
Szilárd munkafegyelemmel, sztahánovista lendülettel csatlakozzatok Pártunk Kongresszusának tiszteletére indított szocialista versenyhez!

XLIII. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM. ★ A VASUTAS DOLGOZOK LAPJA ★ 1951 január 15.

A Pártkongresszus tiszteletére

Nagy Pártunk február 24-én tartja Országos Kongresszusát. Erre az ünnepnapra öntudatos vasutas dolgozóink tizezrei lendületes szocialista munkaversennyel készülnek. A dolgozó magyar nép ünnepe egyben ünnepe minden magyar vasutasnak is. De nemcsak ünnepe, hanem számvetés is arról, hogyan segítették vasutasaink a Pártot, hogyan fogadták meg tanítását? Ki, hogyan segített a békéért folyó harcban, mivel bizonyította be azt, hogy szereti hazáját, a dolgozó népet, dicsősége Pártunkat és a dolgozó nép szeretett és bölcs vezérét, drága *Rákosi* elvtársunkat.

Hatalmas és győzelmes utat tett meg a vasutasság a Párt, *Rákosi* elvtárs vezetésével. A kommunistáknak, a Pártnak köszönhetjük, hogy szétbombázott üzemeink, állomásaink helyén ma korszerű épületek, új gépekkel és a szociális követelményeknek megfelelő, kitűnő berendezésekkel felszerelt műhelyek állnak. A Pártnak köszönhetjük, hogy újjáépült a magyar közlekedés, az ország főütőere, a vasút. A Párt segítsége nélkül képtelenek lettünk volna arra, hogy az 1938. évi szállítási feladatok sokszorosát, azelőtt keresztülvihetetlennek tartott feladatokat oldjunk meg. Sikeresen fejeztük be például az őszi csúcsforgalmat, amely az előző évi szállítási feladatokat 60 százalékkal múlta felül.

De nemcsak a szállítás, a tervteljesítés terén aratott győzelmeket köszönhetjük Pártunknak. A Párt tette *megbecsülté* a vasutasokat, a Párt tette ismertté és tárta fel a vasutasság hősi munkáját a dolgozók milliói előtt, ami soha nem látott tiszteletet és tekintélyt kölcsönöz a magyar vasutasságnak. A Horthy-rendszerben csak az *„úri osztályból"* származó tisztviselők számítottak. Minden más dolgozót jóformán emberszámba sem vettek. Ugyanez volt a helyzet a vasúton. Ezt a célt szolgálták azok a válaszfalak is, amelyeket a tisztviselő „úr", a segédtiszt és az altiszt közé emeltek, s amelyet csak fokoztak a mesterségesen kitenyésztett szakmai sovinizmussal. Ezt a sovinizmust még ma sem tudtuk teljesen felszámolni.

Nagy Pártunknak köszönhetjük az új vasutas lakótelepüléseket, azt, hogy *Avarkeszi* Jánosok, *Szőke* Istvánok, a vasúti főműhelyek munkásai néphadseregünk tisztjei, egy másik vasutas dolgozó külföldi követség attaséja, azt, hogy egész sor vasutas jár Műszaki Főiskolára egyetemre, ahol mérnök lesz belőlük. Pártunknak köszönhetjük gyermekeink magasabb fokú iskoláztatását, az ingyenes kollégiumokat, az ösztöndíjakat, a dolgozók üdültetését, életünk szebbé és jobbá válását. A Pártnak köszönhetjük állandóan javuló életszínvonalunkat, amelyben ugyanúgy benne van a szocialista bérezés igazságossága, mint a dolgozóknak juttatott kultúrotthonok, sportjuttatások, üdülők, a szebbnél szebb munkáspaloták, bölcsődék, napközi otthonok, óvodák, iskolák és kórházak.

A Párt az, amely öntudatos, a nemzetközi proletárszolidaritás harcaiban résztkérő és részvevő vasutast nevelt az elmúlt rendszer alázatos, szolgalelkű vasutasából.

A vasutasgyőzelmeket is a Párt szervezte. A hatalmas Szovjetunió hős sztahánovista vasutasainak tapasztalatait bocsátotta rendelkezésünkre és ezzel döntő mértékben járult hozzá megoldhatatlannak látszó feladataink sikeres elvégzéséhez. A *„2000 tonnás"*-, az *„500 kilométeres"*-mozgalom, a felemelt sebességű vonatok közlekedtetése, az irányvonatok képzése és e négy szovjet tapasztalat összefüggéséből megteremtett *„négyes kapcsolt"*-mozgalom biztosította a feladatok végrehajtását.

A szovjet tapasztalatok alapján átvett mozgalmak sokmillió forint megtakarítást jelentenek népgazdaságunknak. Mintahogy óriási módon növeli a népgazdaság erejét, például élenjáró vasutasaink által, a Párt irányításával elindított szén- és anyagtakarékossági mozgalom is.

El lehet mondani tehát, hogy dolgozóink mérföldekkel jutottak előre a szocialista vasút megteremtéséhez vezető úton. Vasutasaink tisztában vannak ezekkel a győzelmekkel. Tudatában vannak annak, hogy mit jelent a közlekedés, a vasút munkásainak szerepe a szocializmus építése terén.

Az ellenség, a soraink között lévő jobboldali szociáldemokraták ismerik és ki is használják dolgozóink önelégültségét, amely abban nyilvánul meg, hogy a sikerek láttán, elbizzuk magunkat, önteltek és dicsekvők leszünk. A közismert *„hurrá"* hangulat pontosan azt a vizet hozza mozgásba, amely az ellenség malmát hajtja. Nyilvánvaló, hogy ez az önelégültség oda vezet, hogy hajlamosak leszünk a babérokon való megpihenésre, az éberség ellanyhitására, a feladatok harcos és elszánt végrehajtásának mellőzésére.

A magyar vasutas dolgozók előtt rendkívül megtisztelő feladat áll: meg kell szabadulniók azoktól a hibáktól, amelyek lassan és hovatovább fékezőivé válnak az egyre nagyobb feladatok sikeres elvégzésének. Ezek a hibák *gátlói* a szocializmus gyorsütemű felépítésének, a második tervév, általában az ötéves terv feszitett előirányzata maradéktalan teljesítésének. Ezekkel a hibákkal végeredményben tehát beállunk azok sorába, akik az ellenséget szolgálják, mert a Párt által kitűzött célok megvalósításának akaratlan fékezése is gyengíti a béke harcos megvédésére irányuló erőfeszítéseinket.

Az öntudatos vasutas dolgozók ezt a megtisztelő feladatot összekötik azzal a lelkesedéssel, amely áthatja őket a Pártkongresszus tiszteletére indított szocialista versenyben. Az öntudatos dolgozók arra törekszenek, hogy felszámolják az ellenséget azon a területen, ahol mostanában szivesen és kitartóan tanyát ütött: a munkafegyelem területén. Azzal teszik felajánlásaikat nagy Pártunk, *Rákosi* elvtárs előtt még kedvesebbé, becsültebbé, hogy harcot inditanak soraikban a munkafegyelem semmibevevői ellen. Azok ellen, akik felületességből, lelkiismeretlenségből egyik pillanatról a másikra teszik tönkre eredményeinket, semmisítik meg győzelmeink egyrészét.

A Pártkongresszus idején az a megtisztelő feladat áll az öntudatos vasutasság előtt, hogy kiméletlenül küzdjön az ellenség behatolási éke ellen a munkafegyelem frontján. Küzdjön *a felajánlások egyidejü teljesitése mellett, a balesetek, a kisiklások, a vonatkésések, az ittasság ellen.* Harcoljanak a betegszázalék elérhető minimumáért, azért, hogy a munkafegyelem megszilárditása révén minden dolgozó újabb kiló szénnel, újabb kocsialkatrésszel erősítse a hazát, harcoljon a gyárakhoz, üzemekhez kerülő áruk épségéért és sértetlenségéért. Értessük meg jó politikai felvilágositó munkával a Horthy-rendszerben félrenevelt, s könnyen az ellenség uszályába kerülő, munkafegyelmet sértő dolgozókkal *a munkafegyelem megszilárditásának jelentőségét és szükségszerüségét.* Magyarázzák meg azt, hogy a munkafegyelem, a tervfegyelem, az állami fegyelem semmibevevése, vagy elhanyagolása, lazitása egyenlő az ellenség szolgálatával. Egyenlő azzal, hogy lassitjuk az ütemet, elhúzzuk az idejét családunk és magunk élete további, mindinkább fokozódó javulásának. Egyenlő azzal, hogy védtelenül állnánk szemben a harmadik világháború kirobbantására törekvő imperialistákkal. Egyenlő azzal, hogy a hatalmas Szovjetunió által vezetett béketábor harcát a magunk frontszakaszán gyengítenénk.

A nemzetközi osztályharc kiéleződése egyre inkább olyan feladatok elé állitja a magyar dolgozó népet, amelyek jó elvégzése elválaszthatatlanul összefügg a munkafegyelem kérdésével. Szeretjük hazánkat. A hazaszeretet pedig arra tanit, hogy mindenkor legyünk áldozatra készek a hazáért. Legyünk áldozatosak a munkában is, legyünk következetesek a fegyelem megtartásában, amely elengedhetetlen feltétele újabb és nagyobb eredmények elérésének.

Harcoljunk a balesetek ellen és a munkafegyelem megszilárditásával kerüljük el az olyan károkat, mint például Hatvan állomáson történt, ahol erős *rájárás* következtében a közelmultban három kocsi súlyosan megrongálódott és forgalmi akadály keletkezett. Meg kell keresni az ellenséget például Pécs és környékén, ahol az utolsó 10 nap alatt 8 kisiklás történt. A munkafegyelem súlyos megsértéséből Siófokon az 1201-es számú gyorsvonat foglalt vágányra járt be. A vonat megállási helyétől 60 méternyire az 5431-es vonat állt, amelyet a váltókezelő önkényesen, a munkafegyelem durva megsértésével, a forgalmi szolgálattevő és a másik őrhely tudta és engedélye nélkül állított a bejárati vágányra.

A munkafegyelem súlyos megsértése történt Dombóváron is. Itt például a tűtőház vezényleti tábláját a kocsmában helyezték el. A vontatási dolgozók tehát — ha akartak, ha nem — a kocsmában vették tudomásul: *merre és mikorra vezényelték őket szolgálatba.*

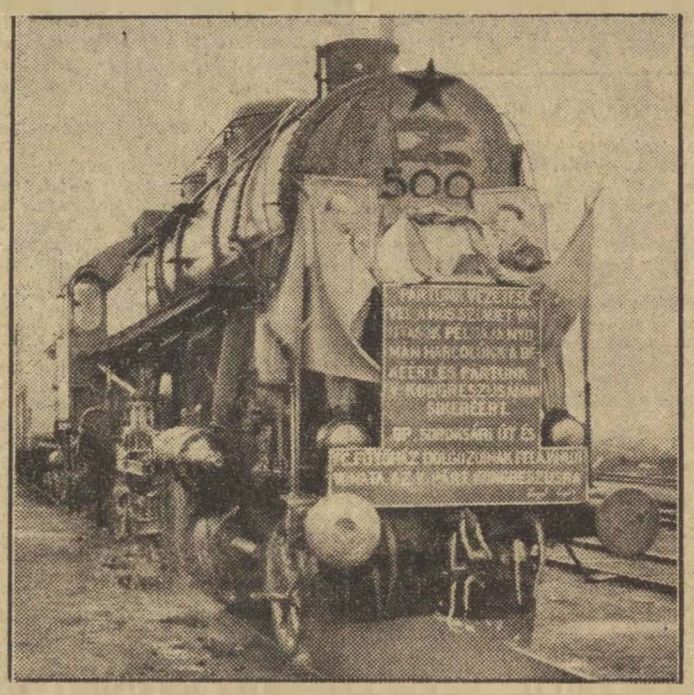
Az öntudatos vasutas dolgozók hassanak oda, hogy ezek a hiányosságok és hibák a legrövidebb időn belül megszűnjenek. A munkafegyelemmel szorosan összefügg a fegyelmezett magatartás is. A dolgozók öntudatos része megelégedéssel fogadta az ezzel kapcsolatos rendelkezést. Megértették, hogy a munkafegyelem nélkülözhetetlen kiegészitője a termelés fokozásának, néphadseregünk erősitésének, a béketábor harcában való még aktivabb részvételnek. Megértették azt, hogy a dolgozók öntudatos vasfegyelme nélkül a szocializmust nem épithetjük fel. Óbuda állomáson *Gál* Károly kocsirendező ezt mondotta: *„Helyes a rendelet bevezetése, mert igy legalább megszünik a laza munkafegyelem és ez jobb munkát fog eredményezni."* Hasonlóan nyilatkozott Budapest-Ferencváros állomáson *Kosik* János kalauz is. *Aszalós* Sándor vonatfelelő ugyancsak örömének adott kifejezést, amikor ezt mondta társainak: *„Ráfér a fokozottabb munkafegyelem mindenkire, de különösen a fiatalokra, akik még az eddigi vasúti fegyelmet sem ismerik. A mi fegyelmünknek az öntudatból fakadó vasfegyelemnek kell lennie."*

A hazáját, a Pártot, *Rákosi* elvtársat szerető dolgozóink tudják, hogy van javitanivaló bőven ezen a területen. Éppen ezért párttagok és pártonkivüliek *összekapcsolják a Pártkongresszus tiszteletére inditott versenyt, annak a megtisztelő feladatnak elvégzésével, hogy a vasút területén a lehető legrövidebb időn belül a munkafegyelmet az öntudatos dolgozók vasfegyelmévé szilárditják. Összekötik a versenyt a baleseteknek az emberileg elérhető minimumra való csökkentésével, a vonatkésések megszüntetésével, az egyéni felelősség kiterjesztésével, az ittasság felszámolásával, az ellenség elleni harc fokozásával:*

Dolgozóink ezzel méltóképpen bizonyitják hűségüket a dolgozó nép Pártjához s szeretett *Rákosi* elvtárshoz, méltóképpen bizonyitják hálájukat és ragaszkodásukat felszabaditónk, a dicsőséges Szovjetunió, s bölcs tanítónk a nagy Sztálin iránt. Méltóképpen bizonyitják azt, hogy szeretik hazájukat, szeretik a nép fiaiból álló hadsereget, de kimondhatatlan gyülölettel és elszántsággal viseltetnek az új háborúra készülő amerikai imperialistákkal szemben.

Elvtársak! Kartársak! Kiemelkedő eredményekkel, a szocialista verseny győzelmével, a munkafegyelem megszilárditásával biztositsuk nagy Pártunk Kongresszusának sikerét!

Dolgozóink a munkafegyelem megszilárditásán keresztül szocialista munkaversennyel ünneplik nagy Pártunk Kongresszusát



Budapest—Soroksári út és Budapest—Ferencvárosi Fűtőház dolgozóinak felajánlott vonata az Pártkongresszusra. Pártunk vezetésével a hős szovjet vasutasok példája nyomán harcolunk a békéért és a Pártunk Kongresszusának sikeréért — mondja a felirat a gépóriás feldiszitett homlokzatán.

A vasutas dolgozók nagy lelkesedéssel készülnek a Magyar Dolgozók Pártja Kongresszusára. Máris ezrekre megy azoknak a dolgozóknak, párttagoknak és pártonkivülieknek, ifjúmunkásoknak és dolgozó nőknek száma, akik az eddiginél hasonlithatatlanul jobb és több munkával készülnek a kongresszusra.

A Hofherr-gyár dolgozóinak felhivásához nagy lendülettel csatlakoztak az öntudatos vasutas dolgozók. Elsőnek a Ferencvárosi Fűtőház dolgozói csatlakoztak, akik erről a lépésükről *Rákosi* elvtársnak is beszámoltak. A ferencvárosi öntudatos vasutasokat követték a többi üzemek és ezer és ezer egyéni csatlakozó, akik magukévá tették a Hofherr-gyár felhivását, megértették a pártkongresszus hatalmas politikai jelentőségét, sorsformáló erejét és szeretetükkel, ragaszkodásukat a munkafelajánlások keresztül juttatják kifejezésre. Számosan az új normák túlteljesitését ajánlották fel, de jelentős értékü felajánlások történtek a szénmegtakaritás és az első negyedévi tervnek a kongresszusig való teljesitése vonalán is.

A nemzetközi osztályharc kiéleződése felbátorítja az ellenség itteni ügynökeit és arra törekszik, hogy aknamunkájával lazitsa a munkafegyelmet. Az ellenség tudja, hogy a pártkongresszus sikere komoly csapás az imperialistákra. Éppen ezért arra törekszik, hogy azitson a munkafegyelem ellen.

A kommunisták példamutatása a munkafegyelem megszilárditásában

Tudja, hogy a munkafegyelem lazulása baleseteket, súlyos kárt, kisiklásokat, vonatkéséseket, a termelésben visszaesést okoz. Az öntudatos dolgozók, elsősorban a kommunisták példamutatása, az ellenséggel vivott fokozott harc azonban megakadályozza az éberség ellanyhulását, a munkafegyelem lazulását. A kongresszusi felajánlások teljesitése, s általában épitő munkánk további erősebb üteme attól függ, hogy dolgozóink betartják és betartatják a fegyelmet. A kommunisták példamutatása a munkafegyelem megszilárditásában valamennyi dolgozónk számára útat mutat a magasabb termelékenység elérésére, a szocializmus építésének meggyorsitására, a békeharcban való erőteljesebb helytállásra.

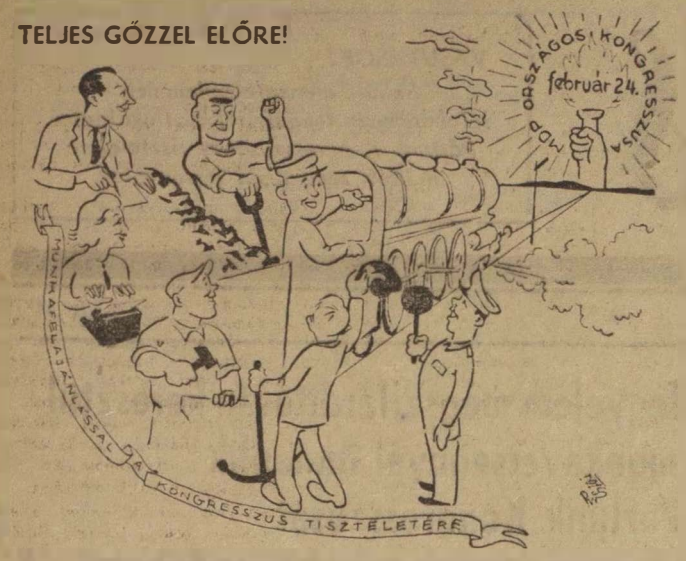
Ezt a kommunista példamutatást látjuk a dombóvári fűtőmühely dolgozóinál, akik a kongresszus tiszteletére vállalták, hogy munkamódszeráadással a száz százalékon alul teljesitők számát januárban 20, februárban pedig 25 százalékkal csökkentik. Ugyancsak vállalták, hogy a decemberben elmaradt időszakos vizsgálatokat január és február hónapban elvégzik. Ez azt jelenti, hogy 12 időszakos vizsgálattal végeznek el többet, mint azt a kiszabás előirja.

Budapest-Ferencvárosi Fűtőház dolgozói közül *Lengyel* József és *Mózsi* András sztahánovista mozdonyvezetők 20 százalékos szénmegtakaritást és negyedévi tervüknek a kongresszusig való teljesitését ajánlották fel. Ehhez a felajánláshoz mások is csatlakoztak.

Az egyéni vállalók között is magasan kiemelkedik: Hajovics Mihály sztahánovista. Budapest Nyugati-pályaudvar ponk-rakodóján vállalta, hogy napi 60 mázsáról 75 mázsára emeli teljesitményét. Ugyanakkor a kongresszusi ver-

(Folytatás a 2. oldalon.)

TELJES GŐZZEL ELŐRE!



AZ ÖNTUDATOS VASUTASOK: Megszilárdítjuk sorainkban a fegyelmet; felszámoljuk az elbizakodottságot, — így küzdünk a versenyben, a Pártkongresszus sikeréért.

(Folytatás az első oldalról)

seny beindulásakor felajánlását január 10-én 99.5 mázsára teljesítette. Hajovics elvtárs vállalta, hogy a vele dolgozó Korbulec Jánosnak átadja munkamódszerét. Ennek eredményeként Korbulec teljesítményét ezen a napon szintén 99.5 mázsára emelte.

Pártonkívüli vagyok, de magaménak érzem a Pártot

A kongresszus iránt nemcsak a párttagok, hanem a pártonkívüliek is hatalmas érdeklődést tanusítanak. Ez különféle formában nyilvánult meg. Juhász Lajos a BVKH-ban például így nyilatkozott: „A kongresszus előkészítő munkájából úgy veszem ki részemet, hogy segítem a gyengén dolgozókat normájuk eredményes kiteljesítésében és ezzel együtt népnevelői munkát is végzek. Pártonkívüli vagyok, de magaménak érzem a Pártot."

A küldöttválasztó taggyüléseket nagyszámban keresték fel a dolgozók. A tagság megértette a kongresszus hatalmas jelentőségét és a párt szervezet legjobbjait jelölték képviselőiknek. Növelte a küldöttválasztó taggyülés ünnepi jellegét, hogy több helyen a termelésben és társadalmi munkában kitünt dolgozók közül számosan részesültek abban a megtiszteltetésben, hogy a Párt tagja vagy tagjelöltje lettek.

Ifjúságunk öntudatos része értékes felajánlásokkal készül a pártkongresszus megünneplésére, különösen azokban az üzemekben, ahol megfelelően foglalkoznak az ifjúság nevelésével és tudatosították az ifikkel a pártkongresszus politikai jelentőségét.

Ifjúsági energia-őrség

Így például a Szombathelyi Járműjavító ÜV ifjúmunkásai a pártkongresszus tiszteletére január 15-ig ifjúsági energia-őrséget szerveznek, melynek segítségével a villanyfogyasztást öt százalékkal csökkentik. Ugyanitt az állomáson Kiss József vonatkísérő ifjúsági brigádja az eddigi 14 órakilométer utazási sebességet az első negyedévben 15.5 órakilométerre emeli.

Morgós György lakatos újításával 2000 százalékos teljesítményt ajánlott fel a Pártkongresszus tiszteletére

A Dombóvári Osztályvezetőségnél Morgós György lakatos egy újításának bevezetésével, a tapfapánt készítésénél, 2000 százalékos teljesítményt ajánlott fel, amelyet a kongresszus megtartásának idejére, február 24-re, teljesíteni is fog.

Morgós György elmondotta, hogy azért teszi ezt a nagyarányú felajánlást, mert ezzel is meg akarja hálálni mindazt, amit a Párttól kapott, de felajánlásával egyben kifejezésre akarja juttatni a Párt és Rákosi elvtárs iránti hűségét és szeretetét.

Török Ferenc mozdonyvezető, Budapest-Déli pu. fűtőházának dolgozója 510 mázsa, Horváth Pál 200, Rapusa István pedig 200 mázsa szénmegtakarítást ajánlottak fel, hogy ezzel is segítsék bányászaink hősi harcát.

Több külszolgálati helyen komplex-brigádokat alakítottak, hogy ezen keresztül is biztosítsák a téli forgalom sikeres lebonyolítását, a vonatok zavartalan közlekedését.

A Debreceni Járműjavító ÜV-ben lelkeshangú röpgyűléseken csatlakoztak a Hofherr-gyár dolgozóinak felhívásához és számos kiemelkedő felajánlást tettek.

Az üzem dolgozói megfogadták, hogy megszilárdítják a munkafegyelmet, még fokozottabb erővel fognak dolgozni, mint eddig és jelentősen előrelendítik az anyagtakarékossági mozgalmat.

Amint mondották ezzel is kifejezésre akarják juttatni, mennyire értékelik a kongresszus jelentőségét és hogy mennyire ragaszkodnak a Párthoz, Rákosi elvtárshoz. A lelkes felajánlás eredménye: egy mozdonyfővizsga, egy mozdony futójavítás, húsz darab teherkocsi fővizsga, húsz darab teherkocsi futójavítás elvégzése. Ezenfelül a dolgozók 5—10 százalékos teljesítményemelést ajánlottak fel.

A Szegedi Vasanyagjavító ÜV röpgyűlésén Papp elvtárs volt az első, aki egyénileg csatlakozott a kongresszusi felajánlásokhoz. Elmondotta, hogy három és félévig élt a Szovjetunióban, ahol saját szemével győződött meg arról, hogy milyen becsben tartják a dolgozókat. Már akkor megfogadta, hogy ha hazajön, teljes erejével dolgozni fog a haza újjáépítésén. Visszatérte után munkájával kiérdemelte, hogy felvették a Pártba, amely segítette őt, így tudta elérni jó eredményét. Felajánlotta, hogy az eddigi

átlagos 158 százalékos teljesítményét a kongresszus sikeréért havi átlagban 170 százalékra fogja emelni.

Hosszan sorolhatnánk az öntudatos dolgozók felajánlásait. A Landler Jenő Járműjavító ÜV 7. Osztalván például Németh János-csoport Ludányi-brigádja kihívta az összes járműjavítók szekrénylakatos brigádjait „A legjobb szekrénylakatos" címért. A versenypontok között szerepel

a munkafegyelem megszilárdítása, az anyagtakarékosság, önköltségcsökkentés és ezeken keresztül a termelékenységnek 150 százalékra való emelése, valamint a terv 120 százalékra való kiteljesítése.

Az üzemek között kiemelkedik a Landler Jenő Járműjavító ÜV, ahol a felajánlások értéke megközelíti a 800.000 forintot. A dunakesziek vállalták, hogy az első negyedév feszített tervét 11 nappal a kitűzött határidő előtt befejezik és kiszabáson felül még vállalták egy darab négytengelyes vaskocsi építését és három darab fényezéses kocsi elkészítését február 24-re.

A Ceglédi Fűtőház dolgozói február 24-ig 350 tonna szén megtakarítását vállalták, több egyéb felajánlás mellett, 42.000 forint értékben.

Hosszú hasábok nem lennének elegendők a dolgozók lelkes felajánlásainak felsorolására.

Az ellenség aknamunkája

Amint már mondottuk, a jobboldali szociáldemokratáknak, a háborúra uszító amerikai imperialisták belső ügynökeinek nem illik tervébe ez a elkesség, ez a határtalan szeretet és hűség megnyilvánulása a Párt iránt. Ezért mindent elkövet, hogy a dolgozók lelkesedését, munkalendületét döntő módon a munkafegyelem lazításán keresztül fékezze. Ez látható például a felajánlások lebecsülésében is. Arra biztatják a dolgozókat, hogy mindössze csak egy-két tized százalék értékű felajánlást tegyenek. A Szombathelyi Járműjavító ÜV-ben például Balázsvölgyi István került az ellenség uszályába. Az öntudatos dolgozók azonban felfigyelnek ezekre a jelenségekre is, mint ahogy feifigyeltek a Szombathelyi MÁV Igazgatóság II. Osztályának rendeletére is, amely szerint ezentúl a dolgozóknak kell saját teljesítményüket naponta kiértékelni.

Az ellenséggel szemben tehát fokoznunk kell a harcot, hogy ezzel is bebizonyítsuk diesőséges Pártunknak és drága Rákosi elvtársunknak harci elszántságunkat a szocializmus építésének meggyorsításában, a béke védelmében.

Neveljük a dolgozókat a szocialista takarékosság szellemében

A szovjet emberek milliói vesznek tevékenyen részt a szocialista takarékosságért, a gyártmányok önköltségcsökkentéséért, a nyers-, segéd- és fűtőanyagok, a villamosenergia megtakarításáért folyó harcban. Ragyogó kifejezése ez a szovjet emberek egyre növekvő szocialista öntudatának és az épülő kommunizmus kibontakozó körvonalainak.

„Rendszerünknek alapja, — tanítja Sztálin elvtárs — *a társadalmi tulajdon, éppen úgy, mint ahogy a kapitalizmus alapja a magántulajdon. Ha a kapitalisták szentnek és sérthetetlennek nyilvánították a magántulajdont és ezzel annak idején elérték a kapitalista rendszer megszilárdítását, akkor nekünk, kommunistáknak, annál inkább szentnek és sérthetetlennek kell nyilvánítanunk a társadalmi tulajdont, hogy ezzel a gazdaság új, szocialista formáit, a termelés és a kereskedelem minden ágában megszilárdítsuk."*

Több, mint 17 évvel ezelőtt hangzott el nagy tanítónk és vezérünk ezen útmutatása, amely azóta milliók öntudatának vált szilárd részévé. E tanítás alapján minden erőnkkel megerősítve a társadalmi tulajdont, — elértük a szocializmus győzelmét a népgazdaság valamennyi területén.

A szocialista társadalom megteremtése befejeződött és megkezdődött a fokozatos átmenet a szocializmusból a kommunizmusba. A kommunizmus építése során még fokozottabb jelentőségű a legszigorúbb takarékosság, a népgazdaságban és a szocialista tulajdon iránti gondoskodás. Óvni és védeni a szocialista tulajdont annyit jelent, mint anyagi és kulturális fejlődésének további előfeltételeit országunk haladását meggyorsítani a kommunizmus felé vezető úton.

A szovjet emberek hazafias gondoskodása

a szocialista állam érdekei az anyagi értékek megtakarítása iránt az egész nép jellemző tulajdonsága. Ez a jellemző tulajdonság a termelés élenjáróinak nagyon sok kiváló kezdeményezésében is megnyilvánul.

A moszkvai Kalibr-gyár asztahánovistája, V. *Utkin*, a Kaganovics gépöntőgyár asztahánovistanője, V. *Fomenko* és a Leningrádi „Szkorohod"-gyár brigádvezetőnője, O. *Mustukova* kezdeményezték a személyi megtakarítási számlák vezetését, amelyek a sztahánovisták által megtakarított anyagok értékének nyilvántartására szolgálnak. A személyi számlák kimutatják, hogy az egyes munkás mennyivel járul hozzá a szocialista akkumuláció további fokozásának közös ügyéhez, s ezzel lehetővé teszik a munkások alkotó, kezdeményező erejének kibontakozását, hozzászoktatják őket a takarékossághoz, felkeltik érdeklődésüket a *gazdaságos* termelési lehetőségek iránt. Utkinnak és társainak ma már száz- és százezer számra vannak követőik, kezdeményezésük az államnak sokmillió rubel megtakarítást eredményezett.

A múlt év elején L. *Korabelnyikova* és F. *Kuznyecov* moszkvai sztahánovisták azt javasolták, hogy szervezzenek a készgyártmányok előállításához szükséges anyagok komplex megtakarításáért munkaversenyt, majd a megtakarított nyersanyagot fordítsák többletteremelésre. L. *Korabelnyikova* és F. *Kuznyecov* példáját a legkülönbözőbb iparágakban számos kollektiva követte. Moszkva ipara csupán négy hónap alatt a nyersanyagok és segédanyagok megtakarítása révén 700.000 méter szövetet, 160.000 pár cipőt, sok ezer tonna fémet, nagymennyiségű gépet, munkagépet és sok más értékes cikket gyártott.

A gépgyárakban széles körben elterjedt N. *Nazarova* sztahánovista munkásnő kezdeményezése, amely a gépi felszerelés szocialista megőrzésére, a munkagépek élettartamának meghosszabbítására és a javítási költségek csökkentésére irányul. A fémkohászatban lelkesen vették át a *Sztálinról* elnevezett Magnitogorszki kombinát élenjáró olvasztárainak: *Zaharov, Zinurov* és *Szemjonov* elvtársaknak kezdeményezését, akik az olvasztások eredményének fokozását és önköltségének csökkentését a gépi felszerelés legjobb kihasználásával, nyersanyag- és fűtőanyagmegtakarítással értek el.

A megtakarításért

és a gondos kezelésért folyó munkaversenynek valóban az egész népre kiterjedő lendülete mindenekelőtt a Bolsevik Párt és a szovjet kormány azon hatalmas munkájának eredménye, melyet a dolgozók kommunista nevelésének érdekében fejt ki. A szovjet szakszervezetek egyik legelsőbbrendű feladata, hogy még aktivabban segítsék a Pártot ebben a munkájában.

Mit jelent az, hogy kitartó és tervszerű munkát folytassunk a szovjet emberek szocialista takarékosságra való nevelése terén?

Mindenekelőtt azt jelenti, hogy újra, meg újra *meg kell magyarázni a munkásoknak és alkalmazottaknak a legszigorúbb takarékosság jelentőségét a népgazdaság számára.* Ha pl. egyes embereknél előfordul, hogy az előírtnál több nyersanyagot, fűtőanyagot, vagy elektromos energiát használnak fel, azonnal mutasd meg nekik, hogy milyen súllyal nehezedik ez a felhasznált többlet az áru önköltségére. És vajjon ki fogyasztja ezeket az árukat? Ugyanazok a szovjet emberek. Élő, kézzelfogható példákon kell szakszervezeteinknek megmagyarázni a munkásoknak a sztálini szabályt, hogy az ipari cikkek rendszeres árleszállítása egyik legszükségesebb előfeltétele a munkásosztály életszínvonala fokozatos felemelésének. A műhelyekben folytatott megbeszélések, a gazdasági vezetők beszámolói a munkásgyűléseken, a gyári rádióközvetítések, az üzemi sajtó, mind megannyi eszköze az agitációnak és propagandának, amelyeket működésbe kell hozni és fel kell használni ezen célok eléréséért.

A dolog azonban nemcsak a felvilágosító munkán mulik. *„Érteni az anyagi eszközök hozzáértő, kiszámított felhasználásához,* — mutat rá Sztálin elvtárs —, *igen fontos művészet, amelyet nem lehet egyszerre elsajátítani. Segíteni valamennyi munkásnak és alkalmazottnak abban, hogy szert tegyen erre a művészetre, annyit jelent, mint rendszeresen és állhatatosan fokozni technikai és gazdasági tudásuk színvonalát."*

A megtakarításért folyó harcban nincs *„apróság"*. Kopekekből tevődik össze sokezer rubel. A munkaverseny minden egyes részvevőjének tudnia kell, mennyibe kerül az általa felhasznált anyag, milyen anyagi kiadást jelent a szerszám elhasználása. Minden egyes munkásnak, valamennyi brigádnak segíteni kell abban, hogy konkrét felajánlásokat dolgozzon ki a munkaverseny folyamán, meg kell teremteni az operatív, egyszerű és szemléltető elszámolást, állandóan ki kell mutatni az elért megtakarítást, támogatni kell a jó eredményeket elért munkásokat.

Nemrégiben fejezte be munkáját a rigai „Mara" kötöttárugyárban hat sztahánovista takarékossági iskola. Rövid idő mulva a szövőműhelyben az elsőrendű gyártmányok aránya 12 és fél százalékkal emelkedett. Egy hónap alatt annyi fonalat takarítottak meg, hogy a gyár kollektívája 60 ezer kiváló minőségű kötöttáru gyártmányt tudott terven felül előállítani.

A példa igen tanulságos, a szovjet munkást eltölti a lelkes igyekezet, hogy minél takarékosabban használja fel a szülőhazája tulajdonát képező anyagi értékeket. Ez természetes is:

a társadalmi tulajdon iránti gondoskodás — kommunista jellemvonás!

Az emberiség történelme folyamán nem volt takarékosabb társadalom, mint a kommunista társadalom, hiszen ott az anyagi eszközök feletti rendelkezés és felhasználás joga maguknak a termelő munkásoknak a kezében van, a termelőmunkás pedig mérhetetlenül takarékosabb és hozzáértőbb mindig a kiadásban, mint a kizsákmányoló, vagy az idegen javak elrablója. Gyakran előfordul azonban, hogy egyedül a megtakarításra irányuló igyekezet nem elegendő, szükség van határozott *közgazdasági tudásra.* Ezért legfontosabb kötelessége a szakszervezeteknek, hogy valamennyi vállalatnál megjavítsák a gazdasági és műszaki oktatás ügyét, a sztahánovista iskolák munkáját és még szervezettebben és tervszerűbben vezessék be az élenjárók munkamódszereit.

A termelési értekezletek állandó tárgya kell, hogy legyen a megtakarítás és a takarékosság kérdése, amely a termelés egyik leghatásosabb elősegítője. Nagyon hasznos az ilyen értekezleteken az újítók munkamódszerének megvitatása, a megtakarításért és takarékosságért folytatott harcunk módszereinek megbeszélése. Ez igen nagy haszonnal jár az értekezlet valamennyi részvevője számára.

Végezetül a tömegeknek

a szocialista takarékosság szellemében történő nevelése

megköveteli az önálló gazdasági elszámolás további megerősítését, kitartó és aprólékos munkát tesz szükségessé a munkatervezés és a termelés további megjavítására vonatkozóan. Ha a munkásokat felhívjuk ugyan a takarékosságra és megtakarításra, de egyik, vagy másik gazdasági vezető gondatlansága folytán önköltségemelkedés fordul elő, akkor ezek a felhívások nem érhetik el céljukat. A tömegekben folytatott nevelőmunkát meg kell erősíteni azzal, hogy

alkalmazzuk az új technikát, tökéletesítjük a technológiát, megszervezzük a munkát, megjavítsuk és egyszerűsítsük a gazdasági szervezetet.

Országunkban a szakszervezeteknek hatalmas szerepe van a dolgozók életének, de mindenekelőtt a termelésnek minden területén. A munkások és alkalmazottak millióit számára a szakszervezetek az igazgatásnak, a gazdálkodásnak, a kommunizmusnak igazi iskolái. A megtakarítás kérdésének állandóan valamennyi szakszervezet munkája központjában kell szerepelnie. Feladatunk harcosan fejleszteni a tömegeknek a szocialista takarékosság szellemében történő nevelését, élére állni az egész népre kiterjedő takarékossági versenynek, amely egyszersmind a terven felüli akkumulációért, népgazdaságunk további, még gyorsabb ütemű felemelkedéséért folyik.

BENDE SÁNDOR SZTAHÁNOVISTA:

„AZ ÉN MUNKAMÓDSZEREM..."

„Hogyan lettem sztahánovista? Úgy, hogy szolgálatom végzése közben a munkában részemre idő és tér, vagy bármilyen akadály leküzdése csak még jobban ösztönözte munkakedvemet, hogy a reszortomban dolgozó szakmunkás elvtársaimnak hozzásegítsem a mennél nagyobb és jobb teljesítmény eléréséhez. Gondolom, hogy munkám kiértékelésénél ezek a szempontok lettek mérlegelve és így nyertem el a büszke sztahánovista címet.

Számomra ez a kitüntetés örömet és büszkeséget jelent, mert Pártunk részéről munkám megbecsülését bizonyítja.

Milyen munkamódszerrel fejlődtem idáig? Erre megint az a válaszom, hogy munkámban mindig érezetet találok és az a módszerem, hogy *„amit ma megtehetsz, ne halaszd holnapra".* Elvem az, hogy a műszaki problémák intézésénél nem lehet az ügyet halasztani, mert az a termelés rovására megy.

Hogyan fogom munkamódszeremet állandóan javítani, teljesítményemet növelni? Szemem előtt mindig az lebeg, hogy ami jó és elég volt, az holnap már nem jó és nem elég. Éppen azért tudom, hogy a fejlődéssel haladni kell, nem lehet az elért eredmények babérjain pihenni, hanem még fokozottabb mértékben kell foglalkozni és célra törni a kitűzött problémák és feladatok felé, hogy mennél jobb és több eredményt tudjak elérni reszortommal.

Hogyan illesztem bele sztahánovista munkámat üzemünkön belül a szocializmus építésébe? Sztahánovista munkám beillesztését a szocializmus építésébe üzemünkön belül úgy valósítom meg, hogy műszaki tudásomat és tapasztalatomat átadom munkatársaimnak, hogy üzemünket hozzásegítsem ezzel is ahhoz a nemes versenyhez, amelynek célja hogy üzemünk ne csak élüzem legyen, hanem sztahánovista üzem. Mert mennél több kiváló teljesítményű dolgozója van üzemünknek, annál nagyobb termelési eredményeket tudunk elérni. Ezen keresztül építjük hazánkban a szocializmust és emeljük népünk jólétét.

Bende Sándor
sztahánovista, a Dunakeszi Járműjavító ÜV dolgozója."

A kongresszusi felajánlások, az egyéni felelősség, a munkafegyelem, a téli forgalom feladatai

— AZ ORSZÁGOS ÜB-TITKÁRI ÉRTEKEZLET NAPIRENDJÉN

Dolgozóink január 5-én tartották szokásos havi ÜB-titkári értekezletüket a Landler Jenő Járműjavító ÜV kultúrtermében. Az értekezlet főelőadója *Németh* István elvtárs, főtitkárhelyettes volt, aki bevezetőjében elmondotta, hogy a legutóbbi értekezlet óta komoly eredményeket értünk el a termelés és a békeharc erősítése vonalán. A nemzetközi helyzet ismertetése kapcsán hangsúlyozta, hogy a magyar dolgozó nép, s közöttük a vasutas dolgozók, világos választ adtak az imperialistáknak és belső ügynökeiknek. Utalt az ötéves terv első tervévének sikeres befejezésére, az őszi forgalom jó végrehajtására, mint amelyek komoly segítséget nyujtottak a magyarországi békeiront küzdelmeiben.

„A szakszervezetek új alapszabálya szerint, területi titkárságainkat

területi bizottságokká szervezzük át, ahová bevonjuk a szocialista munka hőseit és társadalmi munkát végző aktivákat is,"

— mondotta *Németh* elvtárs. Ezután „*A téli forgalom legjobb dolgozója*" címért indított versenyről beszélt és hangsúlyozta, hogy az őszi forgalom tapasztalatait fel kell használni az új versenyszakaszban, amelyben

súlypont: harc a menetidő betartásáért, harc a széntakarékosságért.

Mindkét súlyponti feladat végrehajtása harci kérdés és ezt így is kell kezelni. E feladatok végrehajtása érdekében széleskörű politikai felvilágosító munkát kell végezni, hogy a dolgozók lássák: a szállítás lebonyolítása nemcsak gazdasági, hanem politikai kérdés is.

Elmondotta, hogy a decemberi normarendezéssel kapcsolatban meg sok javítanivaló van.

Sok helyen lazán állapították meg a normákat, bércsalások, normalazítások vannak. Ez ellen kíméletlenül harcolni kell.

Uj munkamódszereket kell bevezetni és különös figyelmet kell fordítani azokra a dolgozókra, akik nem érik el a százszázalékos teljesítményt.

Tapasztalatcserével, műszaki előfeltételek megteremtésével elő kell segíteni, hogy teljesítményüket 100 százalékra, vagy e fölé tudják emelni.

Németh elvtárs ezután a Párt V. Kongresszusával kapcsolatos munkafelajánlásokról beszélt. Elmondotta, hogy a dolgozók ezrei, párttagok és pártonkívüliek tesznek felajánlásokat a kongresszus tiszteletére.

A felajánlások tengelyébe dolgozóinknak döntő mértékben a munkafegyelem megszilárditását kell állitaniok

Németh elvtárs különösen kiemelte, hogy a Pártkongresszus tiszteletére megindult munkafelajánlások kifejezésre juttatják dolgozóink elszántságát a szocializmus építésének gyorsítására, az esetleges imperialista támadás elleni felkészültség fokozása érdekében, a kitűzött feladatok rövidebb idő alatt történő elvégzését, a takarékosság fejlesztését. Hangsúlyozta, hogy

ezeknek a felajánlásoknak tengelyébe döntő mértékben a munkafegyelem megszilárditását kell állitani

és a vasutas dolgozók akkor fognak igazán kiemelkedő vállalást teljesíteni, ha a vasút egész területén megszilárdítják a munkafegyelmet. Valójában csak a munkafegyelem megszilárdításán keresztül tett felajánlásokkal ünnepük meg dolgozóink nagy Pártunk V. Kongresszusát. Harcolni kell tehát a halasetek, a vonatkésések, az ittasság a pazarlás, a betegszázalék emelkedése ellen. A kommunistáknak példát kell mutatniok a munkafegyelem megszilárditásáért folytatott harcban, az ellenség elleni küzdelemben, a termelésben, a szakmai képzettség emelésében, a munkamódszerátadásban.

Nincs okunk az elbizakodottságra — az önteltség az ellenséget segiti

Németh elvtárs beszédében kiemelte, hogy sokat fogadkoztunk Pártunk határozatainak végrehajtásával kapcsolatban, de meg kell mindenkinek érteni, hogy nem fogadkozásoknak, hanem a tetteknek, a határozatok végrehajtásának van itt az ideje. Ezután a funkcionáriusok feladataival foglalkozott. A második tervév teljesítéséről, a verseny nyilvánosságának és ellenőrzésének biztosításáról, majd a verseny szervezési kérdéseiről emlékezett meg.

A továbbiakban ostorozta a vasutasok között észlelhető általános és nagyfokú elbizakodottságot, melyet arra alapoznak hogy az őszi forgalmat sikeresen bonyolították le s a kevésbbé zord időjárás láttán, majd a téli forgalmat könnyebben le tudják bonyolítani. Felhívta a funkcionáriusok figyelmét arra, hogy nincs okunk az elbizakodottságra, az elbizakodottság rossz tanácsadó, amely ébertelenségre vezet és végső fokon az ellenség malmára hajtja a vizet.

Végül *Németh* elvtárs összefoglalta a feladatokat, majd hozzászólások következtek.

Póka Miklós (Miskolc) az ellenség elleni harcról beszélt és összekapcsolta az anyagtakarékosság kérdésével. Elmondotta, hogy Nagybátony állomáson nagymennyiségű építési anyagot kezelnek

a legnagyobb nemtörődömséggel, amiek következtében ezeknek az anyagoknak közel 30 százaléka tönkrement.

Kritikát gyakorolt a szakszolgálat felé és sürgős intézkedést kért ebben az ügyben.

Csikós István (Szob) szóvátette, most már ismételten, hogy a kereskedelmi szolgálatot bizonyos mértékig elhanyagolják. Hiányolta, hogy

a kereskedelmi szakszolgálat mindezideig nem fordult a szovjet sztahánovisták felé.

Kérte, hogy a mulasztást sürgősen pótolják és a kereskedelmi szolgálatban is hasznositsák a hős szovjet vasutasok kereskedelmi tapasztalatait.

Somogyvári László (Békéscsaba Fűtőház) a bürokráciáról beszélt és kifogásolta az anyagelosztás szűk keresztmetszetét. Panaszolta, hogy egyik felajánlásukat csak 88 százalékban tudták teljesiteni, mert a szükséges anyag a Landler Művekből nem érkezett meg és így a gépeket vissza kellett szerelni. Esztergályosuknak például 7 kg-os anyagból kellett 50 dekás dugattyúgyűrűt esztergálni. Bejelentette, hogy Szajol térségében félreállitják a felemelt menetsebességű vonatokat. Kérte, hogy biztositsák ezeknek a vonatoknak is a szabad utat.

Hadász Károly (Miskolc) bírálatában elmondotta, hogy a Landler Jenő Járműjavító ÜV akadályozza műhelyükben a téli forgalommal kapcsolatos munkálatok elvégzését, mert megrendelés ellenére sem szállitották még le a 65 tonnás erősbitett csavarkapocsonsót. Intézkedést kért az ügyben.

Számos, értékes felszólalás után *Végh* Lajos elvtárs, elnök rövid beszéddel bezárta az értekezletet.

Lenin halálának 27. évfordulója

1924. január 21...

Vladimir Iljics Lenin, a világkommunizmus hatalmas vezére huszonhét évvel ezelőtt halt meg. Élete és műve elválaszthatatlanul összefügg az emberiség történetének legnagyobb eseményével, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzelmével. A legnagyobb marxista gondolkodó, a hős Bolsevik Párt és a világ első szocialista munkás-paraszt államának alapítója, műveivel és az általa továbbfejlesztett elmélet gyakorlati alkalmazásával utat mutatott az emberiségnek a felszabadulás, a kizsákmányolás nélküli élet, a boldog jövő felé. Minden, ami a világon igaz, nemes, haladó és emberséges, az Lenin életművéből meríti erejét.

Csodálatosan gazdag élete a dolgozó emberiségért folytatott munkában és harcban telt el. Ezért volt halála nemcsak a Szovjetunió, hanem az egész világ dolgozó népe számára is roppant veszteség. Azért, mert — mint Barbusse (Barbüsz), a nagy francia iró mondotta róla — nálánál „senki sem tett többet az emberekért".

Lenin élt! Lenin él! Lenin élni fog! — hirdette Majakovszkij, a lángolószavú forradalmi költő; s ha ma végigtekintünk öt világrészen, látjuk, hogy szavai fényesen beigazolódtak. Mert világszerte erős és biztonságos kézzel vezetik a népek szabadságharcát azok a kommunista pártok, amelyek Lenin Bolsevik Pártjának mintájára alakultak meg. Mert hosszú évtizedek tévelygése után ezek a pártok vezették rá a munkásosztályt a következetes forradalmi harc útjára, s mert ezek a pártok állanak az élén ma is annak a küzdelemnek, amely világméretekben folyik az emberiség legszentebb ügyéért: a békéért.

Béknk megvédésének, munkánk sikerének, népünk és ifjúságunk boldog jövőjének. Lenin—Sztálin tanitásai megvalósításának legfőbb biztositéka a mi nagy Pártunk. Lenin halálának huszonhetedik évfordulója egybesik népünknek a Párt kongresszusára való készülődésével. Üzemeink munkássága szocialista kötelezettségvállalásokat tesz a kongresszus tiszteletére, munkamódszerátadással csökkenti a norma alatt teljesitők számát, harcol a selejt ellen a minőség javításáért, a hiányosságok kiküszöböléséért, a munkafegyelem megszilárditásáért.

Mindannyian, akik a békéért, a dolgozó emberek boldog, szabad életéért harcolunk, boldogok vagyunk, hogy olyan korban élünk, amely kor a leninizmus világméretü győzelmes harcainak kora. Lenin ügye azért legyőzhetetlen, mert megfelel a történelmi fejlődés követelményeinek, mert a jövőjükért küzdő emberek számtalanjának szivükben hordozzák.

Lenin ügye azért legyőzhetetlen, mert folytatója és képviselője a világ minden dolgozójának szeretett vezére, a békeszerető emberiség reménysége: Sztálin elvtárs, — a ma Leninje.

A Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa és a Szakszervezeti Világszövetség üdvözlete

Az újesztendő alkalmából számos állam szakszervezeti szövetsége táviratilag üdvözölte a Szakszervezetek Országos Tanácsát. A Szovjetunióból Kuznyecov elvtárs, a következő szövegű táviratot küldte a SZOT elnökségéhez:

„A Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa az újév alkalmából testvéri üdvözletét küldi a Magyar Népköztársaság dolgozóinak és szakszervezeteinek. Az újév alkalmából további sikereket kívánunk a magyar népnek az ötéves tervük végrehajtásához, a népgazdaság fejlesztéséhez, a szocializmus építéséhez és a békéért való harchoz. V. Kuznyecov, a VCSZP elnöke."

A Szakszervezeti Világszövetség nevében Louis *Saillant*, a Szakszervezeti Világszövetség főtitkára a következőket irta:

„A Szakszervezeti Világszövetség 1951 küszöbén baráti és elvtársi üdvözletét küldi. A Szakszervezeti Világszövetség meg van győződve arról, hogy a becsületes emberek milliói, akik békét akarnak, harcolni fognak, hogy az akaratuk győzedelmeskedjék. A Szakszervezeti Világszövetség azt kivánja, hogy a béke erői egységesen hallgattassák el azokat, akik a népek közötti barátságot akarják aláásni és gyülöletet, széthúzást szitanak a népek között."

Ezenkivül a világ minden részéből érkeztek táviratok. Igy többek között meleg üdvözletüket küldték a vietnami dolgozók, a Francia Általános Munkásszövetség, az olaszok, a kinaiak, a népi demokráciák, a holland és a trieszti dolgozókat képviselő szakszervezeti szövetség is.

A vasutas sztahánovisták országos értekezletén kerül sor az őszi forgalom élenjáró dolgozóinak jutalmazására

Január 20-án összeülnek a magyar vasutas sztahánovisták, hogy országos értekezleten beszéljék meg feladataikat, ismertessék kiemelkedő eredményeiket, ugyanakkor feltárják azokat a hiányosságokat és szűk keresztmetszeteket, amelyek akadályozzák a sztahánovista-mozgalom további kiszélesitését.

A szocializmus építésének döntően fontos előfeltétele, a kapitalizmusénál magasabb termelékenység elérése. Az öntudatos vasutasok, elsősorban sztahánovistáink, nagyon jól tudják, hogy a sztahánovista-mozgalomnak az egész, szocializmust építő dolgozó nép mozgalmává kell válnia és ebben maguknak a sztahanovistáknak is teljes erejükkel részt kell venniök.

A vasutas sztahánovisták nagyobbik része, ezek a munkában és harcban annyira kitünt, nagyszerű dolgozók, átadták munkamódszereiket. Nem rejtették véka alá, s dolgozótársaiknak elmondották, hogyan járulhatnak ők is hozzá a szocializmus építéséhez, népgazdaságunk megerősítéséhez.

A Sztahánov-mozgalom aránytalanul fejlődik az egyes szakszolgálati ágaknál

Jól emlékezünk még a Magyar Sztahánovisták I. Országos Tanácskozására, ahol óriási érdeklődés kisérte Pártunk és népünk bölcs vezérének, *Rákosi* elvtársnak szavait. *Rákosi* elvtárs rávilágított a sztahánovisták eredményeire és hibáira. Megmutatta a legrövidebb és legcélravezetőbb utat, amelyen a sztahánovisták haladhatnak úgy, hogy minden időveszteség nélkül, sikeresen oldják meg feladataikat. Sztahánovistáink megfogadták *Rákosi* elvtárs tanitását, igyekeztek azt munkájuk minden területén hasznositani. Ennek ellenére számos hiányosság áll fenn a vasutas Sztahánov-mozgalomban. Ezek egyike az, hogy

a Sztahánov-mozgalom a vasút területén aránytalanul fejlődött az egyes szakmák területén.

Ez abban mutatkozik meg, hogy lényegesen több sztahánovista van a vontatási szolgálatnál, mint egyéb szolgálati ágaknál, de különösen bántó ez az aránytalanság, ha a forgalmi szolgálattal hasonlítjuk össze. A forgalom sztahánovistáinak száma, a forgalmi dolgozók óriási számarányához viszonyitva, elenyésző.

A sztahánovista-értekezletnek meg kell találnia a lehetőséget arra, hogy ennek, az aránylag elhanyagolt szakterületnek élenjáró dolgozóit is bevonjuk a Sztahánov-mozgalomba. Ebben a munkájában nagy segítséget nyújthatnak a már ismert forgalmi szakszolgálati sztahánovisták.

A soronkövetkező hatalmas feladatok megoldásában sztahánovistáinknak állandóan és lankadatlanul élen kell járniok

A szakszervezetnek és a szakszolgálatnak pedig ki kell küszöbölniök munkájukból azt a hibát, hogy nem nyujtanak kellő támogatást sztahánovistáinknak, nem karolják fel őket, nem népszerüsitik a vasutas munka hőseit és nem gondoskodnak arról, hogy sztahánovistáink ismertek, becsültek legyenek az egész dolgozó nép körében.

A vasutas sztahánovisták országos értekezletének olyan határozatokat kell hoznia és ezeket a határozatokat úgy kell végrehajtaniok, hogy döntő változást hivjon életre a termelés, a munkafegyelem megszilárditása, az anyagtakarékosság, az önköltségcsökkentés, a minőségi munka területén. Az értekezletnek úgy kell dolgoznia, s a konferencia után olyan lendülettel kell végrehajtania az ott hozott határozatokat, hogy

az értekezlet jó munkája egyben bekapcsolódás is legyen az országszerte megindult felajánlásokba, a Pártkongresszus tiszteletére indult szocialista versenybe.

Az értekezlet két részből áll. A tanácskozás első részében a sztahánovisták megtárgyalják az általános hiányosságokat és feladatokat, az elért eredményeket. Az értekezlet második részében szakmánkint külön-külön ülnek össze a sztahánovisták, hogy szakmai sajátosságukból folyó feladataikat és a hibák kiküszöbölését megtárgyalják.

Az élenjáró vasutas hősök jutalmazása

A vasutas sztahánovisták országos értekezletén kerül sor az őszi forgalom élenjáró dolgozóinak jutalmazására is. A jutalmakat előreláthatólag *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter adja át a szocialista verseny vasutas hőseinek.

Vasutas sztahánovistáinknak meg kell szivlelniük *Rákosi* elvtárs üzenetét, amelyet a Magyar Sztahánovisták I. Országos Tanácskozásán mondott: „Innen üzenem minden magyar sztahánovistának, munkásújitónak, észszerüsitőnek, kezdeményezzen bátran, legyen nagyvonalú, ne féljen az uj utaktól, az uj kisérletektől, mert mögötte áll teljes erejével az egész magyar kommunista mozgalom, a Magyar Dolgozók Pártja és mögötte áll kimeríthetetlen gazdasági és tapasztalati fegyvertárával a hatalmas Szovjetunió."

22,500.000 forint

értékben 108 műtárgyat épitett fel a MAV Hídépitő ÜV mult év szeptember 31-ig. Ekkor fejezte be ötéves tervének első évét. Ezenkivül, kiszabáson felül 35 darab műtárgy felépitését vállalták.

A Ferencvárosi Fűtőház dolgozói 320.892 forint havi megtakarítás vállalásával készülnek a Pártkongresszusra

A Hofherr-gyár kezdeményezéséhez, amelyben a gyár dolgozói a Párt Kongresszusára fokozottabb és lendületesebb munkával készülnek és felajánlásokkal, méltó módon ünnepük meg, — a Ferencvárosi Fűtőház öntudatos dolgozói lelkesedéssel csatlakoztak. Csatlakozásukkal kapcsolatban levelet intéztek a magyar nép vezéréhez, *Rákosi* elvtárshoz. Ebben a levélben több mint negyedmillió forint értékü megtakarítást vállaltak a kongresszus sikeréért. A levél szövege a következő:

Drága Rákosi Elvtárs! Mi, a Ferencvárosi Fűtőház dolgozói, átérezve Pártunk kongresszusának jelentőségét, csatlakozunk a Hofherr-gyár dolgozóinak kezdeményezéséhez.

Fűtőházunk 1950. évi tervét december 18-ra részleteiben teljesitette. Az önköltségcsökkentés vonalán szénmegtakarításunk 20.896.6 tonna súlyú volt, ami 2,504.000 forint megtakarítást jelentett népgazdaságunknak.

Hálánkat és szeretetünket Pártunk és Rákosi elvtárs iránt úgy kivánjuk kifejezésre juttatni, hogy Pártunk kongresszusának tiszteletére eddig elért eredményeinket továbbfejlesztve, hiányosságainkat kiküszöbölve, az alábbi vállalásokat tesszük:

1. Az első negyedévben szénfogyasztásunkat az 1950 szeptember havi átlaghoz képest 5 százalékkal csökkentjük, azonos elegy tonnna km teljesitmény mellett, havonta 64.892 forint értékü szenet takarítunk meg.

2. Az eddigi 700 tonnás mozdonyonkénti átlagos terhelést 10 százalékkal emeljük és ezzel 256.000 forintot takarítunk meg havonta.

3. A felemelt sebességü vonatok számát 27-ről 55-re emeljük január hónaptól.

4. Műhelyeink normateljesitményét 5 százalékkal emeljük, ennek érdekében a munkamódszerátadási mozgalmat sztahánovistáink bevonásával tovább szélesitjük. A munkamódszerátvevők számát a jelenlegi 25 százalékról február 24-ig 45 százalékra emeljük.

5. Az eddigi mozdony-szolgálatképtelenségek számát a karbantartás és minőségi munka fokozásával február 24-ig 20 százalékkal csökkentjük, ami azt jelenti, hogy egy mozdonyra 132.519 km helyett 159.000 km jut.

Igérjük, hogy fenti vállalásainkat Pártunk kongresszusának tiszteletére, téli forgalmunk zavartalan biztositása érdekében, a béke harcos megvédésének jegyében, kommunista becsülettel teljesitjük. Ragaszkodásunkat Pártunk és szeretett Rákosi elvtársunk felé legméltóbban igy tudjuk kifejezni.

Budapest, 1951. január 4.

Pásztor János	**Czima János**
párttitkár	**ÜB-titkár**
Acs János	**Szávai Endre**
DISZ-titkár	**fűtőházfőnök**

FELADATAINK A TAGKÖNYVCSERÉNÉL

Az iparágak szervezkedésre való áttérés szükségessé teszi, hogy a szakszervezeti tagdíj-rendszert a tagkönyveket, a tagnyilvántartást, segélyezést minden szakszervezetben egységesítsék. Az átírások hozavonája, de nem utolsó sorban az alapszabályok elavulása szükségszerűvé tették azt, hogy minden szervezett dolgozót egységes tagsági könyvvel lássunk el, egységesen megállapított tagdíjat fizessen és egységes segélyben részesüljön. Ne származzék hátránya egyetlen dolgozónak sem, ha a munkahely változásával új szakszervezetbe kell átlépnie. A Vasutas Szakszervezetben január 1-vel kezdődött meg a tagsági könyvek kicserélése. A tagkönyvcserét az üzemi bizottságok hajtják végre, a területi bizottságok irányítása mellett.

A tagkönyvcserét és az új szakszervezeti tagnyilvántartás bevezetését nem szabad kizárólag adminisztrációs munkának tekinteni.

Az ÜB-titkár feladata: megmagyarázni a tagságnak az egységes tagdíj és tagkönyv jelentőségét. Már a *tagkönyvcsere lebonyolítása előtt jó politikai munkára van szükség.*

Kik kaphatnak új tagkönyvet

Új tagkönyvet csak azok a tagok kaphatnak, akik a tagdíjukat 1950. évre *rendezték.* Ezért az ÜB, a műhelybizottságok, a bizalmiak rendszeresen foglalkozzanak a tagsággal. Magyarázzák meg az egységes tagdíj, tagsági könyv, segélyezés jelentőségét. Az előkészítő munkának sikeres elvégzésétől függ az, hogy a tagkönyvcserét pontosan, határidőre hajtsa végre az üzemi bizottság. A tagkönyvcsere alkalmával az ÜB-ék *„vizsgáznak"*, mert nem kismértékben a jó politikai felvilágosító munkájuktól függ a siker. Ennek azt kell eredményeznie, hogy a tagság közelebb kerüljön a szakszervezethez, a bizalmiak munkája megjavuljon, és a feladatukat ne csak adminisztratív jelleg, hanem politikailag alátámasztott nevelőmunka jellemezze. Éppen a tagkönyvcseréval kapcsolatos munkák során kell életrehívni a legtöbb helyen csak papíron szereplő ellenőrzőbizottságokat, amelyeknek az üzemszervezetek gazdasági életében fontos, felelősségteljes szerepet szántunk.

A tagkönyv hovatartozást jelent

A területi bizottságok, vonalfelelősök bevonásával bizottságokat alakítanak, melyeknek közvetlen érintkezés folytán segítséget kell hogy adjanak az ÜB-nek. Az üzemi bizottság minden egyes tagjának tisztában kell lennie a tagkönyvcsere jelentőségével. A titkár elvtársak tervszerűen irányítsák ezt a munkát, de súlypontként a politikai munka zavartalanságát biztosítsák.

Az üzemi bizottságnál létesítendő bizottságban legyenek képviselve leg kiválóbb dolgozóink. Ezek a bizalmikon keresztül szoros kapcsolatot kell hogy teremtsenek a dolgozókkal. Ne legyen egyetlen dolgozó sem, aki ne látná tisztán a kérdést; de ne legyen egyetlen le nem leplezett ellenség sem sorainkban. A bizalmi, nap, mint nap legyen a dolgozók között, tudatositsa és támassza alá érvekkel a tagkönyvcsere jelentőségét, tudatositsa, hogy

a tagkönyv hovatartozást jelent,

a tagságikönyv kapocs a tagság és a szakszervezet között.

A bizottság feladata a társadalmi munkások beszervezése. E munka nem lehet mechanikus adminisztráció, hanem tartalommal megtöltött politikai munka. Minden egyes tagkönyvkiállítóval szivleltessük meg a minisztertanácsnak a takarékosságról szóló határozatát. Csökkentsük minimumra a rosszul kiállított, elrontott könyvek számát. A végrehajtás menetét a szükséges nyomtatványok hátlapján mindenki gondosan tanulmányozza át. *(A nyomtatványokat az ütemterv szerint minden üzemi bizottságnak időben megküldjük.)*

A felülvizsgálóbizottság feladata

Meg kell alakítani minden ÜB-nél, a felülvizsgáló bizottságot is, melynek az a feladata, hogy a régi könyvek beszedése után felülvizsgálja a tagsági idők kérdését. Egyrészt abból a szempontból, hogy az új tagkönyvben mennyi időt ismerünk el, másrészt abból, hogy a tagsági díjjal elmaradóknak alkalmat adunk-e arra, hogy mulasztásukat pótolva — felvegyük őket a szervezett dolgozók táborába. Ebbe a bizottságba vonják be az ellenőrzőbizottság egyes tagjait.

A bizottságra nagy és felelősségteljes munka hárul. Az új tagsági-könyvben csak a rendszeresen lerótt tagsági díjnak megfelelő időt szabad beírni. Jelentőségét akkor tudjuk igazán felmérni, ha tudatában vagyunk annak, hogy az új segélyezési táblázat szorosan összefügg a szakszervezeti és tagsági élővel. Ha tehát a bizottság nem a valóságnak megfelelő időt ismeri el, a jogtalanul kifizetett nagyobb segéllyel a közösség érdekeit sérti. Ki kell vizsgálni azt a tényt is, hogy a tag önhibáján kívül maradt-e el a fizetők sorából. Ha ez kétségkívül megállapítható, akkor az 1950-es elmaradást 1951-es új bélyeggel, de az 1950-es díj összegének megfelelő értékben kell leróni.

A bizalmiak és társadalmi aktívák feladata

Amidőn a tagkönyvcserélő bizottság a bizalmiakon keresztül minden tag előtt világossá tette a tagkönyvcsere fontosságát, és a szükséges nyomtatványok a központtól megérkeztek, meg kell kezdeni bizalmi csoportonként a régi tagkönyvek összeszedését. Az átvételkor azonnal át kell adni a tagnak az átvételi elismervényt. Amikor a bizottság megállapítja, hogy a tag jogosult az új tagkönyvre, továbbá megállapítja az elismerendő tagsági időt, — az előre kioktatott társadalmi munkásokkal megkezdhető az új tagkönyv és nyilvántartókartotékok kiállítása. A nyomtatványokat a legnagyobb gondossággal kezeljük. A megmaradt nyomtatványokkal és a beszedett díjjal, amennyiben a központtól közvetlenül kapták, úgy a területi bizottságnak, megszabott időre el kell számolniok. A nyomtatványok megérkezéséről jegyzőkönyvet kell felvenni.

A csere lebonyolítása alatt a bizottságok állandóan tartsák a kapcsolatot a területtel, vagy a központtal. A hiányosságokat, akadályokat azonnal jelentsék.

Ha a bizottságokba a legöntudatosabb dolgozókat szervezzük be, ha minden egyes tagot, felvilágosító munkánk során, többször felkeresünk, jó munkát végezhetünk.

A helyes szervező munka, a tömegekkel való kapcsolatot fogja elmélyíteni, egyre jobban megszilárdítani. A tagkönyvcsere lebontja a választalat a dolgozók között. Az egységes tagdíjrendszer, az egységes segélyezés, tehát a jogok és kötelezettségek egységesítése biztosítja azt, hogy a szakmai sovinizmus, amely egyes dolgozóknál, de egyes szakszervezetnél is megmutatkozik, megszünjék.

A tagkönyv átvételével a tag bekerül a magyar szervezett dolgozók hatalmas, erős táborába, akiket ezen túl még a szakszervezeti könyvek sokfélesége sem választja el egymástól.

Gulyás János

Nemzetközi Szövetségünk

az újév alkalmából a következő üdvözlő táviratot küldte Gáspár Sándor elvtársnak, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkárához:

„Az újév alkalmából forró üdvözleteinket küldjük a szakszervezet valamennyi tagjának és kívánjuk, hogy nap mint nap új eredményeket érjenek el drága hazájukban a szocializmus építésében és a béke harcos megvédésében. Moraru titkár."

A Vasutas Szakszervezet Központi Vezetősége az új esztendő alkalmából táviratilag kívánt sikerekben gazdag új évet a Szovjetunió és a népi demokráciák, valamint a franciaországi vasutasok szakszervezetének.

Stefan *Moraru* elvtárs, a Szárazföldi és Légiközlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetségének főtitkára levelet intézett *Németh* István főtitkárhelyettes elvtárshoz, amelyben többek között a következőket írja: *„Táviratot kaptunk a magyarországi szállítóipari dolgozók december 17-én megtartott egyesülési konferenciájától. Legforróbb szerencsekívánatainkat küldjük e konferencia alkalmával tett munkavállalásukhoz."*

Moraru elvtárs a közelmultban elküldött jelentésünkkel kapcsolatban többek között így ir: *„Köszönettünket fejezzük ki a jelentésért, amely beszámol a szállítási és közlekedési dolgozók békeharcáról. Ezt a kitűnő anyagot fel fogjuk használni Tájékoztató Értesítőnkben és így, a Szövetségünkhöz tartozó*

valamennyi szakszervezet tudomására fogjuk hozni, mint a nemzetközi síkon teljesített közremüködés példaképét."

Nemzetközi Szövetségünk elismerése feladat is, — amely megszabja kötelességeinket a nemzetközi kapcsolatok elmélyítésére.

Varga Imre



ifjúmunkás a MAV Hídépítő ÜV üzemében. Ifi-átképzős esztergályos. Egy éve dolgozik az esztergályos műhelyben, teljesítményében. Nagy Pártunk kongresszusa alkalmából — mondja Varga Imre — megígérem Pártunknak, Rákosi elvtársnak hogy eddigi átlagos 112 százalékos teljesítményemet a kongresszusig túlteljesítem és azt tartani is fogom. Megígérem azt is, hogy üzemünkben a szabadságharcos mozgalmat teljes egészében megszervezem, hogy a dolgozók még harcosabban, még öntudatosabban állhassanak a Párt és Rákosi elvtárs mögé abban a harcban amelyet az ifjúság szebb és jobb holnapjáért vívunk belső és külső ellenségeink ellen.

A PÉCSIEK

a Pártkongresszus tiszteletére fokozzák kultúrmunkájukat és versenybe lendültek az Országos Kultúrversenyben. A jó munka előmozdítására Székely Tibor elvtárs, a pécsi területi bizottság kultúr- és tömegnevelési felelőse versenyre hívta ki valamennyi területi bizottság kultúrnevelési felelősét.

A versenypontok között szerepel többek között a természettudományi előadások számának felemelése, a falusi kultúrcsoportok patronálásának vállalása, a pécsi vasutasirók körének kiszélesítése, műveiken keresztül történő mozgósítás a termelésre, a békeharcra, s a Pártkongresszus sikerének biztosítására.

Ezenkívül versenypontként jelölték meg a kultúrcsoportok aktíva létszámának 10 százalékkal való felemelését, a termelésben élenjáró dolgozók népszerűsítését, valamint a területi könyvtárak látogatottságának megszervezését úgy, hogy 15 százalékkal emelik a látogatók számát.

A ferencvárosiak széleskörű kongresszusi felajánlással lendületesen viszik előbbre a téli forgalom lebonyolítását

A ferencvárosi Fűtőház dolgozói a kongresszus tiszteletére, a téli forgalom jó lebonyolítása érdekében az alábbi levelet juttatták el Budapest-Ferencváros állomás dolgozóihoz:

„Kedves Elvtársak! Fűtőházunk dolgozói áthatva attól a szeretettől és hálától, amely mindannyiunkat kötelez nagy Pártunk és népünk forrón szeretett vezére, Rákosi Mátyás elvtárs iránt, elhatároztuk, hogy Pártunk V. kongresszusát széleskörű felajánlással ünnepeljük meg. Ezzel kívánjuk sikerre vinni a téli forgalom fűtőházunkra háruló feladatait, valamint elősegíteni az országszerte folyó széncsata sikeres megvalósítását. Folyó hó 3-án és 4-én tartott lelkes hangulatú röpgyűléseinken vállaltuk, hogy többek között a mult év szeptember havi szénfogyasztásunkat 5 százalékkal csökkentjük. A túlsúlyos vonatok továbbításának 10 százalékos felemelését. A felemelt sebességgel közlekedő vonatok számának ugyancsak 10 százalékos emelését.

Vállalt felajánlásainkat teljes mértékben való teljesítése, illetve túlteljesítéséhez azonban a Ti elvtársi segítségetekre van szükségünk, ezért a következő feladatok megoldására kérünk benneteket.

Mozdonyainkat, amelyek vonatokkal állomásotokra érkeznek a legrövidebb idő alatt adjátok be a fűtőházba.

Gyorsteher vonataink mozdonyait csak rendkívüli indokolt esetben küldjétek tovább néhány kocsival Bp. Soroksári-útra, vagy Józsefvárosba.

Induló vonatainkra csak akkor kérjétek ki a vonatot továbbító mozdonyt, ha a vonat már össze van állítva és menetszerű.

„500 kilométeres" és „2000 tonnás" mozgalmunk továbbfejlesztése érdekében vonatainkat terheljétek ki, képezzetek minél több irányvonatot, biztositsátok a zöld utat, tolatós és lépcsőzetes irányvonatainkat szabályszerűen állítsátok össze.

Kocsimosó padunk szük keresztmetszete a két kocsi beállítás között eltelő meddő idő. Gyorsítsátok meg a kocsi beállítását a mosóvágányra.

Kérünk benneteket továbbá arra, hogy gondosan vizsgáljátok meg a jelenleg szolgálatot teljesítő tartalékmozdonyok igénybevételét, valamint átállítós mozdonyaink gazdaságos kihasználását, amennyiben ezeknek a számát tovább csökkenthetjük, széntakarékossági mozgalmunkat nagyban elősegíthetitek.

A vonatkiséretnél dolgozó elvtársak szakmai oktatásának javításával igen sok hőnfutás, fékezési nehézség és mozdonyteljesítési igazolványok vezetése körül felmerülő hiba kerülhető el. A jó együttműködés továbbfejlesztésének érdekében igérjük, hogy mi, elsősorban mozdonyvezetők és fűtők a legmesszebbmenőkig támogatunk benneteket a kocsimozgatási egységidő csökkentése, valamint a vonatok gyors és pontos továbbítása érdekében. Teljes mértékben tudatában vagyunk azoknak a feladatoknak, amelyek a téli forgalomban ránk, a vontatási szolgálat dolgozóira hárulnak. Fentebb említett kongresszusi felajánlásnak győzelemre vitele — a jelentkezők alapján látható — nagymértékben függ a köztünk fennálló és örvendetesen javuló együttműködéstől. Minden lépéssel, amely munkánkat jobbá teszi, a hatalmas Szovjetunió vezette béketábor erejét növeljük. Hálánkat fejezzük ki a felszabadító szovjet hősök, nagy Pártunk és szeretett Rákosi elvtársunk iránt. Pártunk V. kongresszusára tett felajánlás legyen kifejezője határtalan szeretetünknek és odaadásunknak.

Előre Pártunk vezetésével, téli forgalmunk sikeres megvalósításáért, a béke magyar bástyájának további erősítéséért.

MAV Budapest Ferencvárosi Fűtőház dolgozói."

A pályamesteri tanfolyam hallgatói egy napi fizikai munkán a dunapentelei vasútépítésnél

— EREDMÉNY : 142 SZÁZALÉK

A budapesti felépítményi pályamesteri tanfolyam hallgatói Sztálin elvtárs 71-ik születésnapjára felajánlást tettek egy napi bányaműszak teljesítésére, hogy kivegyék részüket ahból a hatalmas küzdelemből, amelyet bányászaink folytatnak a több szénért.

A Bányászszakszervezet nem teljesíthette ezt a kérésünket, mert a bányamunka képzett szakembereket igényel és mi, laikusok inkább hátráltattuk volna a munkát, mint előbbre vittük volna azt.

A Bányászszakszervezet válasza csalódást keltett bennünk, de beláttuk, hogy a Bányászszakszervezetnek igaza van, a bányászok eddigi eredményeit nem hátráltathatja a mi egynapos műszakunk.

Nem csüggedhetünk el, hiszen erős bennünk az akarat, hogy kivegyük részünket a szocialista haza építéséből, hogy munkánkkal újabb csapást mérjünk a háborúra spekuláló amerikai imperialistákra. Ujabb felajánlást tettünk, hogy mindannyiunk büszkesége, a Dunai Vasmű építésénél egynapi fizikai munkát végzünk vasútépítésnél. A vasútépítésben mindannyian szakemberek vagyunk, ezt tanuljuk és két hónap mulva a vasútépítés mesterei leszünk. Felajánlásunkat december 17-re — vasárnapra — tettük, hogy a tanulásban se maradjunk le, hiszen a tanterv teljesítése is elsőrendű feladat, amit teljesítünk is. Megfogadtuk azt, hogy túlteljesítjük a legjobb dunapentelei vasútépítő brigád teljesítményét.

A Vasutas Szakszervezet és a KPM I/3. C. ügyosztálya örömmel vette felajánlásunkat és lehetővé tették, hogy végre is hajtsuk.

Mi nagy örömmel és lelkesedéssel, talán némi izgalommal is vártuk a vasárnapot, amikor munkával is bebizonyíthatjuk azt, hogy mi a béke, a békés építés, a szocializmus hívei vagyunk. Bebizonyíthatjuk, hogy megértettük és megfogadjuk Rákosi elvtárs tanítását, bebizonyítjuk, hogy méltók vagyunk a hatalmas Szovjetunió barátságára.

17-én reggel 4 órakor keltünk fel és háromnegyed 5-kor felszálltunk arra a tehergépkocsira, amelyet a Pályafelújító Üzemi Vállalat bocsátott rendelkezésünkre és amely ki Dunapentelére, a munka színhelyére vitt bennünket. Autónkat zászlókkal és feliratokkal dekoráltuk, s vig nótaszóval haladtunk Dunapentele felé.

A helyszínre való megérkezés után *Dienes* Ferenc műszaki intéző, az ottani vasútépítés felépítményi vezetője röviden ismertette a munkát és átadta az anyagot. Ezután az irányítást *Forrai* Sándor elvtárs, műszaki intéző, a pályamesteri tanfolyam gyakorlatvezetője vette át. Pillanatok alatt elosztotta a hallgatókat, mindenki tudta, hogy mit fog csinálni, mi lesz a dolga. Vezető elvtársainkkal az élen nagy lendülettel és lelkesedéssel fogtunk a munkához. Vigan és gyorsan ment a munka.

Meg kell emlékeznünk a munka nehezítő körülményeiről is. Elsősorban a csúszós, nagy sár, majd az anyagszállítási problémák. A nagy sár és környező terep miatt a vágányépítéshez szükséges anyagot a közeli betonúttól homokszállítással végeztük és sínmezőről sínmezőre fektettük. De mindezeket a nehézségeket leküzdve, egy emberként, szívós akarással, lendületesen folytattuk munkánkat.

Jó munkával és munkaszervezéssel került teljesítményünket *142 százalékra emelni.*

Mindannyian örültünk és boldogok voltunk, hogy ezzel a teljesítménnyel is hozzájárultunk a Dunai Vasmű és ezen keresztül a szocializmus építéséhez.

Hazautazáskor gépkocsinkon vigan zengett az ének, a jól végzett munka öröme jókedvre hangolt bennünket.

Azzal a tudattal foglaltuk el hétfőn a tantermekben a helyünket, hogy itt, a tanulás frontján ugyanilyen jó eredményt fogunk elérni, ugyanilyen lelkesedéssel harcolunk a szocializmus, majd a kommunizmus megteremtéséért.

Nagy Zoltán
nevelőtiszt

Balesetkiküszöbölési verseny

A Landler Jenő Járműjavító ÜV-ben *Brand* Ferenc vállalatvezető és *Kigyósi* Sándor, műszaki igazgató a biztonsági megbizottakkal: *Orgoványi* Pállal és *Zalán* Károllyal karöltve versenyre hívták ki az üzem valamennyi osztályát a balesetek teljes kiküszöbölése érdekében.

Az egyes osztályok a versenyfelhívás pontjait elfogadták és vállalták, hogy ebben az évben a mult évben bekövetkezett balesetek számának arányát 50 százalékkal csökkentik.

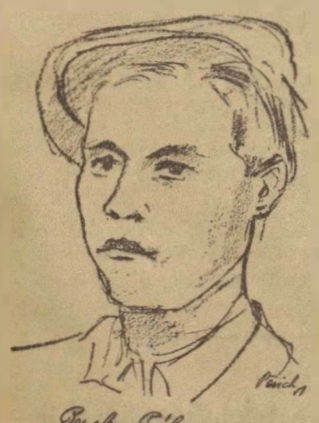
Az osztályok közötti verseny kimenetele elé nagy érdeklődéssel tekintenek az üzem dolgozói. Máris megállapítható, hogy a versenyzők mindent elkövetnek, hogy a munkavédelmi berendezéseket és védőeszközöket határidőre kijavítsák.

BARAD MATILD



nő munkavállaló, a MAV Hídépítő ÜV rákosrendezői üzemében. 17 éves. — 1950 novembere óta dolgozom az esztergaműhelyben — mondja büszkén. — Vidékről kerültem fel a MAV Hídépítő ÜV-hez. Édesapám is itt dolgozott. Most közel három hónapja gyomorbajával kórházi ápolásban részesül. Négyen vagyunk testvérek és én vagyok a legidősebb a családban. Igazán csak most ébredtünk rá, hogy mit jelent nekünk a Párt, a népi demokrácia. Segítenek bennünket, meggyógyítják édesapámat, családunk szeme-fényét, hogy egészségesen visszakerülhessen hozzánk és betölthesse továbbra is hivatását a mi kis családunkban. Abban, hogy meghálálhassuk azt a sok jót, amiben bennünket részesítenek. Itt vagyok én is: mint nő, szakmát választhattam. Takarítónőnek jöttem be az üzembe és rögtön felkarolt a Párt. Támogatnak abban, hogy tanulhassak, mert látták rajtam, hogy őszintén ki akarom venni részemet a szocializmus építésében. Nagyon jól tudom, hogy ez a lázas építőmunka, az a sok gyönyörű új gyár és üzem, üdülő és kórház, iskola mind a miénk. Őszinte szeretettel fordulok a kongresszus felé és fogadalmat teszek arra, hogy sohasem fogom elfelejteni azt, honnan indultam, hová segítenek és hogy mindezekért mivel tartozom a Pártnak, drága Rákosi Mátyásnak. Fogadom, hogy fiatal éveim ellenére, a lehető legkeményebben készülök fel arra a küzdelemre, amelyet Pártunk vezet és a jó tanuláson és jó munkán keresztül rovom le majd a hála és a hűség adóját.

PRESZLER PÁL



brigádvezető a Landler Jenő Járműjavító ÜV szíik keresztmetszetét jelentő szekrénylakatos műhelyében. Az elmult két hónapban csak 87 százalékot tudott teljesíteni. — A Párt s *Rákosi* elvtárs iránt érzett megbecsülésemet és hűségemet azzal fogom bizonyítani — mondja —, hogy mindent elkövetek, hogy a kongresszusra teljesítményemet százszázalék fölé emeljem. Ezt úgy akarom elérni, hogy a munkaidő százszázalékos kihasználása mellett átvesszük az élbrigád munkamódszerét. Bízom abban, hogy felajánlásomat a százszázalékon alul dolgozó társaim is követni fogják, mert hiszen valamennyien ki akarjuk érdemelni Pártunk és *Rákosi* elvtárs megbecsülését.

„...Azóta sem hagyott el engem a Párt..."

Béke-utcai riport egy boldog családról

Béke-utcai városi házak... Angyalföld... A Horthy-rendszer munkásnyúzó rendőrsége ide küldte kopóit, innen hurcolták el az öntudatos munkásokat. A munkások elnyomása, embertelen kizsákmányolása, ebben a városrészben látszott meg legjobban. Az *„uraknak"* büdös volt Angyalföld, messze elkerülték. Úgy állították be a közudatba, mint a lebujok hazáját, tolvajok, rablógyilkosok, munkakerülők fészkét. Ki ne hallott volna a polgári sajtó rémregényeinek *„hőseiről"*, akik az angyalföldi kiskocsmákból kerültek a rendőri rovat élére, az angyalföldi *„bicskásokról"*, akiket *„verekedés"* közben leptek meg a *„felső tízezer aranyifjai"* nyugatról érkezett, szadista hajlamú *„hölgyek"* társaságában. Üzletet csináltak a dolgozók nyomorából és könnyeiből is.

A *„főméltóságú kormányzóné"* egy ihletett percében azzal akarta eltörölni Angyalföld munkásainak nyomorát, hogy kegyesen engedélyezni méltóztatott a *„rosszulhangzó"* Angyalföld nevét *„Magdolna városra"* változtatni. Horthyné azt hitte, hogy néhány gyermek felruházási ünnepségén való részvételével, akkora jó cselekedetet hajt végre egymillió pengős háztartásából, hogy egyszeribe felszáritja a könnyeket a túlontúl szegény Angyalföldön.



A nagyszerű apa, a jó elvtárs: Pesti Kálmán

Amikor a rendszer *„urai"* látták, hogy a munkások elesettségéből is pénzt lehet kovácsolni, megkezdték OTI-pénzen, tehát a munkások pénzén a családi házak építését. Az OTI akkori vezetői búsás haszon ellenében tőkés gazdálkodást folytattak az éhező munkásság fillérjeivel. Ehhez csatlakozott később a városi házak építésének megkezdése, közvetlenül a második világháború kitörése után. Ezeket a városi házakat, amelyeket nagyrészben már a felszabadulás után fejeztek be, *kaszárnyaszerűen, apró, miniatür egyszobás-konyhás lakásokkal tüzdelték tele.* Arra, hogy a munkások rendes környezetben, tetszetős belső és külső felépítésű házakban lakjanak, arra Horthyéknak sohsem volt elegendő pénzük. Mennyire más a helyzet ma...

A Béke-utcában ott sorakozik egymás mellett a *mult* és a *jelen*. A kaszárnyaszerű kisablakos, egyszobás lakásokból álló, siváran ható régi épületek és az új.

Pártunk kezdeményezésére épített, korszerű hétemeletes, világos központi fűtéses, hideg-meleg vízzel ellátott, egy és kétszobás teljes komfortos munkáspaloták.

Elál a szem a csodálkozástól, mikor ezeket, a népi demokrácia-alkotta munkáslakásokat meglátja. Ezek a házak mutatják, mennyire *féltett kincs a dolgozó ember*. Ezek a ragyogó építkezések egyszersmind mutatják a szebb és boldogabb jövőt, mikor *valamennyien ilyen házakban fogunk lakni.*

Valósággal lenyűgözi az embert, amikor szembeállítja a mult Angyalföldjét, a dohos, penészes, odukat a ma épülő Angyalföldjével, a virágos parkok között elterülő gyönyörű munkás-palotákkal, a Rákosi Mátyás-kultúrházzal, a mintaszerű iskolákkal. És ilyenkor a *Pártra gondolunk, a kommunistákra, a felszabadító Szovjetunióra. Az ő harcuknak, hősi helytállásuknak eredménye ez is...*

A Párt iránti odaadó hűségről, a haza szeretetéről beszél a Pesti család

A megelégedettség érzésével lépjük át *Pesti* Kálmán elvtárs lakásának küszöbét. Tisztaság, rend, csinos bútorok, rádió, szép képek. És ami a legdrágább, a legkézzelfoghatóbb boldogság kifejezője: három gyönyörűbbnél-gyönyörűbb gyermek. Szőkék, kékszeműek, nagy fekete szempillákkal. Katókát, a nagyobbikat öt évesnek. Emmiket négy évesnek gondolom első látásra. A kis legényke, a papa kedvence, Kálmánka, alig lehet több nyolchónaposnál. Édesanyjuk méltó élettársa az apának. Féltő gonddal vigyáz a gyermekekre, akik jóltáplálttak, jól öltözöttek, vidámak és boldogok.

Pesti elvtárs a MÁV Felépítményi és Vasanyagjavító ÜV üzemében dolgozik. Lakatos, de dolgozótársai bizalmából ma már időfelvevő. Elkezdünk beszélgetni a barátságos, kedves családi körben. *Pesti* elvtárs a multról kezd beszélni.

— Az életem nehéz és küzdelmes volt a felszabadulásig — mondja. — Inaséveimet egészségtelen pinceműhelyben töltöttem. Munkaidőt nem ismertünk, a munka látástól-vakulásig tartott. Segédéveim is csupa küszködés volt. Szakmámban elhelyezkedni nem tudtam. 1928—32-ig például mint alkalmi munkás, pályamunkásként tengettem napjaimat.

— Ez persze tovább tartott, mert amikor szakmunkát kaptam, rendkívül alacsony órabérrel alkalmaztak és csupán 60 pengőt kerestem havonta.

— Szervezkedni tilos volt, de ugyan hova is mentem volna — mondja bosszúsan *Pesti* elvtárs —, talán a Peyer-féle Szociáldemokrata Pártba? Tisztában voltam azzal, hogy ez nem a munkásosztály pártja volt. Éppen ezért nem is gondoltam arra, hogy oda belépjek. Így párt és szakszervezet nélkül, a tőkés kényére-kedvére kiszolgáltatva éltem egészen a felszabadulásig.

— A második világháború súlyos megpróbáltatást hozott az egész dolgozó magyar népre, rám is. 1945 január 2-án telitalálatot kapott lakásunk. Mindenünk elégett.

Az amerikai imperialisták repülői megkímélték az érdekeltségükhöz tartozó Saar-vidék hatalmas nácl hadiüzemeit, ugyanakkor bombákat dobtak a magyar munkásnegyedekre.

— Mi jól ismerjük a háború borzalmait — folytatta *Pesti* elvtárs és megszorította felesége kezét, akinek ragyogó szeméből két nehéz könnycsepp gördült le a kezefejére, a visszaemlékezés hatására. — Elsőszülött kislányunkat a háború borzalmai áldozatul követelték, sok száz és ezer ártatlannal együtt, akiket a fasiszta téboly pusztított el.

— Boldogan szívtuk a szabadság levegőjét, amikor feljöttünk a vizes, egészségtelen pincéből. Nagy bizakodással és lelkesedéssel láttam az újjáépítő munkának.

Kommunista lelkesedéssel és munkával haladtam a Párt-mutatta úton.

A Párt adott erőt a fokozott munka elvégzésére, a Párt ölelt magához elesettségemben és emelt ki onnan, ahol voltam. Mindjárt a felszabadulás után gondoskodott rólam. A sötét, dohos lakás helyett világos, tágas és korszerű napsütötte lakást kaptam. A hála és a szeretet elmélyülő érzéseivel tekintettem *Rákosi* elvtárs fényképére. Azóta sem hagyott el engem a Párt, szeretett ve zérünk, *Rákosi* elvtárs. De én sem hagytam el a Pártot. Képességeimmel, erőmmel segítem abban, hogy mielőbb elvezethessen bennünket a szocializmushoz.



Katóka és Emmike vidám úttörőműsort hallgatnak a rádióban

Meg akartam hálálni a Pártnak azt is, hogy lehetőséget nyujtott arra, hogy

régi gyermekkori vágyam teljesüljön: tovább tanulhassak. Tovább képezhettem magam.

Ezt úgy háláltam meg elsősorban, hogy a munka frontján megálltam a helyemet. Úgy hálálta meg, hogy elméletileg is tovább képeztem magamat. Ennek köszönhetem viszont azt, hogy a Párt megtisztelő feladatot bízott rám:

alapfokú politikai iskolát vezetek.

Ez újabb ösztönzés volt számomra. Pártom gondoskodását azzal hálálom meg, hogy

üzemünkben és a lakókörzetben tevékeny népnevelői munkát végzek.

Ezért a munkámért értékes könyvet kaptam a Párttól. Nem tudunk annyira előrehaladni a jó munka vitelében, nogy a mi szeretett nagy Pártunk fel ne figyelne igyekezetünkre és ne jutalmazna érte.

— Pártunk V. Kongresszusára anyagtakarékossággal, még több és jobb munkával készülök. Tudatában vagyok annak, hogy ez a kongresszus a további felemelkedést, a béketábor erősödését szolgálja. Éppen ezért minden dolgozótársamnak teljes erejével támogatni kell a békeharcot mert békét akarunk, de nem mindenáron akarunk békét.



A kis Kálmánka édesanyjával „vitatkozik."

Közbeszól *Pestiné*. Kedves hangja megkeményedik, amikor magához öleli a kis Kálmánkát és ezeket mondja:

— Ne haragudjanak, hogy közbeszólok. Amikor a rádióban hallgatom a koreai vérengzéseket, nem is hiszik, mit érzek. Csak ránézek erre a három gyerekre és elszorul a szívem. Micsoda állatok lehetnek ezek az imperialisták, milyen kegyetlenségekre képesek. És ilyenkor úgy tudok örülni annak, hogy kemény is tudok lenni. Annyira kemény és gyűlöletet érző, hogy sokszor nem is hiszem el. Örülök ennek az érzésnek. Ez ad erőt a haza megvédéséhez, ha a gazemberek boldog életünkre törnek. Ha ezekre az ártatlanokra gondolok — Katóka és Emmi édesanyjukhoz húzódnak és ráhajtják szőszi kis fejüket —, gyűlöletem csak fokozódik. Igaza van Kálmánnak, ha kell, fegyverrel is küzdünk, de nem adjuk oda a rablóknak a mi szép hazánkat. Ezeket a gyönyörű munkáshazákat és főként a gyerekek jövőjét. Ebből nem esznek.

— Erről már többször beszéltünk a feleségemmel — folytatja *Pesti* elvtárs. — Nem akarjuk vissza Horthyékat, a gyászos multat, amelyben sinylődés volt az életünk. Gyermekeinket kiegyensúlyozott anyagi körülmények között tudjuk nevelni. Már kihevertem a háborúokozta károk jelentős részét. Hogy itt állok, drága családommal és építhetem a magunk boldog jövőjét, azt Pártomnak köszönhetem. A Párt szeretete pedig egyenlő a haza szeretetével, a kötelesség maradéktalan elvégzésével. És én, a vasutas dolgozók lapján keresztül azt üzenem dolgozótársaimnak, hogy támogassuk, párttagok és pártonkívüliek egyaránt, jobb élete tünk zálogát, a Pártot.

— Én pedig azt üzenem dolgozó nőtársaimnak, a családanyáknak — fűzi hozzá *Pestiné* —, hogy mi nők se maradjunk el férjeink mögött. Segítsük a Pártot célkitűzéseiben anyagtakarékossággal, az áldozatvállalásban és abban, hogy leleplezzük az ellenséget, amely ügynökeit közénk küldi akár a közellátásról, akár a béke megvédéséről van szó. Kötelességünk, hogy az imperialisták gyűlöletére neveljük gyermekeinket és arra, hogy szeressék a Szovjetuniót, *Sztálin* elvtársat, szeressék és kövessék a dolgozó nép Pártját és a mi drága *Rákosi* elvtársunkat.

Még sokáig elbeszélgetünk. Meghitt, elvtársi, baráti beszélgetés folyik közöttünk. *Pávich* elvtárs, lapunk munkatársa — észre sem vesszük —, már le is rajzolta a családot. Játszunk a gyerekekkel és részt kérünk egy példás, kommunista család boldogságából...

SZENCZI ISTVÁN



villanyhegesztő, a Felépítményi Vasanyagjavító ÜV-ben. Ezeket mondja: — Nagy örömmel hallottam, hogy Pártunk február 24-én tartja V. Kongresszusát. Máris elhatároztam, hogy a munkafegyelem szigorú betartásával, még nagyobb munkalendülettel, egyéni tanulásom fokozásával felkészülök a dolgozó nép nagy ünnepére, hogy azt méltó módon segíthessem. Pártunk kongresszusa a békéért, a szocializmus gyorsabb ütemű megvalósításáért folytatott küzdelem újabb állomása lesz. Ilyen kell, hogy legyen, a békéért és a szocializmus építéséért harcra mozgósító munkánk is. A pártkongresszus nemcsak a Párt ügye, hanem az egész dolgozó népé, valamennyiünké. Én, mint a szocialista munkaverseny hőse, élmunkásjelvénnyel és díszoklevéllel kitüntetve, mint *„A szakma legjobb dolgozója"*, a második helyezést értem el. Igérem, hogy munkamódszeremet az alacsonyabb százalékot teljesítő munkatársaimnak átadom. Az a célom, hogy ők is túlteljesítsék a százszázalékot. Az új normával jelenlegi teljesítményem átlagosan 172 százalék, de elhatároztam, hogy a kongresszus tiszteletére tovább fokozom teljesítményemet. Megjavítom munkámat és azon leszek, hogy más is megjavítsa munkáját, akár a tervfegyelem, akár a munkafegyelem megjavításán keresztül, hogy én is hozzájáruljak Pártom és *Rákosi* elvtárs vezetésével, szeretett hazám, a dolgozók Magyarországának és a Szovjetunió vezette béketábor további erősítéséhez.

GÖDÖLLEI LÁSZLÓ



kirakó és szállítómunkás a MAV Hídépítő ÜV üzemében. Csoportvezető, 12 főből álló csoportja egyéni versenyben volt a Szolnoki Járműjavító ÜV szállítómunkáscsoportjával. *Gödöllei* elvtárs átlagos teljesítménye 121.2 százalék. A Pártkongresszus tiszteletére *Gödöllei* elvtárs párosversenyre hívta ki az üzemnél dolgozó másik három szállítócsoportot. A munkafegyelem megszilárdításával nemcsak az átlagszázalék megtartása a versenypont, hanem annak túlteljesítése. Vállalták a kocsiállás teljes megszüntetését, hogy ezáltal hozzájáruljanak a kocsiforduló meggyorsításához, a téli forgalom sikeres lebonyolításához.

AZ OLASZ VASUTASOK KÜZDELME AZ EMBERIBB ÉLETÉRT, A BÉKÉÉRT

Írta: CESARE MASSINI, az Olasz Vasutas Szakszervezet főtitkára

Két esztendő óta Olaszország a kapitalista Európa azon országává vált, melyben az osztályharc egyre kérlelhetetlenebb, sőt véres formát ölt.

1947 decembereben — az amerikai imperialisták parancsára — a klerikálisok megbuktatták azt a kormányt, amely a szocialista és kommunista munkásosztály törvényes képviselőiből állt.

1948 áprilisában a parlamenti választásokat hamis vallásos fanatizmus jegyében ejtették meg, olyan, úgynevezett „éhinség" közepette, amelyet csak az Egyesült Államok tudott volna enyhiteni —, amikoris ugyanezek a keresztény demokraták, akik az ország legreakciósabb fasiszta elemeivel álltak szövetségben —, abszolut többséget csikartak ki maguknak a parlamentben.

1948 júliusában azzal a bűnos merénylettel, melyet az olasz nép vezére, Togliatti elvtárs ellen elkövettek — a reakció remélte, hogy nagymértékben el tudja gyengiteni a munkásosztály erőfeszitéseit.

1948 második felében a keresztény demokrata szakszervezeti mozgalom szakadár vezetőinek árulása következtében, valamint a köztársaságiak és a jobboldali szocialisták aknamunkája folytán, az egész reakcio igyekezett meggyengiteni a mi általános Munkásszövetségünket és demoralizálni az olasz dolgozókat.

A politikai aknamunka egész programmjára szüksége volt a reakciónak, hogy elsüllyeszthesse a szocialis reformokat, különösképpen az agrár- és iparireformot és megállitsa az általános fejlődés útján a demokratikus intézményeket.

Azonban ez a reakciós programm meghiusult. A dolgozók osztályának politikai pártjai ahelyett, hogy elgyengültek volna — egyenesen megerősödtek. A GGIL-nek sikerült fenntartania kereteit, valamint egységes jellegét, az olasz nép nagy része a Béke oldalán áll és bátran küzd az antidemokratikus és antiszociális politikai, valamint a klerikális kormány által előkészitett imperialista háború ellen.

1949 augusztusában hosszú és terméketlen alkudozások után, amelyek igen jelentős követeléseinkre vonatkoztak — az egész vasúti hálózat javitóüzemeinek munkásai nyilt tüntetésbe kezdtek és folyamatosan, minden egyes tartományban, félnapos általános sztrájkot valósitottak meg.

A küzdelemnek ezen formája, mely mint egy hatalmas kibontakozó akció első állomása szerepel — igen hatásosnak mutatkozott.

A vasúti igazgatóság kénytelen volt eredményesebb tárgyalásokba belekezdeni és így sikerült több olyan, már régóta hangoztatott követelést kicsikarni, mint például a fizetett szabadság napjainak 16-ról 26-ra emelését, valamint az egyszerü munkásoknak első osztályúakká való korlátlan átminősitésének eredményét, ezenfelül több más, kisebb jelentőségű engedményt.

1949 októberében Firenze és Bologna tartományainak vasutassága elhatározta, hogy a heti pihenőnap elmaradása és a személyzet csökkentése ellen tiltakozni fog és követeli a munkaszabályok legpontosabb betartását és ennek jeleként jelentős késéseket idézett elő az összes vonatoknál, de különösen a teherszállitmányokkal kapcsolatban.

Ezen akciót is siker koronázta.

1949 december 1-én a Torremagioreban meggyilkolt négy munkás balsorsával szembeni tiltakozásként a vasutak minden kategóriája a többi olasz dolgozóval együtt sztrájkba lépett: a sztrájk a gördülő személyzetnél két óráig, a többi alkalmazottaknál egy napon keresztül tartott.

1950 január 10-én a másik gyáva gyilkosság következtében, amikor Modenában hat munkást öltek meg gépfegyvergolyók — Bologna és Firenze tartományainak valamennyi vasutasa beszüntette a munkát, az első tartományban 24 óráig, a másodikban 9 óra hosszat, mig a többi kerületekben a tiltakozásoknak kisebb jelentősége volt csak.

1950 március 15-én tiltakozásul azon brutális rendőri támadás ellen, amelyet a magherai Breda-üzem becsukása ellen tiltakozó fémmunkások ellen alkalmaztak — a velencei tartomány vasutasai 36 órás sztrájkba kezdtek, mig a szomszédos veronai tartomány vasutasai munkabeszüntetésüket fél napban szabták meg.

1950 március 22-én és 23-án, egyéb gyilkosságok elleni tüntetésképpen, — két dolgozót Lentellában és egyet Parmában gyilkoltak meg —, a Bologna és Firenze tartományokhoz tartozó vasutasok négy órán keresztül állatták a vonatokat, mig a nem gördülő szolgálatot teljesitő szaktársaik egy teljes napig tartó sztrájkba kezdtek.

A nemzeti felszabadulás óta elsőizben mult év május 1-ével az államvasutak minden egyes vonalán a forgalom negyedórára megbénult — tiltakozásul az ellen, hogy levették a napirendről a nyolcórás munka kérdését, a vasúti személyzet számos kategóriájával kapcsolatban.

Ez a tüntetés igen jól sikerült és erős visszhangja támadt valamennyi vasutas körében.

Mig e sorokat írjuk, a vasutasság három jelentős kategóriája éspedig a mozdonyok személyzete, a vonatkísérők és a javitóműhelyek dolgozói vannak izgalmi állapotban.

Megbeszélések folynak a vezérigazgatósággal. A követelések számos kérdésekre terjednek ki és igen jelentősek. És pedig: a menetprémiák felemelése, az éjszakai munka, a normák túlteljesitése, a nyolcórás munkaidő feltétlen tiszteletben tartása, stb.

Már erős küzdelembe fogtak, hogy sikerre segítsék a megbeszéléseket. Az érdekeltek kategóriáinak minden egyes megbeszélésén megmutatkozott az a tény, hogy a vasutasok elhatározták jogos követeléseik kiharcolását.

De az olasz vasutasok ugyanúgy el vannak szánva arra is, hogy az egész világ dolgozoival vállvetve harcoljanak a demokratikus és szakszervezeti jogokért, a békéért.

Ismerjük a tervet és a terv ismeretében készülünk a kongresszusra

„Sztálin elvtárs mondotta: „*A munkaverseny a szocializmus épitésének kommunista módszere.*" Ebből következik, hogy a munkaversenyt nem kampányszerűen, hanem kommunista lendülettel folytonosan felfelé ivelően kell folytatni.

A munkaversenynek egyik célja, hogy a dolgozók az ötéves tervet teljesitsék, sőt túlteljesitsék. Ehhez azonban minden dolgozónak ismernie kell a terv reáeső részét, azt, amit neki kell elvégezni. Pártunk már többször rámutatott a tervfelbontás szükségére, amit a vasútnál a főműhely kivételével nem hajtottak végre.

Az Északi Fűtőházban okulva azokból a hibákból, amik a felbontatlan tervből és abból eredtek, hogy a dolgozók nem ismerték a tervből reájuk háruló feladatokat, a most lezajlott termelési értekezleteken teljesen felbontott tervvel léptünk a dolgozók elé, bizonyítva azt, hogy a vontatási üzemek tervét is fel lehet bontani, csak akarni kell.

A tervfelbontás módját az alábbiakban ismertetem.

Az Igazgatóságtól megkapott első negyedévi tervet alaptervekre bontottuk fel.

Az utazószolgálat tervét mozdonytipusok szerint több csoportra osztottuk. Ezeket nevezzük a. b. c. d. csoportoknak. Az Igazgatóságtól megkapott 1,050.000.006 el. t. kilométert, — ami az első negyedév globális terve ismerve a célkitűzéseket, az elmúlt évek tapasztalatait és a mozdonyállagunkat, felosztottuk.

Az egyes sorozatok tervének további bontása a következő: Tegyük fel, hogy az a. sorozatú mozdonyból 15 darab van, akkor az a. sorozatra eső 100 elegytonna kilométert osztjuk 15-tel. Mivel egy mozdonyon két pár személyzet van a hányadost osztjuk 2-vel, így megkapjuk az egy pár mozdonyszemélyzetre eső 100 elegytonna kilométert, amit a mozdonyszemélyzetnek teljesitenie kell. Ez a 100 százalék.

Az önköltségcsökkentési terv. A globális havi tervet felbontjuk sorozatonkénti tervre. Az önköltségcsökkentés két legfontosabb tétele a fajlagos szénfogyasztás és a mozdonyjavítás költség. Az igazgatóság által kiadott fajlagos szénfogyasztási irányzatot felbontjuk mozdonysorozatonként a már fent említett módon, úgy mint a 100 elegytonna kilométert mozdonyonként és mozdonyszemélyzetenként. Így a mozdonyszemélyzet tudja, hogy mennyi lesz a kiszabása és eszerint teheti meg munkaversenyben a felajánlást a szénmegtakarítást illetően, például az a. sorozatú mozdonyok teljesítménye első hóban 110.000 elegytonna kilométer fajlagos szénkiszabása 9.8 kilogramm. Ez összesen 1078 százalék. Felbontva 30 mozdonyvezetőre egyre eső szénfogyasztás 35.93 tonna. 10 százalék szénmegtakarítás felajánlása mellett egy mozdonyszemélyzetnek 3.6 tonna szenet kell megtakarítani.

Mozdonyjavítási terv. A mozdonyjavítási terv két részre oszlik, az időszakos és a futójavításra. Az időszakos javítási terv megállapítja, havonkén javítandó mozdonyok számát. Ezt felbontva munkacsoportokra és egyénekre, megállapítható az egy dolgozóra eső napi mozdonyjavítási teljesítmény. Például: a havi terv 12 mozdony időszakos megjavítása. Ezt végzi három csoport. Egy csoport 5 lakatosból áll, összesen 15 lakatos. Minthogy hetenként 3 mozdonyt kell megjavitani, a csoportok mindegyike egy mozdonyt javít meg hetenként. Egy dolgozóra jut havi 1/5, vagy napi 1/30 mozdony. Az időszakos javítási mozdonyok lakatos munkájának átlaga feltételezzük, hogy 280 óra, akkor egy dolgozóra esik 9.3 óra, ami ha napi nyolc órai munkaidőt veszünk, 115 százaléknak felel meg. A tervet tehát a mozdonylakatos akkor teljesíti, ha normáját 115 százalékra végzi el.

Az Északi-Fűtőház dolgozóinak többsége már ismeri az egyéni tervét és ennek nem kis része van abban, hogy szeretett Pártunk Kongresszusára nagyértékű munkafelajánlások történtek.

Dolgozóink az üzemrészenként megtartott röpgyűléseken a következő kiemelkedő felajánlásokat tették:

1. Utazószemélyzet január, február, március hóban a kiszabáshoz képest 10 százalékos szénmegtakarítást 576.000 forint értékben.
2. Mozdonyszereldénk dolgozói az 1950. évhez arányitva január, február, márciusra 30 százalékkal emelik teljesítményüket.
3. Mozdonyképtelenséget minőségi munkával 25 százalékkal csökkentjük.
4. A kongresszus napjától kezdve 5 napig megtakarított szénből fogjuk továbbítani vonatjainkat.
5. Az első negyedévi tervünket március 21-re teljesítjük.

Tudjuk, hogy ezzel a felajánlással kimutatjuk hálánkat nagy Pártunk és annak forrón szeretett vezére, Rákosi elvtárs iránt és erősitjük a Szovjetunió és Sztálin elvtárs által vezetett békeharcot a gyűlölt imperialisták ellen.

Soós Elek ÜB.-titkár

Alberti Gyula esztergályos gyorsvágó sztahánovista iskolán szakmai továbbképzésen vesz részt

Amikor az elmúlt esztendőben a sztálini műszakkal megindult a sztahanovista-mozgalom hazánkban, még nem értettem meg egészen ennek a mozgalomnak a jelentőségét.

Hallottam rádión keresztül, sajtón keresztül olvastam, hogy *Muszka* elvtárs és a többiek micsoda szép eredményeket érnek el termelékenységük emelésén keresztül.

Akkor határoztam el én is, hogy át fogom szervezni a munkámat, én is a sztahanovisták széles táborába lépek. Hat gyermeknek az apja vagyok, az egyik gyermekem a demokratikus honvédségben szolgál, a másik ebben az üzemben, ahol én is dolgozom gyorsvágó iskolába jár, és ott képezi magát. A másik négyre énnekem kell megkeresni a mindennapi belevö falatot. Minden esetre ez a körülmény is gondolkozóba ejtett.

Még a régi normával dolgozva, fél éven keresztül állandóan 200 százalék felett kezdtem termelni. Mikor először megkaptam a sztahanovista emléklapot, 1950. augusztus 18-án, éreztem, hogy itt nem fogok megállni és

én is azoknak az öntudatos élenjáró dolgozóknak a táborába léptem, akik kérték, hogy vizsgálják felül a normájukat.

Ez meg is történt. Ekkor új módszerekhez folyamodtam. Meggyorsítottam a gépemet, a kések köszörülésének nagyobb figyelmet szenteltem és egyszerre négy késsel dolgozom. Így minden időt kihasználok, mert míg azelőtt ennél a gépnél egy gym. is állott, ma ezt egy Demag. emelő daru szerkezettel kiküszöböljük és pillanatok alatt minden fizikai megerőltetés nélkül magam emelem a munkát a gépbe és így az új normák megdöntéséért indított harcból, úgy érzem, hogy győztesen kerültem ki.

De nem állok meg,

tovább fejlesztem szakmai és politikai tudásomat,

politikai szemináriumot hallgatok és párhuzamosan ezzel együtt a *gyorsvágó sztahánovista iskola hallgatója is vagyok.*

Én most már tudom, hogy miért teszem. A családomért, a Pártomért, a hazámért, mert az újtipusú embernek, kinek megváltozott a viszonya a munkához, a termelés ma már nem teher, hanem becsület és dicsőség dolga.

Most, a közelmultban a Nagy Októberi Szocialista Forradalom emlékünnepén kaptam meg másodszor a sztahánovista éremmel való kitüntetésemet. Erre én nagyon büszke vagyok és igyekszem továbbra is Pártunk és nagy vezérünk, *Rákosi* elvtársnak kibontott zászlaja alatt menetelni a szocializmus felé.

Elvtársi üdvözlettel

Alberti Gyula

sztahánovista éremmel kitüntetett esztergályos

Az ellenség a Dunakeszi Járműjavító ÜV-ben

Az ellenség üzemünkben számos helyen felüti fejét. Termelékenységünk fokozatos emelkedését gátolja, ellenséges propagandát suttog a politikailag kevésbbé képzett dolgozók között.

Az egyre élezödő nemzetközi politikai helyzetben az ellenség Amerika hangját veszi át és ezzel akarja dolgozóink harci kedvét és elszántságát a termelés frontján megtörni.

Bércsalások

Az ősszel meginduló politikai iskola jelentőségét, elméleti szinvonalunk emelését le akarta az ellenség becsülni. Így a megindulás kezdetén lemorzsolódás volt észlelhető. Eredményes felvilágositó munkával emelni tudtuk a politikai iskolák létszámát s ma már üzemünkben dolgozóink nagy része tanul, képezi magát.

Az ellenség elleni küzdelemben ez év tavaszán dolgozóink kivetették soraikból *Fekete* Antal csoportvezetőt, aki sorozatos normacsalással akarta dolgozóink egységét és szilárdságát megbontani. Ez év őszén

a bádogosműhelyben többen normacsalást követtek el.

A normacsalás lényege abban állt, hogy a különböző nagyságú víztartályokat, illetve ezek munkálatait egységesen a legnagyobb áron díjazták. Itt szerepel *Horka* Lajos, *Müller* István, *Zsilinszky* Károly, *Kiss* József, mellettük megemlítjük még *Gárdai* Józsefet és *Brellos* Ferencet. Az ügy kivizsgálása folyik.

Az utóbbi időben nagyon elszaporodtak üzemünk egyes részeinek mellékhelyiségeiben

a demokráciaellenes, gyalázkodó és fenyegető feliratok

Amikor dolgozóink legnagyobb része öntudatos kiállással és munkafelajánlásokkal komoly mértékben viszi előre ötéves tervünk teljesítését és ezzel előmozdítja népgazdaságunk megerősödését, tűrhetetlen, hogy egyes bujkáló alakok mellékhelyiségek ajtóira és falaira népi demokráciánkat becsmérlő kitételeket firkáljanak! Ezeket az ellenséges elemeket kíméletlenül le fogjuk leplezni és ellenük úgy járunk el, ahogy megérdemlik.

Géptörés

Az elmúlt napokban üzemünk új esztergapadján az amerikánert eltörték. Előző napon *Stoll* Ede elvtárs az esztergapadot rendben hagyta ott, mikor munkáját befejezte. Hétfőn, mielőtt munkáját elkezdte volna, szokása szerint gondosan átvizsgálta a padot és ekkor észrevette a törött alkatrészt. Azonnal jelentést tett. A vizsgálat során kiderült, hogy a padon vasárnap *Völgyesi* Antal esztergályos dolgozott.

Amikor kérdést intéztünk *Völgyesi* Antalhoz, elismerte, hogy ő dolgozott a padon, de tagadta hogy köze volna a töréshez.

Amikor aztán hatósági közegek kezdték vizsgálni az ügyét,

két nap mulva beismerte, hogy ő törte el az alkatrészt,

de nem merte bevallani, mert félt a következményektől. Védekezésében még azt a kijelentést tette, hogy azon a napon többen dolgoztak az üzemben és azt gondolta, hogy a gyanú másra terelődhet.

Íme, az öntudat nélküli dolgozó mintaképe! Ehhez azt hiszem nem kell kommentár.

Üzemünk öntudatos dolgozói éberen őrködnek

Az ellenség, amint látjuk, minden alkalmat megragad arra, hogy akadályozzon bennünket előrehaladásunkban. Üzemünk öntudatos dolgozói azonban éberen ügyelnek és őrködnek szocialista építő munkánk felett és nem engedik, hogy az ellenség lerombolja mindazt, amit verejtékes munkával eddig felépitettünk, vagy létrehoztunk.

Bárhol és bármikor jelentkezzék is az ellenség, aljas munkáját megakadályozzuk, az ellenséget pedig leleplezzük, mert a mi Pártunk megtanított minket arra, hogy kíméletlenül sujtsunk le rá ott, ahol találjuk.

Azért tanulunk, dolgozunk, hogy minél előbb megvalósíthassuk a szebb, boldogabb életünket, a szocializmust.

—ik—

SÁRAI JÁNOSNÉ ÍRJA:

Háztartási tüzelőanyag takarékossággal is segítsük hős bányászaink széncsatáját

„Tervgazdálkodásunk rohamos emelkedése megköveteli a széntermelés gyors emelését. Ezek a követelések olyan nagyméretűek, hogy szénbányászatunk kezd elmaradni mögöttük" — mondotta *Rákosi* elvtárs a Központi Vezetőség október 27-i ülésén. A bányászok megértették *Rákosi* elvtárs felhívását és az oroszlányi XVII-es akna dolgozói november 2-i felhívásához csaknem az egész ország bányászai csatlakoztak. 60.7 százalékkal teljesítették túl a napi átlagos előirányzatot hős bányászaink a november 7-i ünnepi műszakon.

Rákosi elvtárs útmutatására, mi magyar vasutas-asszonyok erősítsük a vasutas mozdonyvezetők és fűtők széntakarékossági mozgalmát a háztartási tüzelőanyagtakarékossági mozgalmunkkal. Vegyük ki részünket a széncsatából, hogy elősegítsük a Párt és a minisztertanács határozatának sikeres végrehajtását.

A most megkezdett takarékosságunkkal a szén, illetve tüzelőanyagunk takarékos felhasználásával, valamint a villanyáram- és víztakarékossággal is fejezzük ki az államunk iránti hazafias kötelességünket és harcos fegyelmezettségünket, valamint a szénbányászoknak kijáró megbecsülésünket, hogy takarékossági mozgalmunkkal is sikerre vigyük a termelésben 20 százalékkal emelkedő széncsatát az 1951. év szeptemberére. „Az első bányász napja" ünnepre!

Felkérem valamennyi vasutas-asszonytársamat a tüzelőanyagtakarékossági mozgalom kiszélesítésére!

Járuljunk hozzá ötéves tervünk sikeréhez, erősítsük a magyar népi demokrácia államát és gazdaságát és a világ békeszerető népeinek hatalmas táborát.

Szabadság!

Sárai Jánosné id. tiszt

I. Vasuti Főoszt. Szem. Hiv.

A jó bizalmi állandóan ébren tartja dolgozótársaiban a versenyszellemet

A termelés nagyaranyú fokozásában fontos szerepe van a munkaversenynek. Mint általában a szocialista gazdasági rendben, a munkaverseny és a Sztahanov-mozgalom célkitüzéseiben meg kell nyilvánulni a tervszerüségnek. A szocialista felajánlásoknak a terv túlteljesítését, minőségileg jobb, mennyiségileg több és önköltségcsökkentéssel járó végrehajtását kell előmozditani. Fontos, hogy a terv felbontva a dolgozóklg jusson, mert a dolgozók csak igy tudnak konkrét vállalást tenni. A vállalás lehet egyéni, páros és brigádversenyvállalás. Ahol a dolgozók egymással parosversenyben, vagy brigádban tömörülve végzik a versenyvállalásaikat, ahol minden dolgozó ismeri a versenyvállalást, melyet minőségjavításra, anyagmegtakaritásra, illetve önköltségcsökkentésre tett, és ismeri ennek százalékos kiteljesítési arányát, már módjában van ennek túlteljesítése. Akár a sztahánovista csúcsteljesitményt is elérni, vagy akár ezt túlteljesiteni. Mert a verseny csak a Pártunk és a szakszervezet útmutatása alapján, az öntudatos dolgozók lelkes közreműködése révén fog teljes mértékben kifejlődni.

A szakszervezeti bizalmiaknak elsőrendü feladatuk a munkaverseny tudatositása, szervezése, kiértékelése és konkretizálása, mert nagyon sok helyen, ahol a szakszervezeti bizalmiak nem folynak bele a versenyügyek tudatosításába, hanem ezt csak kizárólag a szakvonalra bizzák, igy a verseny ellaposodik, vagy a vállalások kampányszerüek lesznek. Ilyen helyen a szakszervezeti bizalmi nem végzi jól a munkáját, a hozzátartózó dolgozóknak nem magyarázza meg a verseny jelentőségét, a vállalás fontosságát és igy nem tud tömegmozgalommá fejlődni a munkaverseny, csak csinálják minden öntudat nélkül, mely nem vezet komoly eredményekre.

A jó szakszervezeti bizalmi állandóan ébrentartja a hozzá beosztott dolgozókban a versenyszellemet.

Tudatositás útján a csoportjának tagjait egymással versenybe állitja, ott van a kiértékelésnél, és ezt kiviszi a dolgozók közé. A csoportjáról versenytáblát szerkeszt, hogy mindig tudják a dolgozók, hogy ki milyen eredményt ért el. A munkaversenyt és a vállalásokat mindenkor azon szolgálati ág területén belül kell megállapitani, ahol ezt vállalják mert csak igy lehet a szük keresztmetszeteket kiküszöbölni.

A szakszervezeti bizalmiak fontos feladata a Sztahánov-módszerek tudatositása, mert ezáltal segitjük a téli forgalom lebonyolitását.

Tudatositsuk a hozzánk beosztott dolgozókkal a szénmegtakaritás nagy fontosságát, hogy necsak a munkahelyünkön, hanem otthon a lakásunkba is, a család körébe is vigyük be ennek a mozgalomnak a fontosságát. Mert minden megtakarított kg szénnel előbbre visszük a szocializmus épitését és a béke megvédését.

Szentirmai István,
Bpest-Keleti p.-u. dolgozója.

Százszázalékosan emelkedett üzemünkben az egyéni versenyzők száma

„Mint a Landler Jenő Járműjavító UV munkáslevelezője, mindig nagy örömünkre szolgált, hogy szerkesztőségünket tájékoztathatom az üzemünkben történő eseményekről, amelyet a szocializmus épitésében az ötéves terv során dolgozóink elértek.

Minden törekvésem, hogy dolgozóinkat, különösen az élenjáró sztahánovistákat, a munkáslevelezés állandó folytatására megszervezzem és a szerkesztőséget lehetőleg a dolgozók saját szavaival tájékoztassuk azokról az eseményekről, melyek egyénileg megtörténnek velünk.

Egy ilyen nagy üzem, mint a Landler Járműjavító, ahol sokezer ember dolgozik, mindenkor bőven akad irnivaló, mert hiszen a békés termelés mellett állandóan az ellenség elleni harcot is szemelőtt kell tartani. Nevelni kell dolgozóinkat, szocialista öntudatra, munkafegyelemre, a munkaidő teljes kihasználására és az eszszerü anyagtakarékosságra.

Mint kommunista örömmel tapasztalom, hogy helyi pártbizottságunk és üzemszervezetünk irányításával, dolgozóink igen széles rétege szépen fejlődik és megérti Pártunk Politikai Bizottságának határozatát. Ez abban domborodik ki, hogy dolgozóink széles rétege megértette azt, hogy Pártunk Politikai Bizottságának határozata hosszú időre megadta a feladatokat, úgy a funkcionáriusoknak, mint a szocialista társadalmat épitő, szervezett dolgozóknak és ezen keresztül megváltozott a viszonyuk a munkához, a termeléshez, a Párthoz, és a népi demokratikus kormányhoz.

Megértették dolgozóink Rákosi elvtárs október 27-én tartott beszédét is, és hogy megértették, mi sem bizonyitja jobban, mint az, hogy még a Politikai Bizottság határozata előtt üzemünkben egyéni versenyző mintegy 411 fő volt, ma 100 százalékkal több. Továbbá 19 sztahánovistánk volt, ma ez a szám 52-re szaporodott, közöttük 17 olyan sztahánovistánk van, aki éremmel lett kitüntetve, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójának ünnepén.

A fejlődés látszik abból is, hogy míg

a normák bevezetésének első havi zárlatánál közel 1000 száz százalékon alul teljesítő dolgozónk volt, addig most — örömmel jelenthetjük —, hogy ez a szám lezsugorodott 165 főre.

Természetesen a helyi Pártvezetőség és üzemszervezet, valamint a vállalatvezetőség ebbe az eredménybe nem nyugszik bele, hanem további jó politikai és szakmai neveléssel ezeket a dolgozókat egyénileg győzik meg arról, hogy a szocialista termelésben milyen döntő szerepet játszik az, hogy minden dolgozónk 100 százalékig teljesitse tervét, illetve túlteljesitse, mert csak igy válik lehetővé az, hogy Pártunk által vezetett és irányitott ötéves tervet, idő előtt be tudjuk majd fejezni.

Mindezeket az eredményeket, melyeket igy globálisan felsoroltam, mint az említett határidők óta történtek, tehát nem véletlen az, hogy ez a fejlődés bekövetkezett.

Üzemünkben az árammal és szénnel való takarékossági mozgalom igen komoly méreteket ölt, ugyanis a helyi DISZ-szervezetünk csatlakozott a Rákosi Müvek ifjúságának felhivásához, és felajánlották, hogy 15.000 kw. áramot takarítanak meg, úgy, hogy az ifjúsági szervezeten keresztül minden egyes üzemrészben a világitást, ebédidő alatt automatikusan kikapcsolják, továbbá, ahol feleslegesen nagy égők égnek, kisebbet tesznek, az üresen járó motorokat kikapcsolják. Ezzel a megtakarítással, egy 424. túlterhelt mozdony 250 km-es távolságra visz el egy szerelvényt. A továbbiak során a hős bányászaink széncsatájának sikeréért, üzemünk jónéhány öntudatos dolgozója, a fütés szabályozásával kivánnak komoly mennyiségü szenet megtakarítani.

A takarékossági mozgalomban volt még a Rákosi Müveknek egy felhivása, melyhez a Landler Üzem dolgozói csatlakoztak oly formában, hogy a kocsiosztály keretén belül 150 köbméter új faanyagot takarítanak meg azzal, hogy ahol csak lehet, ócska, használt faanyagot építenek be, továbbá 10.000 kilogramm új vasanyag megtakarítását vállalták. December 31-ig a vasnál már 20.000 kilogrammal több megtakarítást értek el, míg a fánál 128 köbméter megtakarításnál tartanak, tehát itt is a vállalt feladatot teljesitik, illetve túlteljesitik.

A Landler üzemben működő sztahánovisták nagyrésze már belekapcsolódott a munkamódszerátadási mozgalomba. Igy a XIII. osztály területén 18 sztahánovista vállalta, hogy a gyengébb szakképzettségü dolgozókat

munkaközben tanitják és átadják a munkamódszerüket, hogy a sztahánovista szintet a mellékük beosztott dolgozók is elérjék.

Ebben a műhelyben olyan dolgozó nincs, aki 100 százalék alatt teljesitene.

Üntödénk az az osztály, ahol az új normák megdöntéséért indított helyi szakszervezeti vándorzászlót már harmadizben megnyerték és a legjobb úton haladnak a sztahánovista üzemrész cim elnyeréséért.

A jövőben minden igyekezetemmel és erőmmel azon leszek, hogy ötéves tervünk, a szocializmus épitésének érdekében minél több munkáslevelezőt szervezzek, hogy igy a sajtón keresztül a magyar dolgozók széles rétege okuljon és tanuljon eredményeinken és hibáinkon.

VERECZKEI JÁNOS
a „Közlekedés" levelezője.

KULTÚRCSOPORTJAINK AZ ORSZÁGOS KULTÚRVERSENYBEN

Amint közludomásu, az Országos Népmüvelési Bizottság Országos Kultúrversenyt inditott a dolgozók kulturális nevelésében elért eredmények megszilárditására és továbbfejlesztésére. A versenyt két szakaszban bonyolitják le. Első szakasza, a téli falusi kultúrverseny — már nagy lendülette folyik. A verseny folyamán most került sor az üzemek, ipari városok és főiskolák művészegyütteseinek versenyére.

A kultúrverseny döntő feladata, hogy tovább fejlessze dolgozóinkban a haza megvédésére irányuló kemény elhatározottságot, az ellenség elleni izzó gyülöletet szellemét. Célja, hogy erősitse dolgozó népünk erkölcsi és politikai egységét, hogy még jobban tömöritse a dolgozókat nagy Pártunk köré, méginkább elmélyitse dolgozóinkban a hatalmas Szovjetunió iránti ragaszkodást és hüséget.

A KONGRESSZUS SIKERÉRT SEGÍTJÜK ELŐ

A most induló kultúrversennyel is alátámasztjuk a termelés irontján vivott harcunk sikerét, segitjük a munkaversenyt kiszélesiteni, élenjáró dolgozóink, sztahánovistáink népszerüsitését és a verseny nyilvános ellenőrzését és a kitünő eredmények és kivivóinak tudatositását.

Különös jelentőséget ad a most induló versenynek az a körülmény, hogy a Magyar Dolgozók Pártja V. Kongresszusa idején zajlik le. Ez egyben meghatározza feladatainkat is.

Induljunk harcba a kongresszus sikeréért. Ezzel is fejezzük ki szeretetünket, ragaszkodásunkat nagy Pártunk iránt, szeretett Rákosi elvtársunk iránt.

A Párt iránt, amely előrehaladásunk motorja, győzelmeink szervezője, békénk védelmezője és népünk vezetője.

Kultúrcsoportjaink országszerte lelkesen csatlakoztak a versenyhez. Egymásután tesznek felajánlásokat a sikeres szereplés érdekében.

A versenyzőknek azonban tisztában kell lenniük azzal, hogy a versenyben csakis akkor tudnak sikert elkönyvelni, elrelendülni, ha jó munkájukkal, a szocializmus épitését, a békéért folytatott harcunkat segitik és emelik a dolgozók ideológiai, szakmai és kulturális müveltségét. Maradéktalan munkát csak úgy érhetnek el, ha

megtisztitják soraikat a megbúvó ellenséges elemektől, megszüntetik a sztárszellemet, a profizmust.

Nekünk fokozott mértékben kell foglalkoznunk minden kultúraktivával. Emelnünk kell politikai képzettségüket, alaposan meg kell ismertetni velük a szocialista-realista kultúra lényegét, a hatalmas Szovjetunió kultúráját, magát a szovjet embert, hogy még eredményesebb munkát tudjanak végezni.

FELADATAINK

Minden kultúrcsoportunk tartson összaktiva értekezletet. Ismertessék ezeken az értekezleteken a verseny célját, hivják fel a kultúraktivák figyelmét a kultúrnevelési felelősök: a versenyt nem lehet elszigetelni. Szoros kapcsolatban kell lenniе a termelés, a munkaverseny kérdéseivel. Az eredményeknek meg kell mutatniok, hogy egész munkánkat a Párt iránti hála és szeretet hatja át. Meg kell érződnie munkánkból annak, hogy tisztában vagyunk a Pártkongresszus jelentőségével.

Ugyanakkor kultúraktiváinknak a termelésben is élen kell járniok.

Csoportjaink beszéljék meg a versenyben való szereplés minden részletét a műsoranyagválasztástól kezdve. Az Országos Kultúrverseny

harci kérdés és semmiféle pongyolaságot, lazaságot ne tűrjenek.

Kultúrfelelőseink tudatositsák, hogy csoportjaik a teljesitményi versenyben is szerepelnek és ismertessék a teljesitményverseny feltételeit.

Kultúrcsoportjaink, kultúraktiváink felajánlásai segitik a kongresszus sikerét és egyben hathatósan mozditják elő a versenyben való élrekerülést.

Itt meg kell emlékeznünk a SZOT segitségről, amikor a „Szabad Nép"-ben leközölte az ajánlott darabok jegyzékét. A helyes müsoranyagmegválasztás igy mindjárt könnyebbé vált. Ettől függetlenül a területi kultúrnevelési felelősök szervezzenek szükkörü bizottságot a kultúrcsoportok támogatása és a választandó anyagok megbeszélése végett. A benevezésnél az vezesse kultúraktiváinkat és kultúrfelelőseinket, hogy a versenyben nem az a döntő, hogy ki lesz az első és utána következő helyezett, hanem az, hogy

a kultúrversenyt a dolgozók széles tömegei nyerjék meg.

Vegyük fel a harcot tehát a csoportoknál még mindig meglévő sovinizmus ellen. Segitsük egymás munkáját, de segitsük más üzemek kultúrcsoportjait is, főként azáltal, hogy tapasztalatainkat átadjuk. Üzemszervezeteinkben az MSZT, MNDSZ, DISZ fogjanak össze és működjenek együtt a siker érdekében.

A cél az, hogy a versenybe a kultúraktivák legszélesebb tömegeit vonjuk be. Szervezzünk tehát a Pártkongresszus tiszteletére új kultúrcsoportokat, vonjunk be minél több dolgozó nőt és ifjumunkást a csoportokba. Jó példa erre Debrecen, ahol felajánlást tettek uj kultúrcsoportok felállitására, igy uj énekkart és szinjátszócsoportot szerveznek, vagy Dombóvár ahol a kultúraktivák számát 15 százalékkal emelik.

A kultúrversenyen való sikeres szereplés nemcsak kultúraktiváinkra ró feladatokat, hanem minden funkcionáriusra, minden dolgozóra. A szakvonali vezetők adják meg a lehetőséget arra, hogy dolgozóink a versenyre felkészülhessenek. Funkcionáriusainknak elő kell segiteniök

Pártunk Politikai Bizottságának és a SZOT elnökségének határozatát, melyet a kultúrnevelő munka megjavitása érdekében hozott.

Segitsük kultúrcsoportjainkat tehát, hogy sikeres szerepléssel megfeleljenek a várakozásnak, amellyel dolgozóink fordulnak felé és az Országos Kultúrverseny során is elvégezzék azt a feladatot, amely egész népünk kulturális felemelkedéséért, a szocializmus épitéséért, a béke megvédéséért folyó harcban vár rájuk.

Harmath László

„Igyekszem családi életembe is belevinni azt az útmutatást, melyet Pártunk a kommunista erkölcsről tanit nekünk"

„Ugy érzem, hogy azzal az időszakkal kezdődött az én munkaversenymozgalmam, mikor először mellemre tüzték az élmunkás-jelvényt és csak igazán abban az időben kezdtem felmérni a szocialista munkaverseny jelentőségét. Nagy örömömre szolgált, hogy igy, munkáslevelezésen keresztül tudathatom, hogy a szocializmus épitése során még milyen eredményeket akarok elérni. Mikor Pártunk megindította az őszi csúcsforgalom legjobb dolgozója cimért a versenyt, már akkor egyizben a sztahánovista oklevelet is megkaptam.

Tudtam és éreztem, rajtam van a vasutasság szeme és uj lendületet adott nékem a munkaversenymozgalom további kiszélesitésében. Közben az uj normák megdöntését is célul tüztem ki magamnak.

Ma már ott tartok, hogy 270 százalékos havi átlagteljesitményt érek el

és ezzel, a helyi szervezetem kiértékelése szerint, úgy tudom, hogy az őszi csúcsforgalom legjobb dolgozója cimért inditott versenyben az első helyen állok.

Megértettem Rákosi elvtárs beszámolóját, megértettem Pártunk Politikai Bizottságának határozatát, a munkaversenyek jelentőségének fontosságáról és örömmel értesültem arról is, mikor kiértékelték, hogy 1952 január havában tartok tervemmel.

Ez a tudat további jó munkára serkentett engem, igyekszem öntudatos kommunistaként dolgozni,

igyekszem a családi életembe is bevinni azt az útmutatást, melyet Pártunk a kommunista erkölcsről tanit nekünk,

hogy ezen keresztül hasznos tagja lehessek a szocialista társadalmunknak.

A Bikov-féle gyorsvágómódszer szerint dolgozom, amennyiben régi, elavult gépem megengedte, úgy 100 százalékkal sebességét megemeltem.

Munkaidőmet pontosan beosztom, szerszámaimat előkészitem, hogy napközben kiesésem ne legyen. A helyi üzemszervezet, valamint a müszak irányitásával biztositva van a folyamatos munkám és minden lehetőséget megadtak számomra a munka zavartalanságához. Igy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójára, a sztahánovista érmet is kitüzték mellemre

A munkamódszeremet gyengébb munkatársaimnak is átadom.

Ezt azért teszem, hogy a békéért folyó harcot előbbre vigyem.

Eljen a Béketábor és annak nagy vezére, Sztálin elvtárs!

Vilmányi Tibor,
sztahánovista éremmel kitüntetett esztergályos."

„Elszántan harcolunk a béke ellenségei ellen"

„Mi magyar nők, hazánk békénk védelmében sziklaszilárdan állunk ki a béketábor oldalán. Tudjuk, mit köszönhetünk a Szovjetuniónak, Pártunknak. Az emberibb életet, a szabadságot. Ezt a szabadságot és békét veszély fenyegeti. Veszély fenyegeti békés, dolgos, családi otthonunkat.

Az imperialisták egy harmadik világháború kirobbantásán dolgoznak, hogy tönkretegyék öt év gyönyörü munkáját, azt, amit idáig felépitettünk. Az imperialisták háborús vágyát bizonyitja az is, hogy az angol kormány nem engedte meg, hogy a II. Békevilágkongreszust Angliában megtarthassák. Mindnyájunk emlékezetében él még a bombák robbanásának szivettépő zaja, a háborúban elpusztult férjeket, fiakat sirató feleségek és édesanyák zokogása. Öt év alatt a romokból uj országot épitett népünk teremtő akarata. A keserüséget letörölte a munka öröme.

Mi békés épitő munkát folytatunk. Most ismét véres lángtengerbe akarják borítani az egész világot az amerikai tőkés urak. A jóformán még be sem hegedt sebeket ismét fel akarják szakitani, hogy hasznukat növeljék. Koreában az amerikai bombázók, az amerikai katonák hatomra gyilkolják az anyákat és ártatlan gyermekeket. Amit ezek a barbár gyilkosok Koreában tesznek, azt meg akarják nálunk is ismételni.

Mi, magyar nők és anyák, nem akarjuk egy harmadik háború szörnyü pusztitásait. Nem akarjuk, hogy férjeink, fiaink, testvéreink a háború áldozatai legyenek. Nem akarjuk ártatlan kicsinyeink bombától roncsolt, kihült testét látni.

Mi dolgozni, fejlődni akarunk és virágzó hazát épiteni magunknak. Ehhez béke kell és ezért elszántan harcolunk a béke ellenségeivel szemben.

Üzemünk minden egyes dolgozó nője vegye ki a részét úgy a termelő munkából, mint a békéért folyó harcból. Hogy méltók legyünk a Szovjetunió lányaihoz és asszonyaihoz, akik nem sajnálták életüket áldozni hazájukért, családjukért és a felszabaditott országok szabadságáért. Vegyetek részt abban a munkában, amellyel Pártunk megbizott benneteket Harcoljatok családotok boldogságáért, legelsősorban harcoljatok a béke megvédéséért, mely mindannyiunk életét jelenti.

Eljen a világ népeinek harca a békéért!

Eljen az egyszerü emberek millióinak szeretett vezére, a nagy Sztálin!

Nagy Jolán
MNDSZ ügyvezető
Miskolci Járműjavító ÜV."

Reunion szigetén

a vasutasok, dokkmunkások és tengerészek a jobboldali szakszervezeti vezetők árulása ellenére győzelmes sztrájkokat vivtak.

A sztrájkok eredményeképpen minden munkavállaló 2000—4000 frankig terjedő pótlékot kap, december végéig kifizetik a bérhátralékokat, a családi pótlékot kiterjesztik és visszamenőleg kifizetik, üzemi étkezdét létesitenek a dokkmunkások részére, biztositják azt, hogy nem tesznek megtorló intézkedéseket a sztrájkolókkal szemben.

Ezt a győzelmet a munkások egységükkel vivták ki. Ez a harcos egység biztositani fogja a kivivott eredmények megőrzését és biztositékát képezi a további győzelmeknek.

*

Victorica városban leállt a vasúti forgalom néhány napra. A vasútőrség sztrájkba lépett, mert a vasúttársaság nem volt hajlandó magasabb béreket adni a munkásságnak.

HARCRA, ÉPÍTÉSRE, MUNKÁRA NEVEL A SZOVJET FILM!
SZOVJET FILMHÉT 1951 JANUÁR 21—28-IG

Munkában a Landler Művek Társadalombiztosítási Tanácsa

Ötéves tervünk első szakaszát befejeztük. Ehhez nagy segítséget nyújtott részünkre a Párt és az a gazdag tapasztalat, amelyet a Szovjetunió önzetlenül, baráti módon adott át a magyar dolgozó népnek.

Üzemünk az elmúlt esztendőben többé-kevésbbé teljesítette feladatát a szociálpolitika és balesetelhárítás terén. A közelmúltban megalakult a Társadalombiztosítási Tanács és a Munkavédelmi Bizottság. Eleinte nem tulságosan nagy bizalmat élveztünk a dolgozók részéről, de éreztük és tudtuk, hogy a jó politikai felvilágosító munka, a kommunista példamutatás és segítőkészség meg fogja hozni gyümölcsét. Elsőnek, a múlt év tapasztalatai alapján,

újjászerveztük beteglátogató aktíváinkat, teljesen megváltoztattuk a segélyezés ügymenetét, felszámoltuk a bürokráciát és nagyszámban vontuk be a bizalmiakat, a társadalmi aktívákat a munkavédelem és a társadalombiztosítás munkájába.

Az öt albizottság vezetése — máris megállapítható — jó kezekben van. Várhegyi elvtársnő, az üdültetés területén szép eredményeket mutat fel és munkatervéből az látszik, hogy ez évben az üdültetés megszervezésénél döntő módon fog előtérbe kerülni a dolgozók munkához való viszonya.

Az üzemegészségügyi albizottság bekapcsolódott az üzemi konyha és a dolgozók egészségvédelmét szolgáló építési munkálatokba. Pártunk segítségével hatalmas üzemi konyha és ezer személyes mosdó és öltöző épül. A napközitotthoni albizottság résztvesz

a XV. kerületi tanács munkájában is és a szülői munkaközösség bevonásával, társadalmi munkával végzik 60 gyermek szociális nevelését.

Dr **Németh** elvtárs, az üzemorvosi rendelő és sebkötözőhelyiség rendbehozásával, vezetésével állandó segítséget nyújt a Társadalombiztosítási Tanácsnak.

Az ellenőrzés és a munkaterv végrehajtása a tanács feladata. Az albizottságokat kéthetenként hívjuk össze. Ezeken az értekezleteken a pártszervezet és a vállalatvezetőség képviselői is megjelennek s ugyanígy meghívjuk az ÜB titkárt is.

Az országos pártkongresszusra a Társadalombiztosítási Tanács tagjai úgy készülnek, hogy jó munkájukkal az üzem dolgozóinak szeretetét és ragaszkodását méginkább elmélyítsék minden eredményünk és győzelmünk szervezője, a Magyar Dolgozók Pártja és népünk bölcs tanítója, **Rákosi** Mátyás elvtárs iránt.

PAVICH GYÖZŐ,
a Landler Jenő Járműjavító ÜV Társadalombiztosítási Tanácsának vezetője.

Közöljük a szakszervezeti és társadalombiztosítási segélyek összegét

A Magyar Dolgozók Pártja Politikai Bizottságának 1950 július 24-i határozata kimondja, hogy a szakszervezeti vezetők *„fordítsanak fokozott figyelmet a dolgozók szociális és egészségvédelmére, a szakszervezetek szociálpolitikai munkájának fejlesztésére és biztosítsák, hogy a szakszervezetek bevételeinek javarészét a fenti célokra, valamint a dolgozók kulturális igényeinek kielégítésére fordítsák".*

A Szakszervezetek Országos Tanács Elnöksége — az új alapszabályoknak megfelelően 1950 december 11-én elfogadta a szakszervezeti segélyezés egységes rendszerét.

1. Minden szakszervezeti tagnak egyévi tagság után joga van házassági-, szülési- és temetkezési segélyre. Ha mindkét házasfél szakszervezeti tag, mindkettő számára folyósítani kell az előírt segélyeket.

2. A segély összege a szakszervezeti tagság időtartamától és az utolsó évben befizetett tagsági díj állagától függ. Házastársak után szülési és temetkezési segélyként a táblázatban feltüntetett összegnek a fele jár.

3. A segélyigényt írásban, megfelelő okmányokkal felszerelve kell beadni a bizalminak, illetve a helyi csoportvezetőségének.

A szakszervezeti segélyek összegét az alábbi táblázat határozza meg:

Szülési segélytáblázat

Tagjárulék (forint)	I. 1.— 4.90	II. 5.— 6.90	III. 7.— 8.90	IV. 9.— 11.90	V. 12.— 14.90	VI. 15.— 17.90	VII. 18.— 22.90	VIII. 23.— 28.90	IX. 29.— 42	X. 42 felett
1 év után Ft	100	105	110	115	120	125	130	135	140	150
2 „ „ „	105	110	115	120	125	130	135	140	145	155
3 „ „ „	110	115	120	125	130	135	140	145	150	160
4 „ „ „	115	120	125	130	135	140	145	150	155	165
5 „ „ „	120	125	130	135	140	145	150	155	160	170
6— 7 „ „ „	125	130	135	140	145	150	155	160	170	180
8—10 „ „ „	130	135	140	145	150	155	160	170	180	190
11—15 „ „ „	140	145	150	155	160	170	180	190	200	210
16—20 „ „	150	155	160	165	170	180	190	200	215	230
21—25 „ „ „	160	165	170	180	190	200	210	220	240	260
26-tól „	180	190	200	210	220	230	240	250	270	300

Házassági és halálozási segélytáblázat

Tagjárulék (forint)	I. 1.— 4.90	II 5.— 6.90	III 7.— 8.90	IV. 9.— 11.90	V. 12.— 14.90	VI. 15.— 17.90	VII. 18.— 22.90	VIII. 23.— 28.90	IX. 29.— 42	X. 42 felett
1 év után Ft	160	165	170	180	190	200	210	220	230	240
2 „ „ „	165	170	175	185	195	205	215	225	235	245
3 „ „ „	170	175	180	190	200	210	220	230	240	250
4 „ „ „	175	180	185	195	205	215	225	235	245	255
5 „ „ „	180	185	190	200	210	220	230	240	250	260
6— 7 „ „	185	190	200	210	220	230	240	250	260	270
8—10 „ „ „	195	200	210	220	230	240	250	260	270	280
11—15 „ „ „	210	220	230	240	250	260	270	280	290	310
16—20 „	230	240	250	260	270	280	290	300	320	340
21—25 „ „	260	270	280	290	300	320	340	360	380	400
26-tól „	300	310	320	330	340	360	380	400	420	450

Indokolt esetben rendkívüli segély is folyósítható. Részletes tájékoztatást segélyügyekben a bizalmiak és a társadalombiztosítási tanácsok adnak.

Terhességi és anyasági segély

Terhességi segély a szülést megelőző 6 héten át a fizetés	100%-a
Szülési segély a szülést követő 6 héten át a fizetés	100%-a
Anyasági segély dolgozó nő számára . .	500.—
Anyasági segély nem dolgozó feleség részére .	460.—

A Szakszervezeti Társadalombiztosítási Központ — a betegségi és baleseti segélyben, valamint az öregségi és rokkantsági járadékon kívül — a biztosítottaknak a fenti esetben (a szakszervezeti segélytől függetlenül) a következő összegeket folyósítja:

Temetkezési segély

	A dolgozó	Családtag	10 éven aluli gyermek
	halála esetén		
Budapesten	800.—	500.—	350.—
Városokban	600.—	400.—	250.—
Egyéb helyeken	400.—	300.—	200.—

VASUTAS FIATALOK A REPÜLÉSÉRT

„Ismételten felhívjuk a vasutas DISZ-vezetők és a tagság figyelmét a repülés tudományának elsajátítására. Minden öntudatos DISZ-fiatalnak ismernie kell a DISZ II. Kongresszusának határozatát, amelyben kimondtuk: *„Vállaljuk a légierők feletti védnökséget".*

A közelmultban ennek előmozdítására a klub vezetősége és az üzemek ifi-titkárai közös értekezleteket tartottak. Ezentúl a Vasútpolitikai Osztály is segít nekünk, mert felvilágosító munkánk kevés eredménnyel járt. Ennek oka az, hogy

a DISZ-titkár elvtársak csak igérnek, de nem cselekszenek.

Sok munkájukra hivatkoznak, a repülés ügyét harmadrendű kérdésnek tekintik. Nem érzik át óriási jelentőségét. A védnökséggel megbízott patronázs DISZ-szervezet pedig, melynek a fiatalok százait kellene szervezni a klubba, csupán 10—12 főt toborzott, abból is kétrom főt tudtunk aktivizálni.

Ifjúságunk vegyen példát *Mecher János* és *Vilmos Aladár* repülőnövendékekről, akik magukévá tették az OMRE jelszavát: *„Repülők, élen a termelésben, élen a repülésben!"*

Azt akarjuk, hogy dicsőséges Pártunk V. Kongresszusára jó munkával megszüntessük a szük keresztmetszeteket és ifjúságunk bebizonyítsa, hogy méltó követője *Sztálin* elvtárs hős solymainak. Így leszünk méltóak dolgozó népünk, Pártunk, *Rákosi* elvtárs bizalmára és szeretetére. Felkészültségünkkel újabb csapást mérünk az imperialistákra és tovább erősítjük a béketábort. Éljen és viruljon a DOSZAV és az MRSZ elszakíthatatlan barátsága!

Bajtársi üdvözlettel:
HAMENDA FERENC,
az OMRE repülő klub titkára.

Megerősített a békeharcban a „Vihar Grúziában" című szovjet filmalkotás

„A filmről azt írják, hogy a gruz nép történetének egyik fejezetét eleveníti meg, hiven tükrözve küzdelmét a szabadságért és függetlenségért a XVI—XVII. században. Főhőse, Georgi Szaakadze, a gruz nép szabadságának képviselője, a haladás harcosa volt, akinek álmait csak a Nagy Októberi Forradalom váltotta valóra. Ma a gruz nép szabadon él a szovjet népek nagy családjában." Idáig a kommuniké. En azt akarom leírni, amit a saját tapasztalatom, saját érzésem mondat velem.

Láttam a kitünő szovjet filmben, a nagy szabadságharcost, aki a népért, a szabadságért, hazáért még a családját is feláldozza. Érezni, hogy harca igazságos, mert a népért harcol és hazájáért. Pajzsára is ezeket a szavakat íratta: *„Boldog az, akinek a szive a népért dobog."*

Elvtársak! Ez a hatalmas szovjet filmalkotás megmutatja nekünk, hogy hogyan kell szeretni hazánkat, hogyan kell megbecsülni szabadságunkat. Legyen Georgi *Szaakadze* is példa abban a harcban, amelyet Pártunk vezetésével, a hatalmas Szovjetunió által vezetett béketáborral vívunk a háborús gyujtogató amerikai imperialistákkal szemben. Legyen példa arra, miként kell áldozatot hozni a szabadságért, a függetlenségért, a békéért.

Mindenkinek meg kell nézni ezt a filmet, mert a benne rejlő hatalmas erő méginkább képessé tesz bennünket arra, hogy kialakitsa bennünk a szocialista hazaszeretetet, elmélyítse szeretetünket a Szovjetunió, *Sztálin* elvtárs iránt. Fokozza hálaérzésünket, ragaszkodásunkat nagy Pártunk, a mi bölcs vezérünk, *Rákosi* elvtárs iránt. De alkalmas arra is, hogy megértesse velünk, miért kell még többet és még jobban dolgoznunk a termelésben, miért kell még dacosabban és még elszántabban küzdeni az ellenséggel.

Ez a film, ez a csodálatos művészi alkotás, engem is megerősitett a békeharcban, a Párt, a haza szeretetében.

Szabadság!
Fekete György, Budapest."



Sportolóink értékes tapasztalatokat szereztek a „Szovjet Sport Útja"-kiállítás megtekintésével

Sztálin elvtárs 71 születésnapján nyitotta meg kapuit a *„Szovjet Sport Útja" kiállítás.* Erről a nagyszerű kiállításról, amely egyaránt élménye volt ifjúnak és öregnek, a sportolóknak, az MHK-mozgalomban résztvevőknek és a sportot nem üző dolgozóknak egyaránt, — írnak dolgozóink.

Számos levélben fejezik ki a dolgozók elragadtatásukat és mindegyik levél egy-egy felhivás azok felé, akik még nem látták a kiállitást. *Gazdag István, a „Budapesti Lokomotiv"* edzője így irja le benyomásait:

★

„T. Szerkesztőség! Megnéztem a „Szovjet Sport Útja" kiállítást az Iparművészeti Múzeumban. Eddig sajnos nem sikerült egyetlen esetben sem személyesen látnom a világhirű szovjet sportolókat és nem voltam olyan szerencsés, hogy a különféle sportágak Szovjetunióban járt csoportjainak tagja lehettem volna. Csak a sportlapokból, eredményekből és ha néha ellátogatott hozzánk valamelyik sportág kiváló szovjet képviselője, akkor láthattam személyesen őket.

Most ez a kiállítás közelebb hozta a szovjet sportembert hozzánk. Képekkel illusztrálva, ismertetve hozta ide őket és a kiállítás bő anyaga némi kárpótlás nekünk, akik nem láthattuk őket személyesen.

Maga a kiállítás a képeivel és többi kiállítási dokumentumaival együtt mély benyomást gyakorolt rám. Hatalmas, szines falfestményei, meggyőző, eredeti fényképei, a magyarázó-ismertető feliratokkal, aztán az egyesületek zászlói, diszdobozai, serlegei stb. mind egy-egy élményt jelentettek a nézőnek és beleélve magát, szinte megelevenedtek a képek és ott voltak előttünk a világhirű szovjet sportolók, mintha csak a „Dinamó"- vagy „Torpedó"-sporttelepén lennénk.

A kiállitást magát számtalan hatalmas fényképsorozat ölel körül. Ezekben a képekben megismerhetjük az egész Szovjetunió sportját, a pionirok reggeli tornáját a tömegsportban, a GTO-sportmozgalmon keresztül, egészen a legkiválóbb világbajnokszintes élversenyzőkig. Látjuk a régi cári Oroszország fiataljainak sportolási lehetőségét és látjuk a szocializmus országának világelsővé való átformálódását.

Hogyan válik a testét sportlal edző fiatalságból hazáját védő, minden természetes és mesterséges akadályt legyőző, bátor, edzett katonája hazájának.

Látjuk, amint Lenin és Sztálin elvtárs beszédet intéz a forradalmi ifjúsághoz. Ezek az ujjak harcolták ki a szocializmus lehetőségét és azt, hogy ma nyugodtan sportolhat a szovjet fiatalság és érheti el világraszóló eredményeit.

★

Hatalmas fényképek mutatják a moszkvai „Ifjúság ünnepé"-nek részvevőit. Impozáns, gyönyörü látvány a sokezer fiatal lány és fiú együtt végzett tornagyakorlata, felvonulása és vezérét rajongásig szerető, lelkes megnyilatkozása.

Látjuk, hogy a szocialista Szovjetunióban milyen féltő gondossággal nevelik a gyermekeket egészen kicsi koruktól kezdve. A szovjet sportintézeteket, iskolákat, ahol elsajátítják a szükséges ismereteket. Sportpályák, létesítmények tömeges épitését, hogy a fiatalság zavartalanul üzhesse kedvenc sportját.

Látjuk a Szovjetunió valamennyi sportágban kitünt és világraszóló eredményeket elért versenyzőit egészen közelről, verseny közben. Megismerhetjük a legjobbakat: Iszakovát, Dumbadzét, Szecsenovát, Csudinát, Bronsteint, Karakuljovát, Scserbakovot, a „Torpedó" és „Dinamó" labdarúgó csapatát, és így tovább végtelen sorban a szovjetsport legjobbjait mind. A magyar sportolók példaképeit.

Végül szándékosan hagytam utoljára a szovjet G. T. O. sportmozgalom ismertető képeit. Ezek a képek hüen tükrözik vissza a „Szovjetunió védelmére, harcrakész"-mozgalom fontosságát, szükségességét és eredményeit. Menynyire elsőrendü fontosságú, hogy az ifjúság erős és edzett legyen, hogy helyt tudjon állni, ha arra szükség van, bármilyen ellenség ellen.

Látjuk, hogy a kellő felkészültséggel rendelkező és a G. T. O. mozgalommal erőssé, kitartóvá, ellenállóvá edzett katonának nem lehet semmi akadály az útjában, különösen ha a haza védelméről van szó.

Nyakigérő vízben gázolva szerel telefonvezetéket két katona az egyik képen. A másikon ezernyi ejtőernyős ugrik ki egyszerre a repülőgépből. Ezenkivül a Honvédő Háború sok-sok epizódja tárul szemeink elé, ahol a személyes bátorság, ötletesség és harckészség nyilvánul meg újra és újra.

És ezek a tulajdonságok mind a G. T. O. sportmozgalom közvetlen eredményei. Ott sajátítják el ezeket a tulajdonságokat, ott gyökeredzik meg bennük és mikor sor kerül rá, hogy helyt kell állni akár a munka frontján, akár az ellenséggel szemben, akkor sikerrel tudják felvenni a küzdelmet a legnehezebb akadályokat szemben is.

★

Nagyon szemléltetők és tanulságosak ezek a képek a mi MHK-mozgalmunkkal kapcsolatban is.

Nekünk is hasonlóan a G. T. O. mozgalomhoz kell magunkat erősiteni, edzeni, hogy ellenségeinkkel szemben meg tudjuk helyünket állni és le is tudjuk őket győzni.

A sok látnivaló, amit a kiállitás tartalmaz, bármerre is tekintünk, lenyügöző hatással van a szemlélőre. A sportembernek nem lehet nagyobb öröme, szebb feladata, mint egy felsőfokon lévő teljesítményt igyekezni elérni és a Szovjetunió sportolói méltán lehetnek példaképei a magyar sportolóknak.

A sok-sok gyönyörü látnivaló közül szinte nem is lehet választani, melyik tetszik jobban, melyik van nagyobb hatással a nézőre.

Egy kép azonban mégis különösen megragadott a többi között.

A moszkvai „Ifjúság ünnepé"-ről készült. A diszpáholy egy részét ábrázolja. Sztálin elvtársat látjuk ott boldog, örömteli mosolyal az arcát, amint gyönyörködik és nézi az előtte elvonuló fiatalságot, népének szine-virágát.

Mellette pedig a páholy peremére felállitva egy kicsi pionir leány és fiu áll, akik virágcsokorral üdvözölték a diszpáholy közönségét és nagy tanitójukat, Sztálin pajtást.

És azt a két kis pionirt ott tartotta magánál Sztálin elvtárs és kezével átfogva megölelve tartotta maga mellett az egész felvonulás alatt.

Ez a kép, ez a jelenet olyan mély hatással volt rám. Ujra bebizonyitva éreztem, hogy Sztálin elvtárs a világ dolgozóinak és békeszerető népeinek vezére, támogatója és tanitója, az ifjúságnak és a sportolóknak is a legfőbb barátja és párfolója, s ez a tudat uj erőt ad nekünk, sportküzdelmeinkben, harcainkban, a béke megvédésének biztositásában és szocialista hazánk mielőbbi megvalósitásában.

GAZDAG ISTVAN,
a Bp.-i Lokomotiv labdarúgó edzője."

A harmadik magyarországi SZOVJET FILMHÉT

Január 21-től 28-ig rendezi meg a Magyar-Szovjet Társaság Budapesten és vidéken a harmadik magyarországi „Szovjet Filmhetet". Olyan nagy filmek kerülnek ekkor bemutatásra, amelyek segitik épitő munkánkat és a béke megvédéséért folytatott harcunkat.

Kiemelkedő ezek közül a Sztálindijjal kitüntetett NAGY HAZAFI cimü kétrészes magyarra szinkronizált filmalkotás. A film főhősének, Sahovnak alakját Kirov életéből meritette a szovjet filmművészet, hogy örök értékü emlékművet állitson Lenin és Sztálin elvtárs hü tanitványának, a Bolsevik Párt egyik legnagyobb harcosának.

közlekedés
VASUTAS DOLGOZOK LAPJA
Megjelenik havonta kétszer.
A szerkesztésért és kiadásért felelős: GASPAR SANDOR főszerkesztő.
Szerkeszti: SZELECSÉNYI ISTVAN
Laptulajdonos: A Vasutas Szakszervezet. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16. Telefon: 113—887. 126—452. 124—893. Szikra Lapnyomda NV. Budapest VIII., Rökk Szilárd-u. 4.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

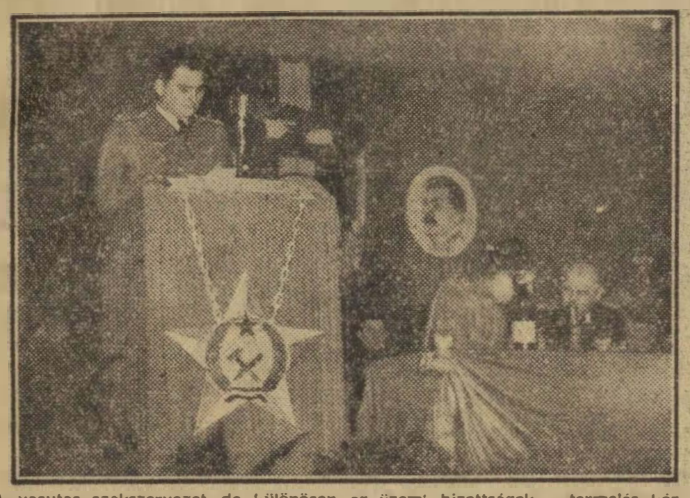
VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Közlekedés

A Sztahánovista Értekezlet tapasztalatait felhasználva, lendületesen előre nagy Pártunk kongresszusi zászlójáért!

XLIII. ÉVFOLYAM, 3.* SZÁM. ★ A VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA ★ 1951 FEBRUAR 3.

Az I. Országos Vasutas Sztahánovista Értekezlet határozatai újabb lépést jelentenek előre a szocialista vasút felé vezető úton



A vasutas szakszervezet, de különösen az üzemi bizottságok a termelés kérdésével és a verseny szervezésével még mindig nem főfeladatként foglalkoznak, — mondotta Rózsavölgyi elvtárs az értekezleten.

„A Sztahánov-mozgalom, a munkások és a munkásnők olyan mozgalma, amely szocialista építőmunkánk történetének egyik legfényesebb lapja lesz."

(Sztálin)

Január 20-án tartották a Vasas-székházban az I. Országos Vasutas Sztahánovista-Értekezletet. A sztahánovisták első találkozásán az ország minden részéből többszáz sztahánovista-küldött jelent meg. Az értekezlet egybeesett Pártunk február 24-én kezdődő országos kongresszusa előkészítésének időszakával. Az értekezletre a vasutas dolgozók legjobbjai, a munka élharcosai jöttek el, hogy megbeszéljék az őszi forgalom tapasztalatait, kiértékeljék és megjavítsák a Sztahánov-mozgalmat és megszabják további feladatait, s ennek alapján pedig megtárgyalják, hogy a sztahánovisták és minden vasutas dolgozó hogyan tudja legméltóbban kifejezni háláját és szeretetét, feladatai jobb elvégzésével, a Pártkongresszus tiszteletére.

A nagyjelentőségű értekezletet elnöki megnyitója után *Rózsavölgyi* József elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály helyettes vezetője szólt az értekezlethez.

Használjuk fel az őszi forgalom tapasztalatait

Beszéde elején kifejtette, hogy népünk vezetőjének, a Pártnak kongresszusa döntő állomás hazánk életében, mely a rendkívüli feszült nemzetközi helyzetben ül össze. Az egész világon egyre keményebben folyik a harc a béke híveinek számtalan és a világuralomra törő, harmadik háborúra spekuláló háborús uszítók között, kiknek élén az amerikai imperialisták állnak.

Nekünk, vasutas dolgozóknak az a feladatunk — mondotta —, hogy a kongresszusra méltón felkészülve, az őszi forgalom tapasztalatai alapján fokozzuk tovább teljesítményünket, döntsük meg újból és újból a vasút technika normáit, fejlesszük tömegmozgalommá a vasutasok sztahánovista mozgalmát.

Négy főkérdésben foglalta össze az őszi forgalom sikeres végrehajtásának az alapját. Elsőnek említette azt, hogy a vasutas pártszervezetek fokozottabban foglalkoztak a termelési feladatokkal és nagymérvű politikai felvilágosítás hatása nyomán a dolgozók ezrei kapcsolódtak be a munkaversenymozgalomba. A sikeres végrehajtás másik döntő alapját képezte az hős szovjet vasutasok munkamódszerének nagyobbmérvű alkalmazása. Harmadik főkérdésként említette az osztályharc fokozódását.

Az ellenség leleplezése és eltávolítása a Párt erejének növekedését, az ellenség fokozottabb gyűlöletét és a termelés emelkedését eredményezte.

Az őszi csúcsforgalom lebonyolításának negyedik alapjaként a munkaverseny kiszélesedését, a Sztahánov-mozgalom fejlődését említette. Elmondotta, hogy fel nem mérhető segítséget jelentettek

a hős szovjet vasutasok munkatapasztalatai. Az őszi forgalom ideje alatt meghonosodott összes sztahánovista mozgalmat a szovjet példa nyomán valósítottuk meg.

Nagymértékben elő segítette a termelési feladatok végrehajtását *„Az őszi forgalom legjobb dolgozója"* címért indított verseny is.

Milyen hiányosságok voltak a munkánkban

Rózsavölgyi elvtárs ezután a hiányosságokról beszélt. Elsősorban arról emlékezett meg, hogy

nem fordítottunk elegendő gondot a vasutas sztahánovisták politikai nevelésére,

és nem biztosítottuk, hogy a sztahánovisták a politikai munkában is élen járjanak. Nem foglalkoztunk megfelelően a szakvonali vezetőkkel, nem segítettük őket eléggé abban, hogy felismerjék munkájuk politikai jelentőségét.

Sok hiányosság mutatkozott az ellenség elleni harc terén is. Az ellenség elleni harcban erősen érezhető a régi rendszer nevelésének maradványa: az elnézés, a közömbösség, a nem kellő harcosság. Hiányosságok vannak a munkaverseny és a Sztahánov-mozgalom területén. Hiba, hogy egy bizonyos rokig a többi szakszolgálat területén elhanyagoltuk a munkaversenyt és a Sztahánov-mozgalmat és csak a vontatási szolgálatot jelöltük meg súlypontként.

A műszaki értelmiség vonalán nagyfokú lemaradás tapasztalható — csak 29 vasutas műszaki értelmiségi sztahánovistánk van.

A vasút egyes vezetői bürokratikus módszerekkel próbálnak irányítani. Elszakadtak a dolgozóktól, tanítják, de nem tanulnak a munkásoktól.

A továbbiakban a munkaverseny bürokratikus kiértékeléséről és nyilvántartásáról emlékezett meg és hangsúlyozta, hogy bár az őszi forgalom végrehajtásában a Vasutas Szakszervezet és az üzemi bizottságok munkája segítséget jelentett, mégis azt lehet megállapítani, hogy

a vasutas szakszervezet, de különösen az üzemi bizottságok a termelés kérdésével és a verseny szervezésével még mindig nem főfeladatként foglalkoznak.



„Az őszi forgalom legjobb dolgozója" címért indított verseny vasutas hőseI 2000 forint jutalmat és oklevelet kaptak. Gratulálok és további jó munkát az elvtársaknak — mondotta Bebrits elvtárs a boldog jutalmazottaknak.

Ezután a feladatokat ismertette *Rózsavölgyi* elvtárs.

A feladatok

Hangsúlyozta, hogy döntően szükséges: a szakszervezetnek és az üzemi bizottságoknak a Sztahánov-mozgalom tényleges szervezőivé kell válniok. A szakszervezetben dolgozó elvtársak mondotta, dolgozzák ki a szakszolgálatokat karöltve a Sztahánov-mozgalom feladatait, súlypontként a forgalmi szakszolgálatra. A Sztahánov-mozgalom kiszélesítésébe

tömegméretekben be kell vonni a vasút műszaki értelmiségét.

A vasutas sztahánovisták tapasztalataik átadása során

fokozottabban foglalkozzanak a vasutas ifjúsággal,

mert az ifjúság lendülete, párosulva a sztahánovisták munkamódszereivel, igen fontos tényező a feladatok megoldása szempontjából. A szénosztályával kapcsolatban megjegyezte, hogy el kell érni, hogy a Párt részéről indított szénakcióban nagyobb eredményeket és újabb újítások sorozatával, sztahánovistáink 10 százalékos szénmegtakarítást érjenek el.

A munkafegyelem hiányosságaira, az ellenség aknamunkájára mutatnak a nagyszámban előforduló balesetek

Rózsavölgyi elvtárs után *Csanádi* György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója állt fel szólásra. Történelmi visszapillantást nyujtott a szocialista munkaverseny, a sztahánovista mozgalommal kapcsolatban és bejelentette, hogy 1950. év folyamán már

732-re emelkedett a vasutas sztahánovisták száma.

Részletesen ismertette ezután az őszi csúcsforgalom lebonyolítását és hangsúlyozta, hogy *a Párt irányítása, felvilágosító munkája és mozgósító ereje tette elsősorban lehetővé, hogy az őszi forgalom harci feladatát sikeresen teljesítették.* Elmondotta, hogy a Szovjetunióból átvett és a hazai viszonyainkra alkalmazott sztahánovista módszerek nélkül feladatainkat korántsem tudtuk volna teljesíteni.

Az eredményesen alkalmazott sztahánovista módszereket ismertette ezután. Különösen kiemelte az *„500 kilométeres"*-mozgalmat, melynek eredményeként

a vontatójárművek átlagos havi kilométerteljesítménye közel 10 százalékkal felülmúlta az előző évit.

Rövid néhány hónap alatt sikerült a tehervonatok utazási sebességét mintegy 15 százalékkal növelni. A négy ismert sztahánovista-mozgalom összekapcsolása, az úgynevezett négyes kapcsolt-mozgalom eredményezte azt, hogy kocsihiány nem volt és

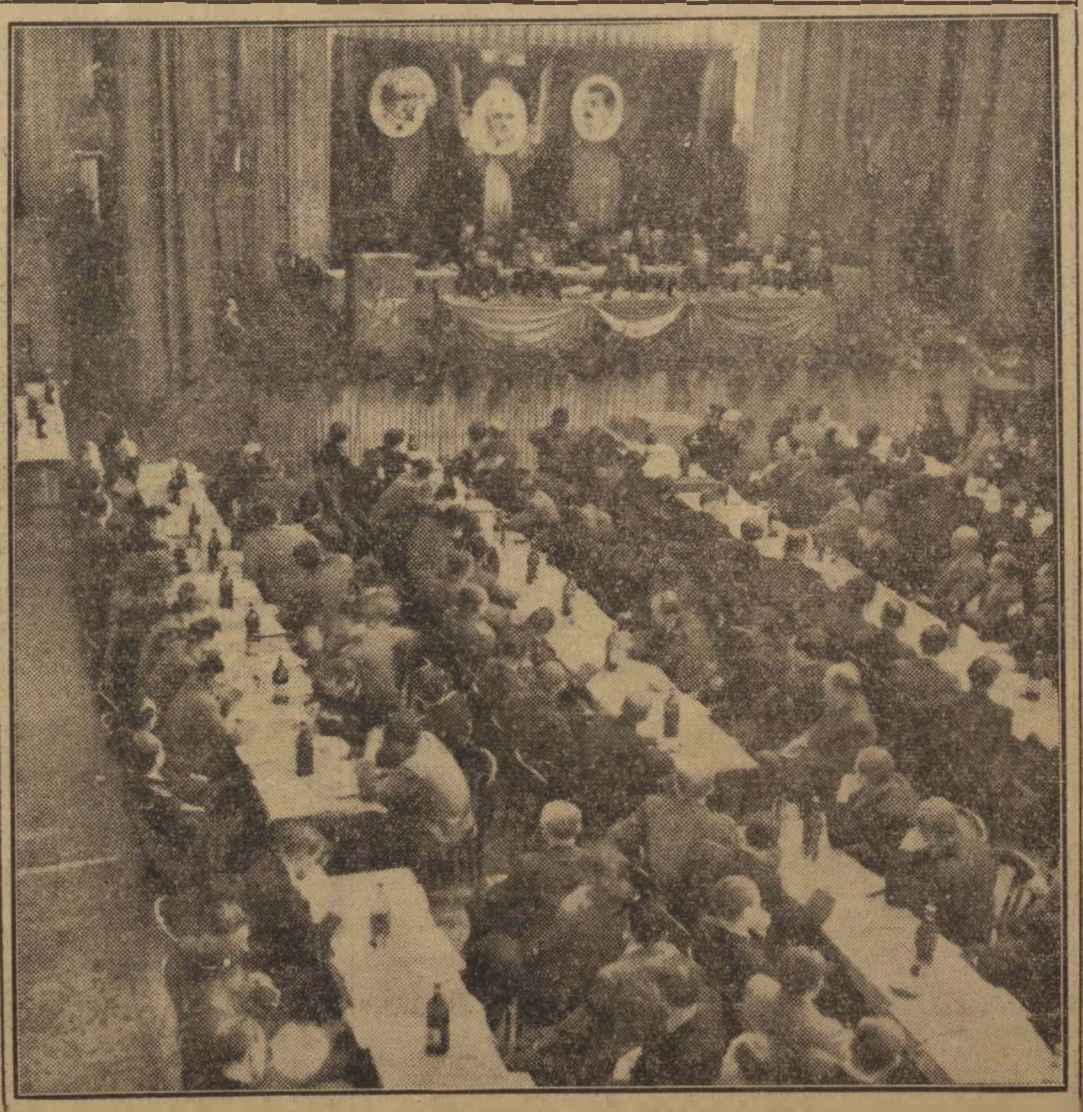
a kocsiforduló-idővel megközelítettük a három napot.

Októberben és novemberben kereken háromszor annyi irányvonat közlekedett, mint az előző év azonos hónapjaiban.

Csanádi elvtárs ezután a kereskedelmi szolgálatot érintő kérdéseket ismertette. Hangsúlyozta, hogy

a munkafegyelem hiányosságaira, sőt az ellenség munkájára mutatnak a nagyszámban előfordult balesetek,

amelyek között súlyosak is voltak. De különösen nagyszámban fordultak elő kisiklások, aláváltások és egyéb tola-



Munkában az I. Országos Vasutas Sztahánovista Értekezlet.

Forgalmi dolgozó! Biztosítsd a téli forgalomban a vonatok pontos fogadását és menesztését! Minden feltartóztatás 118 kg többlet-szénfogyasztást jelent a vasútnak!

tási hibák következtében keletkezett kocsisérülések. A balesetek mellett

a vasúti munka minőségének hiányosságait tárják fel a nagyszámban előforduló személyszállító vonatkésések is.

Csanádi elvtárs elmondotta, hogy gyakran nélkülöztük a bolsevik vezetés módszereit, az egyéni felelősség vállalását, a tervszerű munkaszervezést és az előrelátást a végrehajtó szolgálatot közvetlenül irányító középvezetőknél is.

Csanádi elvtárs ezután az észlelt hiányosságokról beszélt. Kiemelte, hogy a szénellátásban mutatkozó szűk keresztmetszet megszüntetésére a fajlagos szénfogyasztás csökkentését élvonalbeli feladatunkká kell tenni. Figyelmünket fokozottan a minőségi munka felé kell fordítani. Megállapította, hogy a szállítási költség vonalán éles fordulatot kell végrehajtani. Foglalkozott a minisztertanács takarékossági rendeletével és azt mondotta, hogy a takarékossági mozgalomnak nemcsak a szénmegtakarítás, hanem az összes többi üzemi és építési anyagok felhasználása terén is jelentős eredményeket kell elérni.

A tennivalók

Beszéde végén vázolta azokat a tennivalókat, amelyeket a vasutas sztahánovista-mozgalom kiszélesítése érdekében valósítanak meg. Ezek között: gondoskodnak a kimagasló teljesítményeket eredményező munkamódszerek intézményes bevezetéséről; elindítják a sztahánovista munkahelymozgalmat; a sztahánovistákat mind üzemi, mind iskolai vonalon továbbképzik. A sztahánovista-iskolákat továbbfejlesztik, a forgalmi sztahánovista-iskolákat újraszervezik: fokozott gondot fordítanak a sztahánovista-mozgalom műszaki előfeltételeinek biztosítására: az anyagtakarékossági versenyt tovább szélesítik és elsősorban az import-anyagokra kidolgozzák a vonatkozó normákat és gondoskodnak ezeknek az anyagnormáknak a bevezetéséről.

Nekünk, magyar vasutasoknak, — fejezte be beszédét *Csanádi* elvtárs — akik a Párt jóvoltából megbecsült dolgozói vagyunk népi demokráciánknak, kötelességünk a kongresszust a téli forgalom sikeres lebonyolításának elősegítésével, az önköltségek csökkentésével, a szénmegtakarítási mozgalom kiszélesítésével, a munka minőségi javításával és a termelékenység fokozásával megünnepelni... Legyen a magyar vasutas sztahánovisták első értekezlete mérföldkő és egy új történelmi korszak kezdőpontja a magyar vasutas Sztahánov-mozgalomban. Hárítsunk el — forradalmi ügyhöz méltó lendülettel — minden akadályt a vasutas Sztahánov mozgalom útjából és ne feledjük el egy pillanatra sem, hogy harcunk a szocialista munkaversenyért és a Sztahánov-mozgalom sikeréért egyben harc ötéves tervünk maradéktalan végrehajtásáért, a szocializmus felépítéséért és a Szovjetunió vezette hatalmas béketábor megerősítéséért.

Vonjuk be a nőket és az ifjúságot a sztahánovista mozgalomba

Csanádi elvtárs után *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter szólalt fel. Kifogásolta, hogy a sztahánovista küldöttek között csak elenyésző számban kaptak képviseletet a dolgozó nők és az ifjúság. Hangsúlyozta, hogy a nőket és a dolgozó fiatalokat vonják be a sztahánovista mozgalomba.

Ezután arról beszélt, hogy az ötéves terv eddig megállapított kereteit tágítani kell. Sok új nagy feladatot kell felvenni a terv hátralévő négy esztendejében. És amikor ez megtörténik, természetes, hogy a szakfeladatok is megnagyobbodnak és a tervkeret bővítése együttjár feladataink megnövekedésével. Fel kell készülnünk arra, hogy a megnagyobbodott szakmai feladatoknak eleget tudjunk tenni.

A továbbiak során azt fejtegette, hogy a leghatározottabb fordulattal neki kell fogni az önköltségek leszorításának és minden területen még fokozottabban érvényesíteni kell a takarékosság elvét. Ezzel kapcsolatban hangsúlyozta, hogy ami az önköltség leszállítását illeti, januártól kezdve egészen szeptemberig, erre a legnagyobb lehetőség van.

A tervfegyelem kérdéséről szólva, megjegyezte, hogy azt minden körülmények között be kell tartani. Ezután az egyes szakmai vonatkozású kérdésekkel, majd a mozgalmakkal foglalkozott. A gyengébb minőségű szenek felhasználásával kapcsolatban kiemelte, hogy a szovjet sztahánovista mozdonyvezetők módszereit a tüzelés, s általában a tűzszekrény kezelésével összefüggésben stb., az erre vonatkozó irodalmat, valamennyi mozdonyvezető részére közkinccsé teszik.

Bebrits elvtárs ezután a munkásvonatok közlekedéséről beszélt és különösen hangsúlyozta azt, hogy általában

a személyforgalom rendességét vastörvénnyé kell tenni.

A műhelyekkel kapcsolatban megjegyezte, hogy az alkatrészcserék, futószalag bevezetése, s a javítási ciklus lerövidítése soronkövetkező feladatok, ahol a sztahánovistáknak kell az eddiginél is kiemelkedőbb eredményeket felmutatni. A javítás minőségére nagy súlyt kell fektetni a munkáknál. Ugyancsak a sztahánovistáknak kell a régi terhelési menetrend-függeléket, a haladott technikai normáknak megfelelően korszerűsíteni.

Bebrits elvtárs végül a balesetek és az ellenség elleni harc kérdéséről beszélt. — Néhány hét mulva kerül sor — fejezte be felszólalását — Pártunk kongresszusára. Az egész ország megmozdul és tanujelét adja annak, hogy ott áll a Kommunista Párt mellett, s ezzel bizonyságot tesz arról, hogy ott áll a népi demokrácia, a szocialista tervgazdaság, a szocializmus építése mellett. Százezrek és milliók fognak többet és jobbat termelni a kongresszus tiszteletére. Ezek soraiban természetesen ott vannak a vasutasok is. És a sztahánovistáknak itt is az élen kell haladniok, hogy vállalt kötelezettségeiknek maradéktalanul eleget tudjanak tenni.

Bebrits elvtárs felszólalása után került sor *„Az őszi forgalom legjobb dolgozója"* címért indított verseny élen járóinak megjutalmazására. *Bebrits* elvtárs a dolgozók lelkes tapsa közepette klosztotta a vasutas munka hőseinek az okleveleket és a 2000 forint összegű pénzjutalmat. A jutalmazottak nevében *Soltl* József, Budapest-Ferencváros állomás forgalmi szolgálattevője mondott köszönetet.

Ezután üdvözlő táviratot küldött az értekezlet *Rákosi* Mátyás és Iván Fjodorovics *Pányin* elvtársaknak. A távirat felolvasása után ütemes tapsok közepette, a Szovjetunió, *Sztálin* elvtárs, a Párt és a magyar dolgozó nép szeretett vezérének, *Rákosi* elvtársnak éltetésével a küldöttek megszavazták a táviratok elküldését.

Utána az elnök zárószavaival az értekezlet első része véget ért.

AZ ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ ÜV BÉKEBIZOTTSÁGI MUNKÁJA

A SZAKSZERVEZETI VILAGSZÖVETSEG franciaországi működésének betiltása megmutatja az imperialisták igazi arculatát, de bizonyító erő arra is, hogy a francia uralkodó körök nem mások, mint hű talpnyalói és minden szolgálatra kész lakájai az amerikai imperialistáknak.

A francia munkásosztály még egységesebbé forrott, még egységesebben áll a Francia Kommunista Párt zászlaja alá, hogy megakadályozzák az újabb háborút. A béke erőire vár az a feladat, hogy lefogják a háborús gyujtogatók kezeit és biztosítsák a világ népei számára a tartós békét.

Mit tettünk mi, helyi viszonylatban, ennek elősegítéséért.

Mindenekelőtt megalakítottuk üzemünkön belül az egyes reszortokban, a helyi békebizottságokat. Feladatukul tűztük ki, hogy tömörítsék dolgozóinkat egyetlen harcos szervezetté.

Ezt elsősorban azért tettük, mert tudjuk, hogy hazánk csak akkor tölthet be az erős bástya szerepét, a békefrontnak ezen a szakaszán, ha a béke hívei egy táborba tömörülnek.

Megalakulásunkkor azt a szempontot tartottuk szem előtt, hogy azok az elvtársak és pártonkívüli dolgozók kerüljenek sorainkba,

akik élenjárnak a termelésben és ezzel is bizonyítják a hazához, a Szovjetunióhoz, a Párthoz való hűségüket és ragaszkodásukat.

A termelés állandó növeléséért indított harcunk azonban még nem ért véget, hanem nekilátunk újabb és újabb feladatok megvalósításához.

Békebizottságaink jó politikai felvilágosító munkájával elérjük azt, hogy a dolgozók tudják, hogy miért kell több és jobb munkával elősegíteni a termelékenység emelését, ötéves tervünk mielőbbi befejezését.

PÉLDAT MUTATTAK A MUNKAFEGYELEM TERÉN is a békebizottsági tagok, de ugyancsak példás munkát végeztek a termelésen kívül, az újítások és észszerűsítések területén. Ezzel is segítették dolgozó társaikat. Egyéni versenyzőink szép számmal vannak.

Vannak hibáink is. Például egyes szervek csak

kampányszerűen vették ki részüket a munkából,

amely meg is látszott eredményeikben. Elhanyagoltuk a falujáró megszervezését. Nem elégszer és döntően használtuk a hangos híradót, pedig erre lehetőségünk van.

A hibáinkat azonban ki fogjuk küszöbölni rövidesen és még szorosabbá zárjuk a dolgozók sorait. Átszervezzük a nem jól működő békebizottságokat.

Munkánk további javításával azon leszünk, hogy elősegítsük győzelmeink szervezőjé, nagy Pártunk kongresszusának sikerét, növeljük a termelés eredményelt és ezen keresztül hozzájáruljunk a hatalmas Szovjetunió-vezette béketábor erősítéséhez.

Temesi Béla
az Északi Járműjavító ÜV
békebizottságának titkára

Megkezdődnek a sztahánovisták szakmai részkonferenciái

Szünet után a vasutas sztahánovisták szakmánként elkülönítve, a koradélutáni órákban megkezdték megbeszéléseiket. Öt ilyen értekezlet ült össze. A kereskedelmi és szertári szolgálat dolgozói a Vasuti Főosztályon, a pályafenntartási és hídműhelyi szolgálat dolgozói a Vasutas Szakszervezet központjában, a vontatás sztahánovistái a Vasas-székházban, a műhelyek dolgozói a MAV Központi Hivatalok épületében, végül a forgalom és a távközlés dolgozói a Vasutas Tisztképző Intézet székházában.

Forgalom- és távközlési szolgálat

A forgalmi sztahánovisták értekezletén megjelentek *Bebrits* és *Rózsavölgyi* elvtársak is. *Bebrits* elvtárs felszólalásában néhány problémát vetett fel. Elmondotta, hogy például a főváros felé vezető vonalakon a reggeli órákban még a kettősvágányú vonal sem elegendő, ezért kényszeritőleg szükségessé válik a helytelen vágány igénybevétele. A feladat az, hogy biztosítsuk a helytelen vágányon is a közlekedést, mint olyan lehetőséget, mintha az a helyes vágányon menne. Ezt a problémát meg kell oldani.

A másik probléma a jelzések tiszteletben tartása. Ez is központi, súlyponti kérdés. A harmadik, a 30 vagy 40 kilométeres alapsebesség alkalmazása. A miniszter kérte az értekezletet, hogy foglaljanak állást a kisforgalmu vonalakon a 30 kilométer, ahol pedig kényszeritő szükség áll fenn, a 40 kilométer mellett. Arra kérte a forgalmi szakszolgálatot, hogy tekintse csúcsteljesítménynek, de egyben központi feladatnak is az elmondottakat és gondoskodjanak a sztahánovisták, az újítók a helyes megoldás megtalálásáról és gyakorlati végrehajtásáról.

Utána dr. *Oláh* Imre elvtárs, a Forgalmi Szakosztály vezetője ismertette azokat a terveket, amelyeket a Sztahánov-mozgalom kiszélesítése érdekében, közölni fognak a dolgozókkal, valamint az abból adódó feladatokat. Részletesen beszámolt az úi F. H. számú utasítás jelentős újításairól.

Oláh elvtárs után *Kmetti* Imre elvtárs, a távközlési szolgálat feladatairól emlékezett meg. Arra hívta fel a figyelmet, hogy a takarékossági mozgalom széleskörű megszervezésével azt a fenntartási munkaegységekre eső költséget, amely 1948-ban 6.15, 1949-ben 5.55, majd 1950-ben 5.29 forint volt, — 1951 végére 5 forint alá csökkentsék.

Mackó István elvtárs kérte a forgalmi dolgozóktól a mozdonyvezetők nevében, hogy a 30 és 40 kilométer óránkénti alapsebesség mellett is tegyék lehetővé a sebességvállalást.

Rózsavölgyi elvtárs hozzászólásában hangsúlyozta, hogy a miniszter, valamint a Vasútpolitikai Osztály és a szakszervezet képviselőinek jelenléte is mutatja, hogy a forgalmi szolgálat felé milyen nagy az érdeklődés, és hogy a forgalmi sztahánovisták értekezletére milyen nagy súlyt helyeznek.

Grój József elvtárs, a Vasutas Szakszervezet Káderosztályának vezetője felszólalásában kiemelte, hogy a szakszervezetnek is része van abban, hogy a forgalmi munkaterületeken a Sztahánov-mozgalom még nem fejlődött ki eléggé és mindezideig nem tudott széles tömegeket átfogó mozgalommá válni.

Solti elvtárs, Budapest-Ferencváros állomás forgalmi szolgálattevője a forgalmi szolgálat sztahánovistái, valamint a távközlő és biztositóberendezési szolgálat sztahánovistái nevében a mozgalom kiterjesztése érdekében tett vállalást.

Pályafenntartási és hídműhelyi szolgálat

A pályafenntartási és hídműhelyi szolgálat sztahánovista értekezletét *Surányi* József elvtárs nyitotta meg. *Kiss* László elvtárs a MAV Hídépítő ÜV. részéről felajánlotta, hogy a betonkavicsból az elkallódást 10 százalékról 5 százalékra csökkenti és az előirányzott faanyag 6 százalékát megtakarítják. Elmondotta, hogy

közel három hónappal ezelőtt 800 köbméter faanyagot ajánlott fel az Anyaghivatalnak, de még mindig nem gondoskodtak annak elszállításáról.

Keserü Sándor, a Püspökladányi Fatelitő ÜV. képviseletében bejelentette, hogy az ötéves terv első negyedévének tervkiszabását 10 nappal előbb befejezik, ezen felül pedig vállalják 100 köbméter faanyag betelítését.

Lapis elvtárs, a Felépítményi- és Vasanyagjavító ÜV. részéről javasolta, hogy a Pályaépítő ÜV. és a Felépítményi- és Vasanyagjavító ÜV. dolgozói komplex-brigádot alakítsanak a gépjavitási munkák tökéletesítése végett.

Gajári elvtárs a Pályaépítő és Felújító ÜV. részéről kijelentette, hogy a rendelkezésre álló forgótőkéből ötmillió forintot nem vesznek igénybe az első negyedévben és azt a nemzetgazdaság rendelkezésére bocsátják.

Ungi elvtárs, pécsi II. osztályfőnök javasolta, hogy át kell térni a Szovjetunióban már 1937 óta használt, és legujabban Lengyelországban is bevezetett alázúzalékolási módszerre. A pályából kikerült talpfát át kell alakítani és meg kell javítani a jó gazdálkodás elősegítésére.

Felszegi elvtárs, a Magasépítményi ÜV. képviseletében bejelentette, hogy május 31-ig mindenegyes munkahelyre bevezetik a sztahánovista falazást.

Pánti Béla elvtárs felszólalásában hangsúlyozta, hogy feladat a női brigádok támogatása és ugyanezt kell mondania az ifjúság felkarolásával kapcsolatban is.

A felszólalásokra *Surányi* elvtárs válaszolt.

Kereskedelmi szolgálat

A kereskedelmi szakszolgálat sztahánovistáinak értekezletét dr. *Papp* Endre nyitotta meg, majd *Déri* Tibor elvtárs, szakosztályvezetőhelyettes ismertette a kereskedelmi szakszolgálat eredményeit, hiányosságait és jövőbeni feladatait.

Kocsis Sándor elvtárs, Budapest—Nyugati p. u. képviseletében hiányolta, nogy a *„rakva-rakott"*-mozgalom nem fejlődött ki országos viszonylatban és ennek elősegítésére javaslatot tett.

Pálinkás Margit, a Miskolci MAV Igazgatóság VI. osztályfőnökhelyettese arról beszélt, hogyan kell a darabárus kocsikat jobban kihasználni. Elmondotta, hogy meg kell kivánni az állomásoktól azt, hogy 2.5 tonna áru esetén már állomási kocsit indítsanak, hogy igy az árukárokat és dézsmálási lehetőséget csökkentsék.

Dániel István elvtárs, a Statisztikai Hivatal vezetője felhívta az igazgatósági VI. osztályfőnökök figyelmét arra, hogy késedelmesen érkeznek be a XIV-es és XV-ös nyomtatványok. A gyors és pontos adatszolgáltatás igen fontos szerepet tölt be a szocializmus építésében. Az adatszolgáltatást 26-ról 22-re sikerült előbbrehozni. Igy négy nappal előbb tud a Statisztikai Hivatal adatokat szolgáltatni népgazdaságunknak.

Csanádi elvtárs felszólalásában elmondotta, hogy melyek a döntő feladatok. Az egyik, a tervszállítás, a másik az árumozdítás feladata, a harmadik az elszámolások, a szocialista gazdasági politika végrehajtása a vasút területén.

Péter János Pécs-bánya rendezőpályaudvar képviseletében arra kérte *Csanádi* elvtársat, hogy tegyék lehetővé, hogy szovjet szakmunkákhoz juthassanak.

Szabo István elvtárs, Tapolca képviseletében elmondotta, hogy súlyos hibák vannak a Kőipari Központnál, de nagy hibák vannak a terven kivüli szállításokkal kapcsolatban is.

Járműjavító üzemi vállalatok

Az ország valamennyi járműjavító üzemi vállalatának sztahánovistái jelenlétében nyitotta meg az értekezletet *Sári* Antal elvtárs, majd *Borka* Attila elvtárs, a szakvonali vezetők részéről mondott beszédet. *Sipos* Mihály a Dunakeszi Járműjavító ÜV. képviseletében arról beszélt, hogy a láncszemgyártásnál, mire a szár tulsó végére érnek, 10—15 darab reped el belőle anyaghiba miatt.

Vilmányi Tibor sztahánovista felajánlotta, hogy a pártkongresszus tiszteletére, február 24-re, 1952 augusztus hó 1-ig szóló tervét, százszázalékos minőségi munkával teljesiteni fogja.

Süveges István a Szolnoki Műhely képviseletében elmondotta, hogy a kovácsműhelyben elavult munkamódszerekkel dolgoznak. Például a targoncatartót 50 perc alatt készítik el, hololt újítással 1 perc alatt lehet elkészíteni.

Alberti Gyula az anyagra vonatkozólag súlyos bejelentést tett. A kocsi olyan anyagból készül, ami 65—70 milliméter vastagságú, mégis szétszakad.

Mucs András a Landler Művek képviseletében, felszólalásában elmondotta, hogy ami selejt az öntödében keletkezik, sokszor nem az öntő hibája. Nem kellőképpen ellenőrzik a vas melegségét. Ebből adódik a selejt.

Keresi István elvtárs, a Dunakeszi Járműjavító ÜV. képviseletében kifogásolta, hogy amikor takarékosságról beszélünk, a főműhelyben 150 kocsiról átlagban levétetik az Ackermann-váltót. Csak kár származik ebből és semmi haszon.

Csorba Bálint elvtárs, a Miskolci Műhely küldöttje határozati javaslatot terjesztett az értekezlet elé, amelyet egyhangulag magukévá tettek.

Vontatási szolgálat

A vontatási szakszolgálat sztahánovista részkonferenciáját *Lengyel* József, munkaérdemrendes sztahánovista főmozdonyvezető nyitotta meg, majd *Tölgyes* Lajos elvtárs, szakosztályvezető tartotta meg referátumát. Utána *Lengyel* elvtárs szólalt fel, majd *Bebrits* elvtárs szólt az értekezlethez.

Köhalmi Ernő, a Szombathelyi Fűtőház képviselője hozzászólásában megjegyezte, hogy a hazai szenek szakszerű felhasználásával kapcsolatos szűk keresztmetszetnél, főként a mozdonyvezetőkben van a hiba. Ezt több oldalról megvilágította, majd vállalta, hogy január és február hónapban fajlagos szénfogyasztását 15 százalékkal csökkenti.

Balogh Gyula, Veszprém-Külső pályaudvar küldötte felszólalásában kérte a minisztert, hogy szüntesse meg azt a lehetetlen állapotot, hogy a vasúti szolgálat terén ellentétes legyen a vontatás és a forgalom dolgozóinak érdeke. Elmondotta, hogy a vontatási dolgozóknál a tengelyen töltött szolgálati idő számit tényleges munkának és azt is fizetik ki. Ugyanakkor a forgalomnál a vonatkísérő személyzetnek, a vonat indulásától a vonat érkezéséig, a teljes időt forgalmi szolgálatként ismerik el.

Bebrits elvtárs megütközéssel vette tudomásul, hogy ilyen ellentét is van. Korábban lehetetlennek tartotta, de már meggyőződött róla, hogy tényleg igy van. Teljesen egyetértett a felszólalóval és hangsúlyozta, hogy ennek az állapotnak a legrövidebb időn belül meg kell szünnie.

A vontatási és vonatkísérő személyzet közé a teljes egyenlőség jelét kell tenni, hogy mindkettő egyformán kapja az ezzel kapcsolatos díjazást.

— Az erre vonatkozó intézkedéseket megteszem — mondotta *Bebrits* elvtárs.

A szakértekezlet ezután egyhangúlag elfogadta *Bebrits* elvtárs javaslatát a 30 kilométeres alapsebesség bevezetésére, valamint a 40 kilométeres sebesség bevezetésére ott, ahol a vonatkilométerek sűrűsége és általában a forgalom azt megkívánja —, ugyanakkor továbbra is fenntartja a rugalmas menetidőt.

Kreko Ferenc elvtárs, a Vasutas Szakszervezet Szervezési Osztályának vezetője avval a kérdéssel foglalkozott, hogy a vontatás területén hogyan tudnak újítókká válni a sztahánovisták, fűtőházaink dolgozói. Felhívta a figyelmet arra, hogy amit a mozdonyoknál újításként jól alkalmazhatunk, necsak az összes fűtőházak alkalmazzák, hanem gondoskodjunk arról is, hogy más szolgálati ágakhoz, a műhelyekhez is elkerülhessen az újítás és eszerint adiák ki a mozdonyokat.

A műszaki értelmiség kérdésével kapcsolatban különös súllyal emelte ki a szakszervezet felelősségét azért, mert elhanyagolta a műszaki értelmiséggel való foglalkozást, a műszaki értelmiség politikai nevelését.

A szénkérdéssel foglalkozva megállapította, hogy sok fűtőházban még ma is igen nagymérvű szénpazarlás tolyik, annak következtében, hogy az illetékes szerveknél rosszul osztják el a szenet.

Számos értékes felszólalásra lapunkban a hely elégtelensége folytán nem térhetünk ki. A közeljövőben az I. Országos Sztahánovista Értekezlet anyagát szakmánként elkülönítve feldolgozzuk és a dolgozók közkincsévé tesszük.

Az öt szakmai sztahánovista részkonferencia jó eredménnyel zárult és nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a vasutas dolgozók a soronkövetkező feladatokat nagy Pártunk segítségével még jobban és még eredményesebben meg tudják oldani.

Vontatási dolgozó! Harcolj télen a vonatok pontos közlekedtetéséért! Minden perc késés 125 forint kár népgazdaságunknak!

Az I. Országos Vasutas Sztahánovista Értekezlet határozata

Dolgozó népünk lelkesen készül Pártunk kongresszusára. Ez a kongresszus hosszú időre megszabja a feladatainkat, a kiéleződött nemzetközi helyzetben, a békeharc, a termelés vonalán.

A vasutas dolgozók, párttagok és pártonkívüliek tízezrei tesznek felajánlást Pártunk kongresszusa tiszteletére indított versenyben, hogy ezzel is kifejezzék ragaszkodásukat nagy Pártunk és forrón szeretett vezére Rákosi elvtárs iránt.



Solti József sztahánovista forgalmi szolgálattevő beszél a szakmai részkonferencián

Mi, a vasút sztahánovistái, Pártunk vezetésével élen akarunk járni a vasútnál folyó kongresszusi versenyben a téli forgalom sikeres lebonyolításában, 1951. éves terv túlteljesítésében, az önköltségcsökkentésben, balesetek elhárításában, mennyiségi és minőségi munka emelésében.

Az őszi forgalom sikeres lebonyolításához, a kocsiforduló lerövidítéséhez nagy segítséget adott a hős szovjet vasutasok tapasztalatai alapján kiszélesített Sztahánov-mozgalom. A téli forgalomban a feladatok lényegesen nem csökkennek, a körülmények azonban az időjárásból eredően kedvezőtlenebbek, mint az őszi forgalomban.

Pártunk és kormányunk határozatai végrehajtása megköveteli tőlünk, hogy a vasútnál a Sztahánov-mozgalmat szélesebb alapokra helyezzük. Sztahánov-mozgalmunk hibái eddig, hogy egyoldalúan fejlődött, főleg vontatás és a műhelyi szolgálatnál.

Most az a feladatunk, hogy a Sztahánov-mozgalmat továbbfejlesszük, a súlypontot elsősorban a forgalomra és a pályafenntartásra helyezzük a többi szolgálati ág elhanyagolása nélkül.

Eredményeink további növeléséhez szükséges, hogy minden egyes sztahánovista élenjárjon és példámutasson a termelésben, a terv teljesítésében és az anyaggal való takarékosságban. Ez különösen a mostani kiélezett nemzetközi helyzetben döntő feladat.

A Sztahánov-mozgalom eredményei, a terv túlteljesítése és kiváló munkánk biztosítéka a békéért vívott harcunk erősítésének. Sztahánov-mozgalmunk kiszélesítése, a sztahánovisták számának emelése fegyver a háborúra uszító imperialistákkal szemben. A sztahánovistáink termelési eredményeik fokozásában és a mozgalmi élet minden területén helyt állnak, az egyet jelent a békeharcban való helytállással is.

Ezért mi, sztahánovisták példát mutatunk minden dolgozótársunk felé és az egyes szolgálati ágak együttműködésének élharcosai leszünk. Elsőrendű feladatunk a szocialista vasút megteremtéséhez a szocialista vasutas kineveléséhez, hogy mi sztahánovista példamutatással hozzájáruljunk.

Feladataink végrehajtásához szükséges, hogy politikai és szakmai képzettségünket állandóan emeljük, a szovjet vasutasok munkamódszereit széles körben terjesszük. Politikai képzettségünk emelésével elérjük, hogy minden sztahánovista egyben népnevelő is legyen.

Az újító-mozgalmat összekapcsoljuk a Sztahánov-mozgalommal, hogy eredményeiket, újítások, észszerűsítések, a technika széleskörű felhasználásával érjük el.

Célunk, hogy minden sztahánovista egyben újító és minden újító egyben sztahánovista is legyen.

Munkamódszereinket a Párt kongresszusáig legalább három dolgozónak és a kongresszus után is havonta legalább három dolgozónak átadjuk. Ezzel megteremtjük a feltételét annak, hogy több dolgozó érje el a sztahánovista megtisztelő címet és létrehozhatjuk a sztahánovista brigádokat, csoportokat, sztahánovista munkahelyeket.

Forgalmi, távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat

Mi, a forgalmi szolgálat sztahánovistái a munkaverseny és Sztahánov-mozgalom további fejlődése és kiterjesztése érdekében az alábbiakat vállaljuk:

1. A 2000 tonnás mozgalom továbbfejlesztése érdekében az állomásainkról indított vonatok terhelését legalább 10 százalékkal emeljük.

2. Az 500 km-es mozgalom és szén-takarékosság sikerének biztosítására vállaljuk, hogy a vonatok jelzőnél való megállítását a minimumra csökkentjük, a rendkívüli áthaladások számát pedig április 4-re 10 százalékkal emeljük.

3. Az állomásunkra megállapított irányvonatok számát szeptember 1-re 10 százalékkal emeljük, a négyes mozgalomban közlekedő vonatok számát május 1-re 5 százalékkal emeljük.

4. Vállaljuk, hogy a személyszállító vonatok menetrendszerinti indítását április 4-re 110 százalékra, a tehervonatokét 105 százalékra, az egyes kocsira eső mozdítási időt 115 százalékra teljesítjük.

5. A fűtési és világítási anyag, valamint a villanyenergiának a szolgálati helyekre megállapított megszabását 5 százalékkal csökkentjük.

6. Vállaljuk, hogy az utazási sebességet a tervszerinti 15.5 km/ó. helyett 15.8 km/ó. sebességre emeljük.

7. Vállaljuk, hogy a munkafegyelem megszilárdításával minimálisra csökkentjük a baleseteket, elsősorban a tolatásnál, váltóállításnál.

8. Vállaljuk a vonatok zavartalan menetének biztosítása érdekében, hogy a távközlő- és biztosítóberendezések fenntartási hibából eredő vonatmegállásokat — munkánk minőségi emelésével lehetőleg kiküszöböljük.

9. Vállaljuk, hogy a távközlő- és biztosítóberendezések fenntartási költségeit a már elért százalékon felül további 5 százalékkal csökkentjük.

10. Vállaljuk, hogy a légvezetéki hibák gyors elhárítása érdekében a posta műszaki személyzetével és vonalőreivel, a szigetelt sínek jó karbantartása érdekében pedig a pályafenntartási dolgozókkal komplex-brigádokat szervezünk február 24-ig minden szolgálati helyünkön.

11. Vállaljuk, hogy az új berendezések építésénél 5 százalékot takarítunk meg.

Pályafenntartási és hídszolgálat

Mi, a pályafenntartási, továbbá a hídépítési és hídfenntartási szolgálat sztahánovistái a munkaverseny és Sztahánov-mozgalom további fejlődése és kiterjesztése érdekében az alábbiakat vállaljuk:

1. Vállaljuk, hogy pályafenntartási műhelyeink gépeinek meddő idejét 10 százalékkal csökkentjük.

2. A gépesített vágányfektetési munkáknál új Sztahánov-munkamódszerek alkalmazásával a meddő időket a legminimálisabbra csökkentjük, különös tekintettel a munkamenet helyes elkészítésére.

3. Vállaljuk, hogy valamennyi falazási munkahelyünkön május 31-ig bevezetjük a szovjet sztahánovista gyorsfalazási módszert.

4. Vállaljuk az ócska felépítményi és egyéb anyagoknak a hídszolgálatnál február 24-ig a pályafenntartási szolgálatnál április 4-ig való átválogatását, melynek érdekében mozgósítjuk pályamesteri szakaszaink összes dolgozóját.

5. A műszaki értelmiség komplex-brigádot szervez a dolgozókkal az anyagellátás, anyagmozgatás és a munka helyes megszervezésére.

6. A Felépítményi és Vasanyagjavító ÜV-nál vállaljuk, hogy 1950-hez viszonyítva az ócskaanyag felhasználását 10 százalékkal emeljük.

7. A telítőtelepeken vállaljuk, hogy a telítőolaj elcsorgását 3 százalékkal csökkentjük.

8. A bevágások földmunkáját mínusz 15 fok C időjárás esetén is folytatjuk, amelleti vállaljuk — tekintet nélkül az időjárásra — a végzendő földmunka kifogástalan tömörítését.

9. Vállaljuk az anyagtakarékosság érdekében, hogy a pályából kikerült, de még akármilyen célra használható talpfát külön rakjuk és annak megjavításáról, illetve kisvasúti talpfává való kurtításáról gondoskodni fogunk.

10. Vállaljuk, hogy a vágányzárásos munkákat úgy fogjuk megszervezni, hogy a vágányzár tartama alatt a vágányzáras munkán dolgozók normájukat 120 százalékra teljesíthessék.

11. Vállaljuk, hogy a hídépítési betonkavics anyagkallódási arányszámát 10 százalékról 5 százalékra csökkentjük.

12. Vállaljuk, hogy a hídépítési faanyagnak 6 százalékát megtakarítjuk.

Vontatási szolgálat

Mi, a vontatási szolgálat sztahánovistái a munkaverseny és a Sztahánov-mozgalom további fejlődése és kiterjesztése érdekében az alábbiakat vállaljuk:

1. Vállaljuk, hogy a vonatok, de elsősorban a munkásvonatok továbbításánál a vontatás hibáiból eredő késéseket megszüntetjük.

2. Vállaljuk hogy a műszaki értelmiséggel komplex-brigádot alakítva a körforgalmatos mozdonyfordulót kidolgozzuk úgy, hogy 1951 július 31-re az 500-as mozgalomban résztvevő mozdonyok napi km teljesítményét 20 százalékkal emeljük.

3. Vállaljuk, hogy a műszaki értelmiséggel alakított komplex-brigád a mozdonyfordulók helyes elkészítésével, az 500-as mozgalomban résztvevő mozdonyok napi km teljesítményének emelésével május 1-re a mozdonypark 5 százalékának letétbehelyezését valósítjuk meg.



A dolgozó nők megbecsülése. A sztahánovista értekezlet elnökségébe beválasztották Baumgartner Adámné sztahánovistát is.

4. A 2000 tonnás mozgalmat személyes példamutatáson keresztül továbbfejlesztjük és az 500-as mozgalomba való kapcsolásával 1951 végére a többterhelésos vonatok számát 40 százalékkal emeljük.

5. Vállaljuk, hogy vontatási fiókműhelyeinkben a mozdonyjavítási költségeket 5 százalékkal csökkentjük.

6. Vállaljuk, hogy a minőségi munka fokozásával, valamint a mozdonyok fokozottabb karbantartásával az egy szolgálatképtelenségre eső mozdony km teljesítményét 50 százalékkal emeljük.

7. Vállaljuk, hogy a mozdonyok gazdaságos kihasználásával és karbantartásával az 1950. évi szénfogyasztást 1951-ben 8 százalékkal csökkentjük.

8. Vállaljuk, hogy a mosástólmosásig mozgalomban átlagosan 10,000 km-t elérünk.

9. Az irányvonatok számát szeptember 1-re 10 százalékkal emeljük a négyes mozgalomban közlekedő vonatok számát május 1-re 5 százalékkal emeljük.

Járműjavító Üzemi Vállalatok

Mi, a Járműjavító Üzemi Vállalatok sztahánovistái a munkaverseny és Sztahánov-mozgalom további fejlődése, kiterjesztése érdekében az alábbiakat vállaljuk:

1. Vállaljuk, hogy a műszaki értelmiséggel karöltve a teherkocsik javításánál meglévő szűk keresztmetszeteket a munkafolyamatok helyes megszervezésével 1951 április 1-ig megszüntetjük.

2. Vállaljuk, hogy a műszaki értelmiséggel karöltve a mozdonyjavítási időtartamot a kazánjavítási munkák helyes megszervezésével 1951 március 15-ig 5 százalékkal csökkentjük.

3. Vállaljuk, hogy a műhelyi géppark meddő idejét (felesleges üres járat, felesleges mérések, próbák, csinosító munkák) 1951 március 1-ig 6 százalékkal csökkentjük.

4. Vállaljuk, hogy a járműalkatrészek leszerelés közben nem sérülnek meg és azok a legkisebb javítási munkával felszerelhetők lesznek, azaz a raktárakba beszolgáltatott, bontásból kikerülő ócska, használható anyagmennyiséget az 1950. év azonos hónapjaival összehasonlítva 5 százalékkal növeljük.

5. Vállaljuk, hogy az ócska anyagok felhasználását az 1950. évhez viszonyítva 6 százalékkal emeljük, havi arányosítás alapján.

6. Anyagtakarékosság. Vállaljuk, hogy az 1951. évi tervezett anyag- és energiaszükséglethez képest vasanyagoknál 7 százalék, faanyagoknál 10 százalék, szén 2 százalék, elektromos áram 5 százalék megtakarítást érünk el.

7. Vállaljuk, hogy munkamódszereinket a haladó műszaki értelmiséggel, időelemzőkkel megtárgyaljuk és azokat szakszerűen, írásban rögzítve az összes dolgozók számára közkinccsé tesszük.

8. A vállalatok vezetősége és a műszaki értelmiség vállalja az azonos szakmunkájú sztahánovisták patronálását, hogy a sztahánovisták vasuti műszaki képzettségének továbbfejlesztése a vállalaton belül is lehetővé váljék.

Kereskedelmi szolgálat

1. Vállaljuk, hogy a terv- és tényszámok eltérését árucikkenként és feladóként 10 százalékra szorítjuk le.

2. Vállaljuk, hogy a rakodási és lépcsőzetes irányvonatok számát 30 százalékkal emeljük.

3. A terven kívüli szállításokat a jelenlegi 5 százalékról 2 százalékra csökkentjük.

4. Vállaljuk, hogy a darabáru kocsikat fedett kocsiknál 4 tonnára, nyitott kocsiknál 2.5 tonnára használjuk ki.

5. Vállaljuk hogy a fuvarozott tételek számához viszonyítva az árukárokat a jelenlegi 1.5 százalékról 0.5 százalékra csökkentjük.

6. A pénztári szolgálat munkaversenymozgalmának megjavítására egy munkabizottság alakul, mely január 20-tól számítva három hét alatt kidolgozza az erre vonatkozó részletes munkatervet.

Tudjuk, hogy a Sztahánov-mozgalom fejlődésének alapja a munkaversenyben való fokozott részvétel és a munkaverseny széles körben való kiterjesztése, melyet tőlünk és minden dolgozóról megkíván a szocializmus építése. Mozgalmunk tehát nem merülhet ki csupán kimagasló eredmények teljesítésében, hanem élen kell járnunk a legjobb munkamódszerek kialakításában, átadásában, a szerzett tapasztalatok tömeges terjesztésében és ezen keresztül a termelésben elmaradt dolgozók teljesítményének emelésében. Mozgalmunk még sok kívánnivalót hagy maga után, még sok akadályt kell elhárítani az útból, de egyetlen percre se tévesszük szem elől, hogy a mozgalom sikeréért vívott harc egyet jelent az ötéves terv győzelmével, a békeláb megerősítésével és a szocializmus építésével.

Tudjuk azt, hogy harcunk fokozni fogja az ellenség ellenállását és aknamunkáját, de ettől nem riadunk vissza. Vállaljuk a Sztahánov-mozgalom széles körben való elterjesztése terén végzett munkával járó minden nehézséget, mert tudjuk, hogy ezzel dolgozó népünk jólétét, hazánkban a szocializmus építését, a béketábor megerősítését szolgáljuk. Ez a feladat nagy erőfeszítéseket követel, de ezeket az erőfeszítéseket siker fogja kísérni, mert bennünket a Párt és népünk biztos kezű irányítója, Rákosi elvtárs vezet győzelemről győzelemre.

Harcunk sikeres megvívása egyben biztosítéka annak, hogy a Szovjetunió és bölcs vezére, Sztálin elvtárs által vezetett békelábor harca a biztos győzelemhez vezet.

Előre Pártunk vezetésével a Sztahánov-mozgalom kiszélesítéséért és a téli forgalom sikeres lebonyolításáért!

Éljen győzelmeink szervezője, a Magyar Dolgozók Pártja és Pártunk Országos Kongresszusa!

Éljen a magyar nép szeretett vezére, Rákosi elvtárs!

Éljenek példaképeink, a hős szovjet vasutasok!

Éljen a hazánkat felszabadító nagy Szovjetunió!

Éljen a magyar nép nagy barátja, a békeharc lángeszű vezére, Sztálin elvtárs!

AZ ELSŐ ORSZÁGOS VASUTAS SZTAHÁNOVISTA ÉRTEKEZLET RÉSZVEVŐI



Vasutas sztahánovista asszonyok az értekezleten. Balról jobbra: Baumgartner Adámné (Dombóvár), Molnár Károlyné (Nagykanizsa), özv. Kiss Mihályné (Dombóvár) és özv. Varga Demeterné (Debreceni Járműjavító ÜV.).

Széntakarékossággal a kongresszusi verseny sikeréért

Fűtőházunk öntudatos dolgozói körében nagy érdeklődést váltott ki az anyagtakarékossági rendelet. Különösen az „500-as" és a sztahánovista mozdonyvezetők, fűtők részéről nyilvánult meg aktivitás.

Már a kongresszusi verseny ünnepélyes beindítása előtt az ÜB-hez fordultak *Lengyel* József, *Mózsi* András és *Telessy* Ernő elvtársak azzal a kéréssel, hogy segítsék még több irányvonat és túlsúlyos vonat közlekedtetésével a bányászok hősies erőfeszítéseit.

Lőcsei és Danileszk elvtársak, a hozzájuk csatlakozó mintegy 30 dolgozóval együtt műszakot szerveztek a bányászok hősi munkájának megkönnyítésére.

Vállalták, hogy szabadnapjukon maguk is leszállnak a bányába és egy műszakot végigdolgoznak.

Még a Hofherr-gyári dolgozók felhívása előtt, pártszervezetünk küldöttválasztó gyűlésein, sztahánovistáink több nagyértékű felajánlást tettek a szénmegtakarítás érdekében. Így például a III-as alapszervezet taggyűlésén *Farkas* I. László, *Pákozdi* Viktor és *Lengyel* József elvtársak húszszázalékos szénmegtakarítást vállaltak. Amikor pedig január 3-án elolvastuk a Hofherr gyáriak versenyfelhívását az MDP II. kongresszusának tiszteletére, a fűtőház öntudatos dolgozóiból elemi erővel és lelkesedéssel tört ki a csatlakozási készség.

Január 3-án, a megtartott röpgyűléseken százszámra születtek meg a jobbnál-jobb felajánlások és ezek legnagyobb része éppen a szénmegtakarítást szolgálta.

A sztahánovisták kezdeményezése, lelkes hozzászólásaik magukkal ragadták a többi dolgozót is, úgyhogy az egyik röpgyűlésen, ahol százan voltak jelen, 70-en tettek felajánlást.

A nagyszerű megmozdulás arra indított bennünket, hogy fűtőházunk összes dolgozói nevében levelet írjunk *Rákosi* elvtársnak. A levelet, amelyben szénfogyasztásunk 5 százalékkal való csökkentését vállaltuk az egyébirányú széntakarékossági vállalás mellett — dolgozóink lelkesedése és Pártunk iránti határtalan szeretete kísérte útjára.

800 tonna szénmegtakarítás 96.000 forint értékben

Jelentős lépés volt az állomás dolgozóihoz írt nyílt levelünk is. Az állomás öntudatos dolgozói biztosítottak bennünket a szoros együttműködésről. Ennek, a kölcsönös elvtársi segítségen alapuló támogatásnak tudható be, hogy

fűtőházunk mozdonyvezetői és fűtői, a kongresszusi versenyben január végéig eltelt időszak alatt 152 túlterheléses vonatot továbbítottak, átlagosan 28.9 százalékos túlterheléssel

Sztahánovistáink, akik élenjártak a vállalásokban, élenjárnak a teljesítésben is. Így például *Lengyel* József mozdonyvezető, *Pozsonyi* Pál és *Kiss* Mihály fűtők 115 tonna szenet takarítottak meg népgazdaságunknak, 13.800 forint értékben. *Schweger* István mozdonyvezető, *Szenczi* Mihály és *Tose* Béla fűtők pedig 11 darab túlterheléses vonatot továbbítottak, átlag 34.8 százalékos túlterheléssel.

Ha a januári fűtőházi összfogyasztást nézzük, akkor megállapíthatjuk, hogy

a kongresszusi vállalásban rögzített havi 64.000 forintos megtakarítást jelentősen túlteljesítettük, mert 800 tonna szenet takarítottunk meg 96.000 forint értékben.

Ez az eredmény azonban távolról sem olyan, amelyet nem lehet fokozni. Tovább folytatjuk a felvilágosító munkát. Arra törekszünk, hogy a mozdonyokon végzett javításokat minőségileg fokozzuk. Ez például a mozdony műhelyben jelentős további megtakarítást jelent. Nagyon jól tudjuk, hogy egy rosszul javított és ismételten begyújtott mozdony, közel másféltonna szén ok nélkül való elhasználását jelenti. Ugyanígy javítani kell minőségileg a kocsivizsgálók munkáját. A minőségi munka sok hőnfutott kocsitól és felesleges tolatástól mentesíti mozdonyainkat.

Hosszan sorolhatnánk a lehetőségeket. Itt van például az állomás által lemondott öt tartalékgép, ami az állomási és fűtőházi dolgozók jó elvtársi együttműködését bizonyítja, s ami jelentős segítség a széntakarékosság vonalán. Azt tanácsom, hogy az állomási dolgozóknak úgy kellene megszervezni munkájukat, hogy a lemondott tartalékgépeket véglegesen nélkülözni tudják a tolatószolgálatnál.

Dolgozó népünk az első tervév befejezését sikerként könyvelheti el. Az újjáépített hidak, a sokezer lakás, az egyre nagyobb számban füstölgő gyárkémények egész sora mutatja, hogy nagy Pártunk vezetésével jó úton haladunk. A történelemünkben eddig soha nem ismert fejlődés arra kötelez bennünket, hogy idővel és anyaggal, vasúti viszonylatban pedig döntően a szénnel takarékoskodjunk. Ezzel nagymértékben erősítjük népgazdaságunkat és ezen keresztül a nagy Szovjetunió vezette 800 milliós béketábort.

A széntakarékossági mozgalomban elért eredményeinknek pedig kifejezésre kell hogy juttassák azt a határtalan szeretetet és bizalmat, amely dolgozóink részéről, éppen most, ismételten megnyilvánul, a kongresszusi verseny során dicsőséges Pártunk és népünk szeretett vezére, *Rákosi* elvtárs iránt.

Czimma János,
a „Közlekedés" levelezője.

Szervei Ferenc nyugdíjas vasúti főraktárnok és felesége 15 hold földjüket ajánlották fel az államnak

„Kedves Kartársak! Még a mult év december 5-én jelent meg a *„Közlekedés"*-ben *Rákosi Mátyás* miniszterelnökhelyettes beszámolójának egy része, amelyet a Párt Központi Vezetőségének október 27-én tartott ülésén mondott. Idézem: *„Most olyan rendszabályon, amely az ilyen kisebb-nagyobb földdel rendelkező munkásnak lehetővé teszi, hogy földjeiket előnyös áron eladják, vagy bérbeadják az államnak és ezzel megszünjön az a helyzet, amely őket úgy ipari munkás, mint földművelő minőségükben zavarja".*

Természetszerűleg ez vonatkozik az aktív vasutasokra is.

Kedves nyugdíjas vasutas kartársak! Amikor elolvastam *Rákosi Mátyás* beszédét, úgy éreztem, hogy mi is szorosan a tényleges vasutasok táborához tartozunk és így nekünk, akik a munkából kiöregedett volt vasutas dolgozók vagyunk, sem kőzombós. Nyugdíjas kartársaim tekintélyes részének, vagy feleségének van saját földje. Mi már azt saját erőnkből nem tudjuk megmunkálni. Bérbeadluk azért, hogy szerény nyugdíjunkhoz egy kis pótlást kapjunk, hogy családunkat fenn tudjuk tartani. Ez részünkről nem kapitalista kapzsiság. Ugyanis korunknál és egészségi állapotunknál fogva más munkahelyen alkalmazni nem tudnak. Ha a szocializmus építése során, megélhetésünk biztosítva lesz, szívesen, véglegesen átadjuk az államnak. Jelenlegi helyzetünkben az a kérésünk, hogy népi államunk *ugyanolyan kedvezménnyel vegye át bérbe földjeinket*, mint azt a ténylegesekkel teszi. Korunknál fogva csak tehertételt jelent számunkra a föld.

Én a magam részéről felajánlom a feleségem tulajdonát képező, egy helyen fekvő, *15 kat. hold nagyságú földet*, amely családi örökség. *Ezt a feleségem is teljesen magáévá tette.*

Kérem, hogy kezdeményezésemet szakszervezeti lapunkban közöljék le, hogy minél több nyugdíjas kartársam csatlakozzon a felajánláshoz.

Úgy érzem, hogy ezzel a cselekedetünkkel is hozzájárulunk a szocializmus építéséhez, a békéhez és az ötéves terv megvalósításához.

Maradtam kartársi üdvözlettel:

SZERVEI FERENC,
nyug. főraktárnok, Szigetvár.

Budapest Keleti-Fűtőház kongresszusi felajánlása meghaladja a másfélmillió forintot

„Szeretném az ország vasutasságának megírni, hogy a Budapest Keleti-Fűtőház dolgozói miként vesznek részt a széncsatában és hogyan készülnek a mi szeretett Pártunk februári kongresszusára.

Dolgozóink egyemberként álltak csatasorba, amikor elhangzott a mi drága *Rákosi* elvtársunknak útmutatása a széntakarékosságért. Kimondották, hogy az őszi és a téli forgalmi verseny keretében még az eddiginél is több szenet fognak megtakarítani.

A lelkes és odaadó munkának meg is lett az eredménye, mert az eddigi megtakarításunkat 8, sőt 14 százalékkal emeltük, habár gyengébb minőségű szénnel dolgoztunk.

A szénmegtakarítási mozgalomban élenjártak *Zsemberi Leó* főmozdonyvezető, valamint *Drávai Gábor* és *Urbán Balázs* fűtők, akik 33.2 százalékos megtakarítást értek el. *Kosztolányi Elemér, Karádi László, Szabi István 28, Lantos Károly, Zsiga József* és *Fazekas István* fűtők 27.4 százalék megtakarítást értek el. A gőzmozdonyok személyzete az

első tervnegyedévben több mint 5800 tonna szenet kíván megtakarítani, amivel 696.000 forint értékű önköltségcsökkentést érünk el. A kongresszus tartama alatt, hat napon keresztül, a január 1-től február 24-ig megtakarított szénnel visszük összes vonatainkat.

A kongresszus tiszteletére indított szocialista versenyben fűtőházi dolgozóink 94 százaléka vesz részt. Fűtőházunknál sohasem volt még ilyen nagy felajánlás. A felajánlás értéke meghaladja a másfélmillió forintot. A kongresszusi versenyben, a kongresszusi zászlóért harcolnak a munka fegyverével *Cimbalek Gyula, Siklósi Lajos, Hegyi Lajos, Király Károly, Zsemberi Leó, Lantos Károly* — mozdonybrigádok, *Hankó János* szenes 163; *Kéri István* lakatos 152; *Bánkuti Dániel* 151.7; *Kovács Sándor* lakatos 165.4; *Maczó József* begyújtó 150.2 százalékos teljesítménnyel. Ugyanígy a villamosszínben *Varga István* mozdonybrigádjával.

Dolgozóink az eddigi átlagos 105 százalékos teljesítményt 110 százalék fölé akarják emelni. A dolgozók példaképe nálunk a felajánlók között *Aranyos János* géplakatos csoportvezető brigádja, amelynek felajánlása 90.000 forint értékű megtakarítást jelent.

BESZE JENŐ és BUÓCZ SÁNDOR
levelezők.

A „mozgóbak-rendszer" bevezetése a Landler Művekben óriási megtakarítást jelent népgazdaságunknak

A Landler Jenő Járműjavító ÜV sztahánovista műszaki igazgatója, a „Közlekedés" levelezője, *Kigyóssy Sándor* nagyjelentőségű újításával: az úgynevezett *„mozgóbak-rendszer"* bevezetésével segíti népgazdaságunk további erősödését és járul hozzá ahhoz, hogy a műszaki értelmiség segítségével mielőbb megvalósíthassuk hazánkban a szocializmust.

Kigyóssy Sándor — nagyjelentőségű újításáról



Kimentünk a Landler Jenő Járműjavító ÜV üzemébe és megnéztük a kitűnő újítást, amely közeljár az úgynevezett futószalagos eljárásokhoz. Megkértük *Kigyóssy Sándor* sztahánovistát, hogy mondja el a *„Közlekedés"* olvasótábora számára újítási jelentőségét. Ezeket mondja róla:

Járműjavító üzemeinknek már régóta szük keresztmetszetét képezi a teherkocsijavítás. Történtek ugyan komoly kezdeményezések, a szalagszerű javítás bevezetésére, de ez nem bizonyult kielégítőnek, a régirendszerű javítás szakaszossá vált és a rendkívül sok meddő időt, nem lehetett megszüntetni.

Tanulmányoztam a kérdést. Elsősorban a *Szkiba*-féle tapasztalat alapján, amely a Szovjetunió futószalagos kocsijavítását tárgyalja.

A szovjet technika ebben is igen kimagasló eredményeket ért el.

Éppen ezért foglalkozni kezdtem azzal a gondolattal, miként lehetne szerényebb berendezéseink mellett a rendszer lényegét, a mi viszonyainkra átültetni. Ismert tény ugyanis, hogy magának a futószalagos mechanikai műnek megépítése sokmillió forintos költséget jelent.

Tekintettel voltam arra, hogy meglévő gépeinket jobban ki kell használnunk, másrészt arra, hogy a szakaszos javítás megszüntetésével a meglévőket minimumra csökkentsem. Így jött létre a *„mozgóbak"*, amely a felvetett kérdéseket közelebb hozta a megvalósításhoz.

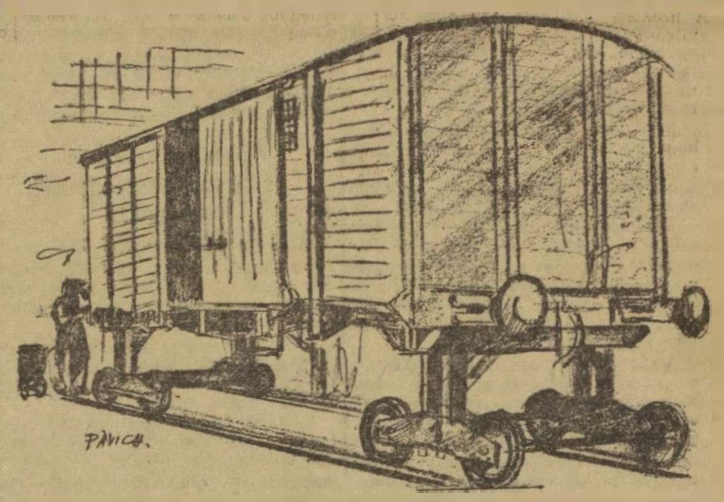
A régi rendszernél a kocsikat alvázjavító szakaszon kéziemelővel emelték és helyezték fix bakokra. A kocsi itt általában két napig állott, gyakorlatilag azonban többet is. Különösen akkor, ha gyakori kerékhiány akadályozta a kocsi leeresztését. Az alvázmunka után külön kellett a kocsit a szekrénylakatos szakaszra állítani, majd az ottani munka elvégzése után a bognár-szakaszra kellett állítani, amely további költségekkel és a meddő idők halmozásával járt.

Statisztikánk szerint, a Landler Jenő üzemben az 1950. évi teherkocsi fővizsgálati és javítási idő 12 nap körül volt. De ha ki is vesszük a nehezebb kocsikat, ez az idő, akkor is, minimálisan 7—8 napra tehető, ami már igen jó eredmény.

A mozgóbak lehetővé teszi a kocsik villamosdaruval való sorozatos felemelését és a darú teljes kihasználását. A jelenlegi helyzetben a darú, ha a kocsit felemelte, a munkát felemelt állapotban végezték el. Addig a gép, üzemből ki volt kapcsolva. Ezzel szemben a mozgóbaknál a II. műszakban öt dolgozó átlag félórán



A régi álló-bak



A mozgóbak nagy lépés a futószalagjavítás felé

ként emelhet és eresztheti le egy-egy kocsit,

tehát 8 óra alatt legalább 15 kocsit.

A kocsi mozgóbakra kerül egy kijelölt vágányra az emelés egymásután jában.

További nagy előnye a régi rendszerrel szemben az, hogy a három főszakma, az alváz-, szekrénylakatos és bognár, a munkafelvétel szerint egyszerre munkába veheti a kocsit és így megszűnik a munka szakaszossága.

A szakmák általában egymást nem zavarják, legfeljebb a bognár kapcsolódik be később a munkába.

További előny, hogy az alkatrészeket nem kell szétszórt területeken összegyűjteni, hanem a villamos darukkal lehet szállítani, majd leeresztení és visszaállítani.

Kétirányú megtakarítás

A megtakarítás tehát kétirányú, egyrészt az egy kocsira eső fajlagos költség csökken az önköltséggel együtt, miután a kiértékelés szerint a kocsi a kiutalványozott munkaidőnek mintegy egyharmad idejéig áll csak javításban.

A másik megtakarítás abban rejlik, hogy a kocsi javítási ideje háromnégy napra csökkenve, a fő munkaszakaszoknál sokkal kevesebb kocsi áll javítási állag gyanánt, ami

évi viszonylatban többmilliós értékű forgótőkét szabadít fel.

A javítási állag mintegy felére csökken a régihez képest.

Dolgozóink — mondja *Kigyóssy Sándor* — eleinte idegenkedéssel fogadták a rendszert, de annak megmagyarázása, majd főként a beruházásként engedélyezett 30 darab mozgóbaknak gyakorlati bemutatása során nagy örömmel vették használatba. Dolgozóink nagy gyakorlati tapasztalataikkal máris javítottak a szerkezeten.

Üzemünkben jelenleg egyetlen vágány, amelyen 8 kocsi fér el, egy hónap alatt 80 kocsi javítását tudja teljesíteni.

Részt vettem a Sztahánovista Értekezleten — fejezi be magyarázatát *Kigyóssy Sándor* sztahánovista műszaki vezető — és annak tanulságait felhasználva, fizikai dolgozótársaimmal elhatároztuk, hogy a *„mozgóbak-rendszer"* kiépítéséhez, annak teljes kihasználásához, részvételemmel három komplex-brigádot alakítunk. Ez az elmult napokban meg is történt.

Természetesen, ahhoz, hogy üzemünkben számottevően megindulhon ez a javítás, mintegy további 100 bakra volna szükség. Bízom abban, hogy a beruházási hitelösszeget meg fogjuk kapni. Áthatva a Párt közeledő kongresszusa jelentőségétől, a komplex-brigádban lévő dolgozótársaimmal együtt felajánlást teszünk arra, hogy a meglévő bakok teljes kihasználásával, február hónapban a lehetőséghez képest még jobban emeljük a kocsiosztály teljesítményét. Az a célunk, hogy a tapasztalatok alapján országos hasznunak bizonyuló mozgóbak-rendszert a népgazdaság erősítésére minél szélesebb körben alkalmazzák. Szeretném, ha ez az újítás is szolgálhatná a nagy célt, a termelékenység fokozásán, az önköltség csökkenésén keresztül: a szocializmus mielőbbi felépítését hazánkban, s a béke megvédését.

December hónapban két és félmillió forint értékben 20.840 tonna szenet takarítottak meg vasutasaink

A vasutas dolgozók megfogadták *Rákosi* elvtárs útmutatását és *Lengyel* elvtárs felhívása nyomán egyre kiemelkedőbb eredmények születnek a széntakarékossági mozgalomban.

A széncsata alakulása december 1—31-ig, országos vizonyiatban, a következőképpen alakult a kiszabáshoz viszonyítva, igazgatósági területenként:

Első a debreceni igazgatóság 16 százalék megtakarítással. Második a miskolci igazgatóság 12.2, harmadik a budapesti 11.6, negyedik a szegedi 11, ötödik a pécsi 10.2 és hatodik a szombathelyi igazgatóság területe 9.7 százalék megtakarításával.

Az egyes fűtőházak kimagasló eredményei: a budapesti MÁV igazgatóság területén a legjobb széntmegtakarítást érték el: Komárom Fűtőház 28.73, az Északi Fűtőház 27.60 és Győr Fűtőház 22.75 százalékkal.

Hasonlóan jó eredményt értek el a miskolci MÁV igazgatóság területén például a Bánrévei Fűtőház dolgozói, akik 31, a Jászapáti Fűtőház 28 és a Sátoraljaújhelyi Fűtőház 27 százalék megtakarítással segítették hős bányászaink széncsatáját.

Két és félmillió forint a népgazdaságnak

A sok kitűnő, kimagasló eredmény mellett néhány fűtőház nemhogy megtakarított volna, hanem túlfogyasztott. Ilyen például a Dorogi Fűtőház, ahol 21.76, Pusztaszabolcs Fűtőháza, ahol 8.35 és a Salgótarjáni Fűtőház, ahol 54 százalékos túlfogyasztás volt a kiszabáshoz viszonyítva.

Az egyéni teljesítmények közül messze kiemelkedik *Lengyel* József sztahánovista, munkaérdemrendes főmozdonyvezető és *Pozsonyi* Pál, valamint *Kiss* Mihály fűtők eredménye. Január hónapban

a kongresszusi felajánlás keretében 115 tonna szenet takarítottak meg, 13.800 forint értékben.

Komáromban például 88 vontatási dolgozó vesz részt a széntakarékossági mozgalomban. Eredményesen vették ki részüket a mozgalomból *Tóth* Károly mozdonyvezető és *Takács* János fűtők, akik 714 mázsa szenet, és id. *Rétfalvi* Antal főmozdonyvezető, valamint *Horváth* József fűtő, akik 645 mázsa szenet takarítottak meg népgazdaságunknak, a január 1-től 25-ig terjedő időszakban.

A Budapest-Déli Fűtőházban *Perlaki* László főmozdonyvezető és fűtője, *Balogh* Béla vállalták, hogy a kongresszus tiszteletére 200 mázsa szenet takarítanak meg. Vállalásukat 166 százalékban teljesítették máris és január 24-ig 350 mázsa szenet takarítottak meg. Ugyanitt *Bircsák* Ferenc főmozdonyvezető és *Palotai* Ferenc fűtő széntmegtakarítási felajánlását máris 250 százalékban teljesítette. Ugyancsak a Déli Fűtőházban *Lakos* Pál főmozdonyvezető, *Mészáros* II. István fűtő vállalását a széntmegtakarításban január 24-ig már 106 százalékban teljesítették. *Rőmezei* János és *Dénes* András 166, *Horváth* Pál és *Lőrinc* Ferenc 145, *Monori* Ferenc és *Pusztai* Ferenc 155 százalékban teljesítették széntmegtakarítási vállalásukat a kongresszus tiszteletére.

A vasutas dolgozók a hat MÁV igazgatóság területén tehát december hónapban,

a kiszabáshoz viszonyítva 20.840 tonna széntmegtakarítást értek el és ezzel két és félmillió forinttal erősítették népgazdaságunkat.

Ez az összeg azonban csak a szén önköltségi árát tünteti fel, nincs benne az egyébként jóliismert be- és kirakási, a szállítási és a mozdonyra való szerelés forintértéke. Ha ezt hozzászámítjuk, a megtakarítás értéke jóval magasabb lesz.

Az öntudatos vasutas dolgozók így segítik a szocializmus építését és a béke megvédését, a termelés frontján és a takarékossági mozgalom nagy eredményeivel készülnek Pártunk kongresszusára.

A SZOT és a Vasutas Szakszervezet táviratban tiltakozott húsz japán vasutas elitélése ellen

Amint arról a *„Szabad Nép"* is beszámolt, múlt év augusztusában Japánban vasúti szerencsétlenség történt, amely mint *„Matsukava-baleset"* vált ismertté. A japán szakszervezetek megállapították, hogy a szerencsétlenséget a japán kormány ügynökei idézték elő, csak azért, hogy a Japán Vasutas Szakszervezet és a többi haladó szakszervezetek vezetőit és tagjait hamis vád alá helyezhessék. Ebből az ügyből kifolyólag most 20 vasutast halálra, illetve életfogytiglani fegyházra ítéltek.

A Magyar Szakszervezetek Országos Tanácsa az alábbi tiltakozó táviratot intézte a japán kormány miniszteréhez, Sigeru Josidához:

„A Magyar Szakszervezetek Országos Tanácsa 1.700.000 szervezett dolgozó nevében tiltakozik az ellen, hogy a japán dolgozókat a „Matsukava-szerencsétlenség" ürügyével üldözzék. Ezzel az ürüggyel támadnak a japán munkásosztály ellen, azzal a céllal, hogy alázzák a japán nép békéért és demokráciáért folytatott harcát és lehetővé tegyék az amerikai imperialistáknak a japán fasiszták újrafelfegyverzését és Japánnak Kína és Ázsia elleni katonai és gyarmati támaszponttá való kiépítését.

Követeljük a halálra, illetve életfogytiglani fegyházra ítélt 20 munkás ítéletének azonnali és feltételnélküli felfüggesztését.

MAGYAR SZAKSZERVEZETEK ORSZÁGOS TANÁCSA
Apró Antal főtitkár"

A Vasutasok Szakszervezetének Központi Vezetősége a szervezett magyar vasutas dolgozók nevében ugyancsak tiltakozó táviratot juttatott el a Josida-kormányhoz.

A vasutasok hősi harca az elnyomás, a kizsákmányolás ellen egy szabad, boldog életért egyre tart szerte a világon. Ugyanakkor, amikor a magyar vasutasok viszonylagos békében építik a szocializmust, a szocialista vasutat, amikor a Párt vezette úton győzelmet győzelemre aratnak, és teszik életüket mind szebbé és vidámabbá, az imperialisták zsoldjában lévő marshallizált kormányok éhbérért dolgoztatnak és a munkanélküliek millióit hagyják kenyér és szálláshely nélkül. Ugyancsak az amerikai imperialisták zsoldjába szegődött a japán Josida-kormány is, akik imperialista gazdáik parancsszavára a japán dolgozó nép millióit döntik szörnyű nyomorba. A 20 japán vasutas elitélése egyik fejezete ennek az aljas árulásnak.

A magyar vasutasok szolidaritásukról és testvéri együttérzésükről biztosították a haladószellemű japán vasutasságot, s a leghatározottabban tiltakoztak a kilenc halálos ítélet ellen.

Az öntudatos, hazáját, a Pártot, *Rákosi* elvtársat szerető magyar vasutasok a hír hallatára méginkább megragadják a munka fegyverét, még jobban elmélyítik a nemzetközi proletárszolidaritás érzését és úgy dolgoznak, hogy minden lehető segítséget megadjanak a békéért, a függetlenségért és a szabadságért küzdő népeknek.

Vasutas dolgozók versenyben küzdenek a pártkongresszus sikeréért

A vasutas dolgozók egymásután kapcsolódnak be az MDP II. kongresszusa tiszteletére indított munkaversenybe. A vállalások és felajánlások a vasút széles területén megindultak és egyre jobban bontakoznak ki eredményeik.

A miskolci személypályaudvar és fűtőház dolgozói a Párt megyei konferenciája tiszteletére 1850 tonnás, 50 kilométeres sebességű irányvonatot továbbítottak Hatvantól—Miskolcig. Az *„500 kilométeres"*-géppel a 116 kilométer távolságot gyorsvonati sebességgel, 2 óra 30 perc alatt tették meg. A vonatot az előző nap megtakarított széntmennyiséggel továbbították.

A miskolci területen az Ómiskolci Osztálymérnökség dolgozói 118.000 forintról 158.000 forintra emelték a felajánlások összegét. A Miskolci Járműjavító ÜV közel 400.000 forint értékű vállalást tett.

Kőbánya-teherpályaudvar dolgozói is lelkesedéssel csatlakoztak a Hofherr-gyár dolgozóinak kongresszusi munkafelajánlásához. *„Pártunkhoz és forrón szeretett Rákosi elvtársunkhoz való ragaszkodás, valamint az imperialisták elleni mély gyűlölet szólat meg dolgozóinkban, mikor felajánlásaikat teszik"* — írják a dolgozók szerkesztőségünkhöz intézett levelükben. A pályafenntartásnál a teljesítménybérben dolgozók vállalták, hogy teljesítményüket két százalékkal, az asztalosműhely dolgozói pedig 10 százalékkal emelik. A lakatosok két darab *Lugosi*-féle váltótárcsa javítását végzik el terven felül.

A kazánfűtők 20 mázsa szén megtakarítását ajánlották fel. A forgalmi szolgálat dolgozói vállalták, hogy a kocsi mozgatási kiteljesítési időt öt százalékkal, a jelzőnél való feltartóztatást pedig 50 százalékkal csökkentik. Ugyanitt a gócponti irányítók és a tervszolgálat dolgozói vállalták, hogy a téli forgalom sikeres lebonyolításáért már felajánlott négy irányvonaton kívül még két irányvonatot szervezznek.

Az ózdi vasasok lelkesítő levele

Lapunk más helyén beszámolunk a szentpéterfai AVH határőrség elvtársi leveléről, amelyet a Vasutas Szakszervezet Központi Vezetőségén keresztül juttattak el a vasutas dolgozókhoz. Ebben lelkesítik vasutasainkat a kongresszus tiszteletére indított verseny jó végzésére. Hasonló levelet írt Ozdról *Bojtos* István elvtárs, aki egyik vasutas dolgozónak, akivel együtt üdültek a csehszlovákiai Marienska-Laznéban, meleghangú levelet írt. El mondja ebben, hogy a termelés vonalán jó munkát végeztek: az *abroncssor* országos viszonylatban jóval az évvége előtt befejezte első tervévét. Január 22-én pedig már a márciusi tervükön dolgoznak. Jó munkát kíván vasutas elvtársának a kongresszus tiszteletére indított verseny sikeréhez és levelét zárva megjegyzi, hogy már szeretne ott tartani, hogy együtt üdülhessenek a hatalmas Szovjetunió valamelyik gyönyörű üdülőjében.

Budapest Déli pályaudvar forgalmi dolgozói közül 10.000 forint értékű felajánlást tettek a kongresszusra.

A szombathelyi MÁV Igazgatóság 549 dolgozójából 533-an vállaltak felajánlást 232.726 forint értékben.

A szegedi fűtőházban *Kiss* István sztahánovista kazánkovács változatlanul tartja 175 százalékát és munkamódszeráteadással előrelendíti munkatársait a verseny sikere érdekében.

A kiskunfélegyházi fűtőház vállalta, hogy a műhelyi átlag teljesítményt 115 százalékról 118 százalékra emeli.

A debreceni Járműjavító ÜV dolgozóinak közel 100 százaléka tett felajánlást félmillió forint értékben. A debreceni területen felajánlások összege jóval meghaladta máris az egymillió forintot. Bánréve állomás öntudatos dolgozói 42.000 forint értékű felajánlást tettek, de több mint 45.000 forintra teljesítették.

Gyöngyös állomáson három leadási raktárnok

492 százalékos teljesítményt ért el kocsikirakási egységidő leszorításával.

A miskolci területi titkárság területén egyre nagyobb mértéket ölt a felajánlási mozgalom. Lapzártakor már három és félmillió forintot is meghaladta a felajánlás összértéke és ebből másfélmillió forintot már teljesítettek is. Jó példával jár elől Nagybátony állomás az irányvonatképzés terén, ahol az összes kocsik 70 százalékát irányvonatként fogják továbbítani.

Hosszú oldalakon sorolhatnánk a felajánlások és a vállalt teljesítések ezreit, amelyek mind azt bizonyítják, hogy az öntudatos vasutas dolgozók több és minőségileg jobb munkával akarják megmutatni szeretetüket, becsülésüket és ragaszkodásukat nagy Pártunk és szeretett Rákosi elvtárs iránt.

Az ellenség fékezni próbálja a verseny lendületét

Egy percig sem kétséges, hogy az imperialisták belső ügynökei a kongresszusi verseny lendületét fékezni próbálják. Főként ott érnek el eredményt, ahol az üzemi bizottság funkcionáriusai nem foglalkoznak eléggé a dolgozókkal és elhanyagolják a politikai felvilágosítás munkáját.

Számos helyen az önteltség, az elbizakodottság veszélyét látjuk.

Vannak olyan üzemek, ahol az ÜB-titkár nem foglalkozik a versenyszervezéssel. A füzesabonyi ÜB-titkár például meghallgatta a területén a kongresszusi verseny szervezésével járó feladatokat, de mire hazaért — úgylátszik — elfelejtette, mert nincs versenyzőjük, sem a legjobb dolgozó, sem pedig a legjobb kongresszusi-brigád címéért.

Budapest Déli fűtőház üzemi bizottsága pedig úgy nyilatkozott, hogy a kongresszusi versenyszervezésnél nincs hiba, mert nálunk mind öntudatos munkások dolgoznak.

A kongresszusi verseny sikerét gátolja az ellenség a kétlaki dolgozóknál is. Ennek tudható be az, hogy a sajószentpéteri pályamesteri szakasz egyik dolgozója *Kaposi* József, akinek több hold földje van, még a népnevelők munkáját is akadályozza és ellenséges propagandát fejt ki.

Az ellenség tehát nem alszik. Ezért a pártszervezetek irányításával még jobb politikai felvilágosító munkát kell végezni a bizalmiak, műhelybizottsági tagok és szakszervezeti aktívák bevonásával. Tudatosítani kell, és meg kell magyarázni a kevésbbé öntudatos dolgozóknak, hogy a Magyar Dolgozók Pártjának II. kongresszusa nemcsak a párttagok, hanem a pártonkívüliek, az egész dolgozó magyar nép ügye, amely újabb mérföldkő lesz életünkben, s amellyel legméltóbban a termelés frontján aratott győzelmekkel készülhetünk fel.

A pécsi területi bizottság levele a Dunai Vasmű ifjúmunkásaihoz

Kedves Elvtársak! Naponta olvasunk a sajtóban arról, hogy milyen eredményeket értek el a termelés frontján. Naponta látjuk azt a küzdelmet, amelyet a termelés fokozásán keresztül, hazánk szebbé és erősebbé tétele érdekében vívtok.

Sokat gondolunk arra, hogy Ti nemcsak a termelésben álljátok meg a helyeteket, hanem ifjúmunkáshoz méltóan kiveszitek részeteket a kultúra terjesztéséből is. Nemcsak a jó munka fegyverét szegezitek az ellenség mellének, hanem megismertetitek a Dunai Vasműnél dolgozó munkástársaitokat is a realista-szocialista kultúrával és ennek révén még jobban dolgoznak és még határozottabban harcolnak a Párt által kitűzött feladatok megvalósításáért.

Mi, vasutas dolgozók, segíteni akarunk nektek. De nemcsak abban, hogy időben és biztonságban odaszállítjuk az építkezéshez szükséges anyagokat, hanem abban is, hogy együtt akarunk küzdeni veletek a kultúra terjesztésében is.

Éppen ezért, felajánljuk központi kultúrcsoportunk zenekari, tánc, színjátszó és vegyeskórus részlegeink szereplését. Célunk az, hogy szórakoztatva tanítsuk a dolgozókat és ugyanakkor mi is tanuljunk tőletek. Versenyben vagyunk az MDP II. kongresszusának tiszteletére indított küzdelemben. Résztveszünk az országos kultúrversenyen. Az a célunk, hogy a termelés frontján és a kultúra területén egyaránt hasznos munkát végezhetünk, és kell is végeznünk, mert csak így tudjuk szocialista hazánkat felépíteni és megvédeni a rabló amerikai imperialisták orvtámadásával szemben."

Határőr-levél a vasutasokhoz

„Kedves Elvtársak! Ne haragudjatok, hogy levelünkkel zavarunk munkátokban, de ellenállhatatlan erő parancsolja, hogy elmondjuk nektek, hogy mi is hatalmas lelkesedéssel készülünk Pártunk kongresszusára.

A „Szabad Nép" útján értesültünk arról, hogy Ti is milyen hatalmas felajánlásokat tettetek kongresszusunk tiszteletére. Tisztában vagyunk azzal, hogy Ti ezen felajánlásaitokat csak akkor tudjátok eredményesen befejezni, ha mi keményen, semmitől vissza nem riadva álltunk őrt határainkon és biztosítjuk a Ti békés alkotó munkátokat.

Hatalmas munkalendületetek áthatott és magával ragadott bennünket is. Ezért elhatároztuk, hogy katona-politikai képzettségünket még magasabb színvonalra emeljük, s a vasfegyelmet a legmagasabb fokra emeljük.

Mi ezeket a felajánlásokat szocialista öntudattal végre fogjuk hajtani, mert ez helyes és dolgozó népünk érdekei is így kívánják. Minden munkánkban Pártunk és Rákosi elvtárs iránti szeretet és határtalan bizalom nyilvánul meg.

DISZ-tagok és ifjúmunkások! Ti is mindent kövessetek el a kongresszusi verseny sikere érdekében. Munkátokban, úgy mint bennünket harcunkban lelkesítsen nagy példaképük: a hős leninі Komszomol.

Kedves Elvtársak! Biztosítunk benneteket arról, hogy a nagy Sztálin által vezetett dicsőséges Szovjet Hadsereg tapasztalatait átvéve, teljes erőnkből azon leszünk, hogy méltóak lehessünk példaképeinkhez. Biztosítunk benneteket arról, hogy ha arra kerül a sor, hogy hazánkat a betolakodó imperialistáktól meg kell védenünk, úgy bennünk kellő biztosítékra találtok.

És Pártunk, valamint dolgozó népünk szeretett vezére, Rákosi elvtárs útmutatásai alapján győzelemre visszük a béketábor zászlaját.

Harcos kommunista üdvözlettel:
a szentpéterfai AVH Határőrség parancsnokai és beosztottjai."

PAJKOS GYÖRGYNÉ:

110 százalékról 115-re emelem teljesítményemet a pártkongresszusra

Január 15-én tágasra nyíltak a gyűléstermek ajtói és a feldíszített termek tárták a békére vágyó emberek ezreit. Az emelvényeken helyet foglaltak az előadók és várták, míg eljött a perc, amikor kiönthették szívük érzelmeit és vágyódását, melynek minden hangja a békéhez való ragaszkodást fejezte ki.

Munkásemberek voltak a gyűlés résztvevői, kik nagy érdeklődéssel figyelték az előadók szavait és Sztálin elvtárs tanítása nyomán felidézett bölcs mondásokat.

Én is résztvettem egy ilyen nagygyűlésen Budapest Nyugati pályaudvaron, mint kocsitisztítónő. Nagy meglepetés ért, amikor azt láttam, hogy az első sorban foglalhatok helyet egy ilyen nagygyűlésen. És sokminden eszembe jutott ekkor: az a sok változás, az a sok jó, amiben részünk van. Gondolatban hálát adtam Sztálin elvtársnak, mert mindezt Neki köszönhetjük. És eszembe jutott a mi nagy Pártunk, a mi jó Rákosi elvtársunk, mert nekik köszönhetjük mi, munkásnők, hogy mindenütt ott lehetünk munkában és jóban egyformán.

Az emelvényre irányult minden szempár és együtt dobogott többszáz szív, amikor Pálmai elvtárs a béke megvédésére buzdított bennünket. Amikor pedig példák felemlítésével visszavitt bennünket a multba és előbbünk tárta a reakció szörnyű tetteit, melynek nyomán nagyon sok családi ház volt nyomortanya, akkor az én szívemben is felszakadtak a sebek. Visszagondoltam szomorú gyermekkoromra, amely szüleim szegénysége miatt egészen a felszabadulásig kísért.

Érzem, hogy nem túlzok, ha azt mondom, hogy én is tartozom valakinek azért, amiért gyermekkoromat és sok más gyermekét úgy megkeseritették a gyilkos tőkések. Amikor azon voltak, hogy a munkásembert gyermekeikkel együtt a legnagyobb nyomorba döntsék és minden jog nélkül kellett élniök.

Most, amikor egyik ember annyi, mint a másik, akár szellemi, akár fizikai dolgozó és kéz a kézben összefogva, egy gondolattal, egy elvért harcolunk, egy nagy cél megvalósításáért, akkor nem lehet és nem szabad, hogy a tőkések bűne büntetlen maradjon akár rólunk, akár más országokról van szó.

Én bízok abban, hogy a békenagygyűlésen elhangzott szavak úgy ráztak fel minden embert tettre és áldozatkészségre, mint nagy vihar a fák leveleit. És azt hiszem, hogyha valaki kívánta volna, hogy tegyünk fogadalmat a béke megvédésére, kevés szál maradt volna mozdulatlan. Aki pedig nem akarja megérteni a béke megvédésének fontosságát az amit keres, majd megtalálja.

Lebegjen előttünk mindig az, hogy a béke megvédésével valamennyiünk jelenét és jövőjét nézzük. Tehát mindnyájunk érdeke, hogy harcoljunk érte minden erőnkkel, jó munkánkkal és ha úgy kell, akkor fegyverrel is. Az én kezemben most fegyver helyett munka van, de mégis akarok harcot vívni. Mégpedig a több és jobb termelésért. A pártkongresszusra felajánlom, hogy az eddig elért 110 százalékomat 115-re emelem, annak ellenére, hogy egyheti gyakorlat után értem el új helyemen ezt a százalékot. Becsületesen fogom teljesíteni felajánlásomat.

Meg vagyok győződve arról, hogy baráti kezét nyujtotta nekünk a hatalmas Szovjetunió és el sem hagy bennünket soha, hanem győzelemre vezet valamennyiünket a világ népeinek szeretett vezére, a béke őre, Sztálin.

Szabadság!

PAJKOS GYÖRGYNÉ
Bp. Nyugati Műszaki Kocsihz. dolgozója

A bizalmiak példaképe:

Vigh Sándor, sztahánovista fúrós, készül a kongresszusra



Vigh Sándor átadja tapasztalatait dolgozó társainak

Már Budapestre is eljutott a híre. Az Om sk 'ci Osz á:ymé nökség dolgozója *Vigh* Sándor sztahánovista fúrós. A területen úgy ismerik, mint a dolgozók, a bizalmiak példaképét Ő maga is bizalmi. *„Az őszi forgalom legjobb dolgozója"* címért indított versenyben első helyezést ért el a pályafenntartási munkások között. A *„Vasutas Versenyhiradó"* harci jelentésében, amelyben kiértékelték az élenjáró dolgozók munkáját, a következő megjegyzés olvasható: *„Alátétlemezfúrással, új munkamódszerrel állandóan 183 százalékra teljesíti normáját"*

A jó munkáért megkapta *Vigh* Sándor méltó jutalmát. Január 20-án az a kitüntetés érte, hogy résztvehetett az I. Országos Vasutas Sztahánovista Értekezleten. Itt, *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter átadta neki a kiváló munkájáért járó oklevelet és a magas pénzjutalmat, a 2000 forintot. Hat gyermeke van *Vigh* Sándornak. Boldog örömmel vitte haza a családnak a jutalom összegét, melynek egy részéből — *így beszélte meg az asszonnyal* — szép kis rádiót vett még Budapesten. Otthon aztán sorba jöttek a gyerekek. Cipőt és ruhát kaptak Senki sem volt boldogabb a *Vigh*-családnál.

Felkerestük *Vigh* Sándort az üzemben. Elbeszélgettünk vele Elmondotta, hogy nagyon boldog. A kitüntetés és a jutalmazás kötelességet jelent a számára. A jövőben méginkább törekszik a több és minőségileg jobb munka végzésére.

A pártkongresszus tiszteletére vállalta, hogy a jelenlegi 212 százalékos átlagteljesítményét 227 százalékra emeli és 48 napi munkát 30 nap alatt végez el.

Hol jár már *Vigh* elvtárs a 183 százaléktól ..

Dolgozótársai elmondották, hogy a területi titkárságról *Póka* Miklós elvtárs. a Társadalombiztosítási Tanács tagja kint járt az üzemben Akkor ígéretet tett arra, hogy öt dolgozót beszervez felajánlásvállalásra, a pártkongresszus tiszteletére. *Vigh* bizalmi a vállalt öt dolgozó helyett tizenkettőt szervezett be. Ugy foglalkozott az elvtársakkal, hogy külön-külön beszélt velük; érthetően és világosan magyarázta meg munkástársainak a kongresszus jelentőségét. A jó felvilágosító munka nyomán valamennyien 12—15 százalékos felajánlást vállaltak.

Munkamódszerátadással segíti a termelékenység növelését

— Már eddig hét dolgozótársamnak adtam át munkamódszeremet — mondja *Vigh* Sándor. — A bizalminak kötelessége az, hogy a dolgozóknak átadja tapasztalatait és támogassa őket a teljesítmény növelésében azzal, hogy munkamódszerét megismerteti velük. Azoknak, akiknek átadtam tapasztalataimat, ma már 192 százalékos teljesítményt érnek el és ígéretet tettek arra, hogy még tovább fokozzák teljesítményüket.

Vigh elvtárs elmondja, hogy a magas százalékot úgy érték el, hogy egy hónappal előbb újítást vezettek be munkájukba. Az alátétlemez-fúrást eddig *„előjegyzéssel"* végezték. A tapasztalat ezután megmutatta, hogy a jegyzés megnehezíti a munkát. Eddig voltaképpen 16 óra alatt végezték el azt a teljesítményt, amelyet most jóval rövidebb idő alatt teljesítenek.

Az újítás révén az eddigi 16 órás munkát 6 óra alatt végzik el.

Felfigyeltünk a minisztertanács takarékossági rendeletére is — folytatja *Vigh* Sándor. — Ugy a takarékosság, mint a selejtcsökkentés vonalán tudatosítottuk szaktársainkkal azt, hogy minderre miért van szükség. Ígéretet tettünk arra, hogy százszázalékosan selejtmentesen dolgozunk, az anyagot és szerszámot még jobban megbecsüljük. Vigyázunk arra, hogy a fúrók ne törjenek és minden anyaggal úgy takarékoskodunk, hogy előbbre vigyük a béketábor ügyét.

Ha arra szükség lesz, fegyverrel is megvédjük szép hazánkat, az épülő szocializmus országát, a Párt által elért ragyogó eredményeinket.

A munkafegyelem teljesen kielégítő az ómiskolciaknál

Vigh elvtárs a munkafegyelemről is beszélt. Elmondotta, hogy a jó bizalmiak kötelessége: éberen őrködni a munkafegyelem megtartása fölött és harcolni az ellenség behatolási kísérlete ellen ezen a területen. A munkafegyelem — mondotta — az elvtársak között százszázalékosan kielégítő. A dolgozók

ismerik az öntudatos vasfegyelmet, aszerint dolgoznak, de éberen őrködnek afelett, hogy azt mindenki magáévá tegye.

A tapasztalatcserével kapcsolatban büszkén meséli *Vigh* elvtárs, hogy azok a dolgozók, akikkel együtt munkálkodik, a normát csak egy-két százalékkal teljesítették túl, de a tapasztalatátadás után lényegesen emelték normáik túlteljesítését.

A népnevelői munka eredményeként azok, akik eddig 102 százalékot teljesítettek, az utolsó heti átlaguknál már 218 százalékot teljesítenek.

Ez a teljesítmény a brigádé. Maga *Vigh* elvtárs 240 százaléknál tart. Mosolyogva mondja:

„Ha így fejlődnek, hamarosan elhagynak engem is." De büszkén beszél az üzemről is. Örömmel mutatja, hogy az üzem átlagos kiteljesítési százaléka 126 százalék, de a kongresszus tiszteletére elhatározták a dolgozók, hogy az átlagos kiteljesítési százalékot 128-ra emelik.

— Résztvettem az első országos sztahánovista kongresszuson — mondja búcsúzóul *Vigh* Sándor elvtárs. — Soha még olyan boldog nem voltam, mint mikor megtudtam azt, hogy én is résztveszek azon. Régen dolgozom a vasútnál, de a mult rendszerben sohasem tapasztaltam azt, hogy valamit is törődtek volna a munkásokkal. Életemben nem tapasztaltam annyi jót, mint amennyiben most, népi kormányunk, a Párt irányítása alapján, a dolgozókat részesíti.

Munkámon keresztül tapasztalom, hogy mindenki annyit ér, amennyit dolgozik.

El is határoztam magamban, hogy jó munkával járulok hozzá ahhoz, hogy a dolgozók életszínvonalát még magasabbra emeljék. De azt is tudom, hogy ezt a sok jót a Párton kívül, döntő mértékben a Szovjetuniónak köszönhetem. Ezért minden erőmmel és képességemmel bizonyítani fogom szeretetemet a szovjet nép iránt, a mi nagy Pártunk iránt.

Indul az első kongresszusi békevonat



Február 1-én a Budapest—Keleti p. u. szabadságharcos helyi csoportjának vonatkísérő személyzetéből alakított brigád ünnepélyes külsőségek között indult el első kongresszusi békeútjára. A miskolci vonalon még mindig gyakran fordulnak elő vonatkésések. A Szabadságharcos Szövetség öntudatos tagjai vállalták, hogy megszüntetik a késéseket az általuk továbbított vonatoknál és e célból komplexbrigádot alakítanak. Ilyen előzmények után alakították meg Bánfalvi Imre elvtárs vonatkísérő vezetése alatt az első szabadságharcos-brigádot, mely a pártkongresszus tiszteletére vállalta, hogy az adott helyzethez képest vagy csökkenti, vagy teljesen megszünteti a továbbított vonatainál a késést. Tapasztalatait és munkamódszerét pedig átadja vasutas társainak. A szabadságharcosok komplexbrigádot alakítottak a forgalmi szolgálattevővel és a mozdonyvezetővel, hogy együttes erővel érjék el felajánlásuk maradéktalan teljesítését. A gyönyörűen feldíszitett szerelvény indítását rövid ünnepség előzte meg. Az első szabadságharcos vonatkísérő brigád útbaindításánál megjelent a helyi pártszervezet és a kerületi Szabadságharcos Szövetség küldötte.

A lakitelekiek a pártkongresszus sikeréért

A Lakitelek állomásán beosztott dolgozók levelet írtak a magyar dol... ...vezé...hez, *Rákosi* Mátyás ...z. Levelükben örömüknek adnak kifejezést afelett, hogy a Párt szabad földön, minden erőszak és elnyomás nélkül tarthatja kongresszusát.

— Mi, akik azon a helyen dolgozunk — írják levelükben —, ahol azelőtt a hős kommunisták tömegeit kínozták halálra Héjasék fasiszta bandái, még jobban és nagyobb hűséggel ragaszkodunk dicsőséges Pártunkhoz és igyekszünk célkitűzéseit megvalósítani. Éppen ezért, hogy érzéseinkről tanubizonyságot tegyünk, az állomás egész személyzete vállalja a kongresszus sikeréért:

1. Szolgálatunkat balesetmentesen végezzük;

2. a tolatásoknál az egy kocsira eső 3.2 perc fajlagos mozgatási időt 2 percre, vagy még ennél is kisebb mértékre csökkentjük;

3. a most épülő lakitelek—kunszentmártoni vasút építésénél közlekedő anyagvonatok menetrendszerinti mennyiségét kétszeresére növeljük és végül

4. a fiatalabb kartársaknak átadjuk munkamódszereinket.

A levelet *Begidsán* János párttitkár, *Varga* Gergely ÜB-titkár, *Bor* József állomásvezető és *Lázár* János vonalfelelős írták alá.

Felajánlással a kongresszus sikeréért



Jakab Gyula pártonkívüli mozdonyvezető 15, Takácsi István elvtárs, mozdonyvezető 20 százalékos szénmegtakarítást vállal a kongresszus tiszteletére

A Dunakeszi Főműhely dolgozói így készülnek az MDP II. kongresszusára

„A Dunakeszi Járműjavító ÜV Pártunk II. kongresszusának tiszteletére munkafelajánlással erősíti a béke ügyét. Február 24-ig terven felül elkészítünk:

Három darab kéttengelyes személykocsi-újjáépítést, tíz darab kéttengelyes személykocsi-fővizsgát, egy darab négytengelyes vasvázas személykocsi-újjáépítést. Ezzel a felajánlással 914.960 forint értékkel szaporítjuk államunk vagyonát.

Ez a munkafelajánlás Pártunk népnevelőinek jó politikai felvilágosító munkája és a tervfelbontás eredménye.

Népnevelők és szakszervezeti bizalmiak röpgyűléseken és egyéni agitációval a pártkongresszus jelentőségét ismertették és minden segítséget megadtak ahhoz, hogy az üzem dolgozói megértsék a kongresszus döntő fontosságát.

A tervfelbontás alapján a dolgozók bejegyzik tervnaplójukba, hogy a második tervév első negyedében mit vállalnak, mivel segítik a terv időelőtti befejezését, vagy túlteljesítését.

Üzemünk dolgozói kormanyunk anyagtakarékossági rendeletét örömmel teszik magukévá, mert ezen a területen már eddig is jelentős eredményeket értek el. Most az eddigi eredményeken felül az anyagtakarékossági mozgalmat még jobban megszervezve, a következő felajánlást tették:

Negyven tonna szén, 1000 kg nyersolaj, 3500 kg vasanyag, 30 köbméter faanyag és ötszázalékos villamosenergia csökkentésével további 39.350 forint értéket mentünk meg.

Az anyagtakarékossági mozgalmat

energiatakarékossággal bővítve, osztályonként, üzemrészenként, a műszaki vezetőkkel együtt, felelősöket szerveztünk a takarékosság minden ágának jobb, eredményesebb kihasználására. Ebbe a munkába szervesen kapcsolódik be az ifjúság is, akik leálítják az üresen járó motorokat és kikapcsolják a feleslegesen égő izzólámpákat.

A munkamódszerátadási mozgalomban kimagasló eredményeket ért el: *Káprai* János szekrénylakatos, aki *Nádler* Gábor és *Tasnádi* Zoltán lakatosoknak adta át munkamódszerét, akik ezáltal 101 százalékról 147 százalékra emelték termelésüket. *Kiss* András kovács, aki *Greff* Alfonz és *Heck* László teljesítményét javította fel eredményes munkamódszerátadással 107-ről 152 százalékra.

Dobrovits János alvázlakatos brigádvezető 117-ről 129 százalékra emelte fel brigádjának termelékenységét jó módszereinek átadása révén.

A kocsiosztály kommunistái elhatározták, hogy az elvtársi segítségnyujtást még jobban megszervezve, február 24-ig a 100 százalékon aluliak termelékenységét 100 százalék fölé emelik.

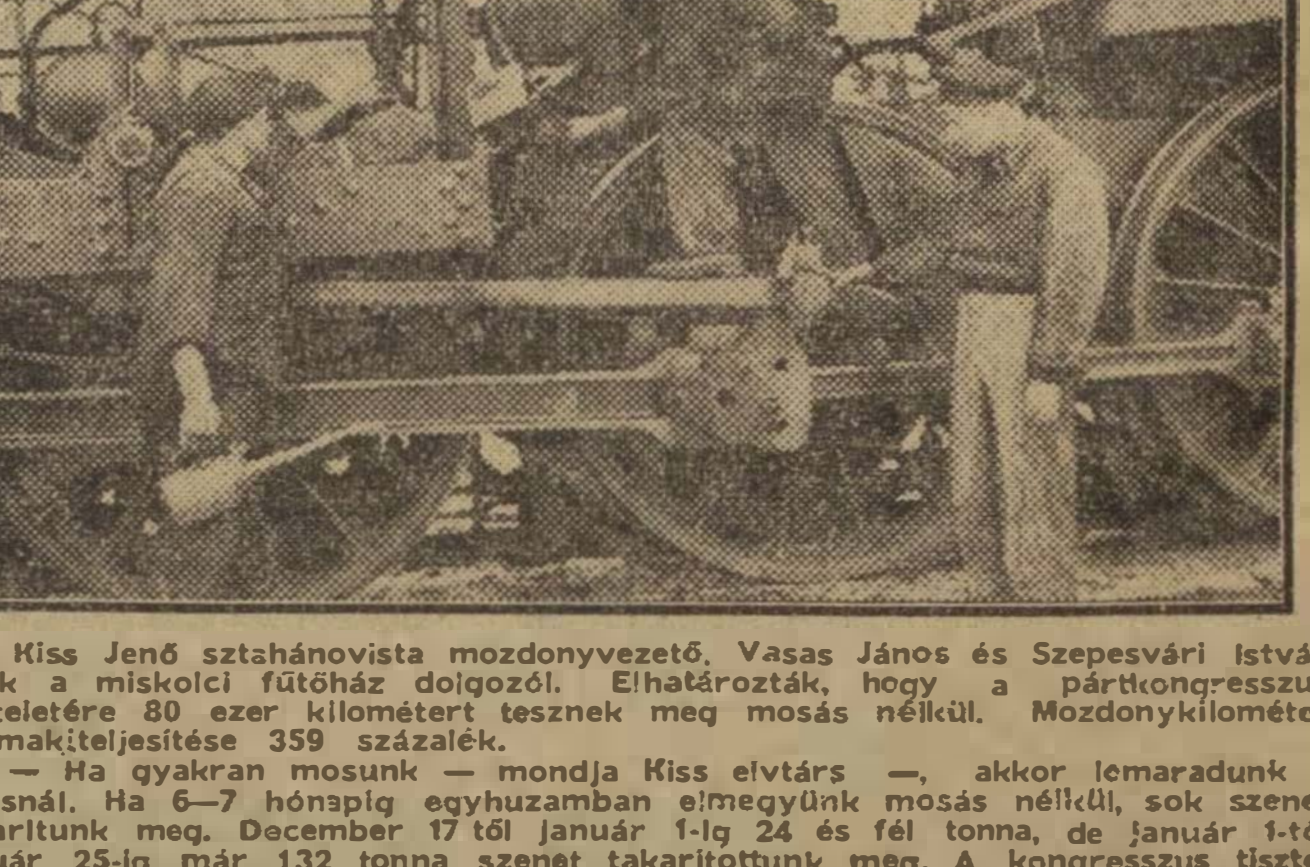
Az üzem dolgozó női

is részt kérnek a szocializmus építéséből. Kongresszusi felajánlásaik közül jelentős a *Dobrovics*-takarítóbrigád vállalása, amely eddig is összegyűjtötte a szemétbe került csavarokat; most ígéri, hogy eddigi eredményeit Pártunk célkitűzése érdekében még fokozottabb mértékben fogja teljesíteni, az üzemi konyha dolgozói pedig elhatározták, hogy a pártkongresszus tiszteletére az étkezőhelyiséget még otthonosabbá teszik azáltal, hogy virágokat és függönyöket helyeznek el, de amellett nem feledkeznek meg az ételek minőségének megjavításáról sem.

Pártunk II. kongresszusára úgy készülnek üzemünk dolgozói, mint egy fontos ütközetre, ahol eredmény és utmutatás lesz a tanácskozók döntése és ezzel az elért eredmények és a további út kijelölése hosszú időre irányt szab politikai és gazdasági életünk kiépítéséhez, a szocializmus eléréséhez.

Várnai Károly,
a „Közlekedés" levelezője."

Három hét alatt 132 tonna szénmegtakarítás



Kiss Jenő sztahánovista mozdonyvezető, Vasas János és Szepesvári István fűtők a miskolci fűtőház dolgozói. Elhatározták, hogy a pártkongresszus tiszteletére 80 ezer kilométert tesznek meg mosás nélkül. Mozdonykilométer normakiteljesítése 359 százalék.

— Ha gyakran mosunk — mondja Kiss elvtárs —, akkor lemaradunk a futásnál. Ha 6—7 hónapig egyhuzamban elmegyünk mosás nélkül, sok szenet takarítunk meg. December 17-től január 1-ig 24 és fél tonna, de január 1-től január 25-ig már 132 tonna szenet takarítottunk meg. A kongresszus tiszteletére felajánlottuk, hogy a megtakarított szénből továbbítjuk vonatainkat a kongresszus egész ideje alatt.

Ugyancsak a miskolci fűtőházban Faragó István DISZ lakatos brigádvezető a kongresszusra két mozdony részlegvizsgáját vállalta brigádjával együtt. Ennek elvégzésére 672 óra szükséges. Az ifik lelkesedéssel felajánlották, hogy ezt a munkát kereken 400 óra alatt elvégzik.

A miskolci fűtőház dolgozói jó munkájukkal segítik elő a kongresszus sikerét.

Képünkön Kiss Jenő sztahánovista főmozdonyvezetőt és két fűtőjét, Vasas Jánost és Szepesvári Istvánt látjuk, amint rendbehozzák gépüket.

A jól megszervezett beszámoló taggyűlések lendületet adnak a kongresszusi versenynek

Január 28 és február 3-a közöttl időben országszerte szakszervezeti beszámoló taggyűléseket tartottak. A taggyűlések általában előrelendítették a kongresszusi verseny ügyét, de ott, ahol rosszul szervezték meg a munkát és nem végeztek jó politikai felvilágosítást, ez az eredményekben is mutatkozott.

Számos helyen javulás mutatkozik. Többet beszéltek az előadók a szakszervezeti munkáról, a bizalmiak feladatáról és a nyilvánosság előtt megtárgyalták, a dolgozók bevonásával megbeszélték a kongresszusi verseny eredményeit és hiányosságait.

Jó taggyűlés volt például Aszódon, ahol az előadó konkrétan rámutatott a kongresszusi verseny politikai jelentőségére a verseny eddigi eredményeire és hibáira. Ugyanakkor névszerint megnevezte azokat a bizalmiakat, akik a kongresszusi versenyben élenjárnak e vállalások teljesítésében.

Dunakeszin a taggyűlés színvonalát nagymértékben emelte, hogy

a beszámoló előtt a kultúrgárda és a táncscsoport kitűnő műsort adott,

majd a sztahánovisták beszámoltak dolgozótársaiknak az I. Országos Vasutas Sztahánovista Értekezletről.

Az Északi Fűtőháznál az ÜB-titkár névszerint említette meg azokat a dolgozókat, akik

rosszul viszonyulnak a termeléshez, a munkafegyelemhez.

A dolgozók bírálata az ÜB és a szakszolgálat felé

Számos taggyűlésen a dolgozók éles bírálatot gyakoroltak az üzemi bizottság és a szakszolgálat felé és kifogásolták, hogy a bizalmiak nem beszélik meg a feladatokat a tagsággal. A Dunakeszi Járóműjavító ÜV 11-es alapszervénél a dolgozók kritikát gyakoroltak a szakvonal felé, hogy nincsenek tisztában a kongresszusi verseny állásával, nem tudják, hogy mennyi anyagot takarítottak meg és egyáltalában nem tájékoztattak arról, hogy a vállalásoknál milyen eredmények mutatkoznak és hol vannak elmaradások.

A Miskolci Fűtőháznál az értékes beszámoló után számos hozzászólás következett. Ezek között is kimagaslik több versenykihívás. Sárosi Béla mozdonyvezető például versenyre hívta Kiss Jenő sztahánovista mozdonyvezetőt, hogy

a kongresszusi héten ki visz több túlterheléses vonatot megtakarított szénből.

A taggyűlésen még három ilyen kihívás történt.

Hiányosságok

Az eredmények mellett komoly hiányosságok is mutatkoztak. Voltak üzemi bizottságok, ahol nem fordítottak gondot a taggyűlések megszervezésére, a beszámolók összeállítására. Nem tárták fel és nem tudatosították a dolgozók előtt a szakszervezeti munka eredményeit és hibáit.

A Dorogi Fűtőháznál például az ÜB-titkár beszámolója mindössze öt percig tartott. Semmi mással nem foglalkozott, mint csupán megemlítette a kongresszusi versenyt. Persze így egyetlen egy hozzászólás sem történt. A jelenlévő egyik szakszervezeti vezető hozta helyre a hibát azzal, hogy alaposan ismertette a kongresszusi verseny jelentőségét és a feladatokat. Ezután már hatan hozzászóltak és előbbre vitték a verseny ügyét.

A Nyugati Műszaknál is hasonlóan helytelen taggyűlést tartottak és inkább hasonlított egy röpgyűléshez.

A taggyűlések általában keveset foglalkoztak a munkafegyelem kérdésével

A beszámoló taggyűlések komoly hiányossága volt az, hogy a munkafegyelem kérdésével keveset foglalkoztak. Pedig a vasút területén döntőfontosságú, hogy felszámoljuk a munkafegyelem lazaságát, kiküszöböljük a baleseteket, az ittasságot, az ébertelenséget.

Budapest-Kelenföld állomáson mindenki tud róla és mégsem hozták ki a beszámoló taggyűlésen Varga Gyula felügyelő és Molnár Sándor főellenőr esetét. A két dolgozó a kelenföldi árupénztárban dolgozik. Szolgálati helyüket engedély nélkül elhagyták és az állomással szemben lévő kocsmában teljesen leittasodtak.

A szakszervezet a taggyűléseken szerzett tapasztalatokat felhasználja munkája megjavításához s a munkafegyelem megszilárdításához, miért is figyelemmel kíséri a taggyűlések menetét.

Egyes szakvonali vezetők az ellenséget segítik a társadalombiztosítási visszaéléseknél

Miért nem érvényesül az egyéni felelősség elve?

A mult év október 1-től, a volt MAV BBI felszámolásával, a társadalombiztosítás, a vasúti dolgozók ellenőrzése és a szakszervezet irányítása alá került.

Az üzemeinkben megalakult Társadalombiztosítási Tanácsok (albizottságok), a társadalombiztosítás aktíváinak széles hálózatát építették ki. Az aktívák jó munkáján és éberségén mulik, hogy a társadalombiztosítás vonalán magát befészkelt ellenséget leleplezzük az üzemben, eltávolítsuk. Az aktívák jó munkáia teszi lehetővé, hogy dolgozóink tömegeit politikai felvilágosító munkával a szociális juttatásokról tájékoztassák.

Máris megállapítható, hogy a dolgozók örömmel vették azt, hogy Pártunk, a társadalombiztosítás feladatainak ellátását a dolgozókra bízta. Ennek az értekezleteken kifejezést is adtak.

Az ideiglenesen megalakult Társadalombiztosítási Tanácsok megértették feladataik jelentőségét és cselekvően veszik ki részüket annak végrehajtásából. Például a *Landler Jenő Járműjavító ÜV* Társadalombiztosítási Tanácsának értekezletén

az aktívák konkrét határozatokat hoztak, s ennek alapján az albizottságok egyhónapos munkatervet készítettek,

megszervezték a társadalombiztosítási megbízottak hálózatát és a beteglátogatóknak rendszeresen tartanak értekezletet.

A társadalombiztosítási feladatok közül a segélyek *(táppénz, terhességi, szülési, gyermekágyi anyasági segélyek, gyógyászati segédeszközök stb)* kifizetésének, nyilvántartásának stb végrehajtása a szakvonali munkavállalók *(társadalombiztosítási előadók)* feladata.

Ahol jól megy a munka

Ott, ahol a társadalombiztosítási tanácsok, megbízottak és szolgálati vezetők, a feladatok végrehajtását állandóan ellenőrzik és irányítják, a szolgáltatások végrehajtásánál hiányosságokat nem tapasztaltunk. Például a *Pályaépítő és Felújító ÜV* társadalombiztosítási előadója a tanács segítségére van a tájékoztatás és felvilágosítás terén. Itt a tanács bebizonyította, a helyes és jól szervezett ellenőrzéssel, hogy a segélyeket minden zökkenő nélkül, hibamentesen, a dolgozók érdekeinek megfelelően folyósítják.

Persze ez nem mindenütt megy ugyanilyen jól.

Az ellenség zavarkeltéssel próbálkozik

Az osztályharc élesedik, az ellenség dühösen támad a társadalombiztosítás vonalán. Zavarkeltéssel próbálkozik, különösen a segélyezés területén.

Kihasználja az ellenség a munkában mutatkozó fogyatékosságot, a hibákat és arra törekszik, hogy súlyos károkat okozzon népgazdaságunknak.

Az ellenség káros tevékenysége döntően a táppénz kifizetésénél mutatkozik. Például a *Budapest—Keleti Fűtőház* létszámába tartozó *Mayer Sándor* szakmunkás még a mult év március elején betegállományba került. Az ellenőrző orvos hat nap mulva munkaképesnek nyilvánította és *kiírta*. Mayer azonban nem ment szolgálatba, hanem elment a körzeti kezelőorvoshoz és a fűtőháztól kapott nyomtatvány felhasználásával igazoltatta, hogy még betegállományban van.

Az ilymódon szerzett okmánnyal

március és április hónapban pedig már okmány nélkül 1000 forintot meghaladó, jogosulatlan táppénzt vett fel.

Mayer a családját beismerte. A szolgálat alól felfüggesztették és ügye jelenleg is a Külön Fegyelmi Tanács előtt van. *Mayer* esetében felelősek az üzemi bizottság és a Társadalombiztosítási Tanács ébertelenségét, záradékoltatta kérvényét és a szakszervezet központjától ugyancsak anyasági segélyt kért. *Szegi* István főtiszt, aki Budafok—Hároson teljesít szolgálatot, állományán anyasági segélyt vett fel, holott felesége, aki Budapest—Kelenföld állomáson teljesít szolgálatot,

saját állomásán is felvette a terhességi, gyermekágyi és anyasági segélyt.

Ha alaposabban megnézzük a visszaéléseket és azok rúgóit, világosan látszanak a jobboldali szociáldemokraták, az ellenség ügynökeinek káros tevékenysége, kezdve a szolgálati helyektől, az irányító szervig.

Nemcsak a szakvonali munkavállalók, de a feladatok ellenőrzésével megbízott szolgálati főnökök, osztályvezetők is az ellenség káros tevékenységét segítik elő ezekben az esetekben.

Súlyos hiba a szakszolgálat részéről, hogy a szakvonali előadókat sűrűn váltogatják, tapasztalatlan kezdőket állítanak be, vagy a képzett munkavállalókat elhalmozzák egyéb szakvonalbeli feladatok elvégzésével. A feltárt hibákból

megállapítható, hogy az egyéni felelősség elve nem érvényesül a társadalombiztosítás vonalán.

Ezért ezt teljes egészében érvényre kell juttatni. Irányítsunk és ellenőrizzünk. A lazaságot, nemtörődömséget, a tapasztalatlanságból, vagy tájékozatlanságból történő mulasztásokat fel kell számolni, és felelőssé kell tenni az ellenőrzéssel és irányítással megbízott szerveket. Egy percre se tévesszük szem elől, hogy a társadalombiztosítás területén megtürt hibák és hiányosságok, az ellenség malmára hajtják a vizet és a háborúra uszító amerikai imperialisták agresszióját növeli. A dolgozók megelégedettsége, az érdekükben végzett jó társadalombiztosítási munka viszont erősíti a dolgozó nép országát, a Szovjetunió által vezetett béketábort, — nagy Pártunkat, közvetve pedig meggyorsítja hazánkban a szocializmus építését, egy szebb és boldogabb jövő elérését.

Tovább kell javítani a Debreceni Járóműjavító ÜV szakszervezeti munkáját a második tervév sikeréért

A II. pártkongresszus tiszteletére a Vagongyár dolgozói 74 kocsit és két mozdonyt ajánlottak fel. Megindult a munka. Mindenki igyekszik, hogy a vállalt kötelezettségét, nagy Pártunk tiszteletére, idő előtt teljesítse.

A kocsiosztály területén még jobban kell dolgozni a szakszervezeti titkároknak és bizalmiaknak egyaránt, hogy azokban a feladatokban, amelyeket vállaltak dolgozóink, segítséget nyujtsanak.

Nagy általánosságban megállapíthatjuk, hogy a Vagongyárban szakszervezeti vonalon értünk el komoly eredményeket, de hogy azt mondhassuk, hogy ezévben még jobb munkát végzünk, ahhoz az szükséges, hogy a műhelybizottsági titkárok mozgósítsák a bizalmiakat a feladatok elvégzésére. Üzemünkben a szakszervezeti bizalmiaknak igen fontos feladat jut és ezeket a feladatokat elsősorban a termelés frontján kell megoldaniuk. Ismerniök kell a brigád tagjait, foglalkozni kell a brigád tagjaival, tájékoztatni idejében a megkapott szempontok alapján, hogy mint jó népnevelők, a felvilágosító munkát menetközben végezzék el.

Ahol a bizalmiak mozgósítva vannak a termelés frontján és a mozgalmi vonalon egyaránt, ott eredmények is vannak. Így a futón a X-es műhelybizottságnál a szakszervezeti bizalmiak — a szakszolgálattal fenntartva az állandó kapcsolatot — *Gyöngyösi* Mátyás ifibrigádja öt fővel elsőhavi tervét befejezte 127 százalékra és öt teherkocsit, melyet Pártunk II. kongresszusa tiszteletére vállaltak, szintén befejezték és hozzáfogtak a fővizsgáskocsik munkálataihoz.

Avagy *László* Lajos szekrénylakatosbrigádja, mely szintén befejezte január havi tervét, nagy lendülettel fogott hozzá a futón a további fővizsgáskocsik munkáihoz. Ez a példa ragadjon át minden szakszervezeti bizalmira és hassa át a forradalmi szellem a feladatok végrehajtása érdekében.

Sorolhatnám még hosszan azoknak a számát, akik a kongresszusi felajánlásaikat már befejezték, vagy túlteljesítették. Így a kazánkovácsműhelyben *Erdei* Gyula élmunkás kazánkovácsbrigádja 132.8 százalékos eredményt ért már eddig el a kongresszus tiszteletére. *Szabó* X. István karosszel-esztergályos sztahánovista, aki 177.4 százalékban és *Fülöp* Ferenc sztahánovista kerékesztergályos, aki ezidelig 188.9 százalékban teljesítette kongresszusi felajánlását.

Rákosi elvtárs október 27-i beszédében hangsúlyozta, hogy a szakszervezet nem végzi el azt a feladatot a szocializmus építésében, amely a szakszervezetre hárul, hanem igen sok esetben a Párt hajtja azt végre. Szívleljék meg a bizalmiak *Rákosi* elvtárs beszédét s minden területen nagyobb figyelemmel végezzék munkájukat a műhelybizottsági titkárok a bizalmiakkal együtt, mint eddig.

A szakszervezeti bizalmiak Pártunk útmutatása alapján, a szakszolgálattal karöltve

szilárdítsák meg a munkafegyelmet.

Üzemünkben még mindig gyakoriak a hiányzók, az indokolatlanul távollévők. Ezt különösen a kétlaki dolgozóknál látjuk. Például *Szénási* Mihály négy napon át igazolatlanul távolmaradt. Ugyancsak négy napon keresztül igazolatlanul maradtak távol a termelőmunkából *Lengyel* József és *Gál* Lajos.

A szakszervezeti bizalmiak nem vették észre ezt. Nem világosították fel őket, nem vették fel az ellenség elleni harcot és nem úgy dolgoztak, hogy munkájuk nyomán felszámolják ezeket a hiányosságokat. A szakszervezeti bizalmiak nem hívták fel a reszortvezetők, az osztályvezetők figyelmét erre a körülményre. Nem mozdították elő öberségükkel azt, hogy az igazolatlanul kimaradókat felelősségrevonják. Ezzel voltaképpen beálltak azok közé, akik a tervszerű munkát gátolják.

Nem kétséges, hogy harcolni kell a bizalmiaknak a munkafegyelem teljes megszilárdításán keresztül az *önköltség csökkentéséért és a termelékenység növeléséért.* A szakszervezeti bizalmiak feladata volna az is, hogy a fegyelmezetlen dolgozókkal külön személy szerint foglalkoznának és nevelnék őket. Ha ebben az értelemben fogják végezni feladataikat, egészen bizonyos, hogy sokkal jobb eredményeket érhetünk el.

Vannak dolgozóink között, akik egy héten többször elkésnek a munkából. Pontatlanok. Feltétlen szükséges, hogy a szakszervezeti bizalmiak elbeszélgessenek dolgozóinkkal arról, hogy a szocializmus pontos munkafegyelmet kíván dolgozóinktól. Magyarázzák meg az államfegyelem fontosságát.

Nem mutat megnyugtató képet a műszaki szervezés

Ezen a legsürgősebben változtatni kell, a lemaradást be kell hozni. Ezt be is hozzuk, csak *Bihari* Béla osztályfőnök még nagyobb lendülettel vezesse és szervezze a munkát. Legyenek segítségére a műhelybizottságok, a szakszervezeti bizalmiak, magyarázzák meg dolgozóinknak, hogy nekünk a feszített tervévben még keményebben kell megfogni a szerszámot, amelynek következtében termelésünket magasabb fokra emelve, a Párt II. kongresszusára tett vállalásunkat maradéktalanul teljesíthessük.

Hogy üzemünk teljesíthesse tervét, szükséges, hogy kocsiellátásunk kellőképpen biztosítva legyen. Fel kell számolni azt, hogy

a hónap elején pangás, a hó végén pedig torlódás és késés legyen.

Ennek előfeltétele az, hogy az igazgatóság IV. osztálya jól szervezze és irányítsa a kocsiellátást a műhelybe.

A szakszervezeti bizalmiak kössék össze a munkafegyelem megszilárditásáért indított harcot a kongresszus tiszteletére indított versennyel ugyanúgy, mint *„A téliforgalom legjobb dolgozója"* címért indított versenyt.

Járjanak élen a bizalmiak üzemünkben az anyagtakarékosság vonalán is. Akkor nem fog előfordulni, hogy

a kimeneteli vágány mellett, amikor kiseprik a kocsikat, egy-két kiló anyával felszerelt csavar hever a földön.

A bizalmiaknak ezen a területen is fel kell venniök a harcot az ellenséggel, az amerikai imperialistákkal szemben, akik békénkre, boldog jövőnkre törnek.

Mi, a Debreceni Járműjavító ÜV dolgozói, úgy fogunk dolgozni, hogy megjavítjuk szakszervezeti munkánkat a második tervév sikeréért, a szocializmus mielőbbi felépítéséért, a béke megvédéséért.

Tokaji Sándor
ÜB-titkár

A luxemburgi haladó vasutasok

vezetője, Joseph *Michels* elvtárs január 23-i kelettel levelet írt *Gáspár* Sándor főtitkár elvtársnak. Levelében többek között a következőket írja:

„... Felhasználjuk az alkalmat, hogy ehhez a kis levélhez néhány sajtóterméket csatoljunk amelyek tájékoztatnak Benneteket a luxemburgi dolgozók békéért és demokráciáért folytatott harcáról.

A Luxemburgi Haladó Vasutasok voltaképpen egy kis csoport, mintegy tucatnyi aktivista és néhányszáz velünk rokonszenvező. Két éve, hogy a sárga vezetők, a szakadárok kizártak bennünket a Luxemburgi Vasutasok Nemzeti Szövetségéből anélkül, hogy az 5000 főt számláló tagságot megkérdezték volna. Ezek a sárga vezetők és jobboldali szocialisták, akik teljesen marshallizálódtak és akik nyiltan támogatják az imperialista politikát, többször, e tárgyban tett erőfeszitéseink ellenére — mind a mai napig visszautasították az egység újrakovácsolását. Ez azonban nem akadályoz meg bennünket abban, hogy szerény erőinkkel ne vezessük rendszeresen tovább és ne folytassuk a békéért és a szabadságért vivott harcot a proletárinternacionalizmus keretén belül.

Bár kissé későn, de megragadjuk az alkalmat, hogy a magyar elvtársaknak, az egész magyar népnek az 1951-es évre egyre nagyobb sikereket kívánjunk a békéért folytatott harcban és a szocializmus építésében. Fogadjátok Elvtársak, testvéri üdvözleteinket!

A Luxemburgi Haladó Vasutasok nevében:

Joseph Michels."



Jó kultúrmunkával vegyünk részt a kongresszusi versenyben

Az országos kultúrversenyre való benevezés kultúrcsoportjaink életében döntő változást hozott. Csoportjaink komoly munkát fejtenek ki, hogy a versenyen méltóképpen képviseljék dolgozóinkat. Eddig országszerte 250 kultúrcsoportunk nevezett be a versenybe.

Kétségkívül komoly eredménynek számít kulturcsoportjaink eddigi működése is, valamint a kultúraktívák felajánlásai, melyet úgy egyénileg, mint csoportosan vállaltak. De beszélnünk kell egy döntő hiányosságról, mely szintén megmutatkozik kultúrcsoportjaink működésénél országszerte.

Legtöbb helyen a versenyt külön választották a kongresszus előkészítési munkájától. Külön választották a termelés kérdésétől. A versenyt úgy értelmezték, mint különálló kérdést. A kultúrcsoportok nem kapcsolódtak be Pártunk kongresszusának előkészítő munkájába.

Már a békekölcsönjegyzés és a tanácsválasztás idején is bebizonyosodott, hogy kultúrbrigádjaink jó működésükkel mennyire alá tudták támasztani Pártunk célkitűzéseit. Használjuk föl most ezeket a tapasztalatokat, legyenek a kulturcsoportok rugalmasak és mozgékonyak. Legyenek brigadjaink öntevékenyek, segítsék dolgozóinkat az ellenség elleni harcban, segítsék a termelést, bírálják a hibákat, feilesszék tovább a csasztuska-mozgalmat.

Minden egyes kultúraktívának tisztában kell lennie azzal, hogy a kongresszusi versenyt jelentősen segítheti a jó kultúrmunka. Ennek azonban feltétele az is, hogy a kultúrmunkások ne csak a bemutatott műsoraikkal felkesítség a dolgozókat, hanem magukuknak is minden téren, így a termelés terén is a példamutatók közt kell lenniök.

Felhívjuk funkcionáriusaink figyelmét is a kultúrbrigádok szerepeltetésére. Szerepeltessék a brigádokat gyülések előtt, munkaidő előtt, vagy után, ellenőrizzék a brigádok munkáját, annak műsorpolitikáját. Jó kultúrműsorral ünnepélyesebbé tesszük a gyüléseket, közelebb hozzuk dolgozóinkat Pártunkhoz, elmélyítjük Rákosi elvtárs és Pártunk iránti szeretetet a tömegekben. Jó kultúrpolitikánkkal meg tudjuk ismertetni dolgozóinkkal a szovjet embert és tovább fejleszthetjük a szeretetet és ragaszkodást Sztálin elvtárs és a Szovjetunió iránt.

Komoly munka áll kultúrcsoportjaink és kultúrbrigádjaink előtt. A reánk váró feladatokat csak úgy oldhatjuk meg, ha tervszerűen és alaposan átgondolva látunk feladataink megoldásához.

Javítsuk meg eddigi munkánkat és kapcsolódjunk be minden egyes kultúrszervünket a kongresszusi előkészítő munkába.

A debreceniek is örömmel csatlakoznak az Országos Kultúrversenyhez

A debreceni területi titkársághoz tartozó kultúrfelelősök nevében nagy lelkesedéssel és örömmel csatlakoztunk a népművelési bizottság által kiírt Országos Kultúrversenyhez.

Tisztában vagyunk ugyanis azzal, hogy milyen fontos feladat áll előttünk a dolgozók kulturális színvonalának emelése terén. De tudjuk azt is, hogy csak úgy tudunk eleget tenni kötelezettségünknek, ha elmélyítjük szeretetünket és hűségünket a felszabadító Szovjetunió, a nagy *Sztálin*, dicsőséges Pártunk és a magyar dolgozó nép milliónak vezére, *Rákosi* elvtárs iránt. Csak úgy tudunk megfelelni e feladatnak, ha fokozzuk az éberségét, elősegítjük a munkafegyelem megszilárditását, növeljük politikai képzettségünket.

A kultúrversenyben való szereplésével az a célunk, hogy megszerettessük a szocialista-realista kultúrát és ezen keresztül alátámasszuk a békéért folytatott harcot és segítsük a kultúrmunka legkülönbözőbb eszközeivel a szocialista építés feladatainak végre hajtását.

Kultúrcsoportjaink másik legdöntőbb feladata a versenyben az, hogy elősegítse a Magyar Dolgozók Pártja II. kongresszusának sikerét. A pártkongresszus tiszteletére mi is vállalást teszünk: a meglévő csoportjainkon kívül Debrecenben egy énekkart, egy táncscoportot, egy sziniátszócsoportot és egy központi bábjátszócsoportot szervezunk.

A debreceni vasutas dolgozók okat köszönhetnek a Pártnak. Gyönyörű kultúrotthonunk van, februárban avatjuk Püspokladányban a másik kultúrotthont, 6000 kötetes könyvtárral, 22 kultúrbrigáddal, stb. dicsekedhetünk. Az Országos Kultúrversenyben 25 csapattal veszünk részt.

Célunk az, hogy jó szereplésünkkel elősegítsük a szakszervezeti munkában, valamint az agitáció területén hozott PB-határozat végrehajtását és hogy a kultúrverseny eredményein keresztül is elősegítsük a téli forgalom sikeres lebonyolítását.

KASZÁS ISTVÁN
főmozdonyvezető, Debrecen

A vasutas szakszervezet irodalmi pályázatának eredménye

Az 1950 december 5-én kiírt vasutas tárgyú irodalmi pályázatunkra dolgozóink szép számmal küldtek be pályaműveket. A beküldött anyagok legnagyobb része a megadott feladatokkal foglalkozik.

Különösen a beküldött verseknél tapasztalható komoly javulás az előző pályázatunkkal szemben. Meglátszik, hogy dolgozóink a téli forgalom fontosságának tudatosítását, az ellenség elleni harcot, a termelés emelésének fontosságát és a béke megvédésének érdekében folytatott harcunkat mennyire magukévá teszik.

A beküldött jeleneteknél már nem találkoztunk ilyen irodalmi készséggel. Vannak iróink felvetik a problémákat a megirt darabokban, de nem oldják meg a kérdéseket, vagy a megoldás valószínűtlen. Ezért a jeleneteket kiírt pályázatot nem zárjuk le, hanem a határidőt március 31-ig meghosszabbítjuk. A beküldendő pályaművek foglalkozzanak vasutastárgyú problémákkal. Például vonatkésések megszüntetése, kétlakiság kérdése, balesetek kiküszöbölése, munkafegyelem megszilárdítása, minőségi munka fokozása, selejt kiküszöbölése, az anyagtakarékosság elősegítése, a terv túlteljesítése. A legfőbb szempont pedig az, hogy a jelenetek segítsék az ellenség elleni vívott harcunkat és a béke harcos megvédését. Emelkedjék ki műveikben nagy példaképünk és segítőnk, a Szovjetunió élenjáró szerepe. Domborodjék ki a művekben Pártunk irányvonala és annak tudatosítása.

Csasztuska kevés érkezett, de különösen kiemelkedik a pécsi terület, ahonnan értékes csasztuskákat küldtek be. Ezért a csasztuskáknál csak az első díjat osztottuk ki.

A következőkben közöljük a versek és csasztuskák beküldött pályázatainak eredményét.

Verseknél: Első díj két részben megosztva. „*Mozdonyfütő*" *Rózsa János (Dunapart).* „*Kezet fogunk a bányászokkal*" *Kovács József (Nagykanizsa).*

Második díj két részben megosztva: „*Apám és a Párt*" *Resinger Vilmos (Dunapentele).* „*Téli forgalom*" *Galachek Ferenc (Landler J. ÜV.).*

Harmadik díj: „*Vasutas kartárshoz*" *Honti Jenő (Miskolc)*

Csasztuskák: Első díj: Vasutas tárgyú csasztuskák. Keszthelyi Lajos (Pécs).

Jeleneteknél: határidő március 31-ig meghosszabbítva.

A „MAGYAR TECHNIKA"

legujabb 11—12 összevont száma megjelent: Sz. I. VAVILOV, a Szovjetunió Tudományos Akadémiájának elnöke Sztálin elvtársról, a tudomány géniuszáról szól. A Tudományos Akadémia Ünnepi Hetének előadásaiból Hevesi Gyula és Biro Ferenc elvtársak tanulmányait közli, melyek középpontjában nyersanyagbázisunk kiterjesztése és anyagjainak gazdaságosabb felhasználása áll. — Több cikk foglalkozik az anyagtakarékosság szervezési feladataival, így Lelkes Gábor cikke az anyagellátás fontos problémájáról, a csúcscsökkentéséről ir Helyi István. — Az a segítség, amelyet a Szovjetunió élenjáró műszaki tudományától kapunk, visszatükröződik az összes cikkekben. Így a szovjet gyártmányú szerszámgépekről, a sztahánovista üzemek megszervezéséről, a sztahánovisták munkamódszerátadásáról szóló cikkek mutatják, milyen nagy lehetőségek vannak műszaki fejlesztésünk területén, ha a szovjet tapasztalatok kimeríthetetlen tárházából meritünk. Több cikk a műszaki oktatás fontos módszertani kérdéseivel foglalkozik.

A Dunakeszi Járműjavító ÜV békebizottsága megjavítja munkáját

A „SIN"-ben megjelent jól megérdemelt kritikára önkritikát kell gyakorolnom.

Igaza van a „SIN"-nek, hogy az utóbbi időben a békebizottságok rossz munkát végeztek. A békeszerdákat teljesen elhanyagolták. A békebizottságok nem értették meg a békeszerdák versenyfeladatának nagy jelentőségét, azt, hogy mit jelent termelésünk emelkedése népgazdaságunknak. A békebizottságok tagjai a békeértekezletre sem jöttek el, úgy, hogy azon legutóbb csak ketten jelentünk meg. Még a titkár sem jött el.

Igy meddő fáradozásom láttán én is elhanyagoltam kötelességemet.

A békeszerdák kiértékelésénél eleinte összejöttünk öten, hatan, de az utóbbi időben már nem jött el senki sem. Igy a kiértékelést egyedül kellett megcsinálnom.

A békebizottságokat most átszervezték abban a reményben, hogy az új bizottságok hathatósabban veszik ki részüket a béke megvédéséért vivott küzdelemben, ehhez kérem a Pártbizottság és a Szakszervezet támogatását.

Én a magam részéről igéretet teszek arra, hogy minden erőmből fellendítem a békebizottságok munkáját és mozgósítom a békebizottsági aktivákat.

Kirchner Tóbiás
b. bizottsági elnök

Dunakeszi ifik a kongresszusért

A Dunakeszi Járműjavító ÜV. tényező-műhelyének ifjúmunkásbrigádja Pártunk kongresszusának tiszteletére versenyben áll az ország összes üzemének ifjúmunkás brigádjaival.

A dunakeszi ifik vállalták, hogy teljesítményüket 10 százalékkal növelik. Ezenkívül azt, hogy a minőségi munka biztosítására a selejtet 0.5 százalék alatt tartják. Megszüntetik a késéseket és az igazolatlan hiányzásokat. A munkaidőt teljesen kihasználják.

Az ifik ugyancsak a kongresszus sikeréért felajánlották, hogy valamennyien előfizetnek Pártunk központi lapjára, a „Szabad Nép"-re.

A tagkönyvcsere ideje alatt sem szünetel a tagfelvétel

Szerte az országban nagy örömmel és érdeklődéssel veszik kézbe az új, izléses, szép kiállítású szakszervezeti tagsági könyvet. Komoly figyelemmel forgatják a dolgozók és az első, hogy elolvassák Lenin elvtárs tanitását, majd ebédszünetben a szakszervezet alapszabályainak kivonatát olvassák nagy figyelemmel.

Milyen hibákat látunk a tagkönyvcserével kapcsolatban? Először egyes alapszerveknél az a téves felfogás tapasztalható, hogy a tagkönyvcsere ideje alatt szünetel a tagfelvétel. Ez merőben helytelen álláspont. A tagfelvétel zavartalanul folyik tovább a tagkönyvcsere idején is.

Azoknál az alapszervezeteknél, ahol a bizottságok jó munkát végeztek, az eddig passziv magatartású dolgozók is tömegesen kérik felvételüket a szakszervezetekbe.

Komoly hiányosságot állapitottunk meg a felülvizsgálat folyamán. Az érdekelt szervek nem mindenütt tudatták a dolgozókkal hogy

az egyszázalékos szociális és kulturális alapra történő levonás, az egységes tagdijrendszerre való áttéréssel egyidejüleg megszünt.

Ez azután magaután vonta azt, hogy dolgozóink egyrésze most magasabbnak találja a tagdijat, mint azelőtt volt. Az üzemi bizottság feladata, hogy a félreértést tisztázza a dolgozók előtt és az uj segélyezési táblázatot minden dolgozóval megismertesse.

Szavcsenko: „Termelési értekezletek"

Ez a szovjet szakszervezeti kiadvány több üzemi szakszervezeti funkcionárius, üzemi bizottsági elnök beszámolóját tartalmazza. E beszámolóknak az adja meg az értékét, hogy részletesen leirják, hogyan szervezik meg a termelési értekezleteket az adott üzemek viszonyai között, milyen kérdésekkel foglalkoznak, milyen határozatokat hoznak, hogyan hajtják végre azokat és milyen haszonnal jár a határozatok végrehajtása a munkásokra, a termelésre és az egész gyárra. A figyelmes olvasó számára, akinek termelési értekezletekkel van dolga, ez a kis könyvecske felér egy tankönyvvel.

A könyv tanulmányozása nagymértékben hozzájárulhat termelési értekezleteink színvonalának emeléséhez.

Népszava kiadása. Ara 3.50 Ft.



Eredmények és hibák a vasutas Alapfokú Tornász Csapatbajnokságban



Kitünően szerepeltek a vasutas dolgozók a bajnokságban

A SZOT ismertetés határozata után a Vasutas Szakszervezet Sport Osztálya megkezdte az egyes üzemszervezeteken belül az I. Országos Alapfokú Tornász Csapatbajnokságok szervezését.

Százkilencvenkilenc nevezés érkezett be. Ennek alapján megtörtént a sorsolás. Az elődöntők ütemezése értelmében belül január 14—21-e között folytak le a versenyek.

Az elődöntők január 11-i versenynapján ünnepélyesen kezdődtek meg a bajnokság küzdelmei. Máris megállapítható, hogy a résztvevő csapatok felkészültek az alapfokú torna szintjeinek teljesítésére és egyes csapatok kiemelkedő eredményt értek el.

Kiemelkedő eredmények

Budapest területén a nők csapatok közül *Budapest—Ferencváros állomás* 209.7, a *Győri Osztálymérnökség* 205.9, a *Landler Jenő Járműjavító ÜV* 205.7 pontot szereztek a 14-i versenyen. A január 21-i versenyen a *Székesfehérvári Fűtőház* 197.6, a *MÁV Központi Hivatalok* I. csapata 192, II. csapata 172.5 pontot ért el.

A férfiak versenyében január 14-én a *MÁV Központi Szertár* 279.1, a *Dunakeszi Járműjavító ÜV* 271.75, az *Északi Járműjavító ÜV* 268.35 pontot, a január 21-i versenyen a *Landler Jenő Járműjavító ÜV* 280, a *Hatvani Osztálymérnökség* 274.8, a *Komáromi Fűtőház* I. csapata 265.9 pontot ért el. Ezzel valamennyien bekerültek a középdöntőbe.

Vidéki területeinken, Debrecenben, a női és a férfi elődöntők versenyében az állomás és a járműjavítók csapatai kerültek ki győztesként. Szombathelyen a női versenyben az *állomás* 220.4 ponttal, a férfiak versenyében pedig a *MÁV Igazgatóság* 281.4 ponttal került az élre. Szeged területén a *MÁV Fiúnevelő Intézet* 284.2, *Hódmezővásárhely állomás* pedig 282.8 pontot ért el.

Sopronban, a nők versenyében, a *Soproni Lokomotiv kosárlabdacsapata* 155.6 pontot, a férfiak versenyében a *Lokomotiv röplabdacsapata* 244.9 ponttal került ki győztesként.

Milyen hibákat tapasztaltunk

Az eredmények tehát azt bizonyítják, hogy a küzdelemben résztvevő csapatok felkészültek a versenyre. Az eredmények mellett azonban hibákat is tapasztalunk.

Általános és döntő hiba volt az, hogy ÜB-titkárok nem foglalkoztak az üzemen belül az Alapfokú Tornács Csapatbajnoksággal.

Nem ellenőrizték az edzéseket, a versenyre való felkészülést. Ezek a hiányosságok kihatottak a csapatok elindulására az elődöntőben akkor, mikor csak egyrésze indult el a benevezett csapatoknak.

Ez volt az oka annak, hogy például a *budapesti MÁV Igazgatóság* meglévő három csapatából egyetlenegyet sem indított. A DISZ által indított szervezési munkát nem hajtották végre. Hasonló volt a helyzet az *Északi Járműjavító ÜV-ben*, ahol egy női és hat férfi csapat nevezett és csak három csapat indult a versenyben. A *MÁV Hidépitő ÜV* jól felkészült két csapata mellett, hét csapat nem indult. *Ceglédi állomáson* pedig, ahol három férficsapatot neveztek be — *annak ellenére hogy önálló sportkörrel rendelkeznek* —, egy csapat sem indult.

A *Székesfehérvári Járműjavító ÜV* tagjai — a szépen szereplő üttörőcsapat bemutatója mellett — fegyelmezetlenül viselkedtek és a apta anul vitáztak, kritizáták a pontozóbirák működését.

Ki kell emelni az Utasellátó benevezett öt csapatának jó szereplését.

A kedvezőtlen szolgálati beosztás sem tudta a csapat tekedését, felkészültségét és eredményeit rontani.

A területi titkárságok nem segítették a bajnokságot

A területi titkárságok és üzemszervezetei egyrésze figyelmen kívül hagyták a SZOT határozatát és nem foglalkoztak az Alapfokú Tornász Csapatbajnoksággal. Nem ellenőrizték, nem vizsgálták felül a területi sportmegbizottak működését. Ennek az lett a következménye, hogy nem tudtak kijavítani a menetközben felmerülő hibákat. Például Pécs és Miskolc területén, ahol még az elődöntők sorsolását is figyelmen kívül hagyták, de mind a mai napig nem indították el területükön a csapatokat.

Az elődöntők befejezése után a területi titkárságok, valamint az üzemszervezetek titkárai kapcsolódjanak be a bajnokság irányításába, e enőrzésébe, hogy a csapatok még jobb munkát végezzenek, s így induljanak a középdöntők küzdelmeire.

Az a feladatunk, hogy a sportot a szocializmus építésének, a béke megvédésének szolgálatába állítsuk. Az a feladatunk, hogy a sportban testbengondolkodásban megerősödve, még jobb és több munkát végezzünk és megfogadva Pártunk, szeretett *Rákosi* elvtárs útmutatását, még cselekvőbb harcai legyünk a szocialista építésnek, a legyőzhetetlen Szovjetunió által vezetett béketábornak.

Vasutas dolgozók, jelentkezzetek versenykajakozásra

A budapesti Lokomotiv az idei sportévadban bevezeti a versenyszerü kajakozást.

A kajakozás egyike a szabadban üzött legegészségesebb sportnak. Edzi a testet és bátor, küzdőképes dolgozókat nevel a szocialista társadalomnak.

Vasutasok jelentkezzetek!

Családosok küldjétek a gyermekeiteket!

Jelentkezni lehet a Sportcsarnokban minden szerdán délután fél 7 órakor, vagy Vászi István szakorszátyvezetőnél (VSZTK Budapest, VI., Rózsa Ferenc u. 67. szám I. em.)

Tanmedence-edzéseinket minden szerdán délután fél 7 órától tartjuk a Sportcsarnokban.

Mindenkit, aki kedvet érez erre a sportra, szívesen várunk!

Sporttal a szocializmus felépitéséért!

Budapesti Lokomotiv Sportkör Evezős Szakosztálya

közlekedés

VASUTAS DOLGOZOK LAPJA
Megjelenik havonta kétszer.

A szerkesztésért és kiadásért felelős:
GASPAR SANDOR
főszerkesztő.

Szerkeszti:
SZELECSENYI ISTVAN

Laptulajdonos: A Vasutas Szakszervezet.
Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16.
Telefon: 113—887, 126—452, 124—893.
Szikra Lapnyomda NV. Budapest VIII., Rökk Szilárd-u. 4.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

Közlekedés

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Éljen
a Magyar Dolgozók Pártjának
II. Kongresszusa!

XLIII. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM. ★ A VASUTAS DOLGOZOK LAPJA ★ 1951 FEBRUAR 17.

A Kongresszusi Hét sikeréért a vasúton

Közel egy hónapja folyik már Pártunk II. kongresszusának tiszteletére a verseny, melyben a magyar dolgozók százezrei — s köztük a vasutas dolgozók tízezrei vesznek részt, hogy feladataik, elsősorban a termelő munkájuk jobb elvégzésével készüljenek megünnepelni Pártunk és népünk eme nagy eseményét.

Alig néhány nap választ el bennünket február 24-től, amikor összeülnek a kongresszus küldöttei, népünk legjobb gyermekei, hogy megtanácskozzák azokat a feladatokat, amelyek Pártunk és egész népünk előtt állanak. A leghivatottabbak szabnak irányt abban, hogyan tudjuk meggyorsítani hazánkban a szocialista építő munkát és ami ettől elválaszthatatlan, határidő előtt befejezni a szocializmus alapjait lerakó ötéves tervünket.

Fontos döntések születnek majd népünk békevédelmi felkészültségére vonatkozólag. A kongresszus egy pillanatra sem fog elfelejtkezni a magyar népet — és az egész haladó emberiséget érintő legfőbb kérdés, a béke erősítésének kérdéséről.

Pártunk kongresszusa újból és ismét ragyogó bizonyítéka lesz az egész magyar nép hálatelt és odaadó szeretetének népünk nagy segítője és biztos támasza, a Szovjetunió iránt. Pártunk kongresszusa és határozatai új távlatokat nyitnak a további békeharc és szocialista építés terén.

Az a lázas munka, ami a gyárakban, az üzemekben, a gépállomásokon és a vasútnál is folyik, bizonyítja: a magyar dolgozók túlnyomó többsége érti, hogy az ő munkája is segíti a kongresszus célkitűzéseinek sikeres elvégzését. Nem véletlen tehát: ahogy közeledünk a kongresszus napjához, úgy fokozódik a dolgozók munkakészsége, versenylendülete, úgy mélyül el szeretete, ragaszkodása Pártunk, *Rákosi* elvtárs iránt.

A Párt Központi Vezetősége által felajánlott *kongresszusi zászló* elnyerésének vágya hevíti az ország dolgozóit. Üzemek, gyárak, gépállomások, termelőszövetkezetek — és köztük a vasút dolgozói, nemes vetélkedést folytatnak a nagy kitüntetést jelentő *kongresszusi zászló* elnyeréséért.

E harc február 19-én új szakaszába lép Február 19—24-ig tart a Kongresszusi Hét, ahol még jobb teljesítmények, még nagyobb erőfeszítések születnek.

Nem hiábavaló megnézni, hogyan áll a kongresszusi verseny a vasút területén. Milyen eredmények és milyen hiányosságok vannak most, a Kongresszusi Hét küszöbén, hogy az eredményeinket tovább tudjuk fejleszteni és a hibákat ki tudjuk küszöbölni.

A vasutas dolgozók közel 90 százaléka tett felajánlást a kongresszusi verseny során és ennek forintértéke megközelíti a harmincmilliót. Teljes erővel folyik a felajánlások végrehajtása és már igen sok szolgálati hely dolgozói teljesítették is a felajánlásokat. A kongresszusi zászlóért folyó versenyben a legutóbbi kiértékelés szerint ott vannak a vasúti üzemek is, a ferencvárosi állomás, a pécsi fűtőház nagy reményekkel küzd a kongresszusi zászló elnyeréséért. Ahogy *Pákozdi* Jenő szatahánovista forgalmi szolgálattevő mondotta: *„Már fogjuk a kongresszusi zászló nyelét."*

A Kongresszusi Hét lelkes erőfeszítései azonban minden szolgálati hely dolgozóinak megadják a lehetőséget arra, hogy esélyes legyen a zászló elnyeréséért vívott harcnak.

Am, ne feledkezzenek el a vasutas dolgozók arról, hogy az ország minden területéről ezernyi kéz nyúlik a kongresszusi zászló felé és az ezernyi kéz mögött milliós munkásseregek állanak, akik a kongresszusi zászlóért vívott harcukban jobb és jobb munkával bizonyítják Pártunk és *Rákosi* elvtárs iránti mélységes szeretetüket.

A kongresszusi verseny eddigi állása azt mutatja, hogy a vasút területén nem egyforma lendülettel folyik a harc. Egyes igazgatóságok és szolgálati helyek jó eredményeikkel az élre jutottak. A miskolci Igazgatóságon, amely az igazgatóságok között egyelőre az első helyet foglalja el — a dolgozók több mint 90 százaléka tett versenyfelajánlást. Eddig teljesítésük megközelíti a hárommillió forintot és az Igazgatóság területén a vasutas széncsata során 1600 tonna szenet takarítottak meg.

A szolgálati helyek közül emeljük ki Győr- és Hegyeshalom-fűtőházakat, ahol az élenjáró dolgozók vállalták, hogy nem lesz 100 százalékon alul teljesítő dolgozó. Vállalásukat becsülettel végrehajtották, már a mult héten megszűnt a 100 százalékon aluli teljesítmény a két fűtőházban.

A debreceni Igazgatóság az igazgatóságok versenyeredményeit értékelve, egyelőre az utolsó helyet foglalja el. Viszonylag kevés dolgozó tett egyéni felajánlást és a felajánlások forintértéke is igen alacsony. A Kongresszusi Héten az élenjáró igazgatóságok és szolgálati helyeknek az a feladata, hogy fokozzák a verseny lendületét, nehogy utolérjék őket. A lemaradottaknak pedig az a kötelességük, hogy munkájuk megjavításával behozzák a lemaradást és felsorakozzanak a legjobbak közé.

Az eredmények korántsem olyan nagyok, hogy megelégedhetnénk a hiányosságokról. A vasút területén leglényegesebb hibaként a felajánlások minőségi kérdése mutatkozik. Ha országosan nézzük, de ha az egyes szolgálati helyek dolgozóinak a felajánlásait is vizsgáljuk, az esetek túlnyomó többségében azt látjuk, hogy a dolgozók felajánlásai nem eléggé értékesek. Sokhelyen formális felajánlások vannak. A dolgozók egyes szakvonali vezetők, vagy szakszervezeti funkcionáriusok sugallatára 1—2 százalékos, tehát formális felajánlásokat tettek.

Jellemző példa erre a ferencvárosi fűtőház szakszervezeti és szakvonali vezetőinek igen helytelen magatartása. Annak ellenére, hogy a ferencvárosi fűtőház dolgozói elsőként csatlakoztak a Hofherr-gyár felhívásához, a felajánlások olyan alacsony megtételére ösztönözték a szakszervezeti és szakvonali vezetők a dolgozókat, amelynek összege 37.000 forintot tett ki. Már a mult héten 274.000 forint értékű összeget teljesítettek Ferencváros fűtőházi dolgozói, tehát közel tizszeresét annak az összegnek, amelyet felajánlottak.

A formális felajánlás ékes példája *Somogyi* elvtárs szatahánovista, az őszi forgalom legjobb esztergályosa példája is. Az ő felajánlásában az szerepel, hogy a kongresszus tiszteletére első negyedévi tervét két hónappal előbb teljesíti, holott a valóság az — és mint ahogy azt Somogyi elvtárs is elmondotta —, ő már a felajánlása napján teljesítette az első negyedévi tervét.

A vasúton az ellenségnek is ez a fő célja. Az ellenség érzi, hogy a dolgozók lendületét és a kongresszus iránt érzett tiszteletét nem tudja megtörni, ezért megpróbálja — és egyes szakvonali és szakszervezeti vezetőn keresztül ez sikerül is — a dolgozókat passzivitásra bírni. *Somogyi* József elvtárs példája bizonyítja — aki 250 százalékos teljesítményével már 1952-es tervét is teljesítette —, hogy a ferencvárosi fűtőház dolgozóinak öntudatos magatartása a becsületes dolgozók versenykészségét, a munka jobb elvégzésében megnyilvánuló Párt iránti szeretetét semmiféle ellenséges elemek és azok uszályában levő ÜB-titkárok, versenyfelelősök és szakvonali vezetők nem tudják megtörni. A Párthoz hű vasutas dolgozók áttörik a bürokrácia és a rosszindulat minden korlátját.

Székesfehérváron *Rumpert* elvtárs, sztahánovista mozdonyvezető, miután gépével leutotta a húszezer kilométert, anélkül, hogy mosásra adta volna fel, azt az utasítást kapta szakvezetőjétől, hogy állítsa be gépét mosásra. *Rumpert* elvtárs szembeszegült ezzel az utasítással és kijelentette, hogy még húszezer kilométert kíván futni mosás nélkül. Negyvenötezer kilométert futott gépével anélkül, hogy mosásra adta volna fel a mozdonyt. A Vasúti Főosztályon dolgozó *Cseh* Albin előadó, a következő szavak kíséretében igyekezett lebeszélni *Rumpert* elvtársat nagy teljesítményéről: *„Mindenek törekszik maga negyvenezer kilométeres futásra, hiszen a Szovjetunióban tízezer kilométer után mosásra általtják be a gépet."* Cseh Albin amellett, hogy a hős szovjet vasutasok munkaeredményeit céltudatosan megmásította, azt akarta Rumpert elvtárstól, hogy ne teljesíthesse kongresszusi vállalását, ne érjen el kiemelkedő eredményeket a Sztahánov-mozgalom.

Vagy vegyük *Alberti* Gyula elvtárs, a Landler CV sztahánovistájának példáját, aki üdültetési utalványt kapott. A bizalmiértekezleten kihozta, hogy üdülésének elhalasztását kéri, mivel a pártkongresszusra vállalta, hogy munkamódszerét átadja az egyik dolgozónak. Addig nem megy el, amíg ezt nem teljesítette. *„Nem tudnék nyugodtan maradni az üdülőben, ha nem adnám át munkamódszeremet, ha nem tudnám teljesíteni kongresszusi vállalásomat."*

Ilyen példa igen sok van a vasúton, ezek a példák adjanak buzdítást és ösztönzést minden becsületes vasutas dolgozónak a Kongresszusi Hét és a kongresszusi verseny küzdelmében.

Ahogy az elért eredmények kezdete a vasutas pártszervezetek jó munkája, ugyanúgy bátran mondhatjuk: minden hiba, amely most, a kongresszusi zászlóért folyó versenyben előfordul, elsősorban a pártszervezetek gyenge munkájának tudható be. A vasutas pártszervezetek és a kommunisták feladata, hogy megszabják a szolgálati hely dolgozóinak, az ottlevő tömegszervezeteknek és elsősorban a szakszervezet helyi szerveinek munkáját. A pártszervezetek feladata harcolni az olyan helytelen jelenségek ellen, mint ami Dorogon történt, ahol a fűtőházi ÜB-titkár a kongresszusi versennyel kapcsolatos értekezleten ötperces *„beszámolót"* tartott és meg sem említette a kongresszusi verseny kérdését. A pártszervezetek is felelősek azért, hogyha egyes üzemi bizottságok munkájában az elbizakodottság, a dolgozók lebecsülése mutatkozik meg.

A szolnoki állomás ÜB-je például nem foglalkozik a bizalmiakkal. Ennek eredménye, hogy *Kökény* András szakszervezeti bizalmi a verseny szervezését eddig nem tartotta feladatának.

A Kongresszusi Hét sikeres megvívása elsősorban politikai harc, ezt a harcot mindenütt — és így a vasúton is — a pártszervezetek vezetik, támaszkodva a dolgozókra és azok tömegszervezeteire, elsősorban a szakszervezetre. Ezt a harcot nekünk sikerrel kell megvívni.

Ebben a küzdelemben *a szakszervezet helyi szerveinek főfeladata, hogy mozgósítsák a dolgozókat a kongresszusi zászló elnyeréséért vívott küzdelemre.* A kongresszus hetében el kell érnünk, hogy naponként 75 tú súlyos vonatot közlekedtessünk. Az irányvonatok számát naponta 225-re kell emelnünk és az utazási sebességet 16.2 kilométerre kell növelni.

A Kongresszusi Héten el kell még érnünk azt is, hogy a munkásvonatok késését egy százalék alá csökkentsük.

A Kongresszusi Hét feladatai közül kiemelkedik a *„kongresszusi vonatok"* minél nagyobb tömegben való közlekedtetése. A kongresszusi vonatok olyan szerelvények, amelyek a négyes mozgalom követelményeinek megfelelnek és még azzal bővülnek, hogy a mozdonyvezető, illetve fűtő, jelentős mennyiségű szenet takarítanak meg.

A Kongresszusi Héten az üzemi bizottságok mindenütt szervezzék meg a *„Dolgozz jobban ma, mint tegnap"*-mozgalmat. Üzemi részlegek, brigádok, munkacsoportok naponta értékeljék ki a szakszervezeti bizalmi, az illetékes szolgálati vezető jelenlétében a napi munkájuk eredményeit és hiányosságait és vállalják, hogy a következő napon a hiányosságokat ki fogják küszöbölni. A Kongresszusi Hét sikere megköveteli a verseny nyilvánosságának a fokozását.

Az üzemi bizottságok, a pártszervezetek segítségével szervezzék meg az elért eredmények azonnali tudatosítását. A szakszervezeti bizalmiak főfeladata legyen, hogy óráról órára közöljék a dolgozókkal a kiváló teljesítményt elérők neveit, eredményeit.

Az agitáció százféle formájában: eredménytáblákon, faliujságon, villámokon, feliratokon, transzparenseken, hangos bemondón és még sok más eszközön keresztül buzdítsák az élenjárókat még nagyobb erőfeszítésre és sarkallják a lemaradottakat. A verseny nyilvánossága az a rugó, mely előre lendíti az újabb nagy teljesítmények elérését.

Induljon meg erőteljes harc az *üzem legjobb kongresszusi dolgozója, legjobb kongresszusi brigádja* címért is. Éppen az egyesek és a brigádok versenymunkájának összetevődése fogja eredményezni az üzemek átlagos magas teljesítményét, fogja biztosítani, a szolgálati hely számára a *kongresszusi zászló* elnyeréséhez a jó eredményeket.

A kultúrcsoportok — hasonlóan a tanácsválasztások idején végzett munkájukhoz — lelkesítsék a dolgozókat, necsak a vasútüzemen belül, hanem várótermekben, pályaudvarokon, laktanyákban, lakótelepeken is. A kultúra megnyilvánulásai a kongresszus hetében most különösen a munka hősei, a kongresszusi verseny élenjáróinak szóljanak.

Az üzemi bizottságok ne elégedjenek meg az eddigi felajánlásokkal. A Kongresszusi Héten újabb és újabb pótfelajánlások szülessenek. *A pótfelajánlások megtevésében a kommunisták, a szakszervezeti funkcionáriusok és aktivisták, nem utolsósorban a sztahánovisták járjanak elől.* A kongresszus hetében megtett pótfelajánlások eredményezzék, hogy általában emelkedjen a kongresszusi felajánlások minőségi értéke. Az anyaggal és elsősorban a szénnel való takarékosság, a selejt kiküszöbölése — és ezen belül elsősorban a vonatkésések megszüntetése, a munkafegyelem megszilárdítása — és döntően a balesetek csökkentése — ezek álljanak a pótfelajánlások középpontjában.

A Kongresszusi Héten az ország dolgozóinak nagyszerű munkaeredményei születnek. A bányák mélyéről ezer- és ezertonna szén kerül elő. Gyorsabban emelkednek a falak Dunapentelén, az újpesti lakásépítésnél. Több vasat öntenek Ózdon és Diósgyőrben. A mezőgazdaságból és iparból ömleni fog a népünk erejét, jólétét emelő árumennyiség, melynek többségét nekünk, vasutas dolgozóknak kell rendeltetési helyére juttatnunk.

Vannak már példák előttünk. Soha a vasúti forgalom olyan magasra nem szökött fel, mint a koreai műszak alkalmával. A Párt iránti szeretete, ragaszkodása a dolgozóknak még ennél is nagyobb teljesítményeket fog eredményezni. Nemcsak a kész árut kell eljuttatnunk rendeltetési helyére, de a vasgyárakba a szenet, az építkezéshez a téglát, cementet. Az ország dolgozóinak versenylendületét gátolnánk meg, ha a mi hibánkból nem jutna el mindenhová a nyersanyag, a kész áru.

A vasutas dolgozók felismerik ezt a kötelességüket és becsülettel teljesíteni fogják feladataikat, de a jó munka rugója nemcsak ez lesz. A vasutas dolgozókat a pártszervezetek, a szakszervezet, a szakvonal jó munkája eredményeként fűteni fogja az a vágy, hogy együtt az ország többi dolgozójával, soha nem látott teljesítményeket érjenek el a kongresszus hetében.

A kiváló teljesítmények, a fent elmondott feladatok végrehajtása mindennél jobban fogja bizonyítani: a vasutas dolgozók, párttagok és pártonkívüliek egyaránt a Párt katonái, akik a társadalmi munka és a termelő munka terén is helytállnak és jól elvégzik azokat a feladatokat, amelyet a Párt, *Rákosi* elvtárs joggal el is vár tőlünk. A kongresszust megelőző napok szakasza, a kongresszus tanácskozási ideje alatt — ahogy az ország többi dolgozói — a vasutasok is még magasabbra emelik a versenylendületet.

A kongresszus idején *„kongresszusi őrséget"* tart az ország dolgozó népe. A kongresszusi őrség az egész kongresszusi verseny betetőzése lesz. Ezekben a napokban az ország dolgozóinak kalapácsütései együtt dobognak a kongresszusi küldöttek szívével.

A vasutas dolgozók a Kongresszusi Héten és a kongresszusi őrség idején az eddiginél jobban támaszkodjanak a hős szovjet vasutasok munkatapasztalataira, kövessék a békéért oly következetesen harcoló szovjet népet, hogy Pártunk, *Rákosi* elvtárs iránti szeretetüket méltó módon kifejezhessék.

Felcsúti László

ÉLJEN PÁRTUNK, DOLGOZÓ NÉPÜNK BÖLCS TANÍTÓJA, SZERETETT VEZÉRE, RÁKOSI MÁTYÁS!

Az amerikai vasutasokat katonai behívóval kényszerítik Trumanék arra, hogy ismét munkába álljanak

Szerte a világon hősi harcot folytatnak a vasutasok az elnyomók, a kizsákmányolók ellen. Nemrégen számoltunk be az amerikai vasutasok sztrájkjáról és a japán vasutasok ellen hozott halálos ítéletről, s azokról a táviratokról, amelyeket a Vasutasok Szakszervezetének Központi Vezetősége juttatott el a bérharcban álló amerikai vasutas szakszervezet vezetőségéhez és az amerikai zsoldban álló Joshida-kormányhoz.

Chicágótól Washingtonig

Az amerikai vasutasztrájk, amely a chicagói váltókezelők munkabeszüntetésével kezdődött, sokszázezer vasutast ragadva magával, átterjedt Detroitra, majd Philadelphiára, St. Louisra, de nem kímélte magát Washingtont sem.

A sztrájkhoz csatlakoztak a mozdonyvezetők, fűtők, szállítómunkások és a vasútnál alkalmazott sok más dolgozóréteg is.

Ma már 67 nagyvárost, köztük több világvárost érintő vasúthálózaton szünt meg vagy lényegesen csökkent a személy- és teherszállítás.

Emiatt több iparágban, elsősorban az acélgyártásban, részleges üzembeszüntetésekre került sor.

A sztrájk zavarokat okozott az amerikai fegyverkezési programm végrehajtásában

és ez természetesen nagy izgalmat váltott ki Wall Streeten. A Wall Street nyugtalanságának visszhangja az elmúlt napokban *Truman* elnök sajtóértekezletén is jelentkezett.

Truman elégedetlenségét fejezte ki amiatt, hogy a sztrájk zavarokat okoz a *„fontos katonai és polgári teherszállítmányok"* vasúti továbbításában. Közölte az újságírókkal, indítványozta a hadügyminiszternek, hozzon haladéktalanul *„megfelelő intézkedéseket"*.

— *A vasutak működni fognak* — mondta Truman a tőle megszokott és a mai amerikai „demokráciára" annyira jellemző diktátori hangon —, *tekintet nélkül arra, hogy milyen intézkedésekre lesz szükség!*

Az Egyesült Államok hadügyminisztériuma a Trumantól kapott utasításnak megfelelően parancsot adott ki, amellyel utasított minden sztrájkoló vasutast, hogy álljanak ismét munkába. Aki ennek az utasításnak ellene szegül, aki nem foglalja el korábbi munkahelyét és nem veszi fel a munkát, azt elbocsátják, — mondja a továbbiakban a hadügyminisztérium parancsa.

Az Associated Press hírügynökség ezzel kapcsolatban közli, hogy a minisztérium *Truman* 1950 augusztus 15-én kiadott *„felhatalmazása"* alapján járt el, amikor az elnök ugyancsak a vasutasztrájk elfojtása céljából, az amerikai vasutakat a hadügyminisztérium ellenőrzése alá helyezte.

Angliában 6000 vonatjárat leállítása miatt alacsonyabb bérkategóriákba sorolják a vasutasokat

Az angol közlekedési bizottság vasútügyi osztálya bejelentette, hogy a tüzelőhiány következtében az angol vasutakon újabb 2500 vonatjáratot szüntetnek meg. Az eddig bejelentett és végrehajtott intézkedésekkel együtt

a forgalomból kivont vonatjáratok száma két hét alatt elérte a 6.000-et

A *Manchester Guardian* ezzel kapcsolatban megírja, hogy a vasutasok szakszervezetéhez sok levél érkezik, amelyben a tagság aggodalmát fejezi ki az *elbocsátás lehetősége* miatt, másrészt sokan bejelentik, hogy a forgalom csökkentése következtében *alacsonyabb bérkategóriába osztották be őket.*

A nemzetközi munkásmozgalom segítsége

Hugh *Bryson* írja cikkében: *„Köszönetet mondunk a Szakszervezeti Világszövetséghez tartozó szakszervezeteknek, valamint mindazon szakszervezeteknek melyek egyetértenek a Szakszervezeti Világszövetség programmjával — azért a támogatásért, amelyet számunkra nyújtott. Sokszor kaptunk segítséget. Legelőször 1946-ban Truman ekkor fiktóta be a vasutas sztrájkot és azzal fenyegetődzött, hogy amennyiben június 15-én sztrájkba lépünk, felhívja a haditengerészetet, hogy vegye kezelésbe a kereskedelmi hajókat.*

Louis Saillant, a Szakszervezeti Világszövetség főtitkára sürgönyt küldött, hogy amennyiben olyan határt hagyjuk el Amerika partjait, melyek feélzetén sztrájktörők vannak, azokat bojkottáljuk és a világ egyetlen kikötőjében sem fogják kirakni, sem berakni a szállítmányt. Truman kénytelen volt visszavonulni."

A jobboldali szociáldemokraták elárulták a rosarioi vasutasokat

A béke hívei ellen nemcsak a kormány alkalmazza a legvadabb elnyomást, hanem a jobboldali szakszervezeti vezetők is a kormány segítségére sietnek. Ezek az árulók átadják a rendőrségnek azoknak a munkásoknak a jegyzékét, akik csatlakoztak a béke hívei mozgalmához és összejátszanak a munkáltatókkal, hogy így eltávolítsák az üzemekből a békéért harcoló dolgozókat.

Így történt ez az argentinai rosarioi vasutasok esetében is, kiket elbocsátottak és a jobboldali szakszervezeti vezetők ahelyett, hogy megvédték volna ezeket a hazafias munkásokat, kizárták őket a szakszervezetből.

Mindez élénken megvilágítja a jobboldali szakszervezeti vezetők *„politikáját"*. A dolgozók azonban egyre határozottabban sorakoznak fel a béke zászlaja alatt és egyre hangosabban kiáltják világgá jelszavukat: *„Egyetlen szem buzát, egyetlen gramm húst egyetlen csepp kőolajat, egyetlen embert, — semmit sem adunk az amerikai imperializmus háborús bűnösei részére."*

A francia vasutasok felhívása amerikai testvéreikhez

Az avignoni vasúti dolgozók felhívása fordultak az amerikai vasutasokhoz:

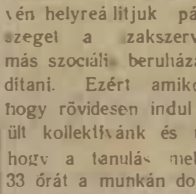
„Tudjuk, hogy ugyanúgy, mint a franciaországi vasútvonalakon, az Egyesült Államok vasútvonalain is hadianyagokat, muníciót és fegyvereket szállítanak...

Tüntessetek a béke mellett és egységesen akadályozzátok meg azt a szállítmányt, mely pusztulást hoz az emberiségre. Ezeket a fegyvereket arra szánták, hogy bennünket lemészároljanak! Ne rakjatok be fegyvereket és ne szállítsátok azt! Mi ugyanezt tesszük Franciaországban!"

A magyar vasutasok szolidaritása

A magyar vasutasok élénk figyelemmel és együttérzéssel kísérik a világ vasutasainak, közöttük az amerikai vasutasoknak hősi harcát az elnyomók ellen. Egyre inkább elmélyül bennük a nemzetközi proletárszolidaritás érzése és ez abban is megnyilvánul például, hogy a budapesti MÁV Igazgatóság dolgozói élénk kapcsolatot tartanak fenn külföldi államok vasutasaival a levelezés terén. A közeljövőben ugyanezt a levelezéssel történő kapcsolatfelvételt az amerikai vasutasokkal is megkezdjük.

A vasutas dolgozók táviratilag fejezték ki Amerika hős vasutasainak forró elvtársi üdvözletüket. Sok sikert kívánnak a béremelési harchoz és biztosították a testvér amerikai vasutasokat a magyar vasutasság teljes szolidaritásáról. Kifejtették a táviratban, hogy a magyar vasutasság segíti harcaikat és erre minden alkalmat felhasznál. Végül annak a reményüknek adnak kifejezést, hogy a jobb megélhetésért és a szebb jövőért folytatott harcot sikerre viszik, amely harc elválaszthatatlanul egybe van forrva azzal a küzdelemmel, amelyeket a népek a szabad holnapért, a függetlenségért és a békéért vívnak rendületlenül.



A KOREAI VASUTASOK AZ AMERIKAI AGRESSZIÓ ELLENI HARCBAN!

Kun Ir Szen elvtárs felhívására a koreai munkásosztály volt az első, amely mozgósította sorait a fasiszta banditák és a külföldi imperialista támadók ellen. A munkások, akik csatlakoztak a koreai néphadsereghez, hősiesen küzdenek a fronton az ellenség ellen, azok a munkások pedig, akik otthon maradtak, az amerikaiak heves bombázásai közepette gyártják a felszerelést az új katonák részére.

Észak-Koreában 666.000 munkás dolgozik. Az év elején 200.000 csatlakozott a hadsereghez. Azok a munkások, akik nem fegyverrel a kezükben harcolnak, a termelés frontján küzdenek a győzelemért. A koreai nők elfoglalták a katonasághoz bevonuló férfiak helyét a bányákban és az iparban.

Ebben a rendkívül erős küzdelemben a koreai vasutasok hősies munkájának köszönhető, hogy az amerikai bombázások ellenére a közlekedés nem bénult meg Koreában, sőt felülmúlta a békeidők közlekedését. Az egyik párisi újság közölte, hogy a kommunisták bombazápor közepette javítják a vasútvonalakat.

A hős koreai vasutasok harcáról és eredményeiről az egész haladó világ beszél, de kénytelenek az amerikai imperialisták és ezek zsoldosai is tudomásul venni, hogy minden bombázás ellenére napok alatt javítják ki a munkásosztályhoz, a Párthoz, *Kim Ir Szen* elvtárshoz hű vasutasok a vonalakat és vasúti berendezéseket. Június 25-től például augusztus 18-ig a Han-folyó fölötti vasúti összekötő hidat 2.200-szor bombázták az amerikai repülők és közel 5.500 bombát dobtak erre a hídra. A vasutasok azonban akar nappal, akar éjjel történt a támadás, azonnal nekiláttak a híd kijavításának.

A koreai munkásosztály és ahhan a hős koreai vasutasság, megacélozódott ebben a háborúban és a felszabadító harc legfőbb pillérévé vált. Harci szelleme példamutató az egész ország számára. A koreai munkásosztály hősiessége teszi lehetővé, hogy a koreai nép győzelmet arathasson a fasiszta és imperialista támadók felett.

A magyar vasutasok viszonylagos békében építik hazánkban a szocializmust, segítik az elnyomott népeket, a hős koreai nép harcát azzal, hogy mégtöbbet és jobban dolgoznak. Élenhaladnak a szocialista munkaversenyben és vetélkedve küzdenek a többi üzemek dolgozóival a kongresszusi zászlóért.

A magyar vasutas dolgozókat lelkesíti a szerte a világon békéért, az emberibb életért, függetlenségért, a magasabb bérekért vívott hősi vasutas harc. Összehasonlítják saját életükkel és látják, hogy mennyivel más a magyar vasutas élete, mennyivel jobb, szebb és biztonságosabb a dolgozók jövője. Ezért még elszántabban sorakozik a hatalmas Szovjetunió alatt vezetett béketabor és nagy Pártunk zászlaja alá a béke védelmében.

17 százalékkal túlteljesítették felajánlásukat

A miskolci pályamesteri tanfolyam kollektívája a pártkongresszus tiszteletére 240 munkaórát ajánlott fel. Ezt, társadalmi munka keretében, a miskolci Lokomotív sportpálya helyreállításával teljesítette is.

A pálya helyreállításához a Vasutasok Szakszervezete rendelkezésre bocsátotta az érte járó összeget. Mi, tanfolyamhallgatók azonban tudatában voltunk annak, hogy ha felajánlásunk révén helyreállítjuk pályát, ezt az összeget a szakszervezet központja, más szociális beruházásokra tudja fordítani. Ezért amikor meghallottuk, hogy rövidesen indul a munka, összeült kollektívánk és úgy határozott, hogy a tanulás mellett hét délután 33 órát a munkán dolgozunk. Ezzel is bizonyítani akartuk, hogy

kivesszük részünket a pártkongresszus sikeréért indult versenyből, s ezen keresztül a szocializmus építéséért és a békéért vívott harcból.

A helyi pártszervezet, a szakszervezet üzemszervezete és a sportegyesület örömmel vette tudomásul felajánlásunkat. Mi pedig, nagy lelkesedéssel fogtunk munkához. A lendületnek, az elhatározásunknak megszületett az eredménye: 17 százalékkal teljesítettük túl a felajánlást. A tanfolyamhallgatók tudatában vannak annak, hogy ezzel a teljesítménnyel is egy téglával járultak hozzá a szocializmus építéséhez.

A munka befejezése után hazatérve, újból tanuláshoz fogtunk, hogy jó eredménnyel végezve, segítsük a szocialista vasút megteremtését.

Szabad Ág!

A miskolci pályamesteri tanfolyam kollektívája.

EGY EMBERKÉNT A KONGRESSZUSI ZÁSZLÓÉRT!



Az öntudatos vasutas dolgozók tízezrei küzdenek a versenyben, és minden igyekezetükkel azon vannak, hogy élre kerüljenek a kongresszusi zászlóért vívott nemes versengésben. A magyar vasutasság jól tudja, hogy a rombadöntött vasutat a kommunisták, a Párt vezetésével tudták csak újjáépíteni. Azt is tudják, hogy minden vasutas győzelem szervezője a Párt, amely szeretett Rákosi elvtárs vezetésével új győzelmekre viszi a vasutas tömegeket a szocialista vasút megteremtése felé vezető úton. Ezért az öntudatos, Pártjához, Rákosi elvtárshoz, a Szovjetunióhoz, Sztálin elvtárshoz hű vasutasság egyemberként sorakozik fel a dicső Párt zászlaja alá a szocializmus építéséért, a béke megvédéséért vívott harcban.

Az angol-egyiptomi-szudáni vasutasok harca

Az angol-egyiptomi-szudáni vasúti munkások tiltakozásul főtitkáruk bebörtönzése és a [illegible] szervezetellenes intézkedések ellen, [illegible] multban háromnapos [illegible]ot indítottak.

Követelték többek között a 75 százalékos béremelést, hangsúlyozva, hogy a háború óta nem kaptak emelést.

Ezzel egyidőben az angol főkormányzó *„kommunistaellenes"* rendeletet hozott, amely minden kétséget kizáróan a szakszervezeti mozgalom és azok ellen a harcos szakszervezetek ellen irányul, amelyek a nemzeti szabadságért harcolnak.

A rendelet betiltja mindazokat a szervezeteket, amelyeket a kormány mint *„kommunista eszmék és kommunista propaganda befolyása alatt állókat"* tart számon és elrendeli, hogy ezeknek a szervezeteknek tagjai háromévi, vezetői pedig hétévi börtönbüntetést kapjanak.

A szudáni munkásmozgalom és a nemzeti függetlenségi mozgalom erőteljes fellendülése indította a főkormányzót ezen cselekedetére. A nemzeti függetlenségi mozgalom az angolok kivonulásáért folytatott tömegtüntetésekben és sztrájkokban nyilvánul meg.

A sztrájkot a 48 szakszervezetet összefogó Szudáni Szakszervezeti Szövetség vezette. A sztrájkban résztvettek a vasutasok, egészségügyi alkalmazottak, dokkmunkások, gépkocsivezetők, stb.

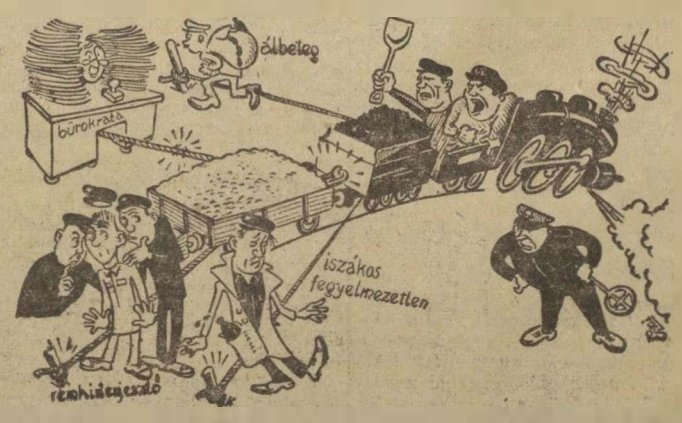
A vasúti dolgozók bejelentették, hogy január 2-án sztrájkot indítanak a kormány szakszervezeteket elnyomó politikája ellen. Azonban, amikor főtitkárukat, Shasi Ahmed el *Sabakhot*, aki egyben a Szudáni Szakszervezeti Szövetség titkára, azon a címen, hogy a szudáni vasutak igazgatóságának munkáját *„rágalmazta"* bebörtönözték, azonnal akcióba léptek.

A főkormányzó a sztrájkot illegálisnak minősítette. Ez világossá teszi, hogy a főkormányzó új rendeletének célja a szakszervezeti mozgalom szétrombolása.

A rendelet az Ashigga Párt és a Graduates General Congress ellen is irányul. E két harcos nemzeti csoport tüntetést szervezett azzal a követeléssel, hogy vonják ki az angol csapatokat Szudánból.

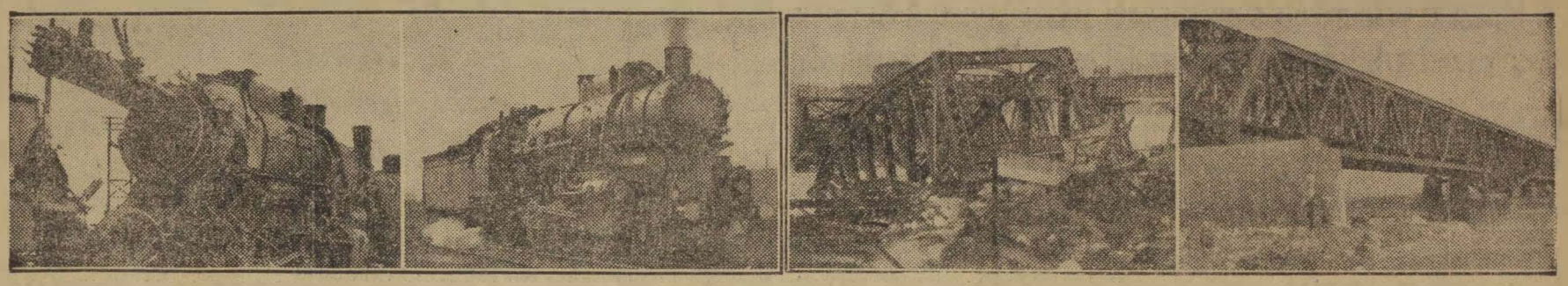
Ezeket az elnyomó intézkedéseket a szudáni angol kormány azért tette, hogy szembeszálljon a feltörő munkásosztállyal és a nemzeti felszabadító mozgalommal, amely ma a közös ellenség ellen harcban összefonódik a hatalmas egyiptomi antiimperialista mozgalmakkal.

Az ellenség fékezni próbálja a kongresszusi verseny lendületét



A kongresszusi versenyt, a kongresszusi zászlóért vívott küzdelmet az ellenség sem nézi ölbetett kézzel. Minden fegyelmezett, a hazáját, a dolgozó népet, a Pártot szerető öntudatos vasutas dolgozó éberen ügyel arra, hogy versenylendületüket az ellenség, az imperialisták belső ügynökei ne fékezzék. Ezért kíméletlen harcban állnak az öntudatos vasfegyelmet semmibevevő, fegyelmezetlen, iszákos, kártevő elemekkel szemben. Ugyanígy küzdenek az ellenség minden megnyilvánulása a bürokraták, az álbetegek, a rémhírterjesztők és a feketézők ellen.

A KOMMUNISTÁK, A PÁRT, RÁKOSI ELVTÁRS VEZETÉSÉVEL ÉRTÜK EL EREDMÉNYEINKET



Különösen a vasút területe volt az, ahol a második világháború, a fasiszták rombolásai szinte felbecsülhetetlen értékű kárt okoztak. És mégis a felszabadulás óta eltelt hat esztendő alatt nemcsak helyreállítottuk közlekedésünket, de számos területen jóval túlhaladtuk a háború előtti állapotokat. A képen: felrobbantott és az újjáépített gőzmozdony; jobbról: a budapesti déli összekötő vasúti Duna-híd a fasiszta vandál pusztítás után, mellette az újjáépített hidat látjuk.

Gerő elvtárs mondotta még 1949 december 9-i beszédében:

„Néhány esztendő alatt a dolgozó nép felé az ország gazdája, a nép vette kezébe az ország gyeplőjét, e néhány, valóban történelmi esztendő alatt az ország gazdájává vált a nép, a munkásosztály, a kommunisták pártjának, Rákosi Mátyásnak a vezetésével tüneményes gyorsasággal újjáépítette a háborúban rombadöntött országot, s a Szovjetunió baráti segítségével, a Szovjetunió tapasztalataival gazdagodva, a Szovjetunióra támaszkodva, szövetségben a népi demokrácia országaival új, Magyarországon eddig történelmi utat lépett a szocializmus építésének útjára."

Valóban hatalmasak azok az eredmények, amelyeket a felszabadulás után eltelt hat esztendő alatt a kommunisták, a Párt segítségével és vezetésével elértünk. Különösen a vasút területe volt az, ahol a második világháború, a fasiszták rombolásai szinte felbecsülhetetlen értékű kárt okoztak. És mégis a felszabadulás óta eltelt hat esztendő alatt nemcsak helyreállítottuk közlekedésünket, de számos területen jóval túlhaladtuk vasúti vonatkozásban is a háború előtti állapotokat.

A kommunisták harcainak és szilárdságának köszönhetjük azt, hogy nem a Marshall-segélyre bízták vasútunk újjáépítését. A fasiszta vandál pusztítás nyomán újraépíteni, a romok helyén virágzó életet teremteni, szinte reménytelennek tetszett.

A kommunisták voltak azok, akik a dolgozók élére állítak és személyes példamutatásukkal megkezdték a romok eltakarítása után a vasút újjáépítését a Párt vezetésével.

Pedig szinte emberfeletti munkát kellett végezni, hiszen az Államvasutak vágányhálózatának közel egyötödrésze elpusztult a háborúban. A felszabaduláskor 4200 vágánykilométer hiányzott, s ebből már a hároméves terv folyamán 3600 kilométert helyreállítottunk. A 13 dunai és tiszai vasúti híd mindegyike elpusztult. Közülük ötöt véglegesen, egyet ideiglenesen helyreállítottunk a hároméves tervben.

A hatalmas munkára jellemző, hogy

a 116 elpusztított rácsoshidból 101 készült el, a 720 elpusztított kisebb hídból pedig 700-at állítottunk helyre 1949-ig.

Gőzmozdonyaink 60 százaléka pusztult el, villamosmozdonyainkból csak öt darab maradt épen. Népi demokráciánk első négy évében már elértük, hogy üzemképes gőzmozdonyaink száma a háború előtti állomány 90 százaléka volt, villamosmozdonyaink pedig a háború előttinek 60 százaléka.

Az ötéves terv

Az ötéves terv első évében végrehajtott beruházások 90 százalékkal haladták túl az 1949-est. A múlt évben indult meg a forgalom az oroszlányi szénbányát kiszolgáló környe—oroszlányi vasútvonalon és elkészült az ország legnagyobb kőbányájához, az uzsai kőbányához vezető vasút is.

Ugyancsak 1950-ben adtuk át a forgalomnak a felszabadulás után épített Úttörővasút meghosszabbított vonalát.

Nagy lendülettel folyik a Dunai Vasművel kapcsolatos vasútépítés.

A közelmúltban adtuk át a forgalomnak a bajai Duna-hidat és 1950-ben épült fel a nagyjelentőségű nyíregyházi felvételi épület.

Ebben az évben folytatjuk az elmúlt esztendőben megkezdett országos vasútépítkezéseket, így elsősorban a Dunai Vasművel kapcsolatos vasútépítést.

Nagyarányú vasútépítkezéseket tervezünk a szénbányászat fejlesztésével kapcsolatban.

Folytatjuk a miskolci vonal villamosítását, jelentősen növeljük személy- és teherkocsiállományunkat és üzembehelyezzük az új gyorsvonati gőzmozdonyok első példányait.

Hosszú hasábokon sorolhatnánk fel azokat az adatokat, amelyek mind azt bizonyítják, hogy a Párt, *Rákosi* elvtárs vezetésével élni tudtunk a szabadsággal és minden, ami ebben az országban van, s közöttük hazánk főütőere: a vasút, a dolgozó népé, a mienk, vasutasoké.

A Pártnak köszönhetjük, hogy ma már minden hatalom a dolgozóké. Alkotmányunk van, s a helyi tanácsokra épülő új népi közigazgatás jobbá és szebbé teszi a vasutas dolgozók életét is.

A Pártnak, drága *Rákosi* elvtársunknak köszönhetjük, hogy ma már több mint 30.000 munkás és dolgozó paraszt áll különböző vezetőhelyeken az országban és ebből a számból közel 3000 vasutas munkáskáder tölt be az ország irányításában vezetőszerepet.

A kommunisták, a Párt irányításával, a Szovjetunió segítségével tehát helyreállítottuk a romokat, a dolgozók jó munkája nyomán, a szocialista munkaversenyben egyre nő a termelés és emelkedik a dolgozó nép jóléte. A vasutasok a kommunisták segítségével döntötték le a vasutas társadalomban fennálló válaszfalakat és



A Párt harcainak eredményeként a magyar ifjúság boldogan, örömtől sugárzó arccal tekinthet a gyönyörű jövő elé. Képünkön úttörővasutasokat látunk, amint a szerelvényfordítás közötti időben kedvenc lapjukat „futják át."

tőbb mint 10.000 dolgozót üdültettünk a szebbnél-szebb üdülőkben. A társadalombiztosítás átszervezése a dolgozók érdekében, segélyek és szolgáltatások felemelése, a szociális béregés, a munkavédelem, mind-mind a dolgozók érdekvédelmét szolgálja. Ehhez járultak a legkülönfélébb sport- és kultúrvonatkozású létesítmények ezrei, amelyek ugyancsak a dolgozók életszínvonalának emelését szolgálják.

Hálánk — hűség a Párthoz, Rákosi elvtárshoz

Az öntudatos vasutas dolgozók sok tízezres tábora hálával és hűséggel tekint a felszabadító Szovjetunió, *Sztálin* elvtárs, nagy Pártunk és szeretett vezérünk, *Rákosi* elvtárs felé. — Hálánk — hűség a Párthoz, hűség *Rákosi* elvtárshoz. Hálánk, hogy még jobban dolgozunk, fokozott erővel vesszünk részt a szocializmus építésében, hogy erősítve szép hazánkat, még hatalmasabbá, bevehetetlenné tegyük a béketábor magyarországi frontszakaszát.

A Párt iránti hűség, *Rákosi* elvtárs iránti szeretet, a Szovjetunió iránti hála vezeti dolgozóinkat akkor, mikor soha nem látott tömegmegmozdulássá teszik a kongresszusi munkaversenyt, a pártszázlóért folyó nemes versengést.

Arra kell törekednünk, hogy még nagyobb lendületet adjunk a versenynek, még többen vegyenek részt a megtiszteltető *„kongresszusi műhely"*, *„brigád"* és *„legjobb egyéni versenyző"* címért folyó küzdelem kiszélesítésében. Akik teljesítették vállalásukat, legyenek újra kötelezettségvállalást, hogy az eredményekkel dolgozóink harcos gozókkal, hogy példamutatásuk előrelendítse a kiemelkedő teljesítmények elérésért folyó harcot.

Az üzemi bizottság ellenőrizze és segítse az üzem vállalatvezetőségét abban, hogy a Kongresszusi Hét műszaki, gazdasági előkészítését biztosítsák. Ellenőrizzék a szakszervezeti funkcionáriusok a szállítási, a munkaátvételt, az utalványozás jó megszervezését és adjon megfelelő segítséget a műszaki értelmiség részére e feltételek biztosítására.

Szakszervezeti üzemszervezeteinknek fokozniuk kell az éberséget és meg kell akadályozni az osztályellenséget abban, hogy a Kongresszusi Hét sikerét alássa.

Tovább kell javítanunk a verseny nyilvános ellenőrzése módszereinek felhasználását. A termelési értekezletek foglalkozzanak Pártunk kongresszusának politikai és történelmi jelentőségével és vitassák meg a vállalások teljesítését, a lemaradás okát, a lemaradás megszüntetésének módját és tüzzön ki célokat más brigádok és üzemrészek teljesítményeinek túlszárnyalására.

Üzemszervezeteink újabb dolgozók bevonásával emeljék a kongresszusi munkaversenyben résztvevők számát és az üzemen belüli verseny nyilvánosságával tegyék szélesebbé, elevenebbé a versenyt.

Fordítsunk különösen nagy gondot a műszaki csoportokon keresztül a műszaki értelmiségi dolgozóknak, a művezetőknek, mestereknek, üzemvezetőknek, mérnököknek és technikusoknak *„A legjobb kongresszusi versenyző"*, stb. megtiszteltető címekért folyó versenybe való bevonására.

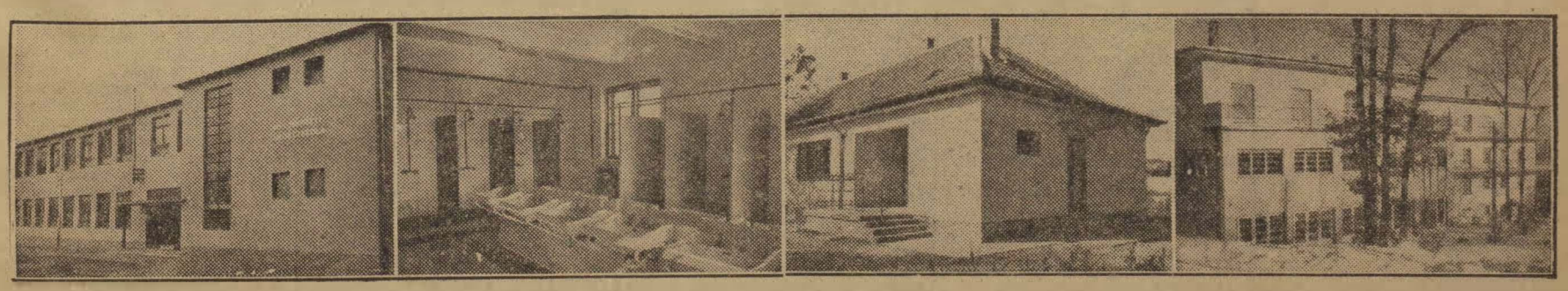
Pártunk Központi Vezetősége által felajánlott zászlóért folyó verseny kiszélesítése érdekében rendszeresen, a nyilvánosság eszközein keresztül ismertetni kell a dolgozókkal a zászlóért folyó verseny állását, a versenytárs üzem eredményeit. Tudatosítani kell a dolgozókkal a zászló elnyerésének jelentőségét, melynek elnyerése a legnagyobb kitüntetést jelenti az üzemi dolgozók számára.

Az üzemi bizottságok javítsák meg munkájukat a pártépítésben és a termelésben élenjáró, arra érdemes dolgozókat javasolják az üzemi pártalapszervekben tagjelöltfelvételre.

Az üzemi bizottságoknak, de valamennyi szakszervezeti aktivának is fel kell venni a harcot az olyan törekvésekkel szemben, melyek látszateredmények elérésével, hamis jelentésekkel és egyéb módon (normalazítás révén) akarják lejáratni a versenyt.

Az üzemi bizottságok az üzemi pártbizottságok irányításával, útmutatásával álljanak élére a dolgozók versenylendületének és töltsék be azt a komoly szerepet, amelyet Pártunk Központi Vezetőségének zászlajáért folyó nemes versengés, a kongresszusi munkaverseny fokozása jelent. Ha üzemi bizottságaink feladataik középpontjába a kongresszusi munkaverseny hibáinak és hiányosságainak kiküszöbölését állítják, akkor méltóan készülnek fel nagy Pártunk kongresszusára.

Vasutasok! Elvtársak! Kartársak! A termelés növelésével, az állami és népi fegyelem megszilárdításával, hazafias kötelezettségetek pontos teljesítésével erősítsétek drága hazánkat, védjétek a békét!



Szociálpolitikai téren is hatalmas segítséget nyujtottak a komunisták, a Párt, a dolgozóknak. A Horthy-rendszer ben elképzelhetetlen volt az a gondoskodás, a féltő szeretet, amellyel a Párt, Rákos, elvtárs irányításával népi államunk gondoskodik a dolgozókról. Az ember a legféltettebb kincs, — és ezt bizonyítják ezek a képek is: Új tanonc műhelyek, fürdők és zuhanyozók, új vidéki vasutas lakóházak, üdülők szolgálják a vasutas dolgozók felemelkedését.

A műszaki értelmiség segítségével felszámolják a Szolnoki Műhelyben a 80 és a 100 százalékon aluli teljesítményeket

A Szolnoki Járműjavító ÜV. ellenőrzési osztályának dolgozói is átérzik a Magyar Dolgozók Pártja II. kongresszusának hatalmas jelentőségét. Nagyon jól tudják azt, hogy ez a kongresszus újabb mérföldkő a szocializmus építéséért, a békéért vívott harcban. De azt is tudják, hogy nagy Pártunk kongresszusa nemcsak a Párt tagjai, hanem az egész magyar dolgozó nép érdekeit képviselik, a dolgozó milliók ügyét viszi előbbre.

Egy gép sem állhat a kongresszusi héten

Az elmult napokban értekezletet tartottak az osztály dolgozoi. *Süveges* István elvtárs bejelentette, hogy azzal a kéressel fordultak a Parthoz, hogy a kongresszus tiszteletére február 17-e és 24-e között kongresszusi hetet tarthassanak. A Part teljesítette a dolgozók kérését. *Süveges* elvtars bejelentését az ellenőrzési osztály dolgozói örömmel és lelkesedéssel vették tudomasul.

Elhatározták, hogy méginkább arra törekednek, hogy az üzem termelékenységét emeljék, az anyagtakarékosságot előmozdítsák és hogy az anyaghiány ne következzék be.

Süveges elvtárs arról beszélt dolgozótársainak, hogy már most

meg kell kezdeni a szerszámok és gépek ellenőrzését. A kongresszusi héten egy gép sem állhat géphiba miatt.

Jobban kell vigyázni a minőségi munkára, gondoskodni kell arról, hogy a munka termelékenységének emelése mellett, kiküszöböljék a selejtet. A minőség ellenőrzésére nagy súlyt kell helyezni.

A Járműjavító ÜV. területén a munkaversenyt nagyon elhanyagolták.

Nem lehet érezni a verseny lendületét. A verseny kerékkötőit a felügyeleti személyek között lehet leginkább megtalálni. Célszerű lenne, ha az osztály minden tagja versenyre hívná a műszaki felügyeletet

és versenyt indítanának a műhelyen belül „Az üzem legjobb műszaki dolgozója" címért.

Ezzel fokoznák a versenylendületet.

Süveges elvtárs ezután munkatársai helyeslése közben felajánlotta, hogy átvizsgálják a 80 százalékon alul teljesítők munkakörülményeit. Meg fogják nézni, hogy pénzügyi, vagy műszaki oka van-e az alacsony teljesítési szintnek. Marcius 31-ig meg kell szüntetni a 80 százalékon alul teljesítők számát.

Az ellenőrzési osztály minden dolgozója magáéva tette a kitunő felajanlást, ami hatalmas munkát jelent az osztály valamennyi dolgozója számára. Persze ez nem csupán felajanlás, hanem kötelesség is, mert a Szolnoki Járműjavító ÜV. üzemében

a 80 százalékon alul teljesítők havonta 25—30.000 forinttal károsítják meg népgazdaságunkat.

Az osztály másik felajánlását is magukévá tettek a dolgozók. Valamennyi járműjavító üzemi vállalat ellenőrzési osztályait versenyre hivják.

Mi az oka a norma 80 százalékos teljesítésének

Vince József műszaki ellenőr magáévá tette a felhívást. Elmondotta, hogy mint a VIII. osztály volt versenyfelelőse, minden harmadik napon kiértékelik a teljesítményeket. Ha valakinél lemaradást tapasztalnak, a versenyfelelős beszél a dogozókkal, hogy mi volt a lemaradás oka. A kerékpár-reszortban egy, az esztergályos csoportnál két dolgozó maradt le. De az osztály atlagosan mégsem teljesített többet, mint azelőtt, mert az egyik lemaradt, másik pedig kiugrott. A VIII. osztály vonalán tehát a 80 százalékon aluli teljesítéseket teljesen meg lehet szüntetni.

Halász János elvtárs kifogásolta, hogy miért nem adta át *Vince* elvtárs munkamódszerét. A felajánlás első pontja teljesítésének akadályát abban látja, hogy a 80 százalékon alul teljesítők sokszor

nem saját hibájukból maradnak le, hanem azért, mert nehéz munkán dolgoznak.

Halász elvtárs javasolta az értekezletnek, hogy előbb dolgozzák ki a feltételeket. Hangsúlyozta, hogy a javaslatot elfogadja és biztosan tudja, hogy egyetlen dolgozó sem akad az ellenőrzési osztályon, aki ne teljesítené a felajánlást, ne venne részt nagy Pártunk kongresszusával kapcsolatos versenyben.

A bércsalók és a 80 százalék

Batta Ferenc elvtárs szólalt fel ezutan. Arrol beszélt, hogy vannak olyan elavult gepek az üzemben, amelyek kijavítása nagyon sok időt vennigénybe, ezért a Kongresszus Hét kezdetére a legsurgosabb javításokat hajtják végre. A 80 százalékon aluli teljesítmények kiküszöbölésével kapcsolatban megjegyezte, hogy nehéz kérdés, mert sok helyen bércsalást követtek el és most nem tudnak többet teljesíteni 80 százaléknál.

Süveges elvtárs erre azt válaszolta.

— A szoros normák az április 4-i munkafelajánlások során elkövetett és a normarendezésből be nem vallott bércsalásokból keletkeztek. Mégis el kell érnünk és el is tudjuk érni a 80 százalékon alul teljesítők számának megszüntetését. Oda kell mennünk az érdekelt dolgozókhoz, megmutatni nekik, hogyan végezheti munkáját könnyebben és gyorsabban. Atadjuk tapasztalatainkat. Persze, az ellenség teljes felszámolását nem lehet egyszerre keresztülvinni, mert sokszor a jóbarát és szaktars mezében rejtőzik közöttünk, de előbb-utóbb elárulja magat. Aki becsületesen dolgozik, annak semmi baja nem törtenhet, de a hanyagul dolgozókat a kapun kívül kell tenni.

Magyari László minőségi ellenőr azt mondotta, hogy nemcsak a lemaradó a hibás, hanem sokszor a csoport, vagy a másik osztály. Ha például a VIII. osztály nem tudja a kerekeket leszállítani, ez a szekrénylakatosokat hátrahúzza. Igy történik meg azután, hogy a kimeneten a csoportok megrohanják a kocsikat, hogy az elmaradt munkát elvégezzék rajta. A VII. osztályban panaszkodnak a dolgozók, hogy kevés az idő az alváz befestésére.

Szigeti Gusztáv elvtárs nagy örömmel fogadta el a felajánlást a kongresszussal kapcsolatban. Felszólalásában hangsúlyozta, hogy

az alacsony teljesítményeket sokszor a művezetők rossz munkabeosztása okozza, vagy pedig az, hogy kedvesebb barátnak jobb munkát, a másiknak pedig rosszabb munkát adnak.

Ezen feltétlenül változtani kell. Reméli, hogy a VI. osztályban az esztergalvos csoportnál is megjavul a munkaviszony. Nagyon sokszor látta, hogy az esztergályosok állnak. Az egyiket például többször kereste, de sohasem találta a helyén. A százszazaléka mégis megvolt.

Valamennyien előfizetünk a „Szabad Nép"-re

Az ellenőrzési osztály dolgozói végülis megszövegezték versenykihívásukat az ország valamennyi járműjavító ÜV. ellenőrzési osztályai felé. A kongresszus tiszteletére többek között vállalták, hogy valamennyien előfizetnek a *„Szabad Népre"*. A Párt lapjának cikkeit minden második nap, a munkaidő megkezdése előtt félórával kiértékelik és hasznosítják munkájukban.

Elhatározták, hogy a munka jobb megszervezésével elősegítik az üzem dolgozói által tett kongresszusi munkafelajánlások teljesítését és túlteljesítését.

Az üzem területén 80 százalékon alul teljesitő dolgozók számát (173 fő) felvilágosító politikai munkával, a munka helyes megszervezésével és munkamódszerátadással március 31 ig megszünteti. A százszázalékon alul teljesítők számát pedig (458 fő) felére csökkentik ugyanezen idő alatt.

A Szolnoki Járműjavító ÜV ellenőrzési osztályának dolgozói, a műszaki értelmiségi munkások ezzel a vállalásukkal is bizonyítani akarják a Szovjetunióhoz, a Párthoz és *Rákosi* elvtárshoz való hitüket és ragaszkodásukat.

Így néz ki az öntudatos vasfegyelem VÉSZTŐN



A közelmultban, a 9.314 es számú vonatnál *Rédei* József vonatvezető a Csongrádról Békés állomásra feladott két hordó bort nem rakta ki, hanem tovább vitte Vésztő állomásra.

Rédei útközben, mig a vonat Békésmegyer állomáson tartózkodott, — az állomással szemben lévő üzletben *fúrót* vásárolt.

Vésztőre érkezve megkérte *Kiss* Valter forgalmi szolgálattevőt, hogy szerezzen részére demizsont. Elmondta neki, hogy *„bérmanevenapja"* van és szeretné megünnepelni a Károly napot.

Erre, a szomszéd kocsmából szereztek demizsont. Nagy izgalmat váltott ki a következő lépés. *Rédeinek* egykettőre akadtak társai, akik segédkeztek a *„borszerzésben"*. *Rédei* iránvítá sával lejjebb verték az egyik boroshordó abroncsát és pontosan az abroncs helyén lyukat fúrtak a hordóba. Nagy sugárban ömlött a bor, amit azonnal felfogtak. *Rédei* kétszer is megtöltötte a demizsont és megkezdődött az *„ivászat"*. *Kiss* Valter forgalmi szolgálattevő, *Enyedi* István távirász, *Högye* Gergely pénztáros, *Prokics* József málházó, *Csehó* Sándor váltóőr, *Bányai* Ferenc, *Szőllősi* Imre, *Szász* András, *Nigyer* Zsigmond egyremásra kóstolgatták a hegy levét.

Kiss forgalmi szolgálattevő az egyébként elzárt helyen tartott váltókulcsot odaadta *Rédeinek*, hogy valami munkát is végezzenek a téren. Azonban *Rédei* elvesztette a kulcsot és így kézi erővel, nagy nehézségek árán tudták csak megfordítani a szerelvényt.

Az öntudatos vasfegyelem súlyos megsértése persze egész sor lazaságban nyilvánult meg. Ezek között is legsúlyosabb az, hogy a lopott bor túlzott fogyasztása következtében *Csekő* Sándor váltóőr a szolgálati hely asztalára feküdt és ott elaludt. Ugyanez történt *Enyedi* István távirásszal is, aki a forgalmi iroda asztalán, *Prokics* József málházó pedig a váróterem padján aludt el.

Rédei a hajnalban induló 9.314-es számú vonathoz még 3 óra 50 perckor sem jelentkezett. Amikor kutatására indultak, a vonatkísérő laktanya körül találták meg teljesen leittasodott állapotban.

A felsorolt vésztői vasutasok nemcsak meglopták a dolgozó népet, de beálltak azok sorába, akik az ellenség zsoldjába szegődve, romboló munkát végeznek az üzemben. Nem lehet kétséges, hogy a nép, a szocializmus építésének, a béke harcos megvédésének ellenségei azok, akik a nemzetközi osztályharc kiéleződése idején ilyent merészelnek tenni. Nem lehet egy percig sem kétséges az sem, hogy amikor az öntudatos vasutas dolgozók tízezrei lendületes munkaversennyel készülnek a pártkongresszusra, amikor jó munkájukkal bizonyítják a magyar nép vezetője, az MDP és *Rákosi* elvtárs iranti hűségüket és ezek az elemek pontosan az ellenkező nézetüknek adnak kifejezést. *Ügyüket nem kesztyűs kézzel kell elbírálni.*

Az öntudatos vasutas dolgozók mélyen elítélik *Rédei* és társai bűncselekményét és szigorú ítéletet követelnek.

A szovjet vasúti szállítás hatalmas fellendülése

Írta: L. MALKOVICS, a Szovjetunió közlekedésügyi miniszterhelyettese

A Bolsevik Pártnak és vezérének, a nagy *Sztálinnak* vezetése alatt a szovjet nép sikeresen oldotta meg a háborúutáni ötéves terv alapvető feladatait, s az iparban, a mezőgazdaságban, a közlekedésben, a dolgozók anyagi jólétében és kultúrájában új fellendülést ért el. Dicső szénbányászaink, olajipari munkásaink és energetikai dolgozóink határidő előtt teljesítették az 1950. évi tervet és a termelés mennyiségi eredményében túlhaladták az ötéves tervben az 1950-re előirányzott szinvonalat.

Az ötéves terv feladatait meghaladó szinvonalon dolgozik a vasúti szállítás is. A vasutasok a napokban jelentették *Sztálin* elvtársnak, hogy a

vasúti közlekedés határidő előtt teljesítette

a teherforgalomban és szállítmányokban azokat a feladatokat, amelyeket a Szovjetunió népgazdaságának újjáépítésére és fejlesztésére irányuló öt éves tervéről szóló törvény 1950-re állapított meg. Az ötéves terv 1950-re előirányozta a vasúti közlekedés teherforgalmának 28 százalékos megnövelését a háború előtti szinvonalhoz képest. Az 1950. év tíz hónapjában a teherforgalom a háború előtti szinvonalat több mint 40 százalékkal felülmulta. A rakodások és szállítások mérve szintén jelentős mértékben túlhaladja azt a szinvonalat, amelyet az ötéves tervről szóló törvény 1950-re irányzott elő.

Ezek a kimagasló eredmények annak köszönhetők, hogy a Bolsevik Part, a szovjet kormány és *Sztálin* elvtárs állandóan nagy gondot fordít a közlekedés és a közlekedés embereire, továbbá annak köszönhetők, hogy az összes vasutasok önfeláldozóan dolgoztak.

Az ország bőkezűen ellátja a vasutakat élenjáró, modern technikával. évről évre több gőzmozdonyt, Dieselmozdonyt, villanymozdonyt, vasúti kocsit, síneket, tökéletes gépeket és felszereléseket ad. Szüntelenül

növekszik és erősödik a vasutak anyagi és technikai bázisa,

emelkedik az átengedő és szállítóképessége. Nagy volt a teljesítmény a villamosítás terén és elsősorban az Ural és Szibéria áruforgalommal túlterhelt főbb útvonalain. Nagy arányokban folyik a munkaigényes folyamatok gépesítése. A pályafenntartás szakaszán, ahol azelőtt a kézzel végzett munka uralkodott, az osztálymérnökségeket gépesítették. Fokozott mértékben látták el a vasutakat, postai, jelző, központosító és váltókezelő berendezésekkel.

Új technikai alapokon folyik a közlekedési építkezés is. Egyre nagyobb arányokat ölt a földmunkák hidromechanizálása. A hidak építésénél nagymértékben alkalmazzák az összerakható hídnyílás szerkezeteket. Számos mozdony és vasúti kocsi depóban bevezetik az ipari kultúrát: villamos uton krómozzák, edzik az alkatrészeket és magas frekvenciajú árammal száritják a faalkatrészeket. Mindenütt légnyomási szerszámokat hasznalnak.

A közlekedési káderek egyre jobban megtanulják az új technikát és tökéletesítik szaktudásukat. Azoknak a kötelezettségeknek a teljesítéséért folytatott harcban, melyeket a vasutasok a nagy *Sztálinhoz* írt levelükben vállaltak, a termelés újítói, a magas termelékenységű munka mesterei nőnek fel. A közlekedés hálózatában százezrek vannak, akiknek a teljesitménye már régen túlhaladta az ötéves terv normáját, 1950 tíz hónapja alatt, a szállítás területén a munka termelékenysége az 1940. évhez képest 9.8 százalékkal növekedett.

A vasutasoknak az a törekvése, hogy növeljék a munka termelékenységét, a szocialista verseny új, élenjáró módszereit, új, magasabb formáit szüli. Ilyen az 500-as mozdonyvezetők haladó mozgalma. Ilyen a 100 százalékos forgalomirányítók tömegversenye. Ilyenek azok az új, rendkívüli értékes módszerek és eljárások, technológiai tökéletesítések, amelyek segítik meggyorsítani a vasúti kocsik és mozdonyok fordulóit és növelik a szállítmányok terjedelmét. Az 1950. év különösen gazdag, a vasutasok sztahanovista kezdeményezésének ilyen nagyszerű megnyilvánulásaiban. Elég megemlíteni *Mamedov* mérnök módszerét, a vasúti kocsik folyamatos összeállítását, melyet *Lancsak* szerelvényösszeállító javasolt, továbbá *Antonina* Zsandarova esztergályos kezdeményezését. A vasútnál széles körben elterjedt *Kovaljov* mérnök módszere. A munka élenjáró fogásainak tanulmányozása, általánosítása és terjesztése, *Kovaljov* módszere szerint, elősegíti, hogy egész üzemek áttérhetnek a kollektív sztahánovista munkára. Éppen ennek segítségével kerültek az élenjárók közé olyan üzemek, mint a Kocsetovka, Liszki állomások, a lihoborai depó és mások. A kollektív sztahánovista munka a szocialista verseny új, magasabb formája. Ez lehetővé teszi a vasutak technikai előrehaladását, káldereink fejlődését es végeredményben odavezet, hogy eltünteti a válaszfalat a szellemi és fizikai munka között.

A szocialista tömegverseny kibontakozásában,

a szervezettség és a fegyelem megerősítésében,

a kaderek nevelésében nagy szerepet játszottak a politikai osztályok. A parancsnokok és a politikai funkcionáriusok támogatták a termelési újítókat és terjesztették az élenjáró munkamódszereket, ezáltal elősegitették az egész szállítási munka fellendülését s a *Sztálin* elvtárs előtt vállalt kötelezettségek határidő előtti teljesitését.

A szovjet vasutasok önfeláldozó munkája, a ragyogó, termékeny verseny biztosította az 1950. évi terv sikeres teljesitését. Mint 1949-ben, újból határidő előtt teljesítették a tervet, nemcsak a maga egészében, de olyan fontos rakományokra nézve is, amilyenek az olajipari termékek, a szén, az érc, a vas és az ömlesztett áruk. Az 1949. évhez képest 1950-ben a teherrakomány 12.8 százalékkal emelkedett. Ezt a gyarapodást főleg a gördülőanyag jobb kihasználása révén érték el. Túlteljesítették a személyszállítás évi tervét is.

A technikai eszközök jobb kihasználása és az élenjáró módszerek alkalmazása lehetővé tette, hogy öt év alatt a kocsiforduló több nappal meggyorsult. Egyedül ennek eredményeként, a berakodás naponként a vasúti kocsik tizezreivel növekedett és határidő előtt ment teljesedésbe, a szállítások terjedelmére felállított ötéves terv is. Előirányozták, hogy a tonnakilométer teljesítményt öt év alatt 69 százalékka emelik, valójában azonban a teheráruforgalom 1950-ben jóval túlszárnyalta ezt a szinvonalat.

Az összes vasutakon olyan intézkedéseket léptettek életbe, amelyek a munkakihasználás ütemességének biztosítására, a szállítások megszervezésében, az állami fegyelem megszilárdítására és a vonatforgalom ütemtervének pontos betartására irányulnak. Ennek eredményeképpen a harmadik és negyedik évnegyedben teljesedésbe ment a kocsifordulóra előirányzott állami terv. 1949. évhez képest, a teherkocsi fordulójának ideje 7.6 százalékkal csökkent. Ezzel szemben az 1950-re előirányzott kocsiforduló normáját nem egészen teljesítették, ami annak tudható be, hogy egyes vonalak az első évnegyedben ezen a téren mulasztásokat követtek el.

A vasúti közlekedés szállítási munkájában még mindig komoly fogyatékosságok vannak. Számos teherárunál — köztük a tüzifánál, a faanyagoknál, a sónál — nem teljesítették az állami tervet, mivel a megbizott részéről nem megfelelő módon történtek a szallitmánybejelentések, egyidejüleg rendellenességek voltak az üres kocsik atadasában is. Egyes vonalak nem teljesítették a berakodás megállapitott évi tervét. Megengedhetetlen, hogy a lemaradt vonalak vezetői azzal vigasztalják magukat, hogy mulasztásaikat pótolták az élenjáró üzemek.

A minőségi mutatószámok megjavítása, az önálló gazdasági elszámolás bevezetése a közlekedés minden láncszemében és

a szigorú takarékosság érvényesítése,

biztosították a szállítási önköltségcsökkentésre felállított feladat teljesítését. Az önköltség csökkentése, melyet ebben az évben értek el, jelentős megtakarításra vezetett. De a megtakarítás még nagyobb lehetett volna, ha nem turtek volna el olyan inproduktív költségeket, amelyeket a kereskedelmi és a technikai selejt és egyéb okok idéztek elő.

A vasutasokra 1951-ben az a feladat vár, hogy megbirkózzanak a szállítmányok növekvő terjedelmével, még jobban kihasználják a tecnikai eszközöket és emeljék a munka termelékenységét. Jelentős mértékben az első évnegyed dönti el az évi terv teljesítését. Ezért már az újév első napjaiban meg kell kezdeni a szállítás ütemének szüntelen növelését. Az 1951. évi terv a mult évinél magasabb. A nemzetgazdaság érdekei megkövetelik, hogy nemcsak teljes egészében, hanem minden szállítmányra, útra, minden egyes állomásra nézve teljesedésbe menjen.

Legfontosabb, hogy gondoskodjunk a kocsiforduló további meggyorsításáról. Ez a mi főtartalékunk. 1951-ben a kocsifordulót legalább 0.4—0.5 nappal kell megrövidíteni, elsősorban a teher- és technikai állomásokon való vesztegelés csökkentésével és a vonatforgalom ütemtervének jobb betartásával. A megállapított szállítási teljesítményt, az anyagi és technikai eszközök csökkentett ráfordításával kell megvalósítani.

A vasutasok a Bolsevik Párt és *Sztálin* elvtárs, a nagy vezér vezetésével minden erejüket megfeszítik, hogy kiküszöböljék a munkában még előforduló hibákat, hogy biztosítsák a vasúti szállítás további fellendülését és ezzel egyszersmind maguk is hozzájáruljanak szeretett hazánk hatalmának növeléséhez.

A szakszervezet kibővített központi vezetőségi ülésen tárgyalta a Kongresszusi Hét feladatait

Február 14-én kibővített központi vezetőségi értekezleten tárgyalta a Vasutas Szakszervezet a Párt II. kongresszusával kapcsolatos munkaverseny eredményeit, hiányosságait és a Kongresszusi Hét feladatait.

Végh Lajos elvtárs, elnök ismertette a napirendet, majd *Zsidai* Pál elvtárs a SZOT képviseletében szólt az értekezlethez. Bejelentette, hogy a Vasutas Szakszervezet vezetésében változás állott be. *Németh* István volt főtitkárhelyettest a Magyar Dolgozók Pártja tagjai sorából kizárta. Ez maga után vonta leváltását.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa, a Vasutasok Szakszervezete főtitkári teendőinek ideiglenes ellátásával Rácz Kálmán elvtársat, a SZOT Szervezési Osztályának helyettes vezetőjét bízta meg.

Zsidai elvtárs bejelentését a Központi Vezetőség tagjai egyhangúlag tudomásulvették. Ezután arról beszélt, hogy a vasutas dolgozóknak még nagyobb aktivitást kell kifejteniök a kongresszusi zászló elnyeréséért indult küzdelemben. A kongresszusi versennyel kapcsolatban feladatként jelölte meg a jó politikai munkát, a műszaki előfeltételek biztosítását. Hangsúlyozta, hogy társadalmi ellenőrzést kell gyakorolni a szakszervezetek üzemi szervezeteinek a vállalatvezetés felé. Elmondotta, hogy lemaradás tapasztalható a pártépítés terén.

A kongresszusi versenyben kitűnt dolgozókat be kell vonni a Párt soraiba.

Élesen küzdeni kell a versennyel összefüggésben lévő *kirakatjelentések* ellen és különös súlyt kell helyezni

a verseny nyilvános ellenőrzésének biztosítására.

A vezetést közelebb kell vinni a dolgozókhoz

Utána az újonnan megbízott főtitkár, *Rácz* Kálmán elvtárs szólt az értekezlethez. Hangsúlyozta, hogy az átmeneti nehézségeket a SZOT segítségével kiküszöbölték. Kérte a Központi vezetőség segítségét a munka fokozott javítása érdekében. Beszéde további során hangsúlyozta, hogy a szakszervezet munkáját a Politikai Bizottság mult év július 24-i határozata szabja meg, amit maradéktalanul kell végrehajtani.

A Politikai Bizottság útmutatása határozza meg a szakszervezet munkáját és ez a munka szervesen illeszkedik bele most a Pártunk kongresszusa tiszteletére indult verseny, a Párt zászlajáért folyó küzdelem kiszélesítéséért végzett munkába.

Rácz elvtárs ezután azokat a feladatokat ismertette, amelyek nélkül a szakszervezet nem tudja szerepét betölteni a szocializmus építésében, a béke védelmében.

Döntő feladatként jelölte meg a szakszervezeti vezetők előtt azt hogy

a vezetést közelebb kell vinni a dolgozókhoz,

majd részletesen ismertette a kongresszusi verseny, a Kongresszusi Hét folyamán megoldásra váró feladatokat.

Ezután *Rózsavölgyi* József elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály helyettes vezetője szólt a Központi Vezetőség tagjaihoz. Elmondotta, hogy a szakszervezetnek politikai téren és a munkaverseny frontján komoly feladatai vannak. Hangsúlyozta, hogy a szakszervezetnek a Politikai Bizottság határozatából kell kiindulnia, annak végrehajtását kell meggyorsítania, hogy a meglévő hiányosságokat kiküszöböljék, és így méltó módon vegyenek részt a pártkongresszus előkészítésében. Kifogásolta, hogy a kongresszusi felajánlások sok helyen úgy történtek, hogy a dolgozók nélkül döntöttek a dolgozókról, leült az üzemi háromszög és megtette a dolgozók helyett a felajánlást.

Rózsavölgyi elvtárs hangoztatta, hogy a szakszervezet központi apparátusának munkájában mutatkozik bizonyos javulás, de ugyanezt nem lehet elmondani az üzemszervezetek munkájáról.

Az erővel való pazarlásról megemlékezve elmondotta, hogy a három erővonal: a Párt, a szakszervezet, benne az üzemi bizottság is, és a szakvonal külön járnak s ez meglátszik a kongresszusi verseny eddigi eredményeiben is. Haladjanak együtt a Párt vezetésével és jóval nagyobb lesz az eredmény. Munkánkban a politikai szintet emelni kell és fel kell használni klasszikusaink tanításait.

Nincs nagyobb tisztesség, mint a Párt, Rákosi elvtárs zászlajáért versenyezni

Rózsavölgyi elvtárs a továbbiak során a káderkérdésről is megemlékezett. Itt is az ellenség kezét kell keresni, mikor azt állítják, hogy nincs káder. Nem egyéb ez politikai rövidlátásnál. Hát akkor az őszi csúcsforgalmat kik hajtották végre és a kongresszusi versenyben kik érnek el kimagasló eredményeket — kérdezte.

A káder felhozását akadályozó mesterséges szűrőt, a baráti klikkeket, vagy azokat, akik féltik pozíciójukat az új káderektől, el kell távolítani. Az ellenség elleni harccal kapcsolatban bírálatot gyakorolt a szakszervezeti, de különösen az üzemi bizottság munkájáról. Elmondotta, hogy a jobboldali szociáldemokraták álszocialista frázisai érvényesülnek egyes üzemi bizottságok munkájában. Ez komoly veszély, mert leszűkítik az ÜB munkáját jobboldali szociáldemokrata értelemben vett *„érdekképviseletekre"*.

Rózsavölgyi elvtárs hangsúlyozta, hogy az ellenség elleni harcban fel kell számolni az opportunizmust. Az ellenség elleni harc szorosan kapcsolódik a pártkongresszus sikeréhez. A munkaverseny nyilvános ellenőrzésének kérdésével foglalkozva kiemelte, hogy

a műszaki vezetés méginkább bontsa fel a tervet és szervezze meg a munkaverseny nyilvánosságának ellenőrzését.

A verseny nyilvánossága hatalmas mozgósító erővel bír. Oda kell hatni, hogy

az üzemek az üzemekkel, az egyéni versenyzők, minden kisebb munkaegység, brigád és műhely versenybelendüljön egymással.

Indítsunk versenyt a kongresszus legjobb egyéni versenyzője címért. Tartsák nyilván, ki kivel versenyez, ellenőrizzék és tudassák a másik féllel is versenytársa eredményeit. Lendüljön versenybe minden vasutas, minden üzem a kongresszusi zászlóért. És ebben a versenyben különös gondossággal törekedjünk minőségi vállalásra is. *Nincs nagyobb tisztesség, mint a Párt, Rákosi elvtárs zászlajáért versenyezni* — fejezte be felszólalását *Rózsavölgyi* elvtárs.

Rózsavölgyi elvtárs után *Csanádi* György elvtárs, az államvasutak vezérigazgatója szólt röviden az értekezlethez. Elmondotta, hogy a pártkongresszus tiszteletére indított versenyben ugyan értünk el határozott eredményeket, de még számos javítani való van menetközben.

Csanádi elvtárs döntő hibaként említette meg, hogy úgy látja, nincs kellő lendület a versenyben. Sok helyen a verseny *„rendeletszagú"* volt és úgy is hajtották végre. Valahogy gazdasági vonalra tévedt teljes mértékben ezeken a helyeken, nélkülözte az éltető és lendületet nyujtó politikai tartalmat. Ezt észrevették és javították rajta. Az eredmények meg is mutatkoztak.

Ezután arról beszélt, hogy a hiányos, vagy nem kellő politikai felvilágosító munka volt érezhető ezeken a helyeken, de ennek a munkának nemcsak megindulni, hanem állandóan folytatódni kell. A jó munka érdekében döntően kell foglalkozni a pártépítéssel, a Párt erősítésével.

Beszéde további részében arról emlékezett meg, hogy az öntudatos vasfegyelem elengedhetetlen kellék, mint ahogy elengedhetetlenül fontos a hazaszeretet, a Párt iránti szeretet, a *Rákosi* elvtárs iránti szeretet, a Szovjetunió iránti hűség és hála érzése a vasutas munkájában. Különösen most, a nemzetközi osztályharc kiélezödése idején, mikor az amerikai imperialisták harmadik világháború kitörését készítik elő.

A vasutasság a kongresszusi zászlóért folyó versengésben — mondotta befejezésül — meg fogja mutatni eredményein, az öntudatos vasfegyelmen épülő balesetmentes szolgálaton keresztül, hogy szereti a Pártot, *Rákosi* elvtársat, szereti a vasutat.

Csanádi elvtárs felszólalása után került sor a központi vezetőségi értekezlet fő napirendi pontjára. *Bencs* Mihály elvtárs, a központi Termelési és Bérosztály vezetője ismertette részletesen a kongresszusi verseny állását, eredményeit, döntő módon pedig a kiküszöbölendő hiányosságokat.

Bencs elvtárs hangsúlyozta beszédében, hogy központi kérdéssé kell tenni a kongresszusi versenyt minden osztály, minden reszortfunkcionárius számára, mert ez nem reszort és nemcsak a termelés és szervezés feladata.

A Központi Vezetőségnek több közvetlen támogatást kell nyujtani a területi bizottságoknak és az üzemi bizottságoknak.

A kommunista- és pártonkívüli funkcionáriusok egyéni példamutatással, helytállással járjanak élen a vállalások teljesítésében és túlteljesítésében Fűzzék szorosabbra a kapcsolatot a szakszolgálati vezetőkkel, különösen az üzemekben és egyéb szolgálati helyeken a műszaki vezetőkkel, hogy ezen keresztül a Kongresszusi Hét sikerét biztosítsák. Szakszervezeti vezetőink, aktíváink foglalkozzanak egyénileg sztahánovistáinkkal, élenjáró dolgozóinkkal.

A szakszervezeti vezetők fűzzék szorosra a kapcsolatot a pártszervezetekkel, azok segítségével tegyék központi kérdéssé a versenyt.

„Dolgozz jobban ma, mint tegnap" — Feladataink a Kongresszusi Héten

Bencs elvtárs ezután ismertette azokat a módszereket, amelyek segítségével az öntudatos vasutasság kiemelkedő eredményt tud felmutatni a kongresszusi zászló elnyeréséért folyó versenyben.

Elsősorban agitációs felvilágosító munkával meg kell indítani a harcot *a Kongresszusi Hét legjobb dolgozója, brigádja, üzemrésze, szolgálati helye* címért. Azokon a helyeken, ahol az öntudatos dolgozók már teljesítették vállalásaikat, tegyenek újabb felajánlásokat, melynek fő iránya *a munka minőségi megjavítása* legyen. Harcoljunk az utazási sebesség emeléséért.

A Kongresszusi Héten el kell érnünk azt, hogy az utazási sebességet 16.2 órakilométerre emeljük.

Mozgósítsuk dolgozóinkat arra, hogy egyes területekre, szolgálati helyekre a szakszolgálat által megállapított irány- és túlsúlyos vonatokat közlekedtessünk.

Munkamódszerátadás és tapasztalatcsere kiszélesítésével segítsék a százszázalékon alul teljesítő dolgozókat, hogy teljesítményüket százszázalék fölé emeljék. A vontatási szakszolgálatnál dolgozó aktívák mozgósítsák utazószemélyzetünket, hogy a Kongresszusi Héten és a Kongresszusi Őrség alatt

minél több négyes kapcsolt mozgalmi vonatot továbbítsanak megtakarított szénnel.

A Kongresszusi Héten az egy termelési egységhez tartozó csoportok, brigádok üljenek össze a munka befejeztével, minden nap tárgyalják meg az eredményeket és hiányosságokat, de legfőképpen azt, hogy miként tudnak a munka jobb megszervezésén keresztül egymás segítségére lenni. Tűzzék ki célul, hogy minden nap hány százalékkal emelik teljesítményüket. Harcoljanak azért, hogy minden nap többet teljesítsenek, mint az előző napon. Legyen a dolgozók jelszava:

„Dolgozz jobban ma, mint tegnap."

A verseny nyilvánossága

A továbbiakban a verseny nyilvánosságával foglalkozott *Bencs* elvtárs és kiemelte, hogy az üzemi bizottságok munkájában súlypontot kell képeznie. A fő súlyt eddig a technikai kivitelezésre fordították. Ezután ne csak a táblákon, hanem az agitációban is ismertessék a dolgozókkal az elért eredményeket, hogy ezek ismeretében küzdjenek tovább a túlteljesítésért.

Használjuk fel az élenjáró dolgozók népszerűsítésére a versenyhiradókat, faliújságokat, a *„Villámokat"*, a hangos bemondókat.

Minden célravezető eszközt használjunk fel az elért eredmények és lemaradások ismertetésére, hogy ezen keresztül erőteljesen fokozzuk a verseny lendületét.

Kerüljük a látszateredményeket, vegyük fel a harcot a lazítások ellen. Vigyáznunk kell arra, hogy a műszaki vezetés necsak egy-egy dolgozónak biztosítsa az egyfajta munkához szükséges anyagot, ami által kimagasló eredményt ér el, később pedig visszaesik. A munkát s az anyaggal való ellátást úgy szervezzék meg, hogy

az elért eredményeket a dolgozók a Kongresszusi Hét után is tartani, vagy fokozni tudják.

Fokozzuk az ellenség elleni harcot

Bencs elvtárs beszéde végén hangsúlyozta, hogy politikai felvilágosító munkán keresztül következetesen harcolni kell a Kongresszusi Hét sikerét fékező ellenséges elemek, a munkafegyelem lazítói ellen. A bizalmiak leplezzék le a rémhírterjesztőket, a feketézőket, az álbetegeket, az iszákosokat. Agitációs munkájukban mutassanak rá, hogy az ellenség aknamunkája a dolgozó magyar nép, s közöttük a vasutas dolgozók ellen is irányul, és hogy ezek voltaképpen a Szovjetunió vezette békefrontot akarják gyengíteni. Feladatuk az, hogy a Kongresszusi Héten minden erőt mozgósítsanak, hogy öntudatos dolgozóink a legmagasabb teljesítményeket érjék el, azokat rögzítsék és továbbfejlesszék a verseny után is. A vasutas dolgozók ezen keresztül bizonyítják hűségüket és ragaszkodásukat a Párthoz és annak szeretett vezéréhez, *Rákosi* elvtárshoz.

Beszéde végén megkezdődtek a hozzászólások. A központi vezetőségi értekezlet tapasztalatait, az értékes hozzászólások anyagát *Rácz* elvtárs foglalta össze és egyben válaszolt az egyes hozzászólásokra. A szakszervezet vezető funkcionáriusainak most az a kötelessége, hogy az értekezleten tanultakat felhasználják munkájukban és diadalra vigyék a kongresszusi versenyt, a kongresszusi zászlóért indított nemes versengést.

A kongresszusi versennyel is segítjük a Szakszervezeti Világszövetség munkáját

A Párt II. kongresszusa közeledik. A magyar dolgozók, s közöttük mi, vasuti munkások is felmértük jelentőségét a kongresszusnak.

Nagyon jól tudjuk azt, hogy a Párt és a magyar nép vezére *Rákosi* Mátyás milyen sokat dolgozott, harcolt a nép felemelkedéséért, azért, hogy a mi drága hazánkban felépítsék a szocializmus országát.

Mi, vasmunkások, nagyon jól tudjuk, milyen volt a velünk való bánásmód a mult rendszerben. Nagyon is megízleltették velünk a munkanélküliség könyörtelen körülményeit. Ma nem kell félni a holnaptól, nem kell félni a munkanélküliségtől. És bár az amerikai agresszió miatt áldozatkészséget vár tőünk a dolgozó nép vezetője, a Párt, áldozatkészséget a munka területén, áldozatkészséget bizonyos vonatkozásban a közszükségleti javak termelése és elosztása terén, — mégis azt mondom, hogy semmi áldozat nem sok ahhoz, amit hozunk, mikor tudjuk, hogy ezerszeres kamattal térül vissza. Mikor tudjuk azt, hogy minden épülő gyár és üzem, iskola és bölcsőde, üdülő és sportpálya, kultúrotthon munkásfürdő mind a dolgozóké, egytől egyig a mienk.

Ki ne látná azt a végtelen nyomort, azt az elesettséget, amelyben az imperialista országok dolgozóinak többsége él. Mindnyájan tudjuk, hogy a marshallizált országokban és az imperialista Amerikában csak a munkásárulók élnek kivételes körülmények között. Ezért azonban a dolgozók milliói szenvednek és fizetik az árát.

A Szakszervezeti Világszövetség harca, a mi harcunk is

Felszabadításunkat a Szovjetuniónak köszönhetjük, mint ahogy neki köszönhetjük azt a sok segítséget, tapasztalatainak átadását például a vasutas mozgalmakban, amellyel meggyorsítottuk a nép felemelkedését.

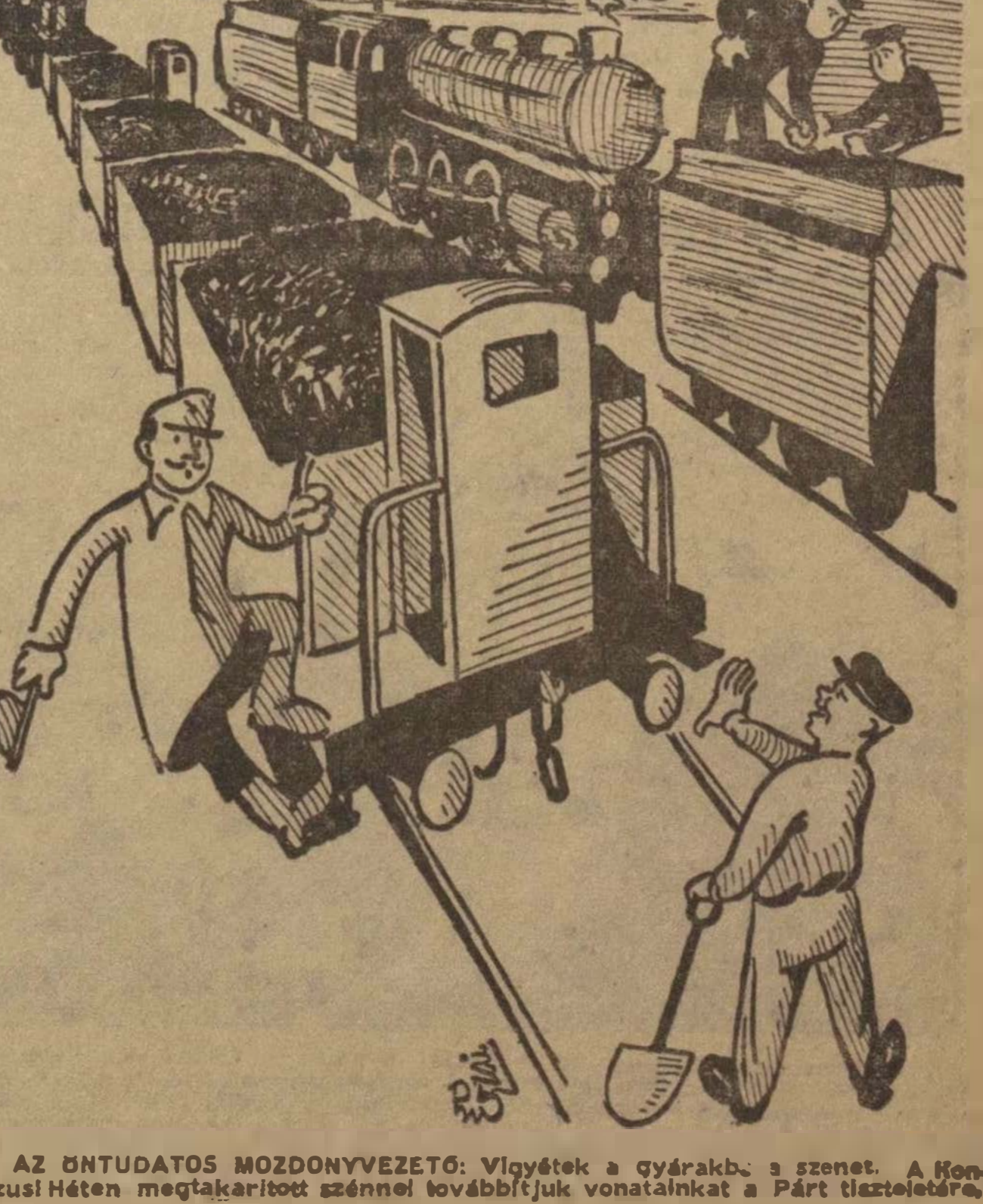
Én pártonkívüli vagyok, de csodálattal és a legmélyebb emberi megbecsüléssel tekintek fel a kommunistákra, ezekre a hősökre, akik a munkásosztály élcsapatához tartoznak, s amelynek soraiba én is szeretnék bekerülni. A Párt, *Rákosi* elvtárs vezetésével újjáépítette az országot és megkezdte győzelmes harcait a szocializmus felé haladó uton.

Mi, éppen ezért minden segítséget megadunk a Pártnak, hogy harcait eredményesen vigye. Jobb és több munkával segítjük most is a kongresszus sikerét. Nagyon jól tudjuk, hogy a kongresszusi versennyel is segítjük a nemzetközi munkásosztály harcát a szabadságért, a függetlenségért, segítjük a Szakszervezeti Világszövetség munkáját.

A Szakszervezeti Világszövetség működésének betöltése mély benyomást gyakorolt ránk. Ebből azt láttuk, hogy az imperialista háborús gyujtogatók nem férnek a bőrükbe. Eszeveszett kapkodásuk azonban a béke híveinek világtáborát nem fogja megtéveszteni, nem sikerül sorainkat megbontani. El vagyunk szánva arra, és azt hiszem minden munkástársam így gondolkozik, hogy minden erőnkkel és képességünkkel támogatjuk a Szakszervezeti Világszövetséget a békéért, a nemzetközi proletariátus felemelésért vívott harcában. Tudják meg az imperialisták, hogy a Szakszervezeti Világszövetség harca a mi harcunk is és nincsen olyan erő, amely megakadályozhatná összefogásunkat, s a Világszövetség működését.

Csiszár Imre,
a MÁV Hídépítő ÜV dolgozója.

A Kongresszusi Héten megtakarított szénnel továbbítjuk vonatainkat



AZ ÖNTUDATOS MOZDONYVEZETŐ: Vigyétek a gyárakba a szenet. A Kongresszusi Héten megtakarított szénnel továbbítjuk vonatainkat a Párt tiszteletére.

A pártkongresszus tiszteletére indított munkaverseny segíti a téli forgalom lebonyolítását

Egy nap választ el bennünket a Kongresszusi Héttől. Ezen a héten még ki lehet javítani a hiányosságokat, be lehet hozni a lemaradásokat s azok pedig, akik már teljesitették vállalásaikat, úi felajánlásokkal mutathatják meg, mennyire szivügyük a pártkongresszus sikere.

Rákosrendező állomás dolgozói például már a Kongresszusi Hét előtti napokban teljesitették vállalásaikat és február 16-án újabb kötelezettségvállalásokat tettek. Felajánlották, hogy a vállalt három darab felemelt menetsebességű vonat helyett négyet indítanak. Az egy kocsira eső mozgatási időt 107 helyett 110 százalékra teljesitik. Vállalták többek között, hogy az egyéni felajánlások számát 100 százalékra emelik. Felajánlásuk értéke 245.842 forint.

A dolgozók lelkes hangulatára jellemző például Kaba állomás dolgozóinak vállalása. Itt *Kocsis Sándor* intéző dolgozótársaival együtt vállalta, hogy két kongresszusi vonatot továbbít 50 kilométeres felemelt sebességgel. A kabaiak példáját követték Záhony, Püspökladány és Biharkeresztes, ahol ugyancsak kérték hasonló vonat indítását.

A Szegedi Területi Bizottság jelentése szerint február 15-ig a területen lévő dolgozók 94 százaléka kapcsolódott be a kongresszusi versenybe, amely napról napra szélesedik. Például a kiskunfélegyházi szertár dolgozói a pártkongresszus tiszteletére versenyben állnak a szegedi MÁV Igazgatóság valamennyi szertárával, amelyet a kongresszus után is folytatnak.

A kultúrcsoportok műsorukkal segítik a versenylendületet, ismertetik jelentőségét és népszerűsítik a kongresszusi versenyben jó eredményt elérő dolgozókat.

A kongresszusi zászlóért folyó versengésben élenjáró üzemeink

Üzemeink dolgozói jól tudják azt, hogy milyen tiszlesség és dicsőség szocialista versenyben győzni. De azt is tudják, hogy a kongresszusi zászlóért nemes versengésben mérkőzni egymással, maid győzni a kongresszusi versenyben — még annál is nagyobb dicsőség. Ha valamelyik vasúti üzem élrekerül a megye versenyében, megkapja a megyei pártbizottság zászlaját. Ha valamelyik budapesti vasuti üzem kerülne élre, az a budapesti pártbizottság zászlaját érdemelné ki. Végül az az üzem, amelyik valamennyi üzem között is élretör ebben a hatalmas versenyben, elnyeri a legezebb és legnagyobb kitüntetést: a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének zászlaját.

Szerencs állomáson 166 százalékos átlagteljesilményt ért el. Ludas állomáson komplex-brigád alakult a kocsitartózkodás csökkentésére.

A pécsi igazgatóság területén több mint hárommillió forint felajánlást vállaltak, amelyből közel hárommillió forintot teljesítettek. Az egy főre eső felajánlás átlaga 296 forint. Bátaszék-Fűtőház 191 százalékra teljesítette vállalását.

A debreceni területen a kongresszusi versenyben tett vállalások teljesítésében kitünő eredményt ért el a debreceni fűtőház, amely negyedmillió fölötti felajánlását 407.325 forint értékben teljesitette lapzártáig. Záhony állomás az irányvonatok indításában 261.2 százalékos teljesítményt ért el. Nyiregyháza állomás 140 százalékos irányvonat-indításával és 284.3 százalékos felemelt sebességű vonat továbbításával mutat példát.

A nyiregyházi kisvasút dolgozói közül *Fekete András* élmunkás már a harmadik felajánlást tette a kongresszus tiszteletére és 19 dolgozó követte példáját.

Szeged területén a békéscsabai osztálymérnökség sztahánovista brigádja 220 órán keresztül 137 százalékot ért el, és további jó munkára törekszik. A hódmezővásárhelyi osztálymérnökségnél *Podmaniczki Pál* talpfakapcsolással 140; a szegedi fűtőház kazánkovács sztahánovistája: *Kiss István* pedig 174 százalékot ért el.

A szombathelyiek versenyében *Széplaki Elek* lakatos 167, *Jászberényi Imre* mozdonylakatos 160, *Petri István* kazánkovács pedig 165 százalékos átlagteljesitménnyel küzdenek a kongresszusi versenyben.

Megállapítható, hogy ahol a kommunisták jó példával járnak elöl, ott jó a versenyszellem és megfelelően készülnek a dolgozó magyar nép ünnepére. Hasonló jó a versenylendület ott is, ahol felvették a harcot az ellenséggel, fokozták az öntudatos vasfegyelmet és jó politikai felvilágosító munkával tudatosították az MDP II. kongresszusának jelentőségét.

A vasútüzem kommunistái, a Párt öntudatos fiai lelkesen és harcosan küzdenek és lelkesedésükkel magukkal ragadják a pártonkivüli dolgozókat is, hogy méltóak legyenek a legnagyobb kitüntetés, a pártzászló elnyerésére.

A mi zászlónk — Rákosi elvtárs zászlaja

Az eddigi kiértékelés szerint a vasútüzemek közül élrelendültek a versenyben a Dunakeszi Járműjavító ÜV, Budapest-Ferencváros állomás, a dunapentelei vasúlépítés és a miskolci fűtőház derék dolgozói.

Amint a *„Szabad Nép"* irja: „A Párt zászlaja, — méltó örököse, dicső utóda azoknak a lobogóknak, amelyek alatt *Rákóczi* és *Kossuth* szabadságharcosai, 1919 vöröskatonái küzdöttek. A mi zászlóinkat mártiriaink kiontott hősi vére festette vörösre. A mi zaszlónk, a kommunisták zászlaja alatt vette birtokába a hazát a dolgozó magyar nép, e zászló alatt diadalmaskodott ellenségei felett. A mi zászlónk — *Rákosi* elvtárs zászlaja, nagy győzelmeink és jövendő dicsőséges harcaink jelképe. Valóban a békéért vívott küzdelem, a szocialista építőmunka élenjáró harcosának, zászlóvivőjének kell lenni annak az üzemnek, amely méltóvá akar válni a kongresszusi zászló nagy kitüntetésére!"

A miskolci fűtőház felajánlását már jóval túlteljesítette. 344.636 forintos vállalását már 404.086 forintra teljesítette és lendületesen tovább folytatják a versenyt és küzdenek a kongresszusi zászlóért. A fűtőház versenyre hivta ki egyébként az üzemi bizottságokat a legjobb üzemi szervezőmunka eléréséért.

Szombathely állomáson termelési értekezletet tartottak, ahol az öntudatosan dolgozók újabb felajánlást tettek. Vállalták, hogy az egy kocsira eső egységidőt 125-ről 135 százalékra, a tartózkodási egységidőt 110-ről 120 százalékra, az utazási sebességet pedig 16.5 kilométerről 16.8 kilométerre fogják teljesíteni. A felajánlások értéke meghaladja a másfélszázezer forintot. Jó eredményt értek el a versenyben *Nagy Ernő* forgalmi szolgálattevő 197; *Polgár Lőrinc* kocsimester és brigádja 148 és *Ugrai József* gépkiérő 367 százalékos teljesítménnyel.

A szombathelyi fűtőház 289.566 forint értekű vállalását 14-ig túlteljesítve 302.305 forintra emelte, de az újabb felajánlások tovább emelik ezt a jó eredményt is.

A soproni osztálymérnökség dolgozói is teltek felajánlást. Jó eredményt ért el *Unger András* pályamunkás brigádja, mely 115 százalékról 125-re emelte teljesítményét.

Celldömölk állomás *Vajda József* forgalmi szolgálattevő 184, *Horváth Antal* kocsimester 148, *Kemenes József* távirász pedig 150 százalékos teljesítménnyel küzd a kongresszusi versenyben. Ugyanitt az *Osváth*-brigád a tolatós tehervonatok utazási sebességét 133 százalékra teljesitette.

A sztahánovisták igyekeznek túlteljesiteni vállalásaikat. *Kádas István* Mikó Imre műszaki felvigyázó irányította. Az ötletnapon a dolgozók nagy lelkesedéssel vettek részt, felvetettek 25 ötletet, ebből a bizottság mint jó ötletet helyszínen díjazott ötöt, majd 14 olyan ötletet, amelyet mint újítást kell kidolgozni és beadni a dolgozóknak, szintén elfogadott, *de nem díjazott.*

A bizottság tagjai között vita keletkezett tekintettel arra, hogy a korábbi ötletnapokon az újításnak elfogadott ötleteket is díjazták. Mikó kartárs, az igazgatóság küldötte a bizottságnak kijelentette, hogy az igazgatóság álláspontja az, hogy az újításnak számító ötleteket díjazni nem kell, mert mint újítást elfogadás esetén úgy is díjazzák. Ez az intézkedési eljárás az ötletlevők között rossz hangulatot teremtett és egyes dolgozók kijelentették „márpedig ezután nem lesz érdemes ötletnapra jönni".

Mikó kartárs, megkérdezve a helytelen intézkedéssel kapcsolatban, kijelentette, hogy ezt előzőleg Rudics tanácsossal átbeszélték, ki közvetlen munkatársa, ehet hogy az egész egy „jóindulatú tévedésen" alapszik. Mint aki megbánta tévedését, készséggel tett igéretet a tévedés korrigálására, hangsúlyozta azt, hogy Rudics tanácsos hasonlóképpen tartotta meg Torbágyon az ötletnapot.

Ezek és hasonló jóindulatú tévedések az újítási mozgalom fékjévé válnak és visszaszorítják a dolgozók alulról jövő kezdeményezését.

Ugyancsak Mikó kartárs hatáskörébe tartozó komoly mulasztások állnak fenn a Villamosvonal Felügyelőség részéről.

1950 augusztus 30-án ugyanezen a helyen Mikó kartárs rendezett ötletnapot, amely ötletnapon 18 drb. újítási ötlet lett díjazva. A díjazott ötletek közül a mai napig sem lett kidolgozva és beadva egyetlen egy újítás sem. Mikó kartárs nem tudott odahatni, hogy Mihály István a Vill. von. Felügyelőség vezető mérnöke (kinek szintén azóta 2 kidolgozatlan újítása mai napig sincs beadva) a 18 ötlet illetve újítási javaslat beadása iránt intézkedett volna. Az azóta eltelt hat és fél hónap Mihály István vezető mérnök állítása szerint nem volt elegendő arra, hogy a dolgozóktól az újítási javaslatot bekérte volna.

De a tények azt bizonyítják, hogy az ötlettevő kartársak és elvtársak sem rendelkeztek annyi szocialista öntudattal, hogy az ötletért kifizetett díjak ellenében szocialista kötelességüknek tartották volna az ötletek kidolgozását és beadását.

A műszaki vezetés nem támogatta az alulról jövő kezdeményezéseket, nem nyujtott kellő segítséget.

A mulasztók között szerepel Lencse Menyhért üzemi bizottsági titkár, kinek három díjazott ötlete szintén nincs kidolgozva és beadva.

Az üzemi bizottság nem törődött az újítási mozgalommal, hanyagul kezelte ezt a döntően fontos kérdést. Nem tartott ellenőrzést, nem nyujtott segítséget a szakvezetésnek, jobboldali szocialdemokrata munkamódszerrel liberálisan kezelte az újító mozgalom kérdését. Az újítási mozgalom ellen vétők, a fejlődésünk gátlói között szerepel:

Lois Rudolf egy drb., Tóth Ferenc 3 drb., Rádaly Sándor műszaki intéző 4 drb., Valcz József 3 drb., Lencse Menyhért ÜB-titkár 3 drb., Németh Mátyás 1 drb., Körmendi Ede 1 drb., és Mihály István a Vill. alállomás vezetője 2 drb. ki nem dolgozott a mai napig még be nem adott újítási javaslatokkal.

Az egyre erősödő osztályharc, az imperialisták napról napra fokozódó háborúra való gyujtogatása megkövetel ma minden becsületes dolgozótól, hogy éberen őrködjön saját munkaterületén és vegye fel a harcot, lepleze le az ellenség ügynökeit.

Fokozottabban kell felfigyelnünk a „jóindulatú tévedésekre" a fejlődésünket gátló az újítási mozgalmat semmibevevő szabotőrökre.

Szabadság!

KOVÁTS JÓZSEF
vonalfelelős

Élenjáró műszaki vezető jutalmazása



A hazáját szerető, a szocializmus építését segítő, a béke harcos megvédésére kész műszaki értelmiség a Párt, Rákosi elvtárs megbecsülését érdemli ki. Az ómiskolci osztálymérnökséget vezeti Récser István mérnök. Az üzem, a jó munka nyomán most nyerte el a megtisztelő „Élüzem" címet. Képünkön Rézsavölgyi József elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály helyettes vezetője, oklevelet és pénzjutalmat nyújt át Récser Istvánnak, az osztálymérnökség vezetőjének.

„AMIT ALKOTUNK ÉS ÉPÍTÜNK AZ EGYEDÜL ÉS KIZÁRÓLAG A MIÉNK..."

Vilmányi Tibor a kongresszusra befejezi 1952 augusztus 1-ig kiszabott tervét

Ötéves tervünk második évébe léptünk — mondja Vilmányi Tibor népköztársasági érdemérmes, sztahánovista esztergályos a Landler Művekben. — Ennél a gondolatnál meg kell, hogy álljak egy pillanatra. 1923 óta dolgozom a vasútnál, mint esztergályos. Az évek muiása sohasem gyakorolt rám olyan hatást, mint az utóbbi hat évé. Úgy érzem, hogyha körülnézek népi államunk alkotásain, nagyon sok minden megváltozott hazámban és ebben nekem is részem van.

Megváltozott a munkához, az élethez, a társadalomhoz való viszonyunk. Ma érdemes dolgozni, mert ma magunknak dolgozunk és amit alkotunk, építünk, az egyedül és kizárólag a miénk, a családunké, az egész dolgozó népe. Ma, az üdülők, a sportpályák, a természet és az élet szépségei nem a kizsákmányoló kapitalistáké, hanem a népé. Ebből a hatalmas építő munkából minden becsületes dolgozónak ki kell vennie részét.

Mi, a Landler Jenő Járműjavító ÜV élenjáró dolgozói, megértettük Pártunk kongresszusának jelentőségét. Mindent elkövetünk, hogy munkafelajánlásainkkal sikerét emeljük. A műszaki vezetőséggel karöltve, megtárgyaltuk osztályunk Sztahánov-mozgalmának fejlődését.

A fennálló körülmények szerint kiértékeltük eredményeinket és hiányosságainkat. Elhatároztuk, hogy Sztahánov-mozgalmunkat nem hagyjuk ellaposodni, hanem most, a feszült nemzetközi helyzetre való tekintettel, ötéves tervünk túlteljesítése érdekében azt fejleszteni fogjuk. jó példamutatással élen fogunk járni úgy a felajánlás, mint a szakmai továbbképzés, munkamódszerátadás és az elmaradók megsegítése érdekében. A balesetek számát csökkenteni fogjuk, a meddőidőket kihasználjuk. Ezenkivül a Vasutas Sztahánovista Értekezlet határozati javaslatát a magunkévá tesszük.

Elért eredményeink növelésére mindent elkövetünk és ez döntő feladatként áll előttünk, mert érezzük, hogy ezzel fejezzük ki igaz ragaszkodásunkat és szeretetünket nagy Pártunk és forrón szeretett vezére, Rákosi elvtárs iránt. Mi érezzük és tudjuk, hogy eddigi fejlődésünket és a termelésben elért eredményeinket a Szovjetunió derék sztahánovistáinak, azok munkamódszerátadásának és jövőbe vetett erős hitüknek köszönhetjük.

Nem állunk meg félúton. Tovább megyünk a szocializmus útján, bármenynyire is fenyegetnek a háborús uszító imperialisták és láncos kutyáik, mert mi minden cselszövésük ellenére megvédjük a békét, családunkat és hazánkat.

Mi nem nyugatra, hanem kelet felé tekintünk, mert ott kel fel a nap, ahonnét megkaptuk a szabadságunkat és ahonnét minden nép számára eljön a béke és a szabadság.

Ha visszatekintünk az elmúlt időkre, látjuk azt, hogy rövid idő alatt két világháború zajlott le, mely országok és népek pusztulását hozta magával. Azóta soha egy országnak, egy népnek nem jutott eszébe az, hogy bármilyen formában is békét kezdeményezzen, csak egyedül és kizárólag a Szovjetuniónak. Ennek az államnak és népnek ezért tisztelet és megbecsülés jár.

En már első éves tervemet, 1952 június hó 1-ig terjedő időre teljesítettem. Felajánlom, hogy Pártunk II. kongresszusának tiszteletére, a kongresszus befejezéséig, tervemet 1952 augusztus hó 1-ig, százszázalékos minőségi munkával teljesitem.

Igérem továbbá, hogy üzemünkben az élmunkás- és sztahánovista kör helyiségének közeli elkészülése után olyan szervezeti életet fejlesztünk ki, pártbizottságunk és műszaki vezetőink útmutatásával, hogy a sztahánovista névnek olyan tekintélyt biztosítsunk, hogy minden dolgozónak legyőbb vágya legyen munkájával és eredményével közénk jönni és élenjáró harcossá válni a szocialista haza, a szocialista vasút megteremtésében és a béke megvédelmezésében.

Vilmányi Tibor

Bürokraták „jóindulatú tévedése" fékezi versenyünket

Pártunk II. kongresszusára a magyar dolgozó nép lelkesen készül. A vasút dolgozói hatalmas arányban veszik ki részüket a kongresszus tiszteletére beindított szocialista munkaversenyből. A dolgozók alulról jövő kezdeményezésein keresztül napról napra kiváló eredmények születnek, melyek hatalmas megtakarítást jelentenek népgazdaságunknak.

Az eredményeink mellett azonban komoly hiányosságokkal találkozunk. Ezeket a hiányosságokat egyes bürokraták „jó indulatú tévedésnek" igyekeznek beállítani.

Itt konkréten az újító mozgalommal kívánok foglalkozni.

A Tata-alsói Villamosvonal Felügyelőségnél január 31-én ötletnapot tartottak. Az ötletnapot a MÁV Bp. Igazgatósága IV. osztályából kiküldött

ÉLÜZEM LETT A FERENCVÁROSI FŰTŐHÁZ



A ferencvárosi fűtőház jó munkája nyomán, a fűtőházak egymásközti versenyében a IV. negyedév eredményei alapján élüzem lett. A közlekedés- és postaügyi minisztérium gyönyörű vándorzászlóját az eddigi birtokos, a szombathelyi fűtőház dolgozói nevében Kőhalmi Ernő elvtárs, sztahánovista mozdonyvezető adta át ünnepség keretében Lengyel József Munkaérdemrendes sztahánovista mozdonyvezetőnek, a ferencvárosi dolgozók nagy lelkesedése közepette.

Az öntudatos vasutasok tízezrei küzdenek munkaversenyben a Párt kongresszusi zászlajáért

„A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége üdvözli és támogatja a dolgozók kongresszusi munkaversenykezdeményezését, mint a béke megvédéséért folyó harcunk újabb fontos fegyverét... A részvétel a munkaversenyben minden dolgozó számára fokmérője a Párthoz való hűségnek, a nép ügye iránt érzett odaadásnak."

(A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének választ-levele a dolgozók kongresszusi munkaverseny-kezdeményezésére.)

Nagy Pártunk ismeretes kongresszusi levelében a Központi Vezetőség megemlékezett arról, hogy a Hofherr-gyári munkások példamutató kezdeményezése nyomán hatalmas ütemben bontakoztak ki a munkaversenyvállalások és a Kongresszusi Hét szervezésére irányuló üzemi javaslatok. A kezdeményezést követő lelkesedés azt bizonyította, hogy egész dolgozó népünk áldozni az MDP II. kongresszusának jelentőségét.

A magyar dolgozók alkotó kezdeményezése hatalmas, új erőforrásokat tár fel — mondja a Központi Vezetőség válaszlevele. — A munkaverseny hazánkban mindinkább a szocializmus építésének állandó módszerévé válik. E kongresszusi munkafelajánlások méltó kifejezői dolgozóink hűségének Pártunk és szeretett *Rákosi* elvtársunk iránt. Méltó kifejezői Pártunk és népünk teljes összeforrottságának és odaadásának a szocializmus építése, a béke megvédése, a haza nagy ügye iránt.

Az öntudatos vasutas dolgozók, akik a vasút gazdáivá váltak és a felszabadulás óta eltelt esztendők alatt bebizonyították az ellenséggel vívott harcban, és a munka frontján aratott győzelmekkel egyaránt, forró hazaszeretetüket, — most is hatalmas lelkesedéssel készítik elő a pártkongresszus sikerét. Ugyanaz a hazaszeretet, amely megmutatkozott az üzemek jobboldali szocialdemokratáival, az imperialisták belső ügynökeivel szemben vívott harcokban, ugyanez a hazaszeretet ösztönzi dolgozóinkat abban, hogy segítsék a Pártot célkitűzéseinek megvalósításában. Abban, hogy virágzóvá tegye a hazát, erősebbé népgazdaságunkat és hogy minden rendelkezésre álló erővel gyorsítsa hazánkban a szocializmus építését, a béke megvédését.

Az öntudatos vasutasság nagyon jól tudja, hogy még erősebb bástyává kell tenni szép hazánkat a béke frontján és hogy tovább kell erősítenünk néphadseregünket, békénk őrét.

A kongresszusi verseny állása

Ha a dolgozók versenyvállalásának kiértékelését szakszolgálatonként nézzük, akkor a következő képet kapjuk:

FORGALOM. A dolgozók 93 százaléka tett felajánlást a Párt kongresszusának tiszteletére. Az elmúlt kiértékelés óta 6 százalékos javulás mutatkozik.

A felajánlások teljesítése általában kielégítő.

a felajánlott 7.111.127 forint értékű vállalásból már 5,087.827 forintot teljesítettek.

— vagyis a felajánlott összeg 71 5 százalékát. Az utazási sebesség elérésénél tartják a 15.6 kilométer óraátlagot. A négyes kapcsolt mozgalomban közlekedő vonatok vállalt mennyiségét a dolgozók mindenütt túlteljesítik.

A tehervonatoknak légfékkel való közlekedtetésére tett felajánlás 90 százalékát teljesítették. Ugyanúgy végrehajtották a személyvonatok menetrendszerinti közlekedtetésére vonatkozó felajánlásokat is.

A munkásvonatoknál a késést a vállalt 2.5 helyett 2.1 százalékra csökkentették,

ugyanakkor a többi személyszállító vonatnál a vállalt 6 százalék helyett 5.1 százalékot teljesítettek. Az utóbbi vállalásnál elhatározták a dolgozók, hogy a kongresszusi héten további feszítést hajtanak végre.

A vonatok átlagos terhelésénél a debreceni MAV igazgatóság 102, a miskolci és a szegedi MAV igazgatóság 101, a budapesti 95, a pécsi 89 és végül a szombathelyi MAV igazgatóság 85 százalékra teljesítette a felajánlást.

PALYAFENNTARTAS. Ennél a szakszolgálati ágnál a dolgozók összlétszámának 93 százaléka tett felajánlást. A felajánlások forintértéke 5,781.018 forint.

A legutóbbi kiértékelés óta 5 százalékos javulás mutatkozik a vállalásoknál. A kiteljesített felajánlások értéke 2.761.721 forint, vagyis az összes felajánlások forint értékének 55 százaléka.

KERESKEDELEM. A kereskedelmi szolgálat dolgozóinak mintegy 93 százaléka tett felajánlást és vesz részt a versenyben. Vállalásaik forint értéke meghaladja a 3 milliót. A kiteljesített felajánlásokat az összes vállalás 67.5 százalékában teljesítették.

Az elmúlt kiértékeléshez viszonyítva a kereskedelmi szolgálat dolgozóinak a versenyben való részvétele 2.5 százalékot javult.

VONTATAS. Ebben a szakszolgálati ágban a dolgozók 89 százaléka tett felajánlást. A felajánlások forint értéke meghaladja a 7 milliót. A kiteljesített vállalások értéke 4,800.368 forint, vagyis az összes felajánlások értékének 65 százaléka.

A legutóbbi kiértékelés óta 9 százalékkal emelkedett a felajánlások száma.

MŰHELY. Az itt dolgozók 90.7 százaléka tett felajánlást. A felajánlás forint értéke 4,265.518 forint, amelyből a vállalt érték 72.4 százalékát már teljesítették is a dolgozók.

A szakszolgálatok felajánlása forint értékben együttesen 27,737.878 forint, amiből 18,562.135 forint értékű vállalást teljesítettek a dolgozók.

Minden remény meg van arra, hogy a vasutas dolgozók napról napra fokozzák a verseny lendületét és nemcsak teljesítik, de messze túl fogják teljesíteni vállalásaikat.

A vasutasok nagyon jól tudják, hogy minden siker újabb erőfeszítésekre és eredményekre kötelezik bennünket, aminthogy erre kötelez bennünket a nemzetközi osztályharc kiéleződése is. A vasutas dolgozóknak mindent el kell követniök, hogy a kongresszusi héten vállalásaikat teljesítsék és túlteljesítsék. Az erő állandó és gyors növelésére még soha annyira szükség nem volt, mint most, amikor a háborús gyújtogatók békénkre törnek. Aldozatkészség jellemezze tehát azt a harcot, amelyet vasutasaink a termelés frontján vívnak a kardcsörtető imperialisták ellen.

A szakszervezet üzemi szervezetei pedig javítsák meg munkájukat a pártbizottság határozata értelmében, minden területen, de különösképpen a versenymozgalom szervezése terén. Folytassanak jó politikai felvilágosító munkát és tervszerű, alapos és harcos agitációs munkával segítsék dolgozóinkat vállalásaik megtevésében, s felajánlásaik túlteljesítésében.

Ezekért a hibákért felelős a szakszervezeti központ is...

Levél a kádermunkáról

A *„Közlekedés"* január 2-i számában *Gróf József* elvtárs foglalkozott a szakszervezeti kádermunka hiányosságaival A cikkel kapcsolatban számos levél érkezett hozzánk. A dolgozók nagy általánosságban elmondották, figyelmesen áttanulmányozták a lapban közölteket és sok hiányosságra ráismertek saját munkájuk területén. Elmondották, hogy úgy a központi, mint az üzemi bizottságok kádermunkájában sok hiányosságot tapasztaltak, különösen az utóbbi időben.

Maróti József Pécs állomásról például elmondotta levelében, hogy nem segítették a káderekel, úgyszólván nem mertek hozzányúlni az értékes káderekhez, nem formálták, nem irányították őket, hogy később a mozgalom erőit gyarapítsák.

Hangsúlyozza, hogy ez a hiányosság talán nem is annyira az alsószervek hibája, mint inkább a közép- és felsővezetés hibája,

mert a káderkutatás alkalmával mindjárt tökéletes kádert, szinte hibátlan dolgozót kerestek.

A funkcionáriusokban megvolt az a hiba, hogy nem is törekedtek a káderutánpótlásra. Arra kéri levele végén *Maróti* elvtárs a szakszervezet káderosztályát, hogy vizsgálja felül tüzetesen a külső szerveket, hogy sok értékes káderrel gyarapíthassuk mozgalmunkat.

Nem ellenőrizték jelentéseinket

Pozsgai Kálmán elvtárs, vonalfelelős, levelében elmondja, hogy helyesebb lett volna, ha kinti funkcionáriusok vetik fel a kádermunka hiányosságainak kérdését. Ezen a téren hibásak az UB-funkcionáriusok, mert *„elaludtak"*. Itt önkritikát kell, hogy gyakoroljak, — írja levelében —, mert én voltam a felelős az UB vezetőségének további fejlődéséért. Elmerültünk a napi aprólékos munkába, s elhanyagoltuk a kádereinkkel való foglalkozást. Szerveztünk ugyan bizalmiakat, társadalmi aktivákat és helyetteseket, de megfeledkeztünk arról, hogy nemcsak addig kell a káderekkel foglalkozni, amíg beállítjuk őket. Itt kapcsolódom *Gróf* elvtárs cikkéhez. Valóban, nem ismertük kádereinket és csak a saját munkaterületünk látószögéből néztük a fejlődést. És mivel úgy láttuk, hogy a termelés vonalán nincsenek különösebb nehézségeink, önelégültség vett erőt rajtunk. Ezekért a hibákért felelős a központ is. *(Ezt elismerjük, de nem-e önelégültség ismét az, hogy azt gondolják az elvtársak, hogy a termelés vonalán nincsenek különösebb nehézségeik.* A szerk.). Kritikával kell, hogy éljek Központunk Káderosztálya felé, mert

egy alkalommal sem jöttek ellenőrizni azt, hogy a beállított funkcionáriusok valóban megfelelnek-e azoknak a feltételeknek, amelyet jelentéseinkben állítottunk róluk.

Így azt gondoltuk, hogy mindent jól csinálunk. A Politikai Bizottság határozatának végrehajtása közben jöttünk rá helytelen álláspontunkra és láttunk hozzá kádermunka megjavításához.

Pozsgai elvtárs levelében javasolja, hogy az UB-funkcionáriusokat iskolára kell küldeni, hogy tovább fejlődhessennek. Megoldhatónak tartja azt a javaslatát, hogy saját reszortjának munkáját szemináriumszerű előadások keretében ismertetnék a bizalmiakkal.

A dolgozók levelei azt mutatják, hogy gyökeres változást kell elérnünk káderpolitikánkban. „Úgy becsüljük a kádereket — mondotta *Sztálin* elvtárs —, mint a Párt és az állam aranykészletét, hogy megbecsüljük és tiszteletben tartsuk őket." Ehhez segítettek hozzá bennünket a dolgozók levelei.

A felvilágosító munka hiánya – sok helytelen vállalás

HOGYAN JAVÍTSUK MEG MUNKÁNKAT

A magyar vasutasok részvétele a kongresszusi versenyben már eddig is közel húszmillió forint értékű vállalás kiteljesítését jelenti. Ez a szám a Kongresszusi Héten előreláthatólag nemcsak megközelíti majd a 30 milliót, de túl is haladja jóval a felajánlások összegét.

Sok helyen azonban még jobb és még több vállalást is tehetnének a dolgozók, ha a jó politikai felvilágosító munkával tudatosítanák, hogy mit jelent a dolgozó magyar nép számára a Párt II. kongresszusa.

Pártunk tagjai és tagjelöltjei — mondja a Központi Vezetőség válaszlevele — *járjanak elöl a munkaversenyben és példamutatásokkal lelkesítsék egész munkásosztályunkat, egész dolgozó népünket második tervévük győzelmére. Pártszervezeteink a munkaversenyben kitűnt munkások, dolgozó parasztok, értelmiségiek, ifjak és nők legjobbjait tüntessék ki azzal, hogy felveszik őket Pártunk tagjai és tagjelöltjei sorába. Pártszervezeteink támogassák, mozgósítsák még erőteljesebben a tömegek alkotó erejét, teremtő kezdeményező készségét.*

Az öntudatos vasutas dolgozók megértették és magukévá tették nagy Pártunk válaszlevelét, mert tudják, hogy csakis újabb eredményekkel növelhetjük erőnket, hogy minden imperialista támadással szemben megállíjuk helyünket, hogy még erősebbé tegyük a békefront magyarországi szakaszát.

Milyen hibákat kell kiküszöbölni a versenylendület fokozása érdekében

Hiba az például, hogy az állomások globális vállalásait nem bontották fel egészen az érdekelt dolgozókig. A versenykiértékelésnél a forintérték kiszámítása sok helyen nem helyesen történt.

Így például a kereskedelmi szolgálatnál a kiértékeléshez szükséges előfeltételek, egyes munkaterületeken, mint gazdasági mutatók, nem voltak kiszámítva. A középforgalmú és kisforgalmú kereskedelmi állomásokon a dolgozók nagyrésze nem vezette a teljesítéseket, illetve kiértékeléseket, mint például Szerencsen és Celldömölkön.

Számos esetben megtörtént, hogy súlyponti kereskedelmi állomásokon a dolgozók versenyvállalásait a munkaverseny-adminisztrátor vezette, de ugyancsak ő vezette a teljesítéseket is és a kiértékeléseket is. Persze a dolgozók nem kaptak állandó képet a verseny helyzetéről, vállalásaik állásáról. Ezzel fékezték a versenyt, mint ahogy az például a Nyugati-pályaudvari ponkon történt.

A forgalmi szolgálatnál a verseny szervezésénél a könnyű megoldást választották, hogy minél előbb jó számszerű eredményt érjenek el. Ezért

nem egyénenként, hanem munkakörönként vagy előre felfektetett íven tették meg felajánlásukat.

Így volt az például Budapest-Ferencváros állomáson is. Igyekezzenek tehát a dolgozók egyéni felajánlásokat tenni.

Jó példa Pusztaszabolcs állomás, ahol a forgalmi dolgozók felajánlásait mindennap kiértékelik és háromnaponként a forgalmi iroda mellett lévő táblán feltüntetik a verseny állását. Hiba azonban az, hogy például a vonatkísérők és a raktári személyzet vállalását nem értékelik ki.

Az öntudat és a politikai felvilágosító munka hiányosságára vallanak a kimondottan rossz felajánlások.

Ilyenek például *Zsuhva* Gyula felajánlása Rákos állomáson. Azt vállalta, hogy *a forgalmi naplót pontosan és valóságnak megfelelően vezeti, a jelzőknél való feltartózta'ást mindjárt igazolja.* Bár konkrét felajánlása is van, mégis becsúszott ez a hiba. Ugyanitt *Bártfai* József távírász *a legmesszebbmenő anyagtakarékosságot, Tóth XIII.* István kocsirendező pedig vállalta, hogy a *tartalékná' balesetmentesen végzi a tolatást, pontosan és nem ittasan jelentkezik szolgálattételre.*

Nyíregyházán például *Kontár* Lajos állomási irodakezelő azt ajánlotta fel, hogy úgy dolgozik, hogy *sohasem legyen 10 napnál régibb ügyirata elintézetlenül.*

A pályafenntartási dolgozók közül az adminisztrációt végzők felajánlásainál az a hiba, hogy majdnem a feleket kimeríti a hivatali kötelességből elvégzendő munkát.

Ugyanennél a szolgálati ágnál az egyes szolgálati helyek pontatlan jelentést adnak. Például a MAV Pályaépítő ÜV a kiteljesítéseket nem részletezve jelenti. A forint kiértékeléseknél nem azonos szempontok alapján dolgoznak a szakszolgálatnál. Sok esetben a felajánlások összege túlzott. Például a MAV Pályaépítő és Felújító ÜV főkönyvelője

felajánlotta, hogy a forgótőkéből 5 millió forintot nem vesz igénybe.

A Nyíregyházi Fűtőház 85 ezer forint helyett, tévesen 850 ezer forint szénmegtakarítást jelent

A Nyíregyházi Fűtőháznál a szénmegtakarítás kiszámítása helytelenül történt. Így következett be aztán az, hogy 85.000 forint helyett 850.000 forint értékű szénmegtakarítást jelentettek. Ezt a súlyos tévedést a központi ellenőrző szerv sem vette észre.

A műhelyi szolgálatnál a miskolci Járműjavító ÜV ezévi január havi tervét mindössze csak 62 százalékban teljesítette, ami annyit jelent, hogy

kongresszusi vállalását a bejelentett határidőre nem tudta teljesíteni.

Az üzem jelentéséből kitűnik, hogy nagyfokú lemaradása azért történt és vállalását azért nem tudta teljesíteni időre, mert januárban sok volt a beteg, másrészt a kocsik késedelmes beállítása nagyon akadályozta a munka folyamatosságát. A miskolci dolgozók azonban kötelezettséget vállaltak arra, hogy a Kongresszusi Hét végéig nemcsak behozzák lemaradásukat, hanem vállalásaikat maradéktalanul végre is hajtják.

Tehát van bőven hiba, amit még mindig ki lehet küszöbölni. Csupán az szükséges, hogy jó politikai felvilágosító munkával megsokszorozzuk a lelkesedést, a verseny nagy ügye iránt, és fokozzuk nevelő munkánkat a kongresszusi verseny szervezése vonalán

Hogyan javítsuk meg munkánkat

Meg kell magyarázni a dolgozóknak, hogy a kongresszusi verseny Pártunk politikájának eredményesebb végrehajtását, a béke hathatósabb védelmét, a szocializmus, a szebb jövő gyorsabb építését szolgálja. Meg kell magyarázni minden vasutas dolgozónak, hogy a kongresszusi versenyben való részvétel fokmérője a Párthoz, *Rákosi* elvtárshoz való hűségnek. Járjanak elöl ebben a munkában döntően a kommunisták, hogy jó példájukkal, magával ragadják a kevésbbé öntudatos vasutas réteget is. A vasutasok a felszabadulás óta megtanulták, hogy minden igaz ügyért, a nép felemeléséért, a vasút újjáépítéséért, a szocialista vasút megteremtéséért, a válaszfalak ledöntéséért a vasúton az egyes kategóriák között, a pályamunkások kinevezéséért, a szocialista munkavédelemért, az új tanoncműhelyekért, vasutas településekért a kommunisták harcoltak az élen. A Párt volt az, amely az elmúlt Horthy-rendszerben lenézett vasutasból az egész dolgozó nép által megbecsültté tette. A Párt az, amely lehetővé tette a magyar vasutasok számára a gazdag szovjet tapasztalatok rendelkezésre bocsátásával, a Szovjetunió támogatása útján azt, hogy győzelmeket arassunk a korszerű vasút építése terén. A kommunistáknak, a Pártnak köszönhetjük, hogy 30.000 nyugdíjba sorolt és még csak véglegesítést sem várhatott műhelyi munkást és 10.000 pályamunkást kinevezett a nép kormánya és öregségükre nyugdíjat biztosít számukra.

Az érvek egész serege bizonyítja, hogy a vasutasság felemelkedése a kommunisták, nagy Pártunk, *Rákosi* elvtárs harcainak köszönhető.

Ezt kell tudatosítani a vasutasság soraiban és akkor nem fog elmaradni az eredmény. Küzdjenek lelkesedéssel bizalmiaink, aktíváink és személyes példamutatásokkal járjanak elöl a versenyben, hogy vasutas üzem nyerhesse el a legmegtisztelőbb, a legnagyobb dicsőséget jelentő pártzászlót.

„Szeretettel gondolunk a nagy szovjet népre"

— Galyatetői levél —

Kedves elvtársak és kartársak! Leírni alig lehet azokat a feledhetetlen napokat, melyeket itt töltöttünk, Galyatetőn, az ország legszebb üdülőjében, a termelésben kitűnt munkástársaimmal.

Tisztában vagyok azzal, hogy mindaz a sok jó, amelyben ma már a dolgozók részesülnek, a dicsőséges Szovjet Hadseregnek, Sztálin elvtársnak, a kommunistáknak, nagy Pártunknak köszönhetjük. És ezért mindig szeretettel gondolunk a nagy szovjet népre, amelynek oly sok jót köszönhetünk, amely mindig segítségünkre van.

Innen üzenem Galyatetőről mindazoknak az elvtársaknak és kartársaknak, akik még nem érték el a sztahánovista szintet és így nem juthattak el egy ilyen gyönyörű helyre: fogják meg keményen a munka végét, mert erőfeszítésük nem veszik kárba. Közös célért küzdünk, családunk jóléteért, szocialista hazánk felépítéséért. Harcoljunk még fokozottabban a termelés frontján, hogy becsületes munkánknak meg legyen az eredménye: egy boldog élet, egy szebb és jobb jövő. Harcoljunk a termelés frontján a békéért, néphadseregünk erősítéséért, a Szovjetunió vezette béketábor erőinek megszilárdításáért. A jó munka eredménye lesz ezenkívül az is, amelyben részünk van itt, a gyönyörű Galyatetői üdülőben.

Ifj. LANGSÁDLI JÁNOS
sztahánovista pályamunkás,
a békéscsabai Osztálymérnökség
dolgozója

Éljen nagy példaképünk, a Szovjetunió Kommunista (bolsevik) Pártja!

Éljen nagy szövetségesünk, a hatalmas Szovjetunió, a béke, a haladás zászlóvivője!

EGY ÚJ ÉLÜZEM TÖRTÉNETE

Nagy eseménye volt Dunapentelének. A Dunai Vasmu és az Uj-Dunapentele-gyarváros felépítését végző üzemek és vállalatok dolgozóinak jelenlétében avatták élüzemmé a kultúrház szinháztermében a *MÁV Pályaépítő és Felújító Üzemi Vállalat* dunapentelei vasútépítő üzemét. A hatalmas lendületben épülő szocialista város életüteme, forgalma e napon megsokszorozodott. Gépkocsik hozták a dolgozókat a távoli munkahelyekről a feldíszitett kultúrházhoz, hogy jelen lehessenek az ünnepségen.

A *közlekedésügyi miniszter* képviseletében *Surányi József*, a Vasúti Főosztály 6. szakosztály vezetője, a Vasutas Szakszervezet képviseletében *Berecz János*, budapesti területi titkár jelent meg. Hosszú hónapok kemény munkájának, a vasútépítés számára mostoha időjárási viszonyok miatt a természettel való győzelmes küzdelemnek és a *jó szocialista munkaszervezésnek* lett eredménye az *Élüzem* cím kiérdemlése. Amikor a Párt kiadta a jelszót az új szocialista város felépítésére és megjelent Dunapentelén a gyárépítő, mély- és magasépítő, hidépítő és vasútépítő üzemek dolgozóinak munkahadserege, tudták a vasútépítők, hogy igen jelentős mértékben függ az ö munkájuktól is az óriási méretű építkezés ütemének meggyorsítása.



Kép a dunapentelei vasútépítők élüzem-ünnepségéről. Surányi József szakosztályvezető oklevelet és pénzjutalmat nyujt át Virágh Béla főmérnöknek.

Történelmi feladat és történelmi cselekedet

A régi dunapentelei állomás nem tudta befogadni az új város építkezéséhez érkező mérhetetlen mennyiségű anyagot, a feladat tehát elsősorban *a régi állomás sürgős bővitése volt.* A gazdaságos terv- és önköltségcsökkentés azonban megkívánta, hogy az állomáson addig tehergépkocsikra átrakott és közel 8 km-re lévő *Dunai Vasmű* városához szállított anyagot közvetlenül, *maguk az anyagvonatok szállithassák tovább*, tehát mielöbbi feladat volt a tervbevett új vasútvonal megépitése a régi *Dunapentele* állomás és a *Vasmű* között. Itt bontakozott ki azután a vasútépítők munkájának az az időszaka, amelyről a vonal megnyitásakor *Bebrits* miniszter a következőket mondotta: *„Történelmi cselekedetet hajtanak végre az itteni vasutépitők, akik hozzájárulnak munkáiukkal a vasút létrehozásához.*

Összefog a műszaki értelmiség a fizikai dolgozókkal

A pályaépitok szeptemberben már 34 tervnappal voltak elore a jól megszervezett brigádmunkak és munkaverseny alapján. Lelkes, kiváló szakembert kaptak a vasútépítők. A Part bizalma *Virág Béla* főmérnök felé irányult, aki megbizatást kapott az építés vezetésére. *Virág Béla* elvtárs nemcsak műszaki tudását vette igénybe, hanem a Párt segitségét is. A helyi pártszervezet vezetői, a szakszervezeti vezetőség, de minden egyes dolgozó érezte, hogy *Virág* elvtárs a munkásosztály mérnöke és a *munkásosztály programmját jól akarja végrehajtani.* 220 ezer köbméter földet kellett megmozgatniok. A kotrógépek, csillék, kordélyok, kubikostalicskák szinte végtelen lánccá formálódva hordták el a dombokat, töltöttek fel völgyszerű terepeket, hogy a *Sztálin* elvtárs születésnapjára felajánlásban vállalt munkát bevégezhessék és az uj vonalat átadhassák a forgalomnak. A rendkívul viszontagságos időjárás *sártengerré változtatta Dunapentelét.* Egyre nehezebb volt az anyagszállítás a tehergépkocsikon. Az augusztusi 134 százalékos tervkiteljesités az idojárással, a természettel való harc közben októberre már 107 százalék, novemberre 88 százalékra csökkent. A földmunkásbrigadok nem adták fel a harcot. A *Fekécs-, Harmat-, Csorba-, Meleg-, Bogó-* és *Szolnoki* kubikosbrigádok átlagos 131 és 144 százalék között teljesítették munkájukat. Igen jó volt a munkaversenyszellem. A versenyben szervezett dolgozók aránya az összlétszámhoz viszonyitva 93.6 százalék volt. A vágányfektetést végző *Mozgó Építésvezetőség* dolgozói jól felszerelt vonatszerelvényukkel siettek Pentelére és segítettek a vágányfektetésen kívul a földmunkákban is. A pártszervezet és szakszervezet a helyszinen végzett utmutatásokkal segitett a sokszor szinte emberfeletti kuzdelemben Ragyogó példája volt az alulról jövo kezdeményezésnek, hogy a kituntetett és jutalmazott Szolnoki Imre sztahánovista kubikos, dolgozó ÜB-titkár ötlete és Virág Béla, építésvezető főmérnök műszaki számításai, valamint a dolgozókkal való összefogás alapján a két vágányra epitett töltés kis részének kotrógépekkel való levágásával pótolták a hiányzó töltésmagasságot. Igy oldották meg az időjárás miatt oda nem szállítható földmennyiség pótlását. Sztálin elvtárs születésnapján boldog megelégedéssel mentek végig a dolgozók a kormányzat képviselőivel az új vasutvonalon.

Ez a munka harcot jelent a békéért

A dunapentelei vasútépítés hősi történetéről emlékezett meg Berecz elvtárs is a szakszervezeti területi titkar, amikor az élüzem-avatási ünnepségen hangsúlyozta, hogy a jó munkánkkal erőteljesen szolgáljuk békevédelmi harcunk sikerét is. Amikor a nyugati imperializmus a Távol-Keleten szabadságszerető nép asszonyait és gyermekeit öldösi és Európában is háborút akar kirobbantani, a béketábor magyar frontszakaszán Pártunk segítségével egyre nagyobb ütemben és most kongresszusi felajánlással folytatjuk a szocialista ország építését, de fejlesztjük honvédségünket is, hogy jó munkánkon kívül ezzel is bevehetetlen, megbizható vára legyen a Szovjetunió vezette sokszázmillió béketábornak.

Dörgő tapsviharban *Sztálin elvtárs*, *Rakosi elvtárs* és a *Párt* éltetesével történt meg a *Vasútas Szakszervezet* hatalmas vörös selyemzászlójának átadása, amelyet a sátoraljaújhelyi osztálymérnökség élmunkás-küldöttsége nyujtott át a pályaepitőknek. *Kozma Sándor* a dunapentelei vasúti üzemek párttitkára a zászló átvételekor hangsúlyozta, hogy, ezt az eredményt csakis Pártunk iránymutatásával és ennek nyomán végzett céltudatos munkával érhették el a vasútépítők.

Surányi József szakosztályvezető elvtárs tolmácsolta a közlekedési kormányzat elismerését és jókívánságait a vasútépítőknek, mert *Pártunk és népgazdaságunk a jó munkát nemcsak elismeri, hanem jutalmazza is*. Rámutatott arra, hogy ahol a műszaki értelmiség a Párt szavát követve, összefogva a fizikai dolgozókkal hajtja végre feladatait, az eredmény is fokozódik, mert Pártunk és munkásosztályunk támogatja a műszaki értelmiség törekvéseit. Példa erre *Virág Béla* főmérnök dunapentelei munkája, amelynek alapján kiérdemelte az ország legjobb főmérnökei közül a második helyezést, a kitüntető oklevelet és jutalmat. *A kongresszusi versenyben, megizmosodott a dolgozók versenymozgalma, amely további biztos eredményeket jelent egyre hatalmasabb méretekben kibontakozó eroteljes békeharcunkban.*

A továbbiakban került sor *Szolnoki Imre* kiváló eredményeket elért kubikos sztahánovista oklevelének átnyujtására, majd a dolgozók javaslatára táviratban udvozöllek *Rakosi* elvtarsat és fogadalmat tettek a kongresszusi felajanlásban és a továbbiakban végzendő jó munkára.

Az ünnepség második részében a *Landler Jenő Járműjavító* dolgozóinak a fővarosból Dunapentelére érkezett kitunő szakszervezeti kultúrcsoportja szórakoztatta nagy sikerrel az élüzem avatási unnepség részvevőit.

SZITNYAI JENŐ,
a Közlekedes levelezője

A vasutas ifjúság lelkesedéstől fűtve harcban áll a Párt adományozta zászlóért

Nagy napra készülődik lelkesen az egész magyar ifjúság. Február 24-ére, Pártunk II kongresszusára. Az erejét megfeszítve küzd és dolgozik Pártunk kongresszusának jó előkészítéséért Ezt bizonyítják a tömeges ifjúsági és DISZ-szervezeti felajánlások az üzemek ifjúsága is. meg értve a pártkongresszus jelentőségét, fontosságát tudja azt hogy a pártkongresszuson az ö munkajukról, jövöjükről lesz szó. — ezért teszik felajánlásaikat a Pártunk kongresszusára. Egyénileg és tömegesen az egész DISZ-szervezetben. A DISZ szervezetunk többek között vállalta azt is, hogy a Szabad Népkampány ideje alatt ötven Szabad Nép-előfizetőt szervez az ifjúság soraiból, hogy ezzel a munkájával is szorosan segitse a pártkongresszus sikeres előkészületeit. Ezt a vállalást már teljesitette is. Vállalta azt, hogy a kongresszusig 80 új taggal erősíti a DISZ tömegszervezetét Ezt a vállalást is teljesitette. Még több kisebb felajánlást is tett, melyek ugyan kicsik, de erősek a békéért folytatott harcban.

Üzemünk öntudatos ifjúmunkásai is *tettek egyeni felajánlást.* Tisztában vagyunk azzal, hogy a termelés fegyver a kezünkben. Például

Micskó László ifi-brigádja 45 óra többtermelést vállalt és az ócska rugólemez 54 százalékban való felhasznalását. Somogyi József ifjúmunkás vállalta, hogy a negyedévi tervét február 24-ere befejezi. Agoston József esztergályos ifjúmunkás 15 óra többtermelést vállalt. A XIV/a osztályon a fiatalok, a pártkongresszus tiszteletére egy ifjúsági komplexbrigádot alakítottak.

Ifjuságunk öntudatos rétege tisztában van azzal, hogy munkájával mennyire segiti a pártkongresszust. De azt is szem előtt kell tartani, hogy ebbe a munkába az ifjúság széles tömegeit is vonja be. Hogy még nagyobb lelkesedéssel tudjunk majd készülődni a pártkongresszus tiszteletére kezdeményezett Kongresszusi Hétre. A Kongresszusi Hétnek hatalmas teljesitményeket kell hoznia. Itt mutassuk meg, hogy mennyire szeretjük Pártunkat, dolgozó népünket és érezzük Pártunk szerető gondoskodását. Több és jobb munkával, szervezetünk megerősítésével háláljuk meg. Nemes harc és szocialista vetélkedés folyik most szerte az országban, a Párt Központi Vezetőségének zászlajáért. Ebből a harcból kell elsősorban kivenni a részünket, bizonyitsuk be Pártunknak és szeretett Rákosi elvtársunknak, hogy méltók vagyunk bizalmara, hogy jó munkánk után büszkén jelenthessük a pártszervezetünknek, hogy teljesítettük vállalt kötelezettségünket

Albert Lajos.
az Északi Járműjavító ÜV dolgozója

Egyének, csapatok és szolgálati helyek hívják versenyre egymást...

Nagy ünnepre készül ismét a magyar dolgozó nép. Az MDP február 24 én tartja II. kongresszusát. Ez a kongresszus újra és újra megjelöli azt az egyetlen utat, a magyar dolgozó nép számára, amely a felemelkedés felé vezet.

A dolgozó nép tudatában van annak, hogy minden eddig elért eredményt, felemelkedést, kezdeményezést és minden irányítást Pártunknak köszönhet. Tehát tudja, mit jelent számára a Párt. Ezért készül oly hatalmas lelkesedéssel, versenyfelajánlásokkal a pártkongresszus megünneplésére. Ez a mindent legyőző, hatalmas lelkesedés ragadta magaval a Budapest Keleti pályaudvar vasutas dolgozóit is, amely nemcsak szavakban, hanem tettekben is megnyilvánul. Így és

szolgálati helyek egyének és csapatok egymást versenyre hívják

és a felajánlások tömkelege napról napra növekszik. Nagy a lelkesedés, mely buzdítja a Budapest Keleti-pályaudvar vasutas dolgozóit a kongresszusi zászlóért és a téli forgalom sikeres befejezéséért.

Ma már mindenki megérti, hogy a szocializmus épitése nem könnyu feladat, a terveinek megvalósítása áldozatot kíván.

Vállalásaink lényege a minisztertanács takarékosságról szoló rendeletének végrehajtása Minden vasutasnak át kell érezni és át is érzi, hogy minden megtakaritott fillér mit jelent népgazdaságunk számára.

A téli forgalomverseny sikeres lebonyolitása érdekében össze van kapcsolva a kongresszusi munkafelajánlásokkal, valamint a kongresszusi zászloert folyó versennyel. A vállalások végrehajtása szervesen hozzájárul a téli forgalomverseny sikeres lebonyolításához, valamint a terv végrehajtásához Örömmel állapitjuk meg, hogy az összes dolgozóink átérzik és megértik a szocialista verseny nagy jelentőségét. Nap mint nap tapasztalható az érdeklődés az eredmények iránt, és az az igyekezet, hogy megjavitsa az elért eredményeket. Ebben a versenyben elért sikerek buzditanak minden magyar dolgozot, hogy ezzel a szocializmus építésének meggyorsítását és ezen keresztul a béke megszilárdítását segítsék elő

Liskó Lajos,
Budapest. Keleti p. u. dolgozója

KERÉNYI JÓZSEF esztergályos:

ÖNTUDATOSAN KÉSZÜLJÜNK DRÁGA PÁRTUNK KONGRESSZUSÁRA

Minél közelebb jutunk Pártunk és népünk nagy történelmi eseményéhez, annál jobban kidomborodik és láthatová válik a bizalom, mely eltölti a dolgozó nép minden rétegét.

A magyar nép hatalmas sikereit, nagy eredményeit a kommunistáknak, a Pártnak köszönhetik. A Párt volt az, amely a borzalmas fasiszta rombolás után virágzó és erős magyar hazát teremtett a sokatszenvedett nép számára.

S ez a hatalmas, erős Párt: a mi Pártunk, amely egy a néppel, mert a népből van es erős, mert erejét a népből, és Marx, Lenin tanításaiból meríti. Hova jutottunk volna, ha nem rendelkeztünk volna erős, forradalmi tapasztalatokkal bíró Kommunista Párttal, amely tanult a Nagy Októberi Szocialista Forradalomból és acélá edződött 1919-ben ...

És ma, az egyre súlyosbodó nemzetközi helyzet közepette, amikor a mi drága Pártunk kongresszusára készülünk, minden öntudatos magyar dolgozónak becsületbeli kötelessége a Pártot támogatni nehéz és dicsőséges munkájában. Minden öntudatos dolgozónak kötelessége, hogy még egységesebben, fegyelmezettebben zárkózzon fel dicsőséges Pártunk, a mi szeretett Rákosi elvtársunk zászlaja alá a szocializmusért, a békéért folytatott harcában.

Tanuljunk, képezzük magunkat, hogy százszázalékosan teljesithessük a Párt útmutatását.

Legyünk egyek a haza szeretetében, Pártunk és Rákosi elvtárs szeretetében, mint ahogy egységesnek kell lennünk az imperialisták gyülöletében is.

Ha az imperialisták nem nyugosznak, egy új háború kirobbantásával megássák a világkapitalizmus sírjat. A hatalmas Szovjetunio áll élén és a nagy Sztálin vezeti a haladó világ legyőzhetetlen béketáborát. Ezért kell a tespedés mocsarát elkerülnünk, ezért kell minden aljas támadást visszaverni, amelyet az imperialisták belső ügynökei inditanak minden mozgalom, vagy verseny ellen, amely erőinket megsokszorozza.

Elvtársak! Szaktársak! Kérlelhetetlen, könyörtelen harcot kell folytatnunk a béke megvédéséért! Ezért álljuk meg helyünket a termelés területén, a szocializmus építésében, az ötéves terv második évének időelőtti befejezéséért. Ezért kell öntudatos vasfegyelemmel még többet és jobban dolgoznunk.

Szemünk előtt emelkednek a szocializmus hatalmas építkezései. A Dunai Vasmű, az Inotai Erőmű, a budapesti Metro építkezései, a bekeutcai hétemeletes munkáspaloták, szaz és száz üzem, és utoljára, de nem utolsósorban, a mi szocialista vasutunk megteremtése. Hosszan lehetne arról beszélni, hogy nyúlnak az ég fele nap mint nap a kulturpaloták, a főiskolák, kórházak A gyönyörű környezetben munkásudülők serege nyújt pihenést, szórakozást a munkában kifáradt dolgozóknak. Soha ilyen élet, soha ennyi ehetőség nem volt ebben az országban, mint a felszabadulás óta.

Tudtunk élni a hatalmas Szovjetunió által kiharcolt szabadsággal. Nagy Pártunk, szeretett Rákosi elvtársunk, a kommunisták vezetnek, irányitanak és nevelnek bennünket. Nekünk egy kötelességünk lehet: fokozni a munka ütemét a szocializmusért, a békéért. Ezért öntudatosan készüljünk drága Pártunk kongresszusára és úgy dolgozzunk, hogy méltóak legyünk a kongresszus zászló elnyeréséért.

Szabadság!

Kerényi József
a MÁV Landler Jenő Járműjavító ÜV dolgozója.

Az Északi Fütőház „Ságvári”-ifibrigádja nemes vetélkedésben a ferencvárosi „Lengyel“-brigáddal

Az öntudatos vasutas ifik végrehajtják azt a feladatot, amely a szocializmus építésében hárul rájuk. Tudjak, hogy minden tonna szén megtakarítása, minden felemelt sebességi, vagy túlterheléses vonat továbbítása, csapás a háborús uszítókra.

Az Északi Fütőház *„Ságvári”*-ifibrigadja a *Lengyel* József sztahánovista, munkaérdemrendes főmozdonyvezetőhöz intézett levelükben elmondják, hogy szeretett Pártunk minden lehetőséget biztosít a fiatalok számára. Elősegíti szakmai es politikai fejlődésüket, megteremti boldog, gondtalan jövőjüket.

— Ennek köszönhetjuk — írják —, hogy mi, fiatal mozdonyvezetők és fűtők, például 424-es sorozatú mozdonyon járunk. Ilyen gépen a Horthy-rendszerben csak kiváltságosok utazhattak. Mi szeretjük ezt a mozdonyt. Úgy érezzük, mintha a jó pajtásunk lenne, minden zakatolása, mozgasa a szivünkhöz nött

Nincs szebb és hálásabb feladat, mint dolgozni, termelni és harcolni a munkásosztály felemelkedéséért, a béketábor győzelméért.

Ezért igyekszünk munkánkkal bebizonyitani Pártunknak és szeretett *Rákosi* elvtarsnak, hogy érdemesek vagyunk támogatásukra, bizalmukra.

A Magyar Dolgozók Pártja II. kongresszusának tiszteletére 22 százalékos szénmegtakarítást vallaltunk. Hogy a kongresszus sikerét elősegítsük, ezt a felajánlásunkat már február 7 én 24.4 százalékra túlteljesítettük. Eddigi eredményeink arra az elhatározásra juttattak bennunket, hogy nemes vetélkedésre szólitsuk az ország egyik legjobb mozdonyvezetőjét, *Lengyel* József sztahanovistát. Tudjuk, hogy *Lengyel* elvtárs örül majd annak, hogy a fiatalok közül követői vannak.

A Párt iránti szeretet inditotta az Északi Fütőhaz ifibrigadjat az elhatározasra. Mi bizunk abban hogy az ifik élen fognak járni a szénmegtakarításban, a mozdonyjavítási költségek leszorításában és a vonatkésések megszüntetésében. Jó munkájukkal nagy segitséget nyújtanak majd Pártunk kongresszusának. Az ifibrigád mozdonyvezetői: *Lubáth* János, *Födi* Sándor, fütöi: *Henuci* Mihály, *Molnár* Sandor, *Zuhradnicsek* Pal és *Tamás* Vendel munkájához sok sikert kívánunk.

A SZOVJET VASÚT HŐSEI KISKÖNYVTÁR

első száma a Vasútpolitikai Osztály kiadásában a közeli napokban megjelenik. Az első kötet a második világháború alatt hősiesen harcoló szovjet vasutasok példamutató tetteiből örökít meg részleteket. A rendkívül lebilincselő és tanulságos olvasmány „TŰZVESZÉLYES RAKOMÁNY” címen jelenik meg. A kiadványt nyilván ugyanazzal a meleg érdeklődéssel veszik kezükbe majd a vasutas dolgozók, mint ahogy a Vasútpolitikai Osztály többi kiadványainál is tették. A kiskönyvtár első kötetének ára: 40 fillér.

TINKA GYÖRGY ASZTALOS:

„Nem akarok továbbra is kétlaki életet élni...”

Rákosi elvtárs, a Párt Központi Vezetőségének 1950. évi októberi hó 20-i ülésén mondotta: „Most dolgozunk olyan rendszabályon, amely az ilyen kisebb-nagyobb földdel rendelkező munkásoknak lehetővé teszi, hogy földjeiket előnyös áron eladják, vagy bérbeadják az államnak és ezzel megszünjön az a helyzet, amely őket úgy ipari munkás, mint földművelő minőségükben zavarja... Ezek a munkások az aratás, vetés idején gyakran elmaradnak a gyárból és egyre zavarják a termelés menetét. Ugyanakkor éppen a gyári munka miatt nem dolgozzák meg kellő gonddal a földjeiket, ami a terméseredményeken természetesen megmutatkozik. Ez a — hogy úgy mondjuk — kétlaki munkásréteg így egyszerre zavarja az ipar- és a mezőgazdaság termelését. Erzik ezt maguk a munkások is, akik közül az utolsó időben sokan ajánlották fel az államnak földjeiket.”

Az üzemi bizottságok fokozzák felvilágosító munkájukat

Az öntudatos vasutas dolgozók számosan ajánlották fel azóta megvételre vagy bérbeadásra földjüket az államnak. De még mindig sok azoknak a vasutasoknak a száma, akik még nem tettek eleget Rákosi elvtárs útmutatásának. Ez döntő mértékben az üzemi bizottságok hibája, mert kampányszerűen kezelték a kérdést és újabb feladatok láttára nem szorgalmazták a kétlaki vasutasok megoldásra váró ügyét.

Minden üzemi bizottság tartsa kötelességének, hogy Rákosi elvtárs tanítását jó politikai felvilágosító munkával ismertessék a vasutas dolgozók között. Nem kétséges, hogy a politikailag felvilágosított vasutas dolgozók megfogadják az útmutatást és minden vasutas dolgozó eladja földjét, vagy bérbeadja az államnak.

Az alábbiakban közöljük *Tinka* György asztalos művezetőnek, a Dunakeszi Járműjavító ÜV dolgozójának levelét.

Kiindulva Rákosi elvtárs felhívásából, mely szerint nem tudhat kétféle munkát végezni ugyanazon személy, ugyanabban az időben, továbbá a dunakeszi pártszervezet népnevelőinek felvilágosító tevékenysége hatására, önként lemondok birtokomba lévő két katasztrális hold földemről azzal, hogy azt valamelyik termelőszövetkezeti csoportnak adják át. Eljárásomra a fentieken kívül az is indított, mert nem akarok továbbra is kétlaki életet élni, munkámat itt a gyárban teljes, egész emberként akarom végezni.

Abban a reményben teszem ezt a felajánlást, hogy álláspontomat a többi dolgozó társaim is magukévá téve, ők is meg fogják érteni Pártunk felhívását és ugyanolyan örömmel ajánlják fel földjeiket, amilyen örömmel vesznek részt demokráciánk építésében.

TINKA GYÖRGY
asztalos művezető,
Dunakeszi Járműjavító

*

Az üzemi bizottság jó munkáján múlik, hogy sok *Tinka* György legyen az országban, akik önként lemondanak birtokukban lévő földjükről és azt átadják a szocializmust építő termelőszövetkezeti csoportoknak.

KULTURA

Igényes kultúrmunkával fokozzuk a Párt zászlajáért folyó verseny lendületét

Nagy feladatot ró Pártunk kongresszusának méltó előkészítése az egyes kultúrcsoportokra is. A kulturális nevelőmunka döntően fontos terület a dolgozók öntudatosodása szempontjából. Elengedhetetlenül fontos, hogy jó szervezés mellett, tervszerű, átgondolt felvilágosító- és tömegnevelő munkát végezzünk. Csakis ezzel a munkával tudjuk a dolgozók újabb és újabb tömegeit közelebb vinni hatalmas Pártunkhoz és cselekvően bevonni a Párt célkitűzésének végrehajtásába.

Az Országos Népművelési Bizottság és a SZOT felhívására eddig 306 vasutas kultúrcsoport nevezett be az Országos Kultúrversenybe. Ezeket a csoportokat áthatja a felelősségérzése és tudják, hogy jó munkájuk nyomán erősödik hazánkban a szocializmus építéséért vívott harc, míg erőteljesebben folyik a küzdelem az imperialisták belső ügynökeivel szemben, s még erősebbé, bevehetetlenné tesszük a Szovjetunió által vezetett béketábor magyarországi bástyáját.

A csoportokat megfelelő anyaggal látták el. Az ellenőrzések során megállapította a Központ, hogy a csoportok lelkesedéssel készülnek az előttük álló feladatok megoldására. Például a pécsi tánccsoport tagjai vállalták, egy-egy vidéki tánccsoport patronálását, Rendszeresen kijárnak és nevelik a csoportokat. A celldömölki és nagykanizsai énekkar tagjai felajánlásukban vállalták, hogy új, fiatal aktivákat szerveznek be a csoportba. Egymás után alakulnak az új kultúrcsoportok, mint például a Ferencvárosi Fűtőház tánc- és Budapest—Józsefváros állomás színjátszócsoportja.

Döntő feladatunk most az, hogy a kultúrcsoportok, kultúrbrigádok jó munkájukkal segítsék elő a Párt II. kongresszusának sikerét.

Minden kultúrbrigád működése szorosan kapcsolódjon a termelés kérdéséhez. Segíteni kell a kongresszusi zászlóért nemes versengésben álló egyéni, brigád- és üzemrész versenyzőket munkájuk lendületének fokozásában.

A brigádok minden lehetőséget használjanak fel arra, hogy segítsék a verseny nyilvánosságának ellenőrzését, tudatosítsák élenjáró dolgozóink eredményeit, de ugyanakkor buzdítsák is, karolják fel az elmaradókat. Ezzel a munkájukkal kell bebizonyítaniok, hogy a kongresszusi zászló elnyeréséért folytatott versenyben kultúraktivánk is segítséget nyújtanak.

Országszerte, közel 80 helyen rendezünk kongresszusi könyvkiállítást.

A kiállítás szempontjait használják fel és igyekezzenek jó agitációs munkával emelni a könyvtárak látogatottságát. A könyv fegyver és nem egyszer bebizonyosodott, hogy egy-egy szocialista-realista irodalmi mű elolvasása nyomán a dolgozó emelte termelékenységét, fokozott öntudattal vett részt a békeharcban és a szocializmus építésében.

A Vasutas Szakszervezet Kultúr- és Tömegnevelési Osztálya vasutas tárgyú diapozitív-filmet készíttetett, amely alkalmas arra, hogy a vasutas dolgozókat mozgósítsa a versenyben való fokozottabb részvételre. A dia-filmet megfelelő összeköttő szöveggel látták el és megküldötték a kultúrcsoportoknak. A kultúrbrigádok használják fel ezt az új lehetőséget is és ahol megfelelő számú dolgozó van együtt és műsorokat adnak, mint például Szegeden, Hódmezővásárhelyen, a heti piacok alkalmával rendezzenek vásártermi előadásokat.

A szakszervezet központja vállalta február 17-én kultúrműsor adását az első szövetkezeti városban, Túrkevén, ahol a Landler Jenő Művek kultúrcsoportja szórakoztatja és neveli a dolgozó parasztságot. A Vasutas Szakszervezet Központi Zenekara, ugyanakkor a Kongresszusi Héten minden nap üzemi hangversenyt, délutánonkint pedig vásártermi műsort ad.

Így segíti, így mozdítja elő jó kultúrmunkával a szakszervezet nagy Pártunk kongresszusának sikerét.

közlekedés

VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

Megjelenik havonta kétszer.

A szerkesztésért és kiadásért felelős:
GASPAR SÁNDOR
főszerkesztő.

Szerkesztő:
SZELECSÉNYI ISTVÁN

Laptulajdonos: A Vasutas Szakszervezet
Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest VI., Munkácsy Mihály-u. 16.
Telefon: 113—867, 128—452, 124—893
Szikra Lapnyomda NV. Budapest VIII. József-körút 5.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

Válaszolunk a bizalmi tanfolyamról érkezett kérdésekre

A bizalmi tanfolyamokon felmerült problémákkal kapcsolatban a hallgatók levélben kértek felvilágosítást. Az elmúlt napokban két kérdést vetettek fel a bizalmiak Ezek mindegyike annyira fontos, hogy közérdekű voltánál fogva a választ a dolgozók nagy nyilvánossága előtt adjuk meg.

Az első kérdés az volt, hogy *szabotázs-e a bányafák, valamint az I. osztályú szén eltüzelése a váltőőrök által, amikor azok egész éjjel hidegben dolgoznak?*

Válasz: A kérdést szét kell választani. Bányafát a vasút nem ad ki tüzelésre. Amennyiben viszont I. osztályú szenet ad és ezt vételez a váltókezelő, azt nyugodtan tüzelheti.

Más a helyzet azonban akkor, ha a meglévő szénkészlete nem elegendő, s idegen tulajdonhoz nyúl. A bányafa és az I. osztályú szén eltüzelése tulajdon elleni kihágásnak minősül, abban az esetben, ha a bányafa és az eltüzelt szén értéke nem haladja meg a 60 forintot. Ha az érték ezt az összeget meghaladja, akkor

lopás büntette. Ha pedig ezek az anyagok valamilyen tervmunkához voltak irányítva és ennek megvalósítását megakadályozta, akkor az 1950. évi IV. számú törvény szerint büntetendő.

Ez utóbbi azonban csak akkor, ha a váltókezelő, vagy váltőőr kártevő célzattal használja fel a bányafát, vagy szenet. Ebben az esetben burkolt szabotázsnak, ha gondatlanságból követte el és a terv megvalósítását akadályozta, akkor ugyanezen törvény 10. paragrafusa szerint vétséget követ el.

A cselekmény csak abban az esetben tartozna a IV. számú törvényerejű rendelet alá, — amely a tervgazdálkodás büntetőjogi védelméről szól, — hogyha a cselekmény a népgazdasági terv, vagy valamely részletterv megvalósítását veszélyeztetné. Ellenkező esetben a Büntető Törvénykönyv 303. paragrafusa, és a III. Büntető Novella 13., vagy 14. pontja szerint minősülő lopás büntette forog fenn, s e szerint büntetendő.

A második kérdés az volt, hogy mennyiben felelősek a bizalmiak a vasúton bekövetkező balesetekért és károkért?

Válasz: Jogi szempontból a bizalmiakat nem lehet felelősségre vonni a vasúton bekövetkezett balesetekért és károkért. Szakszervezeti vonatkozásban is csak abban az esetben vonhatók felelősségre, hogyha a szakszervezet olyan utasításának végrehajtását mulasztották el, amely közrejátszott a baleset, vagy kár bekövetkezésében.

A szegedi kultúrcsoportok látogatása a Landler Művekben

Február 11-én délután a szegedi kultúrcsoportok műsort adtak a Landler Jenő Járműjavító ÜV kultúrtermében. A műsor a Párt II. kongresszusa jegyében zajlott le és az volt a célja, hogy a tapasztalatok kölcsönös kicserélésével segítsék kultúrcsoportjaink munkáját a kongresszus sikeréért folytatott kultúrmunkában.

A termet zsúfolásig megtöltötték a dolgozók. De nemcsak a Landler Művekből, hanem más szolgálati helyekről is eljöttek a dolgozók, hogy megnézzék a szegedi kultúraktívák bemutatkozását.

A hallgatóság lelkesen ünnepelte Szeged kultúrcsoportjait, akik általánosságban véve, igen komoly haladásról tettek tanúbizonyságot az utóbbi időben, politikai és szakmai vonatkozásban egyaránt. Különösen kitűnt a szegedi férfikórus, amely országos vonatkozásban is élkórusnak számít. Nagy sikerrel mutatkozott be azonban a fiatal női kórus és vegyeskar is. Műveik előadásánál látszott a komoly felkészültség, a kórusban uralkodó összhang.

A népi zenekar, amely szintén fiatal együttes, szakmailag jól működött, de műsorpolitikájuk nem a legjobb. Az együttes igyekezzen ezen a hibán sürgősen változtatni. Vegye műsorába a haladó szovjet, magyar és a népi demokratikus országok zeneszerzőinek műveit.

Egészében véve a szegedi kultúrcsoport munkáját, meg kell állapítanunk, hogy jó munkát végeztek. Tanulianak a bírálatból, értékeljék ki a pesti út tapasztalatait és a hibák kiküszöbölésével is javítsák a kongresszus sikeréért folytatott kultúrmunkájukat.

Komoly feladat előtt állunk mi, kultúrmunkások is. Be kell bizonyítani, hogy jó munkánkkal fokozni fogjuk a Kongresszusi Hét ünnepi hangulatát és hozzásegítjük dolgozóinkat ahhoz, hogy nagy Pártunk kongresszusi zászlajáért folytatott versenyben a vasutas dolgozók élrekerüljenek. Ezt a jó munkát várja tőlünk a Párt és minden öntudatos vasutas dolgozó.

Harmath László

Küldötteink a pártkongresszuson

A vasutas dolgozók nagy lelkesedéssel és érdeklődéssel tekintenek a Magyar Dolgozók Pártja február 24-én kezdődő országos kongresszusa elé. A vasutas dolgozókat a kongresszusi munkaverseny, a kongresszusi zászló iránt folyó nemes küzdelem eggyéforrasztotta a szocializmus építésének, a béke harcos megvédésének, a hazánk iránti forró szeretet, a Szovjetunió iránti hűség, a Párt, *Rákosi* elvtárs iránti ragaszkodás és hűség jegyében.

Nincs nagyobb tisztesség, mint résztvenni ebben a versenyben és elnyerni a Párt, *Rákosi* elvtárs zászlaját, mint ahogy nincs nagyobb tisztesség a dolgozó magyar nép, s közöttük a hős magyar vasutasság küldötte lenni dicsőséges Pártunk kongresszusán.

A magyar vasutasok legjobb fiaikat küldik, az üzemek élenjáró dolgozóit jelölték erre a kitüntetésre. Azokat, akik magatartásukkal, jó munkájukkal, a dolgozó néphez, a hazához, a szocializmus építése ügyéhez, a béke harcos megvédéséhez, a Párthoz, *Rákosi* elvtárshoz, a Szovjetunióhoz, *Sztálin* elvtárshoz hűséggel, szeretettel viseltettek.

A küldöttek között lesznek *Lengyel* József Munkaérdemrendes, Népköztársasági Érdemrendes sztahánovista mozdonyvezető, *Gruber* Mihály műhelyi alapszervi titkár a Debreceni Járműjavító ÜV-ből, *Lázár* Bertalan párttitkár Záhony átrakó állomásról, *Gyenge* Kálmán a miskolci MÁV Igazgatóság politikai osztályának vezetője, *Lindner* József sztahánovista mozdonyvezető, a pécsi MÁV Igazgatósági vontatási osztályának vezetője és még sokan mások az egyes szakszolgálatoktól, műhelyekből, a pártszervezetekből, a vasútpolitikai osztályról és szakszervezetből.

Dolgozóink legjobbjait küldjük a Magyar Dolgozók Pártja II. kongresszusára, hogy kinyilvánítsák az öntudatos vasutas dolgozók elszántságát a Párt Országos Kongresszusa előtt abban, hogy még nagyobb eltökéltséggel száll szembe a háborús uszító amerikai imperialistákkal, még többet és minőségileg jobb teljesítményt fog felmutatni, még harcosabban száll sikra a béke védelmében és egyemberként követik a Pártot, szeretett Rákosi elvtársunkat.

Most melyik adat hiteles?

Az elmult napokban a budapesti területi bizottság termelési felelőse szokásos jelentésében megírta, hogy Budapest-Ferencváros Fűtőház dolgozói közül januárban 9 fő teljesítette normáját száz százalékon alul.

Kíváncsiak voltunk arra, hogy miként áll ez a kérdés akkor, ha felbontjuk a száz százalék alatt dolgozók teljesítményét szakmánként. Beszéltünk a Fűtőház ÜB-titkárával, *Czima* elvtárssal. Elmondotta, hogy a Fűtőházban 24 lakatos, 6 salakozó és 3 kocsilakatos teljesíti normáját száz százalék alatt.

Itt már nem egészen pontosak az adatok. A területi bizottság 9 dolgozójával szemben, *Czima* elvtárs ugyanazon időszakban 33 dolgozót említ, aki száz százalékon alul végzi el a kiszabott normát.

Mit lehetett mást tenni, mint megkérdezni *Csiffári* elvtárstól a fűtőház versenyfelelősét. Ő elmondotta, hogy a kérdéses időben, vagyis január hónapban 85 dolgozó teljesített száz százalékon alul és ebből 27-en még a 80 százalékot sem érték el.

Így lett 9 emberből 85 és a *„pontosnak”* látszó adatszolgáltatásból *pontatlan.* — a szocializmus építését akadályozó — statisztikai adat.

Most már azt kellene eldönteni illetékeseknek, hogy a fűtőházban januárban 9, 33 vagy 85 fő teljesített-e száz százalékon alul, röviden: *most melyik adat hiteles?...*

SPORT

Vasutas sportolók feladataik jobb elvégzésével készülnek Pártunk II. kongresszusára

A Magyar Dolgozók Pártja II. kongresszusára számvetést jelent az eddig elvégzett feladatainkról, elért sikereinkről és útmutatásaival hozzájárul újabb győzelmek, újabb sikerekkivívásához.

Vasutas sportolóink megértve a pártkongresszus nagy jelentőségét, méltó módon készülnek a nagy ünnepre. Harcba indulnak a terv határidő előtti teljesítéséért, a termelés emeléséért új, fejlett munkamódszerek bevezetéséért, az anyagtakarékosság fokozásáért.

Ötéves tervünk második évének feladatait vasutas sportolóink a Magyar Dolgozók Pártja II. kongresszusára meginditott széleskörű munkaversenybe bekapcsolódva kezdik végrehajtani feladataikat.

Ahogy közeledünk a kongresszusi nap eseményeihez, úgy növekedik sportolóink lelkesedése, úgy mélyül el szeretete, bizalma és hálája az egész magyar dolgozó népnek. Pártunk és *Rákosi* elvtárs iránt.

Sportolóink egyesületi nap keretében tett felajánlásaikkal úgy a sport, mint a termelés terén, fokozatosan nagy lelkesedéssel kapcsolódtak be a versenybe és hajtják végre vállalt kötelezettségeiket. A kongresszus jelentőségét átérezték a vasutas sportolók és a sportkörök sportolóinak mintegy 80 százaléka tett felajánlást.

A Sztahánov-mozgalom kiszélesítése érdekében sportbrigádok alakultak, akik mozgalmi irányvonatokat indítottak a kongresszus tiszteletére az ország különböző területeiről.

A Ferencvárosi vasutas sportolók brigádja irányvonatot továbbított Ferencvárostól Miskolcig 20 százalékos szénmegtakarítással, felemelt menetsebességgel. A vonat 75 perccel előbb érkezett Miskolcra.

Ugyanígy a nagykanizsai vasutas sportolók gyékényestől Lepsényig sportolókból álló személyzettel a 2 és félnapos kocsifordulót megrövidítve járultak hozzá nemzetgazdaságunk fejlesztéséhez.

E munka kiértékelése 1.401.60 forint megtakarítást jelent.

Az egyéni kongresszusi felajánlásokat sportolóink több helyen már túlteljesítették. *Pintér József* dombóvári labdarúgó vasesztergályos felajánlott normáját 100 százalékról január 27-én 128 százalékra teljesítette.

Ugyancsak *Kovács Irén* számfejtő, *Dobos Jenő* normás, kosárlabdázók és *Somlalvi József* normás birkózók napi munkaidejükön felül a felajánlott 100—100 mázsa szénből a napi személvenként 50 mázsa szenet csillébe rakva, mozdonyra elszállítottak, így felajánlásukat 50 százalékig már teljesítették.

A tapolcai Vasutas Sportkör sportolói közül *Tóth Ernő* kocsirendező kongresszusi felajánlását 110 százalékról 138 százalékra emelte. Hasonló jó eredményt ért el a termelés frontján *Samu Gyula* labdarúgó átmenesztő, aki 140 százalékos vállalását már ezideig 150 százalékra teljesítette.

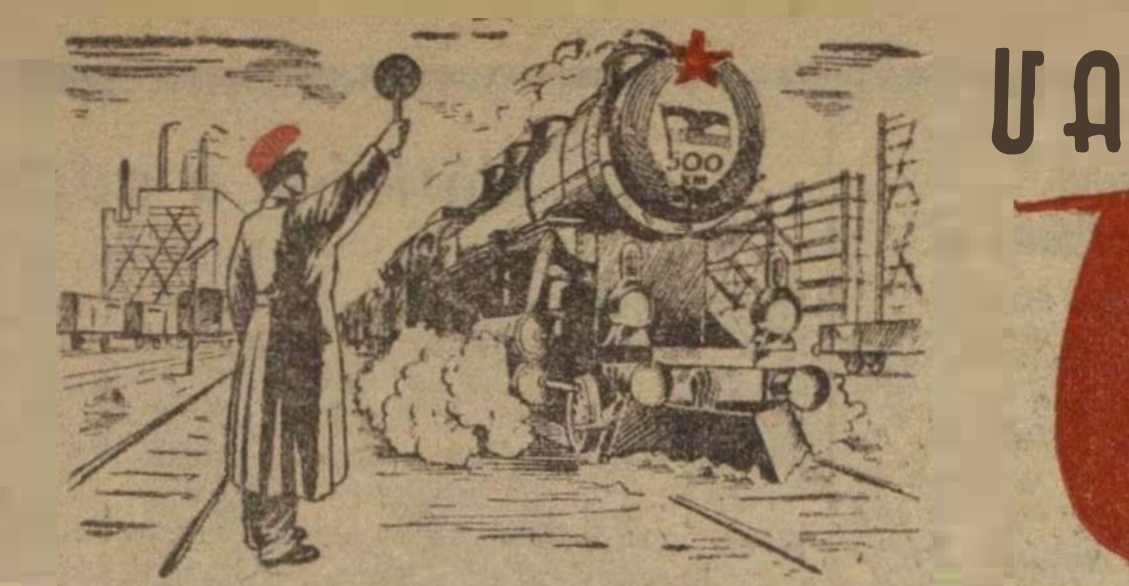
Balla Mihály átképzős lakatos, röplabdázó az Angyalföli Vasutas Sport Kör dolgozója kongresszusi felajánlását már ezideig 154 százalékra teljesítette. Ugyancsak példaképp *Demecs László*, röplabdajátékos, aki élenjár a munkában, arcképe és teljesítménye a Népszava „Dicsőség Táblján” is megjelent.

Sportolóink mindegyike megértette, hogy az élesedő nemzetközi helyzet és a fokozódó osztályharc viszonyai között ül össze Pártunk II. kongresszusa. Megértették, hogy a kongresszus nemcsak a párttagság ügye, hanem az egész felszabadult, szocializmusát építő dolgozó magyar nép ügye, közöttük a vasutas sportolóké is. Vasutas sportolóink átérezték a Párt II. kongresszusának óriási történelmi jelentőségét és méltóképpen készülnek fel a kongresszusi munkaversenyre, mely elősegíti a téli-forgalom sikeres lebonyolítását. Sportolóink felajánlásaikkal és versenyszerződéseikkel bizonyították be, hogy a sport és a termelés kérdése szorosan összefügg. Felhasználják a sportban szerzett edzettséget és rugalmasságot a munkapadok mellett, építő munkánk újabb és újabb győzelmeire, a békéért vívott harc további kiszélesítésére.

★

DICSŐSÉG A LEGYŐZHETETLEN BÉKETÁBOR VEZÉRÉNEK, NÉPÜNK NAGY BARÁTJÁNAK, A NAGY SZTÁLINNAK!

★



VASUTAS Verseny HIRADÓ

★

ÉLJEN A BÉKÉT VÉDELMEZŐ, A SZOCIALIZMUST ÉPÍTŐ MAGYAR NÉP VEZETŐJE, A MAGYAR DOLGOZÓK PÁRTJA!

★

HARCI JELENTÉS

„A kongresszusi verseny legjobb dolgozója" címért folyó verseny állásáról

A Magyar Dolgozók Pártja II. kongresszusára az ország vasutas dolgozók örömmel és lelkesen készülnek. Az elmúlt napokban értékelték ki ... szervek „A kongresszusi verseny **legjobb dolgozója"** címért folyó verseny állását.

Az alábbiakban kivonatosan ismertetjük a kiértékelést.

Forgalmi szolgálat

I. RENDELKEZES VONATINDITÓ ÁLLOMÁSOKON.

1. Állomási irányitóknál, rendelkezőknél külsősöknél, naplózóknál és forgalmi szolgálattevőknél legjobb dolgozók:

Potoczky Gyula intéző, Miskolc rendezőpályaudvar, átlagos teljesitése 123.6 százalék; **Vajda** József főtiszt Celldömölk, 122 százalék; **Kurinyi** Tibor főtiszt, Dombóvár, 122 százalék; **Révész** István állomáselöljáró, Záhony, 119 százalék; **Regős** Ferenc intéző, Budapest—Ferencváros, 107 százalék.

2. Váltókezelőknél, váltóőröknél, szolgálatvezetőknél, vonatmenesztőknél és térfelvigyázóknál legjobb dolgozók:

Drakszler Ferenc állomáselöljáró, Szombathely, átlagos teljesitése 118 százalék; **Jávori** József állomáselöljáró, Miskolc személypályaudvar, 116 százalék; **Kálmán** Ernő szolgálatvezető, váltóőr, Debrecen, 113.2 százalék; **Lebó** István váltókezelő, Rákosrendező, 113 százalék; **Bánhegyi** Lajos szolgálatvezető, váltóőr, Békéscsaba, 112 százalék.

3. Kocsimestereknél, tolatásvezetőknél, kocsirendezőknél legjobb dolgozók:

Szutyor Béla és brigádja, Pécs átlagos teljesitése 135 százalék. **Boros** Bálint kocsimester és brigádja Rákos rendező, 126 százalék; **Szentesi** Mihály főkocsimester és brigádja Debrecen 125.2%; **Csire** László kocsimester és brigádja Szombathely 120 százalék; **Szabó** Péter kocsimester és brigádja, Békéscsaba, 120 százalék.

4. Gépkocsi kisérőknél legjobb dolgozók:

Máté József gépkisérő, Kelto 5, Dombóvár, 194 százalék; **Weingartner** József gépkisérő, Veszprém–Külső, 185 százalékra; **Arnyas** Lajos gépkisérő, Debrecen, 162.5 százalékra; **Katona** Gyula tolatásvezető, Salgótarján Külső, 149 százalékra és végül **Szabó** L... gépkisérő, Békéscsaba, 147 százalékra teljesitették a gőztartási egységidőt.

5. Tehervonattal utazó vonatkisérőknél a legjobb dolgozók:

Virág József vonatvezető, Miskolc személypályaudvar, átlagos teljesítése 141.6 százalék; **Biharvári** Sándor vonatvezető, Pécs, 124 százalék; **Kristofóri** József vonatvezető és brigádja, Nyíregyháza, 121 százalék; **Kiss V.** József vonatvezető és brigádja, Szombathely, 120 százalék és végül **Gyulai** Kálmán főkalauz, vonatvezető és brigádja, Rákosrendező, 119 százalék.

6. Személyszállító vonattal utazó vonatkisérőknél legjobb dolgozók:

Horváth Béla vonatvezető, Pécs, munkaóra és távolléti óra arányával 91 százalék; **Olcsvai** Barnabás főkalauz, jegyvizsgáló, Debrecen, 120 százalék, **Szabó** Bálint főkalauz, kezelő, Budapest—Keleti p. u., 76.1 százalékos munkaóra és távolléti óra arányával; **Varga** György kalauz, Sopron GYSEV átlagos kiteljesítése 114 százalék; **Szántó** József kalauz, Békéscsaba, 110 százalék.

7. Vezénylőknél legjobb dolgozók:

Kindrucz József állomáselöljáró, vezénylő, Nyiregyháza Átrakó, 92.4 százalék; **Pócsa** Béla állomáselöljáró, segédvezénylő, miskolci személypályaudvar, 79 százalék; **Becenyei** János kalauz, segédvezénylő, Rákosrendező, 76 százalék; **Deme** István főkalauz, vezénylő, Debrecen, 69.6 százalék és végül **Boda** István intéző, Szombathely, 69 százalékra a munkaóra és távolléti óra arányával.

8. Távirászoknál legjobb dolgozók:

Füle József állomásfelvigyázó, Debreceni MÁV Igazgatóság, 145 százalék; **Lázár** István állomásfelvigyázó, Szob, 141 százalék; **Csontos** János állomásfelvigyázó, Füzesabony, 120 százalék; **Krammerhoffer** László távirász, Szombathely, 110 százalék és végül **Sárvári** Aranka távirász, Veszprém—Külső p.-u., 105 százalék.

9. Kocsifelíróknál és forgalmi átmenesztőknél legjobb dolgozók:

Szucsák János kocsifelíró, Miskolc személypályaudvar, 74 százalék; **Kiss Farkas** József átmenesztő, Pécs, 73 százalék; **Somlai** József átmenesztő, Rákosrendező, 67 százalék; **Samu** Gyula kalauz, kocsifelíró, átmenesztő, Tapolca, 67 százalék és végül **Illés** Sándor átmenesztő, Szeged, 67 százalékos leterheléssel, valamennyien százszázalékos teljesitménnyel.

10. Guritásnál legjobb dolgozók:

Pásztor István tolatásvezető és brigádja, Debrecen, 127.6 százalék; **Tóth** Kálmán gurító elómunkás és brigádja, Miskolc személypályaudvar, 125.7 százalék; **Gyöngyösi** István tolatásvezető, gurítós kocsimester és brigádja, Budapest—Ferencváros, 101 százalék; **Nagy** László gurító elómunkás és brigádja R... rendező, 99 százalék és **Latos** János gurító elómunkás és brigádja, Dombóvár, 76 százalék.

11. Állomási kocsiintézőknél legjobb dolgozók

Dell József állomáselöljáró, Debrecen, 100 százalék; **Pápai** László intéző, Miskolc rendező, 99 százalék; **Kajdi** János állomáselöljáró, Celldömölk, 98 százalék; **Vadász** István állomáselöljáró, Győr, 97 és végül **Gál** József intéző, Szeged, 96 százalékos munkateljesítménnyel.

12. Siktolatásnál legjobb dolgozók:

Peleskei Károly tolatásvezető és brigádja, Záhony, 141 százalék; **Dobos** Mátyás tolatásvezető és brigádja, Rákosrendező, 132 százalék; **Koczor** Ferenc kocsirendező, Nagykanizsa, 120 százalék; **Cifrusz** Ferenc tolatásvezető és brigádja, Miskolc rendező p.-u., 113.2 százalék; **Lengyel** Imre tolatásvezető és brigádja, Szeged, 110 százalék.

II. KÖZÉPÁLLOMÁSOKNÁL.

13. Forgalmi szolgálattevőknél legjobb dolgozók:

Rakos Balázs állomáselöljáró, Va... átlagos kiteljesitése 181 százalék; **Abrudán** Péter állomáselöljáró, Nyírbogdány, 159.5 százalék; **Szász** József állomásfelvigyázó, Vachartyan, 134 százalék, **Szakaly** József állomásfelvigyázó, Badacsonyi om..., 117 százalék. **Bozso** L... tiszt, Pécs kulvaros, 115 százalék.

14. Váltókezelőknél, váltóőröknél legjobb dolgozók:

Dara János váltókezelő, Vasas, átlagos kiteljesitése 198 százalék; **Bor** András váltóőr, Nyirbogdány, 179.3 százalék; **Kővári** Imre váltóőr, Nagytétény, 129 százalék; **Punger** János váltóőr, Balatonfüred, 127 százalék; **Kincses** Pál váltókezelő, Kondoros, 112 százalék.

III. KÖZPONTI SZOLGALATNAL.

15. Vezérigazgatósági és igazgatósági kocsiintézőknél legjobb dolgozók:

Bernáth Károly intéző debreceni ig. átlagos kiteljesítése 129 százalék; **Javor** Zoltán főintéző, miskolci ig., 119 százalék; **Kiss** István Zoltán miskolci ig., 119 százalék; **Domjan** József intéző Szombathelyi ig., 112 százalék; **Puskás** József intéző, budapesti ig., 100 százalék.

16. Vezérigazgatósági és igazgatósági menetirányítóknál legjobb dolgozók:

Németh József intéző Celldömölk, átlagos kiteljesitése 126.4 százalék; **Kudar** Pál menetirányító, Székesfehérvár, 119.4 százalék; **Banemann** János menetirányító GYSEV ig., 115 százalék; **G. Kiss** László intéző, Debrecen, 111 százalék, **Turóczi** Béla intéző, főmenetirányító, Budapest, 109 százalék.

VONTATASI SZOLGALAT.

17. Mozdonyvezetőknél és fűtőknél legjobb dolgozók:

Vanyó János mozd. vez. **Erdősi** Sándor fűtő, Kazincbarcika fth., pontszám 25; **Ostorházi** József mozd. vez. **Bárci** Károly fűtő. **Hajdu** Pál fűtő, Miskolc ... 122; **Reichard** Jenő mozd. vez., **Süle** Ferenc fűtő, Pécs fth., 121; **Szigeti** Rudolf mozd. vez., **Bérces** György fűtő Pécs fth., 118; **Daczo** Ernő mozd. vez., **Less** Antal fűtő, Pécs fth., 117.

18. Szénszerelőknél legjobb dolgozók:

Fridel ... GYSEV, 176%; **Kalmár** István Sopron fth., GYSEV 1 6 %; **Péter** Mihály Dombóvár fth., 167%; **Kapinya** Mihály Dombóvár fth 167%; **Vadai** Lajos Dombóvár fth, 160%.

19. Elejehúzóknál és salakosoknál legjobb dolgozók:

Lécser János Dombóvár fth, 166%; **Szerpak** Lajos Dombóvár fth, 166%; **Kosa** Ferenc Dombóvár fth, 162%; **Jaciha** Pál Dombóvár fth. 158%; **Kosa** Kálmán Dombóvár fth. 156%.

20. Kazánmosóknál legjobb dolgozók:

Eles I. János Debrecen fth. 171 ...; **Szikora** József Nyiregyháza fth 158 ...; **Tatár** József Nyiregyháza fth. 1 3...; **Garai** József Nyiregyháza fth. 147%; **Karai** Sándor Püspökladány fth. 144%.

21. Előfűtőknél, begyujtóknál a legjobb dolgozók:

Bató László előfűtő, Miskolc 12 óra szolgálati ideje alatt 45 darab mozdony felügyeletét szolgálatát végzi. Ezen nagy teljesítménye mellett munkáját hiánytalanul a legnagyobb odaadással végzi; **Jutasi** Sándor begyujtó Északi fth. 169%, **Kozma** Gábor begyujtó, Debrecen fth. 165%; **Toth** I. János begyujtó, Keleti fth. 151%; **Gerencsér** János begyujtó, Székesfehérvári fth. 150%

22. Vontatási szakmunkásoknál legjobb dolgozók:

Rábai Lajos esztergályos, Nagykanizsa fth 193%; **Gonda** Géza lakatos, Debrecen fth. 188%, **Bárdos** János lakatos M... I. h. 188%; **Véber** Sándor lakatos Debrecen fth 180%; **Kiss** István kazánkovács, Szeged fth. 170%.

23. Mozdonymenetirányítóknál legjobb dolgozók:

Nyilas Ödön mozd. irányító, Miskolc; **Papp** Imre mozd. irányító, Pécs; **Hazafi** Sándor mozd. irányító, Debrecen.

24. Kocsivizsgálóknál legjobb dolgozók:

Gadányi Gyula kocsivizsgáló, Pécs fth. **Gazdag** Lajos kocsivizsgáló, Szombathely; **Vician** Ferenc kocsivizsgáló, Nyíregyháza; **B. Kiss** Lajos kocsivizsgáló, Bánreve; **Csőrnyi** Ferenc kocsivizsgáló, Tapolca

PÁLYAFENNTARTÁSI SZOLGÁLAT

25. Munkásoknál a legjobb dolgozók:

Várkonyi Gyula pmkas. III. pályamesteri szakasz, Óriskolci Omség, átlagos kiteljesítése 180%; **Horváth József** Fertőszentmiklósi pályamesteri szakasz, GYSEV, 170%, **Birges** Béla II. pályamesteri szakasz Szeleveny Pályaépítő és Felújító ÜV, 169%, **Botos** István XVI. pályamesteri szakasz Dombóvár Om., 131%; **Bajo** Pál pályamunkás, IV. pályamesteri szakasz, Terézvárosi Om., 128%.

26. Előmunkásoknál a legjobb dolgozók:

Petrács Károly előmunkás csapata XIII. pm. szakasz, Hódmezővásárhely Om. 144% átlagos kiteljesítést ért el; **Katona** Mihály csapata, ... pályamesteri szakasz Kecskeméti Om. 123%, **Budai** Gyula brigadja, XV. pályamesteri szakasz Veszprém-Omség; 123%; **Kerecsényi** Sándor csapata XI. pálvamesteri szakasz, Dombóvári Om. 127%. **Fegyver**-brigád a XX. pályamesteri szakaszon Terézvárosi Om. 122%.

27. Pályamestereknél a legjobb dolgozók:

Gaál József főpályamester, Miskolci Omség, átlagos kiteljesítése 126%; **Földes** Lajos, Pinnye-szakasz kezelője, GySEV, 125%; **Szegedi** István főpályamester, XI. szakasz kezelője, Szegedi Om. 123%; **Székelyhidi** István főpályamester, Zalaegerszegi Om. 118%; **Matolics** József szakaszkezelő főpályamester, Székesfehérvár, építésvezetőség, 118%.

28. Pályafenntartási szakmunkásoknál:

Vereb Balázs lakatos X. pályamesteri szakasz, Óriskolci Omség, átlagos kiteljesítése 214%, **Véber** Jenő Józsefvárosi Omség 194 ... **Kakanovszki** Elek Ferencvárosi Omség 141..., **Balazska** Ferenc, Nyiregyházi Omség, XI pályamesteri szakasz, 1 3 ..., **Renner** István Ferencvárosi Omség, 131...

29. Fatelitő Üzemi Vállalat dolgozóinál:

Kemecsei Ferenc a tokodi üzem dolgozója átlagkiteljesítése 202 százalék, **Továri** Mihály, a tokodi telep dolgozója 186 százalék; **Vizi** István, a tokodi telep dolgozója 186 százalék, **Graf** Lőrinc, a tokodi üzem dolgozója 176 százalék; **B. Kiss** Gyula a tokodi telep dolgozója 174 százalék

30. Felépítményi és Vasanyagjavító ÜV dolgozóinál:

Kancsar Tamás lakatos, felépítményi muhely dolgozója kongresszusi munkaverseny felajánlásának és kiértékelt munkaversenyeredményeknek teljesítményét 225 százalékra emelte; **Halmi** Pál lakatos a felépítményi muhely dolgozója, átlagos kiteljesítése 210 százalék. **Bene** László lakatos, tapfaúró készítésené a felépítményi műhelyben 308 százalék; **Kovács** Pál gyalus, Occa... magasabb rendszerű csúcssinből a ... nyabb rendszerű csúcssin gyártá... munkálatoknál 175 százalék; **Szerencsi** István villanyhegesztő, a váltósmuhely dolgozója, 161 százalék

KERESKEDELMI SZOLGALAT:

31. Tervszervezet legjobb dolgozói:

Avéd István főtiszt szakaszi tervellenőr, Kazincbarcika. **Kovács** István áll. elöljáró, szall. tervellenőr Miskolc i pu. **Dévényi** János áll. felvigyázó, sz. tervhivatalnok, Kaposvár; **Endredi** Pál áll. elöljáró, szál. tervellenőr Pécs. **Szabó** József, áll. elöljáró, szál. tervellenőr Kaposvár

32. Gócponti áruirányítóknál legjobb dolgozók:

Kasza Géza áruirányító, Kazincbarcika; **Mester** László áruirányító, Békéscsaba; **Szigetvári** István áruirányító Hatvan, **Galambos** Béla áruirányító Kaposvár; **Raba** István áruirányító, Szombathely

33. Üzemi rakodási felelősöknél legjobb dolgozók:

Bacsó Gyula főraktárnok, Pécsbányarendező. Az iparteleprakodási egységidejének kiteljesítése a kiszabott normahoz viszonyítva 158 százalék; **Berci** Elemér intéző Szeged Tisza pu., 115 százalék; **Németh** Ferenc főellenőr, Budapest kikodási átlagos kikodási ideje 4.6 óra **Farkas** József főraktárnok, Kaposvár. Az iparteleprakodási kocsitartózkodási egységidejének kiteljesítése a kiszabott normahoz viszonyítva 122 százalék; **Balogh** István főraktárnok, Kisvárda, 189 százalék.

34. Raktárnokoknál legjobb dolgozók:

Domonkos László raktárnok Diósgyőr Vasgyár; **Petre** Pál raktárnok, **Havran** **Bank** Mihály raktári munkavezető Kaposvár; **Poldesz** József raktárnok Dombóvár; **I. Nagy** József raktárnok Budapest Dunapart

35. Ponkkirakó munkásoknál legjobb dolgozók:

Hajdu János raktári munkás, Bpest. Nyugati. Átlagos teljesítménye 141 százalék; **Hajdu** József raktári munkás, Bpest. Nyugati 140 százalék; **Hajovics** Mihály raktári munkás Bpest. Nyugati pályaudvar új normáját átlagosan 184 százalékra teljesítette.

36. Raktári munkásoknál legjobb dolgozók:

Tolvai Miklós átrakómunkás Záhony. Az elért teljesítménye ... 165 százalék. Szolgálatában áru kár nem fordult elő. **Hornyak** József átrakod munkás, Záhony. Elert teljesitményi százaléka 171 százalék, **Stipsits** Antal ... munkás, Győr. Teljesitménye új normában átlag 173 százalék. **Hegedüs** Miklós raktári munkás Miskolc. Elért teljesítménye 116 százalék, **Lénárt** Miklós raktári munkás, Miskolc 116.5 százalék

37. Bevételellenőrségi, visszatérítési, kártérítési hivatalnál:

Kovács Lajos V. osztály visszatérítési előadó, januárhavi teljesítménye 150 százalék; **Novák** Béla II. osztály, hiánylatfelülvizsgáló, 139 százalék; **Varsányi** Mihályné gépírónő, 162 százalék; **Csákvári** Ödön VI. osztály, felf. kárt. előadó. Házinormáját január hóban 163.4 százalékban teljesítette. **Apáthi** Gyula pénztárvizsgáló.

JÁRÓMŰJAVÍTÓ ÜZEMI VÁLLALATOK:

38. Tűzikovácsoknál:

Hegedüs Sándor Dunakeszi JJÜV	167%
Bokros János Miskolci JJÜV	164%
Dohonyi Sándor Dunakeszi JJÜV	161%
Tóth Imre Dunakeszi JJÜV	161%
Bálint András Dunakeszi JJÜV	159%

39. Kazankovácsoknál, öntőknél:

Szegner János Landler Jenő JJÜV	169%
Kőhalmi Károly Landler Jenő JJÜV	166%
Rett Mihály Landler Jenő JJÜV	155%
Kárpátfalvi Ferenc Miskolci JJÜV	154%
Nagy István Landler Jenő JJÜV	148%

40. Mozdony- és motorlakatosoknál:

Bem Géza Landler Jenő JJÜV	164.9%
Magyar Lajos Szolnoki JJÜV	160%
Takács Ernő Miskolci JJÜV	160%
Véber László Debreceni JJÜV	138.2%
Haraszthóri Antal Landler Jenő JJÜV	137.5%

41. Alváz- és szekrénylakatosoknál:

Vörös András Dunakeszi JJÜV	197%
Kovács István Miskolci JJÜV	181%
Plesszer Ferenc Dunakeszi JJÜV	178%
Varga Attila Dunakeszi JJÜV	176%
Vári Sándor Landler Jenő JJÜV	174.2%

42. Géplakatosoknál:

Bozoki András Szolnoki JJÜV	155%
Szarvas László Északi JJÜV	133%
Szende Simon Északi JJÜV	131.4%
Baczа András Északi JJÜV	130%
Bihari Péter Debreceni JJÜV	126.9%

43. Esztergályosoknál:

Somogyi József Északi JJÜV	263%
Vámányi Tibor Landler Jenő JJÜV	243%
Huszár Lajos Északi JJÜV	200%
Sarik Lajos Északi JJÜV	196%
Erős József Landler Jenő JJÜV	170%

44. Gépmunkásoknál:

Szakáll Sándorné Dunakeszi JJÜV	182%
Kormany János Dunakeszi JJÜV	179%
Raics József Északi JJÜV	176%
Petter István Északi JJÜV	171%
Jagyugya János Dunakeszi JJÜV	164%

45. Üzemi-, vonali-, mérleg- és szerszámlakatosoknál:

Bakonyi János Északi JJÜV	214%
Kemenesi An... Északi JJÜV	206%
Szvetharscki György Északi JJÜV	194%
Petri János Északi JJÜV	181%
Makosvári György Északi JJÜV	166%

46. Hegesztő rézműves- badogosoknál:

Hargitai János Dunakeszi JJÜV	242%
Zaugyecz Béla Miskolci JJÜV	212%
Szabó Ben... Miskolci JJÜV	201%
Breilo Ferenc Dunakeszi JJÜV	189%
Nagy Géza Miskolci JJÜV	188%

47. Asztalosoknál:

Badalonki Mátyás Dunakeszi JJÜV	238%
Reha István Dunakeszi JJÜV	215%
Vanló Sándor Dunakeszi JJÜV	211%
Abas Gyula Dunakeszi JJÜV	210%
Horváth Sándor Dunakeszi JJÜV	194%

48. Bognaroknál:

Dombóvári György Szolnoki JJÜV	192%
Földesi brigád Landler Jenő JJÜV	139%
Csabai János Szolnoki JJÜV	138%
Gimesi-brigád Landler Jenő JJÜV	135%
Jung Antal Landler Jenő JJÜV	135%

49. Festő-, mázoló-, kárpitos- és szijgyártóknál:

Fenyvesi János Dunakeszi JJÜV	220%
Bako Ambrus Dunakeszi JJÜV	213%
...mezi Ferenc Dunakeszi JJÜV	199%
Braunszky Károly Északi JJÜV	16...%
Csaba Kálmán Szolnoki JJÜV	162%

50. Egyéb betanított vasipari munkásoknál.

Horváth Gyula Szombathelyi JJÜV	164%
Fiedler Ferenc Szombathelyi JJÜV	160%
Rudolf István Szombathelyi JJÜV	157%
Németh Gyula Dunakeszi JJÜV	132%
Kubu Gyula Szombathelyi JJÜV	1..%

51. Általános segédmunkásoknál:

Fancos János Szolnoki JJÜV	181%
Brezvai István Szolnoki JJÜV	167%
Tóth Máté Szolnoki JJÜV	152%
Franko brigád Landler Jenő JJÜV	143.9%
Fehér brigád Landler Jenő JJÜV	113.9%

52. Egyéb munkásoknál:

Kurucz József Landler Jenő JJÜV	156%
Tönköly István Landler J. JJÜV	152%
Laczkó János Landler J. JJÜV	143%
Dorogi Károly Dunakeszi JJÜV	142%
Szabó József, IV. Szolnoki JJÜV	128%

53. Távközlő és biztosítóberendezési szolgálat dolgozóinál legjobb dolgozók:

1. **Pintér** Géza m. főellenőr, szakaszkezelő távmester, 3. sz. távírdamesteri szakasz, Szombathely; 2. **Berta** Antal főszemaformester, VI. sz. szemaformesteri szakasz, Kecskemét; 3. **Balogh** István főtávírdamester.

HIDÉPITÉSI ÜZEMI VÁLLALAT DOLGOZÓI

54. Szakmunkásoknál legjobb dolgozók:

Zátrok István fúró teljesítményi százaléka 171.3%; **Vámos** szerelőcsoport, 147%; **Kovácsbrigád**, Pongrác út, 121%.

55. Munkásoknál legjobb dolgozók:

Gödöllei rakodócsoport, teljesítményi százaléka 118.4%; **Nagy** János betonkeverő, Székesfehérvár, 137%; **Erdélyi** segédmunkásbrigád, Székesfehérvár, 118%.

56. Hidászoknál, építésvezetőségeknél legjobb dolgozók:

Dr. **Tóth** Jenő m. főintéző, Pongrácúti építésvezetőség, 90%; **Ujhegyi** Károly fóművezető, központi műhely, 80%; **Kapcsándi** Mihály m. főtiszt, Bősárkány, 74%.

57. Műszaki értelmiségnél legjobb dolgozók (középkáderek):

1. **Végvári** Antal m. főintéző, pécsi ig.; 2. **Békési** Sándor főművezető, Landler JJÜV; **Regényi** Kálmán m. főintéző, Nagykanizsa fth; **Benkel** Károly, Miskolc fth főnök; **Haller** Emil m. tanácsos, Pécsi ...; **Csiki** György m. tanácsos, Szombathelyi fth.

58. Adminisztratív dolgozóknál legjobb dolgozók:

Pápa Ede intéző, Szombathelyi ig. II. oszt. **Peti** Endre szertárnok, A. H. II. oszt., dr. **Simon** László tanácsos, K. P. M. 3. A.; **Gyoparos** János irodavezető Szombathely, **Nagy** József irodavezető, Szombathelyi JJÜV.

59. Leiróknál legjobb dolgozók:

Novák Károlyné Bp. ig. I. osztály, leíró, 156.5%; **Tóth** Józsefné MÁV BV gép., gyorsíró, 150%; **Somogyi** Beláné Bp. ig. I. osztály, leíró, 135.1%; **Bakacsi** Julia gépíró Miskolci ig., 128%; **Markó** Mária gépíró Miskolci ig.

60. Takarítóknál legjobb dolgozók:

1. **Csabai** Ferencné irodaszolga, Miskolci ig. I. osztály; 2. **Dorkó** Jánosné h... Miskolci ig. IV. osztály.

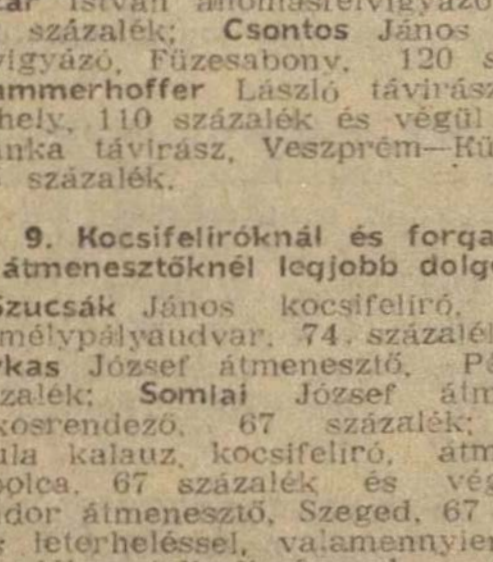
ANYAGSZERKEZELÉSI SZOLGÁLAT

61. Szertári szolgálatnál legjobb dolgozók:

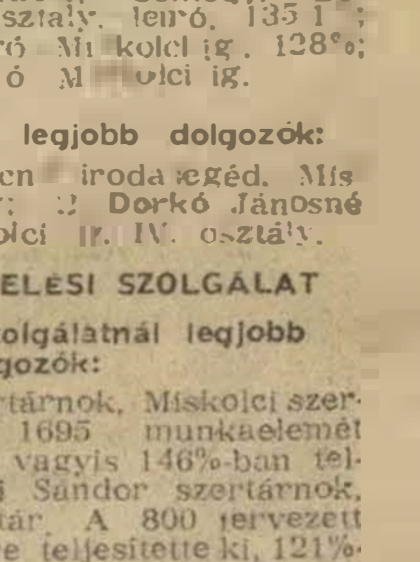
Ferenci Béla szertárnok, Miskolci szertár. A tervezett 1695 munkaelemét 476 munkaelemre, vagyis 146%-ban teljesítette ki; **Dombi** Sándor szertárnok, Miskolc, vonalszertár. A 800 tervezett munkaelemét 970-re teljesítette ki, 121%-ban.

62. Munkásoknál legjobb dolgozók:

Takács Antal szénkirakó munkás Pécs, szertár. Teljesítménye 247%; **Támba** János szénkirakó munkás Nagykanizsa, szertár, 244%; **Tóth** József szénkirakó munkás Pécs, szertár, 217% **Üveges** János szénkirakó munkás Miskolc, szertár, 158%.



A termelés növelésével, az állami és népi fegyelem megszilárdításával, hazafias kötelezettségünk pontos teljesítésével erősítjük drága hazánkat, védjük a békét.



Közlekedés

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Éljen, erősödjék és virágozzék a magyar-szovjet nép barátsága!

XLIII. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM. ★ A VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA ★ 1951 március 3.

FORRÓ ÜDVÖZLETTEL KÖSZÖNTJÜK A KONGRESSZUSI VERSENY GYŐZTESEIT:

az Ózdi Kohó, a Rákosi Művek és a Párt dícsérő elismerésében részesült Túrkeve szövetkezeti város és Budapest-Férencváros állomás dolgozóit!

A kongresszus útmutatását magunkévá téve erősítjük hazánkat és védjük a békét

A Magyar Dolgozók Pártja II. Kongresszusának munkája elé az egész dolgozó magyar nép rendkivüli nagy érdeklődéssel, szeretettel és várakozással tekintett. Ez a várakozásteli érdeklődés szorosan egybefonódott azokkal a dicső tettekkel, amelyeket a munka széles frontján, a szocializmus építésében értek el a magyar nép legjobb fiai. Nagy Pártunk zászlajáért, a Kongresszus sikeréért folyt a harc, milliók és millió versenyző küzdött nemes versengésben. Üzemek és egyéni versenyzők versenyeztek egymással, ki lesz az első. Ez az elsőbbség azonban nem a sorrendet jelenti dolgozóinknál, hanem azt, hogy ki tudja méltóbban bizonyitani hűségét és ragaszkodását a Párthoz, Rákosi elvtárshoz. Ki tudja jobban háláját kifejezni a Pártnak, a komnunistáknak, akik a dicsőséges Szovjet Hadsereg révén felszabaditott országban gyökerében új, boldog életet teremtettek és a szocializmus felé vezető úton irányitanak bennünket a szebb és még fényesebb jövő felé.

Nagy Pártunk Kongresszusa új állomás, új mérföldkő a harcok és a szüntelen fejlődés időszakában. Jelentősége szinte felmérhetetlen, mert nemcsak értékeli az MDP I. Kongresszusa óta elvégzett munkát, hanem meghatározza azokat a feladatokat is, amelyeket a nemzetközi helyzet kiéleződése és a belpolitikai helyzet állit a Párt elé. Hatalmas győzelmekről számolhat be a Párt, amelyért keményen kellett harcolni. Ebben a harcunkban minden erkölcsi és anyagi segitséget megadott számunkra a világbéke őre, a győzedelmes Szovjetunió és drága Sztálin elvtársunk. Mi, vasutasok, ugyancsak hatalmas segitséget kaptunk a hős szovjet vasutasoktól, akik rendkivül gazdag tapasztalattukat bocsátották rendelkezésünkre. Sokszáz millió forinttal erősitettük népgazdaságunkat már eddig is, éppen a szovjet tapasztalatok felhasználása révén. A már közismert „2000 tonnás", „500 kilométeres", felemelt sebességü és irányvonatképzési mozgalom, a „mosástól-mosásig"-mozgalom és a „Minden út jövedelmezőségéért"-mozgalom, amelyet Lengyel József sztahanovista mozdonyvezető és Csiszárik László vállalati versenyfelelős most inditott be a Ferencvárosi Fütőházban, — mind segitik felemelkedésünket, a béke megvédését.

A kongresszusi verseny során kitünőbbnél kitünőbb teljesitmények születtek, jobbnál-jobb eredményeket értek el üzemeink és egyéni versenyzőink. A vállalásokat nemcsak túlteljesitették, de tizezrével tettek újabb felajánlást. Ennek a lendületnek volt köszönhető, hogy például területek szerint elosztva, messze fölülmúlták kiteljesitésben a felajánlások összértékét. Például a miskolci területen a hét és félmilliós felajánlást 10 és félmillióra, a debreceni területen a négymilliós vállalást több mint hatmillióra, a pécsiek három és félmilliós felajánlásukat öt és félmillióra teljesitették.

A dolgozók a legkülönfélébb módon nyilvánitották hűségüket a Párt iránt. Morgós György, a dombóvári osztálymérnökség géplakatosa például kitünő újitásával napi átlagos teljesitményét 9000—9300 százalékra teljesitette.

Az öntudatos vasutas dolgozók azonban nem látszateredményekre törekszenek és nem kampányszerüen inditottak harcot a több és minőségileg jobb teljesitményért. Elszántan tovább viszik a Kongresszusi Hét lendületét és megfogadják Rákosi elvtárs tanitását, a kongresszus útmutatását, nemcsak megtartják eredményeiket, de még fokozzák is azt. Tudják, hogy a mennyiségileg nagyobb és minőségileg jobb teljesitmény növeli eredményeiket, erősiti népgazdaságunkat, a nép fiaiból álló hadsereget, a szocializmus épitését gyorsitja meg és döntő mértékben segiti a béke ügyét.

Ezt bizonyitják például a kétszeres élüzem Dunakeszi Főmühely dolgozói is, akik a Landler Müvek dolgozóit versenyre hivták és tovább viszik a verseny lendületét május elseje méltó módon való megünnepléséért. Ezt mutatja a Budapest-Nyugati Müszaki Kocsihivatal, a Budapest-Keleti Fütőház és állomás, Balassagyarmat és Rákos állomások dolgozói, akik lankadatlanul fokozzák a verseny lendületét április 4-re, hazánk felszabaditásának hatodik évfordulójára, hogy ezzel is kifejezzék töretlen ragaszkodásukat, szeretetüket a felszabaditó Szovjetunió és hazánk nagy barátja, Sztálin elvtárs iránt.

Megfogadjuk szeretett vezérünk, Rákosi elvtárs tanitását, amit a Pártkongresszuson mondott: „Most új, nehéz feladatoknak gyürközünk neki. Minden lehetőségünk megvan arra, hogy II. Kongresszusunk munkája nyomán még több eredmény fakadjon. Mi, magyar kommunisták, rajta leszünk, hogy a lehetőségekkel jól éljünk dolgozó magyar népünk javára és igy szolgáljuk legjobban a béke, a szocializmus ügyét. Azt az ügyet, amelyé a biztos jövő, s melynek 800 milliós tábora élén ott halad győzelmesen felszabaditónk, a hatalmas Szovjetunió, mindannyiunk szeretett, bölcs vezére, a nagy Sztálin!"

Az öntudatos magyar vasutasság egy emberként követi a Pártot, szeretett Rákosi elvtársunkat a felemelkedés útján és a Kongresszus útmutatását magunkévá téve, a termelés növelésével, az állami és népi fegyelem megszilárditásával, hazafias kötelezettségünk pontos teljesitésével erősitjük drága hazánkat, védjük a békét!

AZ ÜZEMEK KÖZÖTTI KONGRESSZUSI VERSENY HATALMAS EREDMÉNYEKKEL ZÁRULT A VASÚTON

„Népgazdaságunk fejlődésének meggyorsulása azt jelenti, hogy az ötéves tervről szóló törvényben kijelölt feladatokat az ipar és közlekedés terén mintegy három, három és fél év alatt meg tudjuk valósitani."
(Gerő elvtársnak az MDP II. Kongresszusán mondott beszédéből.)

A magyar vasutasok tízezrei lendültek versenybe a Hofherr-gyáriak felhivására, hogy teljesitményük emelésével, minőségileg jobb munkával segitsék nagy Pártunk II. kongresszusának sikerét. Lapunk szűk terjedelme miatt, csak két hét múlva tudunk részletesen beszámolni a kitünő eredményekről, amelyeket az egymással nemes versengésben álló üzemrészek, brigádok és egyéni versenyzők vivtak a megtisztelő kitüntetésért: a Párt kongresszusi zászlajáért. Most arról számolunk be, hogyan végződött ez a nagyszerű verseny üzemeink között.

A vontatási szolgálatnál első: Budapest-Keleti Fütőház

A soha nem látott lendülettel vivott küzdelem meghozta a maga értékes gyümölcseit. Az egyes szakszolgálati üzemek öntudatos, a hazáját, a Pártot, *Rákosi* elvtársat szerető dolgozói a legteljesebb elismerést érdemlik meg lelkességükért, az eredményekért.

Megmutatták az öntudatos vasutas dolgozók, hogy küzdőképesek és elszántan harcolnak tovább a szocializmus felépitésének meggyorsitásáért, a béke védelméért. Tudják, hogy hatalmas feladatok állnak még előttünk, s megengedhetetlen a lendület alábbhagyása. Ezzel felemelkedésünket lassitanánk, a béke megvédésének ügyét fékeznénk.

Gerő elvtárs mondotta az MDP II. Kongresszusán elhangzott beszámolójában: *„Az ötéves tervidőszak második évére, tehát a folyó évre megállapitott terv megvalósitása sokkal nagyobb erőfeszitést, magasabb fokú szervezettséget, az összes rendelkezésünkre álló eszközök céltudatosabb, tervszerübb felhasználását követeli meg, mint amit az elmúlt évben teljesitettünk. Megköveteli a szocialista munkaverseny, az újitó-, a Sztahánov-mozgalom további kifejlesztését. Megköveteli, hogy a mi nagy Pártunk, Pártunk szervezetei az eddiginél is határozottabban forduljanak a termelés felé, s az 1951-re kitüzött népgazdasági terv teljesitésének motorjai legyenek."*

Az öntudatos vasiegyelmet értékelő vasutas dolgozók lankadatlanul fognak küzdeni, hogy eleget tegyenek a folyó évre megállapitott terv feladatainak. Ezért rendületlenül követik nagy Pártunk útmutatását és nemcsak megtartják eredményeiket, de azt minden tekintetben tovább fogják fejleszteni.

A vontatási szolgálat dolgozói között a kongresszusi versenyben a Budapest-Keleti Fütőház került élre 980 ponttal. Második a Miskolci Fütőház 935, harmadik a Békéscsabai Fütőház 845 ponttal.

Budapest-Keleti Fütőház a kongresszus tiszteletére 1.453.441 forint felajánlást tett. A vállalását közel 2 millió forint értékben teljesitette.

Az egy főre eső kiteljesités értéke 2.040 forint, a miskolciaknál 1.389, a békéscsabaiaknál 1.762 forint.

A szénmegtakaritás terén a Keleti Fütőház dolgozói 1.690 tonna szenet ajánlottak fel, vállalásukat 4.169 tonnában teljesitették.

A miskolci fütőház derék dolgozói 1800 tonna szénmegtakaritás vállalásukat 4464 tonnában teljesitették.

A forgalmi szolgálatnál holtversenyben elsők: Budapest-Ferencváros és Szombathely állomás

A forgalmi szakszolgálatnál a következőképpen alakult a kongresszusi verseny helyezése: holtversenyben elsők: Budapest-Ferencváros és Szombathely állomás. Második lett a nemes versengésben Rákosrendező, harmadik Pécs állomás.

Mind a négy állomás valamennyi dolgozója tett felajánlást a kongresszus tiszteletére és felajánlásukat teljesitették. A vállalásokat a tervre épitették fel és a tervhez viszonyitva már feszitettek voltak.

Budapest-Ferencváros állomás 2,098.091 forint vállalását 4,075.352 forint értékben teljesitette. Az állomás kimagasló eredményeit emeli az a tény, hogy február 1 és 24-e közötti időben a tervszerint indítandó 4.400 vonat helyett 5417 vonatot inditott, vagyis 122 százalékra teljesitette menynyiségi tervét.

A szakvonali vezetők a verseny nyilvántartása és nyilvánossá tétele érdekében valamennyi szolgálati helyet grafikonokkal és versenytáblákkal látták el, melyeken a kiértékelt eredményeket naponta közzétették. A ferencvárosi dolgozók 420 darab irányvonat indítását vállalták, 630-at továbbitottak; 144 darab „2000 tonnás"-vonat helyett, 364-et; 242 darab felemelt sebességü vonat helyett 307-et; 235 darab „500 kilométeres" vonat helyett 289 vonatot indítottak. Ezenkivül 332 vonat helyett 477 vonatnak biztositották a rendkivüli áthaladást.

Szombathely állomás például vállalta, hogy az utazási sebességet 16.5 kilométerre emeli. Felajánlását 22.5 kilométerre teljesitette. A kongresszusi verseny tartama alatt az állomás dolgozói összegyüjtöttek közel 10 métermázsa papirhulladékot, 61 métermázsa vasat, s a szabványhoz viszonyitva 25 százalékos villamosenergia és 14 százalékos anyagmegtakarítást értek el.

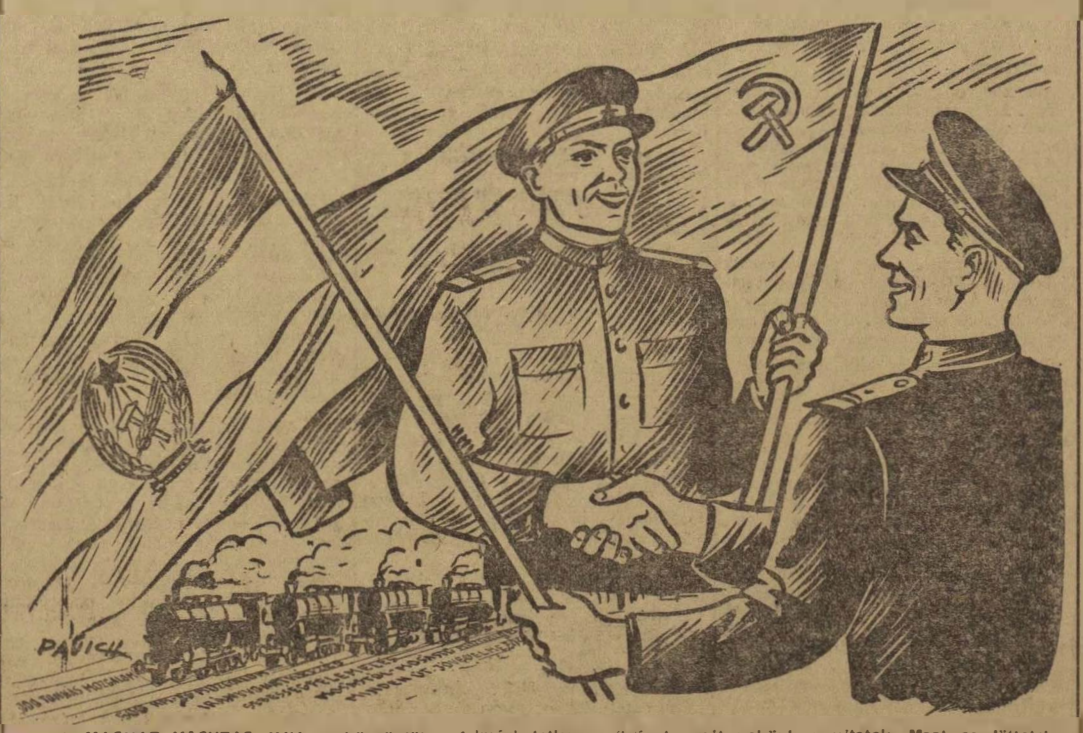
A rákosrendezőiek 82 brigádot müködtettek 655 fővel. 144 darab felemelt sebességü vonat helyett 190-et indítottak. A verseny nyilvántartását és nyilvánosságát a szolgálati helyeken kifüggesztett versenytáblákon és a váltásokan történő tudatositással biztositották. Ezeket a dolgozók élénk figyelemmel kisérték és résztvettek annak kiértékelésében is.

A kereskedelmi szolgálatnál első: Békéscsaba állomás raktárfőnöksége

A kereskedelmi szakszolgálat kongresszusi versenykiértékelésében első helyezést ért el Békéscsaba állomás, második helyen Szombathely, harmadik helyen Budapest Nyugati pályaudvar raktárfőnöksége végzett.

A terven kivüli szállitások mennyiségét a békéscsabaiak 7, a szombathelyiek 4, a nyugati pályaudvariak 5 százalékkal emelték. Az ötnapos berakási terv kiteljesitésében Békéscsaba 99, Szombathely 97, Budapest Nyugati 96 százalékot ért el. A havi szállitási terv kiteljesitését Békéscsabán 92, Szombathelyen 98, Budapest-Nyugatin 96 százalékban hajtották végre. Az előirt irányvonatok kiteljesitését egyedül Békéscsaba hajtotta végre 198 százalékos teljesitménnyel. Békéscsabán az átlagos gyüjtőkihasználás 4.6 tonna, Szombathelyen 5.4, végül Budapest-Nyugati pályaudvaron 4.5 tonna volt. Békéscsabán *árukáresetek* nem fordultak elő, mig Szombathelyen egy, Nyugatin pedig 11 volt az árukáresetek száma.

ÜDVÖZÖLJÜK A MAGYAR-SZOVJET BARÁTSÁG HÓNAPJÁT!



A MAGYAR VASUTAS: Hálásan köszönjük a felmérhetetlen segitséget, amit nekünk nyujtotok. Most se jöttetek üres kézzel. Elhoztátok nekünk a „Minden út jövedelmezőségéért"-mozgalmat, hogy ezzel is erősitsük hazánkat, a béke ügyét...

A SZOVJET VASUTAS: Ránk mindenkor számithattok. Közös ügyért harcolunk...

A pályafenntartási szolgálatnál első: a MÁV Pályaépítő- és Felújító ÜV dunapentelei építésvezetősége

A pályafenntartási szakszolgálatnál a vállalások átlagos kiteljesítésében 136 százalékot ért el és ezzel első helyre került a nemes versengésben a MÁV Pályaépítő és Felújító ÜV dunapentelei építésvezetősége. Második 128 százalékos átlagos kiteljesítéssel a kecskeméti osztálymérnökség, míg harmadik a versenyben a sátoraljaújhelyi osztálymérnökség 121 százalékos kiteljesítéssel.

A teljesítménybérben végzett órák száma az összes munkaórákhoz viszonyítva az első helyezettnél 81, a másodiknál 69.3, míg a harmadiknál 79 százalék.

A vállalások a brigádokra bontott tervekre épülnek és annyira feszítettek voltak, hogy azokat a dolgozók leg jobb tudásuk és erejük megfeszítésével tudták teljesíteni. A dolgozók öntudatos, hazafias munkája azonban abban is megnyilvánult, hogy értékes felajánlást tettek egy közüzemi vágány megépítésére és ezt a munkát a kongresszus napjának 16. órájáig sikeresen be is fejezték.

A kecskeméti osztálymérnökség dolgozói például igen nagy eredményt értek el azzal, hogy a második és harmadik negyedévre ütemezett munkákból többet előrehoztak és azok teljesítésére minden rendelkezésre álló eszközt felhasználtak. Kiemelkedő munkát végeztek a páhi-kiskörösi vonal építés földmunkáinál.

A műhelyi szolgálatnál első: a Landler Jenő Járműjavító ÜV

A vasúti műhelyek kongresszusi versenyében első helyezést ért el a Landler Jenő Járműjavító ÜV 58.10 ponttal; második a Dunakeszi Járműjavító ÜV 58.02 és végül harmadik a Debreceni Járműjavító ÜV 40.97 ponttal.

Az élenjáró Landler Művek tervét 113.9 százalékra teljesítette 3.01 termelékenységgel. A kongresszusi versenyre teljesítménykiszabásának 2.7 százalékát, 63.6 egységteljesítményt ajánlott fel és ezt a felajánlást 516 százalékban teljesítette 3296 forint értékben. Az önköltségcsökkentés terén 10.4 százalékot, minőségemelés terén 0.93 ezrelék értéket ért el, tehát valamennyi versenypontban elérte az előírt szinteket.

A Dunakeszi Járműjavító ÜV teljesítménykiszabásának 7.33 százalékát ajánlotta fel a kongresszusi versenyben. 114 egységteljesítmény felajánlásával szemben 180.8 egységteljesítményt ért el, ami kiszabásának 11.62 százaléka.

A dunakeszi Járműjavító ÜV tervét 113.6 százalékban teljesítette 2.99 termelékenységgel. Önköltségcsökkentés terén 10.5 százalékot, minőségemelés terén pedig 0.6 ezreléket ért el. A termelékenység kivételével minden pontban elérte a kitűzött szintet és a Landler Művek teljesítményéhez viszonyítva, csak a terveljesítés terén maradt el 0.3 százalékkal és a termelékenység terén 0.02 értékkel, viszont az önköltségcsökkentés és a minőségemelés terén teljesítményei valamivel jobbak, mint az első helyezetté.

A harmadik helyezett a Debreceni Járműjavító ÜV a tervet 100.3 százalékra teljesítette, 2.62 termelékenységgel. Önköltségcsökkentés terén 12.82 százalékot, végül minőségemelés terén 1.27 ezreléket ért el.

A vasutas dolgozók ezeket a hatalmas eredményeket a hős szovjet vasutasok tanítása nyomán, Pártunk vezetésével érték el. De sikereik nem szédítik meg őket, nem nyugszanak babéraikon és lendületesen tovább visznek a verseny eredményeit és új és nagyobb eredményekre törekszenek. Az öntudatos magyar vasutasság, mint a magyar munkásosztály szerves része, büszkén gondol *Rákosi* elvtárs szavaira, amelyeket a népi demokrácia eredményeivel kapcsolatban Pártunk kongresszusán mondott. „... A legnagyobb elismerés és dicséret hangján kell megemlékeznem a magyar munkásosztály teljesítményeiről, amelyekkel joggal kiérdemelte egész dolgozó népünk háláját. Ez a munkásosztály Pártunk vezetésével megmutatta, hogy méltó arra a történelmi szerepre, mely hazánkban a szocializmus építésének minden szakaszán reá hárul. Hála és dicsőség a magyar munkásosztálynak!"

Bölcs tanítónk szavai büszkeséggel töltik el a magyar vasutas dolgozók szívét és úgy dolgoznak tovább, hogy érdemesek maradjanak dolgozó népünk, dicsőséges Pártunk megbecsülésére.

Győrben tapasztaltuk,

hogy jóval a megjelenése után, s napokkal az állomásra való érkezése után is kiosztatlanul hever a *„Vasutas Versenyhiradó"*. Nyilván ugyanezt a gyakorlatot végzi az állomási üzemszervezet a *„Közlekedéssel"* is.

Az öntudatos vasutas dolgozóknak rá kell szorítaniok az illetékes szerveket arra, hogy újságjukat, amely szorosan összefügg munkájukkal, vasutas életükkel, kérés nélkül, pontosan kézhezkapják. Meg kell nézni nem-e az ellenség keze van emögött, vagy ha pusztán kényelmi szempontok húzódnak meg, vagy szervezési hibák, a maga módján kell kiküszöbölni valamennyit.

A dolgozók egyrésze hivatkozott a *„Vasút"* című új lapra, amelyet pénz ellenében kapnak kézhez. Lám, ott, ahol már anyagi felelősséget érez az ÜB kényesen vigyáz, hogy mindenki megkapja a lapot. Ugyanakkor a teljesen díjmentesen adott és több tízezerforintos költséggel előállított lapunk kézbesítését elhanyagolják.

Azoknak a dolgozóknak volt igazuk, akik azt mondották ellenőrzésünk során, hogy az üzemi bizottsági vezetők is többet törődnének a szakszervezet lapjával, ha a tagság, bár filléreket, de fizetne az újságért és az üzemszervezetek számolnának el az érte járó összeget.

Olvasóinkra bízzuk, hogy kinek van igaza...

37.000 vagy 370.000 forint

Lapunk legutóbbi számában megemlékeztünk a Ferencvárosi Fűtőház vállalásáról. A VPO Információs Iroda helytelen közlése folytán tévesen 37.000 forint vállalásról írtunk. Az öntudatos ferencvárosi dolgozók jogosan sérelmeztek a tévedést, hiszen nem 37.000, hanem 370.000 forint felajánlást tettek, amelyet lendületesen túlteljesítettek.

Nemzetközi HÍREK

A SZAKSZERVEZETI VILÁGSZÖVETSÉG FELHÍVÁSA A VILÁG DOLGOZÓIHOZ

A Szakszervezeti Világszövetség Végrehajtó Bizottsága február 19—20-án Varsóban ülést tartott. A rendkívüli ülésszakon foglalkozott azokkal a támadásokkal, amelyeket a francia reakció a Szakszervezeti Világszövetség ellen intézett. Amint köztudomású, a francia kormány az amerikai imperialisták parancsára betiltotta az SZVSZ központjának működését Franciaország területén.

Di Vittorio elvtárs, a Szakszervezeti Világszövetség elnöke hangsúlyozta, hogy semmiféle megtorló intézkedésekkel nem gyengíthetik a Szakszervezeti Világszövetség erőit.

Di *Vittorio* a továbbiakban kiemelte, milyen nagy jelentőségük van a szakszervezeteknek a békéért folyó küzdelemben. A háború gyujtogatói szembe szeretnék állítani a Szovjetunió és a népi demokráciák országainak népeivel a kapitalista, gyarmati és függő országok dolgozó tömegeit. Azonban kudarcot vallanak, mert a munkások szívét világszerte lángoló szeretet tölti el a Szovjetunió és a népi demokratikus országok iránt, amelyek új, jobb életet építenek.

Kuznyecov elvtárs, az SZVSZ alelnöke hangsúlyozta: „A Szakszervezeti Világszövetség olyan erőt jelent a béke és a demokratikus szabadságok védelmében, amely félelemmel tölti el az imperialistákat. Nevetséges azt hinni, hogy székhelyének megváltoztatása gyengítené a Szakszervezeti Világszövetséget, vagy akadályozná munkáját. A Szakszervezeti Világszövetség még kitartóbban fog harcolni céljainak eléréséért. Az egész világ munkásosztályának bizalma kötelezi erre. Nem leszünk méltatlanok erre a bizalomra."

A Szakszervezeti Világszövetség Végrehajtó Bizottsága felhívást intézett valamennyi ország dolgozóihoz.

Ebben a Szakszervezeti Világszövetség felhív minden szakszervezetet, minden munkást és munkásnőt, tömörüljenek még szorosabban, szilárdítsák meg törhetetlen egységüket. Ma ez az egység szükségesebb, mint valaha, mert ez a munkásosztály egyik legerősebb fegyvere. Ezzel meghiúsíthatja a háborús uszítók terveit, megállíthatja az imperialisták esztelen fegyverkezési hajszáját.

A francia vasutasok megtagadják a Németország újrafelfegyverzésére szánt hadianyag szállítását

Lapunk legutóbbi számában részletesen foglalkoztunk a világ vasutasainak béremelési harcával, s részletesen beszámoltunk az amerikai, az argentin, stb. vasutasok hősies küzdelméről.

A L'Humanité egyik legutóbbi számában a franciaországi vasutas szakszervezet üdvözölte a bordeauxi és brivei vasutas dolgozókat a fegyverszállítás ellen folytatott hazafias küzdelmükért. A szakszervezet CGT-végrehajtó bizottsága miután megemlíti, hogy az 1950 ben engedélyezett béremelés távolról sem oldja meg a problémákat, arra kéri a francia vasutasokat, hogy kettőzzék meg akciójukat a 3000 frankos „előleg" azonnali kifizetése érdekében.

A cikkben felhívja a szakszervezet a vasutas dolgozókat, hogy küzdjenek rendíthetetlenül valamennyi követelésükért és harcoljanak az SNCF (Francia Vasutasok Nemzeti Társasága) széttagoltsága ellen, készítsék elő gondosan a küldöttválasztásokat és védjék meg a demokratikus szabadságjogokat és a békét.

A végrehajtó bizottság melegen üdvözölte a bordeauxi mozdonyvezetőket, fűtőket és a villamosvontatás alkalmazottait, akik megtagadták a Németország újrafelfegyverzésére szánt hadianyag szállítását. Ugyanakkor üdvözölte a brivei vasutasokat, akik tiltakoztak a német lőszerszállítmányok továbbítása ellen.

A világ haladó népei, közöttük sokmillió vasutas dolgozó, az öntudatos magyar vasutasok tizezrei tették magukévá a Berlinben összeült Béke Világtanács határozatait és fogadták meg, hogy még erőteljesebben és szívósabban folytatják majd harcukat az új háború veszélye ellen és minden erejüket összpontosítják e főfeladat megoldására: a békeegyezmény megkötésére az öt nagyhatalom között.

A PÁRTKONGRESSZUS TISZTELETÉRE FELAJÁNLOM FÖLDEMET AZ ÁLLAMNAK

A magyar nép bölcs tanítójának, *Rákosi* Mátyásnak tanítása termékeny talajba hullott: az öntudatos vasutas dolgozók közül, akik földdel rendelkeznek, egymás után ajánlják fel, vagy adják bérbe földjeiket az államnak. A dolgozók maguk is beszámolnak elhatározásukról lapunk szerkesztőségének. S amint írják, céljuk ezzel az, hogy a többi kétlaki vasuti dolgozó is ajánlja fel földjét az államnak.

Egész vasutas települések vannak, ahol kétlaki dolgozóink egymásután ajánlják fel megvételre, vagy bérbe földjeiket. Mind többen és többen értik meg *Rákosi* elvtárs útmutatását. *Szekeres* Alajos pályamunkás, a Budapest—Keleti pályaudvar I. szakaszán. Azelőtt pályamunkást nem neveztek ki. *Szekeres* egyike annak a tízezer pályamunkásnak, akit a kommunisták, a Párt harca nyomán kineveztek. Pedig milyen kirívó aránytalanságok állottak fenn a Horthy rendszer alatt az egyes kategóriák között a fizetés, a bérezés kérdésében is. Ki ne tudná, hogy az egyik legnehezebb fizikai munkát végző pályamunkás keresete háromszor-négyszer volt alacsonyabb, mint a szakmunkásoké. Így ír levelében:

„Szeretett Pártunk II. kongresszusa tiszteletére tanított munkaversenyünket azzal kívánom eredményesebbé tenni, hogy Ádácson lévő két hold földemet felajánlom az államnak.

Mint földműves kerültem a vasúthoz. Szocialista államunk megadta számomra azt, hogy pályamunkásként kineveztek. Ezzel tényleges vasutas lettem.

Mikor földemről lemondok, mint pártonkívüli, hálámat és szeretetemet akarom kifejezni nagy Pártunk iránt, másrészt az a célom, hogy szocialista mezőgazdaságunkat erősítsem.

Hosszan lehetne sorolni az öntudatos dolgozókat, akik önként lemondtak földjükről. A szombathelyi osztálymérnökségnél 52 dolgozó rendelkezik 72 hold földdel. Itt is megindult a felajánlás. Öt dolgozó 9 hold földet adott át az államnak. A szombathelyi fűtőházban *Börzsei* Imre munkás 4 hold földjét,

a kecskeméti osztálymérnökséghez tartozó Bíró Pál 10 hold földjét, Szilágyi Ferenc hódmezővásárhelyi forgalmi szolgálattevő 11 hold földjét ajánlotta fel megvételre az államnak.

Naponta emelkedik azoknak az öntudatos vasutas dolgozóknak a száma, akik gyökeresen szakítanak kétlaki életükkel. A szakszervezet üzemszervezeteinek további jó politikai felvilágosító munkával segíteni kell a felajánlások kiszélesítését, hogy a dolgozók önkéntesen, minden kényszer nélkül belássák, hogy a maguk életét teszik nyugodtabbá és biztonságosabbá az által, hogy a nyügöt jelentő kétlakiságot felszámolják.

Kultúrbrigádjaink munkája a versenyben

Kultúrbrigádjaink lendületes munkával kapcsolódtak be országszerte a kongresszusi versenybe.

A kultúrcsoportok hétfő reggel kezdték meg szerepléseiket a rögyűlések előtt. Szerepeltek munkaidő előtt, ebédszünetben, munkaidő után és a kultúrotthonok műsorában. A legnagyobb hatást a csasztuskákkal és a *hangos bemondó* helyes alkalmazásával érték el.

Bebizonyosodott, hogy a csasztuskákon keresztül kihozott dolgozók teljesítménye százalékos arányban növekedett. Például Ter János brigádja 130 százalékra teljesítette normáját és a kultúrbrigád jó munkájuk eredményét kihozta. A kultúrműsor után normájukat 166 százalék fölé emelték és tartották is ezt az eredményt.

A Vasanyagjavító két női dolgozója állandóan 70—80 százalék között teljesített. A csasztuska hatására normájukat 100 százalék fölé emelték és tartották is ezt az eredményt.

Tapolca állomáson külön csasztuskabrigádot szerveztek, amely a hangszórón keresztül és a helyszínen énekelte ki a jó, vagy rossz teljesítményt elért dolgozókat.

Nagykanizsán Szécsényi István lakatos, aki nem fogadta el szaktársa munkamódszerátadását, valamint Gódics József és Gerő József lakatosok, akik közömbösen viselkedtek a békeharc kérdése iránt, a csasztuska hatására önkritikát gyakoroltak és megjavították munkájukat. A kultúrcsoportok meglátogatták a kiváló eredményt elért dolgozókat otthonukban és rövid műsorral ünnepelték őket. De meglátogatták a gyengébb eredményt elért dolgozókat is otthonukban és segítették őket teljesítményük emelésében.

A miskolci kultúrcsoport kultúrvonattal az igazgatóság vonalait járta és az állomások dolgozói részére adott műsorokat (összesen 32 állomáson).

Debrecen Fth. kultúraktívái irányvonatot továbbítottak. A vonattal 10 tagú kultúrbrigád ment, mely azokon az állomásokon, ahol a vonat hosszabb ideig tartózkodott, kultúrműsort adott. A kultúrcsoport Ohátpusztapócsan meglátogatta az állami gazdaságot is, ahol 40 perces műsort adott.

A Dunakeszi Járműjavítóban a politikai tiszt és az ÜB-titkár kijelentették, hogy eredményeiket nagyban köszönhetik a kultúraktívák jó munkájának.

Az elért eredmények mellett azonban hibák is vannak. Első hiba az, hogy sok kultúrcsoport szerepléseinél a siker érdekében feláldozta a politikai tartalmat. Nem volt mindenütt jó a műsorpolitika. Sok helyen lebecsülték a kultúrbrigádok szerepét.

Megmutatkozott az egyes üzemi bizottságok munkájában az is, hogy az információ nem segíti kellőképpen feladataink végrehajtását.

Az eredményekről jelentést nem kaptunk megfelelő mértékben, de a hibákról sem érkezett be hozzánk jelentés, holott a szolgálati helyről bemondták a szükséges adatokat.

Feladatunk, hogy a kultúrversenynyel kapcsolatban, kultúraktíváinkat továbbra is mozgósítsuk és elősegítsük főként a verseny nyilvánosságát, a termelés emelését.

Hiba mutatkozott még a dekoráció terén is, valamint a faliujsággal kapcsolatban. A dekorációs munka megjavítása érdekében országszerte felmérjük, hogy milyen dekorációs anyagaink vannak és mire van szükségünk. Kultúrnevelési felelőseinket felelőssé tesszük országszerte a dekorációs munka megjavítása érdekében. Ugyancsak bekapcsoljuk a kultúrnevelési munkába a faliujság élővételét, annak ellenőrzését is.

A makói vasutasok levele az amerikai vasutasokhoz

Olvastuk a mi szabad sajtónkból azt a hatalmas megmozdulást, amiben az öntudatos amerikai vasutasok — váltóőrök, szállítómunkások, fűtők, mozdonyvezetők és sok más szolgálati ágnál dolgozó elvtársaink — tízezrei vesznek részt. És azt is olvastuk, hogy a tiltakozó megélhetési költségeitek napról napra emelkednek, hogy az egyszerű amerikai dolgozó ma is fizetésének több mint 25 százalékát fizeti ki különböző adók formájában.

Mi tisztán látjuk ezekből az eseményekből, mi a háborús kalandorok politikája: a tömegek életszínvonala elleni állandó támadás a háború előkészítése céljából.

Háborút akarnak az imperialisták. Ki akarják terjeszteni véres agressziójukat Koreán keresztül a népi Kínára, a nagy Szovjetunióra és a népi demokratikus országokra, többek között miránk is. Ez azonban nem fog sikerülni nekik. A béketábor ereje nap mint nap nő, milliók és milliók csatlakoznak naponta hozzá, olyanok, akik tegnap még közönyösen nézték a világméretekben folyó békeharcot.

Mi vasutasok a termelés fokozásával harcolunk a békéért. Termelésünk fokozásával erősítjük hazánkat, vállalunk szolidaritást a ti sztrájkotok mellett is. Petrovics elvtárs az egyik „kommunista tízpercen" — így nevezzük mi azokat az értekezleteket, ahol egy brigád megbeszéli tervét a termelés fokozása érdekében — azt mondotta: az amerikai vasutasok sztrájkja imperialista elnyomóikkal szemben megmutatja a bátor helytállást a Szovjetunió vezette béketábor mellett. Ez arra késztet engem, hogy termelésem fokozzam. Ezért vállalom, hogy a Pártkongresszus tiszteletére normámat 120 százalékra teljesítem:

Kedves Elvtársak! Sok ilyen harcos üdvözletet le tudnánk még írni levelünkben, amit a felszabadult, szalát országukat, a szocialista vasútat építő dolgozóink a munkaversenyeken keresztül nap mint nap küldenek nektek.

Forró lelkesedéssel, munkafelajánlásokon keresztül készülünk nagy ünnepünkre, Pártunk II. kongresszusára. Nektek is nem rég volt a pártkongresszusotok, amely megszabta feladatainkat, hogyan harcoljatok az imperialista elnyomóitok ellen a munkásosztály felszabadulásáért.

Tudjuk, hogy a feszült nemzetközi helyzetben ül össze a mi pártkongresszusunk. Éppen ezért megtiszteszerezve erőinket a termelés frontján, készülünk a Párt és mindnyájunk nagy ünnepére. Mi összesen 180.000 forint értékű munkafelajánlást tettünk, de azon leszünk, hogy ezt túlteljesítsük. Meg van hozzá a legdöntőbb feltétel: a Szovjetunió sztahanovista vasutasainak, a mi legjobb barátainknak példái, közvetlen segítsége.

Népgazdaságunk nagyszerű eredményei fokozott feladatokat állítanak elénk és nem is tudnánk teljesíteni, ha példaképeink, a hős szovjet vasutasok nem adnák át állandóan gazdag tapasztalataikat.

Kedves Elvtársak! Mi figyelemmel kísérjük a ti munkátokat. Ne szüntessétek meg egy percre sem sztrájkotokat, bérköveteléseiteket háborús kormányotok nyomorpolitikája ellen.

Harcoljatok még következetesebben az életszínvonal süllyedése ellen és ezt a küzdelmet kapcsoljátok össze a béke védelme, a Wall Street i háborús uszítók ellen vívott harccal!

Adjon nektek ehhez a harchoz erőt, törhetetlen szilárdságot az a tudat, hogy mellettetek áll a 800 milliós béketábor, melynek élén a nagy Szovjetunió, mindannyiunk szeretett bölcs vezére, Sztálin elvtárs áll.

A makói vasutasok.

Amit a prémium-rendszerről tudni kell

A Szovjet Hadsereg által történt felszabadításunk révén a hatalmas Szovjetunió segítségével, Pártunk győzelmes harcainak eredményeképpen, népi demokráciánk betölti a proletárdiktatura funkcióit. A termelőeszközök döntő többsége a nép tulajdonát képezi. Nemzetgazdaságunk döntő részében megszűnt a kizsákmányolás, a munka már nem robot, mint a kapitalista társadalomban, hanem a „becsület és dicsőség" dolga lett hazánkban is.

Népgazdaságunk erőteljes fejlődése következtében lehetővé vált, hogy a vasútüzem területén az 1950. évi márciusi bérrendezéssel megszűnt a multból visszamaradt státusz-rendszer igazságtalan bérezési formája, amely nem a végzett munkát díjazta, ha nem az eltöltött évek száma és a vele járó rangok szabták meg a bérek nagyságát. Az 51/1950. M. T. sz. rendelet alapján bevezetett bérszabályzat lehetővé teszi a munkavállalók számára, hogy munkakörük és teljesítményük alapján részesüljenek a felosztásra kerülő javakból.

Felszabadulásunk után bevezetett kollektív bérezés, valamint a mutatószámos bérrendszernek számos hibája volt, melyekre Rákosi elvtárs többizben rámutatott és feladatként határozta meg a szocialista bérezés elvének megvalósítását, amikoris a dolgozó világosan, egyszerűen ki tudja számítani a munkája után járó keresetet. A fizikai dolgozóknál, akik teljesítménybérben dolgoznak, a szocialista bérezés elve már megvalósult a darabbérrendszer bevezetésével. Népgazdaságunk fejlődése megköveteli, hogy a műszaki és egyéb munkakörökben dolgozó munkavállalók teljesítményére jellemző prémiális mutatók bevezetésével felszámoljuk a ma már nem megfelelő mutatószám-rendszert, amelyet bonyolultságánál fogva a dolgozók széles rétege nem ismert, nem tudta kiszámítani a többteljesítményű keresetét és így nem tudta előre meghatározni feladatait a több teljesítmény szempontjából.

A mutatószámos bérrendszer nem egy dolgozó teljesítményére épült, és az egyénnek a jó, vagy rossz teljesítménye nem befolyásolta a nagymértékben a mutatószám által kapott többteljesítményi keresetet és így nem is ösztönözött a jó, eredményes minőségi munka elvégzésére. Ezt a hiányosságot van hivatva felszámolni a prémiumrendszer, amikor a dolgozó egyénileg végzett munkája után fogja a többteljesítményű jutalékot kapni, így munkájával befolyásolni tudja a saját keresetének emelkedését.

A prémiumrendszer bevezetése nem jelent fizetésemelést. A prémium által kifizetett összeg nagysága ugyanazon teljesítmény mellett általában megegyezik a mutatószám által kifizetett összeg nagyságával, azzal a különbséggel, hogy az úgynevezett maximális pontérték a 2.50 forint, nincs plafon, hanem az elért gazdaságossági eredmények alapján mindenkor teljes mértékben ki kell fizetni.

A prémiumban szereplő mutatók száma általában nem lehet több 1—2, vagy esetleg 3 tagnál. Ezeknek a tagoknak ki kell fejezni a termelékenységet, az önköltség alakulását, valamint a minőségi munkát és ezeknek kiteljesítésétől függ, hogy az illető munkavállaló milyen mértékben részesül prémiális többteljesítményű jutalékban. A prémiumrendszerben kizáró tényezőt is alkalmazunk, amelynek nem teljesítése esetén, dacára annak, hogy a többi tagban eredményesség mutatható ki, a prémium nem fizethető ki. Például, ha egy dolgozónak a prémiuma három tagból tevődik össze, 1. a termelékenység, 2. az önköltség, 3. a tervszerűség és ha úgy van megállapítva, hogy a döntő tényező a tervszerűség és mint kizáró ok szerepel, ennek nem teljesítése kizárja, vagy csökkentheti az előző kettő után járó prémium összegét.

A prémiális bérezési rendszerben nem minden államvasúti dolgozó részesíthető, akik eddig mutatószámot kaptak. Azok a munkavállalók, akiknek munkáját gazdaságossági tényezőkkel, mutatókkal kiértékelni nem lehet, prémiumban nem részesülhetnek. Ilyen munkavállalók általában az adminisztratív munkavállalók, gyors és gépírók, portások, stb. Ezek a munkavállalók a mutatószámos bérrendszer megszűnése után utóljára június 1-én részesülnek mutatószámos üzemi jutalékból. Azonban tekintettel arra, hogy a mutatószám megszűnése ezeknél a munkavállalóknál bércsökkenést idézne elő, ennek elkerülése céljából a részükre az egyes munkaköröknek megfelelően jelenleg folyósított összeg nagyságában jutalmazási rendszer lesz bevezetve. A jutalmazási rendszernek nem az a célja, hogy minden egyes dolgozónak hónapról hónapra biztosítsuk a jutalmat, hanem az, hogy segítse megvalósítani ezekben a munkakörökben is a szocialista elosztás elvének a megvalósítását, hogy mindenki a végzett munkájának arányában részesüljön a felosztásra kerülő javakból. A jutalmazás tehát azt jelenti, például egy hivatalban gyors- és gépírói munkakörben dolgozik tíz munkavállaló, akiknek a mutatószámos üzemi jutalékuk összesen 300 forint volt havonta. A jutalmazás nagysága 50—150 forintig terjed, ez jelenti azt, hogy ez a 300 forintos összeg, ha egy 150 forintost veszünk és három 50 forintost, így a tíz dolgozó helyett négy dolgozó között lesz felosztva és azok közöttt, akik a legeredményesebb munkát végezték. Egyes munkakörökben kifizetett mutatószámos összeg a jutalmazási rendszer bevezetésével sem vihető át más munkakörbe. Például: a gépírói munkakörben kifizetett összeget nem lehet átvinni mondjuk az előadóknak és fordítva sem.

A prémiumrendszer és a jutalmazási rendszer bevezetése ösztönző hatást kell, hogy gyakoroljon a dolgozókra, a termelékenység fokozására, az önköltség csökkentésére és a minőségi munka megjavítására. Éppen ezért, az ellenség mindent el fog követni, hogy az új rendszerek bevezetésével a dolgozóink között nyugtalanságot és az elmaradt dolgozóink között pedig elégedetlenséget szítson.

A prémiumban részesülő dolgozók között elégedetlenséget szíthat, ha az egyes prémiumtényezők nincsenek helyesen megállapítva, ha a prémiumtényezőket a dolgozókkal kellő időben nem közölték és így a dolgozók bizonytalanok az új többteljesítményi jutalékkal kapcsolatban.

A jutalmazási rendszer bevezetésével az ellenség az egyes elmaradt dolgozókra támaszkodva agitációt tud kifejteni, hogy már ismét csökkentették a bérüket, igyekszik úgy feltüntetni, hogy a jutalmazást nem a jó munka, hanem az egyes személyi kapcsolatok fogják eldönteni.

Az ilyen ellenséges megnyilvánulásokkal szemben szakszervezeti aktíváink kérlelhetetlen harcot folytassanak, kérjék segítségét a helyi pártszervezeteknek az ellenség elleni harcban.

A prémiumrendszer fegyver a szocializmus építéséért vívott harcban. Helyes alkalmazásával és tudatosításával nagyértékben elősegítjük népgazdaságunk fejlődését, ötéves tervünknek sikeres megvalósítását. E célok megvalósítása érdekében szakszervezeti funkcionáriusaink kérjék a helyi pártszervezetek támogatását a prémiumrendszerrel kapcsolatos agitációs és nevelő munkához. Ennek a feladatnak csak úgy tudnak megfelelni, ha az üzemi bizottságaink az ÜB-értekezleteken foglalkoznak a prémium- és jutalmazási rendszer jelentőségével és ütemtervet dolgoznak ki annak tudatosítására. Mozgósítsák az ÜB-titkárokat, a műhelybizottságokat, bizalmi hálózatot és népnevelőket, mert csak ezek együttes jó munkája eredményeképpen tudjuk visszaverni az ellenség támadását, fokozhatjuk a termelő munkán keresztül a békéért folyó harcot és ezzel erősítjük a Szovjetunió által vezetett béketábor erejét.

Segítsünk munkaerőt toborozni

A minisztertanács a közelmultban határozatot hozott a munkaerőtoborzásról. Az 1951 es népgazdasági terv teljesítéséhez mintegy 160.000 új munkás munkábaállítására van szükség. A munkanélküliség Magyarországon végleg megszűnt és 1950-ben az iparban és építőiparban már munkáshiány lépett fel.

Az üzemek nem tudják többé egyedül a munkásfelvétel régi módszerével a gyárkapunál jelentkezők felvételével munkaerőszükségletüket biztosítani. Ezért az ipar munkaerőszükségletének jelentős részét 1951-ben szervezett toborzás útján kell fedezni.

Meg kell nézni az egyes munkaterületeket, hol szervezhető még úgy a munka, hogy munkaerőket szabadítsunk fel a munkaerőgazdálkodás számára. Ezzel is segítsük a toborzás sikerét.

Nekünk, vasutasoknak sokszázezer re tehető rokoni és ismeretségi kapcsolatunk vannak. Megvan tehát a lehetőségünk arra, hogy azáltal is hozzájáruljunk a szocializmus építésének meggyorsításához, hogy segítjük megvalósítani a minisztertanács határozatát. Toborozzunk tehát a jó politikai felvilágosító munka és a meggyőzés fegyverével és hassunk oda, hogy szerteágazó ismeretségünk révén a minisztertanács határozatáról tudomást szerezzenek.

Hívják fel figyelmüket arra, hogy az ipari munka nagyobb jövedelmet, magasabb életszínvonalat jelent és a szakmai tudás elsajátításának lehetőségeit nyitja meg az üzemekben, építkezéseken munkát vállaló dolgozók számára. Tudatosítsák vasutasaink, hogy az ipari munkára jelentkező hozzátartozóik, vagy ismerőseik hozzájárulnak munkavállalásukkal az ötéves terv sikeréhez, a béke védelméhez.

A FELSZÁMOLT MAV KONZUM részvénytulajdonosait ezuton értesíti az Államvasutak Vezérigazgatósága, hogy a részjegyek kártalanításának kifizetését megkezdték.

LENGYEL JÓZSEF kongresszusi küldött:

Az átmeneti nehézségekre még keményebb harccal kell válaszolnunk

A vasutas dolgozók nagy táborát, amint arról előző lapunkban beszámoltunk, több élenjáró vasutas dolgozó képviselte. Ezek között volt *Lengyel* József elvtárs, népköztársasági érdemérmes sztahánovista mozdonyvezető is, aki a budapesti dolgozók és az ország vasutasainak forró üdvözletét hozta Pártunk II. Kongresszusának. Pártunk lapja, a *„Szabad Nép"*, az alábbiakban közölte *Lengyel* elvtárs kongresszusi felszólalását.

— Két fontos kérdéssel kívánok foglalkozni, amelyről Rákosi elvtárs beszélt. Az első: a szocialista munkamódszereknek — amelyeket a szovjet sztahánovistáktól vettünk át — továbbfejlesztése. A veszély ott van, hogy mi nem törekedtünk kommunista módon arra — pártszervezeteink nagyrésze sem —, hogy a széles tömegek, az egész ország dolgozói legalább kisebb-nagyobb mértékben ezen az úton haladjanak.

— Ennek oka az volt, hogy az első időkben — hogy úgy mondjam — sztárokat neveltek. Nem segítették eléggé a sztahánovistákat sem, de nem nyujtottak elég segítséget ahhoz sem, hogy más üzemben is átadják tapasztalataikat, munkamódszereiket. Persze, itt egy pár miniszteriális rendelet megszövegezése, s annak félremagyarázása lent az üzemben is gátolta az új munkamódszerek elterjedését. Így ez nem mehet.

Nem helyes, ha egyes sztahánovisták monopolizálják munkamódszereiket, ha azokkal csak maguk dolgoznak, hanem át kell adni azokat a többi dolgozónak is.

Így válik ez az ország hasznává, így segíti elő mindannyiunk felemelkedését.

Eddig a munkaversenyek csak kampányszerűek voltak, nem váltak eléggé húsává, vérévé a dolgozóknak. Miért nem lehet állandósítani azt, amit a Kongresszus hetében én magam is megtettem, hogy 33 óra alatt egy mozdonnyal hat vonatot továbbítottam Nyíregyháza és Budapest között oda-vissza? Ezen az úton 236 mázsa szenet takarítottam meg, de elvtársak, ez a 236 mázsa szénmegtakarítás nemcsak saját munkám következtében állt elő, hanem

a vasutasság összdolgozóinak jo eredménye és annak köszönhető,



hogy helyesen és jól szervezték meg ennek a vonatnak a továbbítását.

Ugyanakkor a Kongresszus tiszteletére egy új — hazánkban eddig nem ismert, be nem vezetett mozgalommal köszöntjük a Kongresszust, amelyet a Szovjetunióból, a ljublinói fűtőház dolgozóitól, *Pányin* elvtárstól kaptunk és amellyel *Csiszárik* barátommal ki tudjuk számítani minden út jövedelmezőségét. Ha ezt általánosítjuk, úgy elérjük, hogy érdekeltté tesszük a dolgozót a munkaverseny fokozásában és az értelmiséggel szorosabbra tudjuk fűzni kapcsolatunkat. *Ez a mozgalom azonban megköveteli, hogy a felső vezetőszervek behatóbban foglalkozzanak a munkaverseny kérdéseivel.*

A másik kérdés: növekedési nehézségeink a szocializmus építése közben. Tudott dolog, hogy amikor a nemzetközi helyzet feszültebbé válik — éppen az imperialisták kardcsörtető politikája idézi ezt elő —, akkor itt bent az országban is valahogyan kezd az osztályellenség jobban mozgolódni. Erősebbnek érzi magát, de csak azért, mert mozgólódására nem eléggé reagálunk és ez baj. Mi abba a hibába estünk bele, hogy úgy gondoljuk, mert a hatalom a mi kezünkben van, mindez megoldódik magától, majd az állami szervek megoldják. Például dolgozó asszonyaink örültek annak, hogy kormányzatunk úgy intézkedett, hogy jegyre megkapjuk a legszükségesebbet. De ez nem elég.

A nehézségek még keményebb harcra kell, hogy serkentsenek bennünket.

Világosan megértettük, amit *Rákosi* elvtárs mondott, a holnapi túzokért nem fogadjuk el a mai verebet. Egyébként is meg kell jegyeznem azt, hogy ha a multhoz viszonyítjuk,

az akkori verébhez képest a mai életszínvonalunk nem is egy túzok, hanem egy jókora hízott liba.

Én azt hiszem, hogy ezeket az átmeneti nehézségeket a nyugati országok munkásosztálya szívesen vállalná.

Innen, erről a helyről ígérem Pártunknak és népünk szeretett vezérének, *Rákosi* elvtársnak, hogy biztosan számíthat ránk, nemcsak ilyen kisebb nehézségekben, nemcsak sárgarépa- és krumpli-nehézségekben, hanem minden esetben.

A Ferencvárosi Fűtőház a „Minden út jövedelmezőségéért" mozgalom beindításával köszöntötte a pártkongresszust

A Ferencvárosi Fűtőház dolgozói a Párt II. kongresszusának tiszteletére nagyjelentőségű önköltségcsökkentési mozgalmat indítottak el

A budapesti MÁV Igazgatóság január 20-án egy szovjet vasúti anyagból fordított brosúrát juttatott el minden fűtőházhoz azzal, hogy a dolgozók tanulmányozzák és vezessék be gyakorlatban. A Ferencvárosi Fűtőházban *Lengyel* József sztahánovista és *Csiszárik* László vállalati versenyfelelős elhatározták, hogy hozzáfognak a mozgalom adminisztratív kidolgozásához, majd amikor ezzel készenvannak, biztosítják a műszaki előfeltételeket és a Párt kongresszusát az új vontatási mozgalom beindításával köszöntik.

Az elhatározást tett követte. Összehívták február 19-én a 424 es sorozatú gőzmozdonyok vezetőit és ismertették velük a mozgalmat, s főként annak ferencvárosi viszonylatra kidolgozott részleteit.

A mozgalom jelentősége

Ujabb szovjet tapasztalatot hasznosítunk a magyar vasúton: a „Minden út jövedelmezőségéért"-mozgalmat. A mozgalom hatalmas jelentősége minden vonattovábbítás közvetlen pénzügyi ellenőrzésében mutatkozik meg. A mozdony ugyanis, mintegy kerekeken mozgó sajátságos üzem, naponta többezer százelegytonnakilométert tesz meg termelőképességével. Ennek a hatalmas teljesítménynek az arányában komoly önköltségek merülnek fel. Ezeknek az önköltségeknek eddig nem álltak a legapróbb részletekig kielemzett ellenőrzés alatt. Így milliós összegekre tehető az a forint érték, amely így az önköltségcsökkentési mozgalom módjának nemismerése következtében már eddig is elveszett népgazdaságunk számára.

Máris megállapítható, hogy az új szovjet tapasztalat nemcsak a vontatási szolgálat hatáskörében, hanem más területeken is megvalósítható és ki kell hogy terjedjen a vasútüzem összes szerveire. Szorosabb együttműködést teremt a vontatási és forgalmi szolgálat között, mert egy vonattovábbítás jövedelmezőségét a mozdonyszemélyzeten kívül elsősorban a forgalmi szolgálat megértő támogatása biztosítja

Bruszokov szovjet mozdonyvezető mondotta: *„Egyenesen sértő rámnézve, ha gépmenetben közlekedtetnek. Az ilyen út teljesen káros."* A Szovjetunióban száz és száz önelszámoló állomás, fűtőház, osztálymérnökség, ezer és ezer önelszámoló műhely, brigád, mozdony van és a gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy bevezetésük hatalmas arányban csökkentette a termelés önköltségét. A szakszolgálatok élenjáró dolgozói már számos sztík keresztmetszetet szüntettek meg az önköltségcsökkentés területén, de még mindig milliós összegek várnak kiaknázásra Ezeknek felszínrehozása olcsóbbá tenné a közlekedést, népgazdaságunk többet fordíthatna korszerűsítésre, de a növekvő követelmények sikeres végrehajtása is biztosítva lenne Vasútüzemünk egész területén éreztetné kiváló hatását a *„Minden út jövedelmezőségéért"*-mozgalom. Legalkalmasabbnak mutatkozik ennek a mozgalomnak népszerűsítésére és beindítására a mozdonyszemélyzet, mert hiszen az összes szolgálati ágak munkájának eredménye a kiterhelt vonat továbbításában csúcsosodik ki.

A ljublinói fűtőház dolgozóinak mozgalmát *Lengyel* és *Csiszárik* elvtársak kezdeményezésére a Ferencvárosi Fűtőház dolgozói indították el Magyarországon. *Lengyel* József, több országos jelentőségű mozgalom elindítója, például Budapest—Nyíregyházi útján már pénzügyi tervvel indult. A terv szerint összköltsége kevés hiján 8000 forintra rugott. Ebből közel 5000 forint tényleges önköltség merült fel, úgyhogy ezen az útján 3.002.75 forint megtakarítást ért el.

A ferencvárosi dolgozók közül *Barta* István főmozdonyvezető és fűtői, *Nagy* Ferenc főmozdonyvezető, *Szigetvári* János és *Hegyesi* Ferenc fűtők, *Vörös* János főmozdonyvezető, *Urögi* József és *Csipesz* Sándor fűtők, valamint *Keébe* Béla főmozdonyvezető, *Adonyi* György és *Szakál* Mihály fűtők különböző irányba és távolságokra ugyancsak pénzügyi tervvel indultak és a terv ismeretében jelentős megtakarítást értek el. Ezek a költségek egyébként a futójavításból, a személyzeti költségből, igazgatásból, időszakos javításból, a kenésből, világításból, tisztításból és a szénfogyasztásból származnak Ezeket a felmerülő kiadásokat vissza kellett vezetni egy olyan tényezőre, ami alapját képezi az egyéni elszámolási rendszernek. Ennek az alapnak a százelegytonnakilométer felelt meg a legjobban.

Lapunk mai szük terjedelme miatt nem tudunk bővebben foglalkozni a nagyjelentőségű mozgalommal. Az első lépést a derék ferencvárosi dolgozók máris megtették az irányban, hogy azt országos mozgalommá fejlesszék. Mozgalmuk máris komoly megtakarításokat eredményez. Bízunk abban, hogy a szovjet példán elindított új mozgalom, hasonlóan az előbbi mozgalmakhoz, sokmilliós önköltségcsökkentési mozgalommá fejlődik. Ehhez pedig a szakszolgálat vezetőknek és a szakszervezet üzemi szerveinek minden támogatást meg kell adni.

A MUNKA TÖRVÉNYKÖNYVE

A Magyar Népköztársaság a munkások és dolgozó parasztok állama, amelyben a termelési eszközök zöme társadalmi tulajdonban van. A dolgozók hatalmas többsége felszabadult a kizsákmányolás alól és a Szovjetunió állandó segítségére támaszkodva, a Magyar Dolgozók Pártjának vezetésével következetesen építi a gazdaság szocialista rendjét. Megváltozott a dolgozók viszonya a munkához: a munka a kényszerből mindinkább becsület és dicsőség dolgává válik.

A munkaviszonynak a szocializmus építését szolgáló szabályait foglalja össze a Munka Törvénykönyve.

A törvénykönyv alapelvei kiemelik, hogy minden munkaképes polgárnak joga, kötelessége és becsületbeli ügye, hogy képességei szerint dolgozzon. A dolgozók munkájukkal, a munkaversenyben való részvételükkel, a munkafegyelem fokozásával és a munka módszerek tökéletesítésével a szocialista építés ügyét szolgálják.

A Magyar Népköztársaság — ezzel a törvénykönyvvel is — megvalósítani törekszik a szocializmus elvét: *„Mindenki képességei szerint, mindenkinek munkája szerint."* A Magyar Népköztársaság biztosítja a polgárai számára a végzett munka mennyiségének és minőségének megfelelő díjazást. A dolgozónak joga van a pihenéshez és üdülésnez. A Magyar Népköztársaság védi a dolgozók egészségét és segíti a dolgozókat munkaképtelenségük esetén. A jóléti és kulturális intézmények széles hálózata szolgálja a dolgozók anyagi és műveltségi színvonalának emelését.

A törvénykönyv alapelvei kimondják továbbá, hogy a nők a férfiakkal egyenlő munkafeltételek mellett dolgoznak. A törvény fokozottan védi a nőket és intézményesen gondoskodik a dolgozó anyákról. A dolgozó ifjúság fejlődésére, nevelésére és védelmére a törvény különös gondot fordít. A Munka Törvénykönyve kötelező minden munkáltatóra és minden munkaviszonyban álló dolgozóra és külön végrehajtási utasítást tartalmaz az Államvasutak dolgozóira vonatkozóan.

A Keleti Fűtőház dolgozói az élen

A budapest—keletipályaudvari fűtőház a Párt kongresszusa tiszteletére indított versenyben országos viszonylatban a második helyre került. A gőzmozdonyvezetők és fűtők vállalták, hogy a tervben kiszabott száz elegytonnakilométert 3 százalékkal túlteljesítik. Felajánlották, hogy a mozdonyok kisebb javítási munkáit maguk végzik el, ugyanígy jártak el a mozdonytisztításokkal kapcsolatban is. Elhatározták, hogy a szénmegtakarítást fokozzák. Az 1950 szeptemberében



Imrei István

megtakarított szénen felül még 5 százalékkal vállaltak több megtakarítást, kongresszusig pedig annyit, hogy a kongresszus tartama alatt az összes vonatokat megtakarított szénnel viszik.

Teljesítették a következőképpen: 2894 tonna helyett 4300 tonna szenet takarítottak meg.

Február 17-től 28-ig mintegy 450 gőzmozdonnyal vontatott szerelvényt megtakarított szénnel továbbították.

A százelegytonnakilométert 120.1 százalékra teljesítették. A fűtőházi munkások 110 százalékos teljesítménynövelés-vállalásukat 141 százalékra teljesítették.

Kitűnő munkát végzett a villamosüzem mozdonyszíne is, akik 43.000 forint értékű megtakarítást értek el vállalásaikkal.

A Fűtőház 214 százalékra teljesíti vállalását

A vontatási fiókműhely dolgozói vállalták, hogy 105 százalékról 110 százalékra teljesítik normájukat. Vállalásukat 135 százalékra teljesítették. Kitűnő versenyszellem fejlődött ki *Aranyos* János és *Lukácsi* Mihály brigádja között. A *Lukácsi*-brigád 150, az *Aranyos*-brigád 145 százalékos eredményt ért el. Az *Aranyos*-brigád például 14 dolgozóval 90.000 forintos felajánlást végzett.

Egyénileg kitűntek a nemes versengésben *Kéri* István és *Richli* Béla ifik 191.9, *Kalmár* Gábor 191.6, *Sipos* József 187.6 százalékos teljesítménnyel. A vontatási munkásoknál *Udvardi* Sándor és brigádja 140.6, *Oberekei* József 151.3, *Holecz* Mihály 147.3 százalékkal. Az egyéni versenyzők között *Kiss* Mihály 157.3, *Cseri* István 163.9,



Besze Jenő

Berecki András 138, *Lovász* Ferenc 159.1 és *Macó* József 159.7 százalékos kiteljesítéssel.

A gőzmozdonyszemélyzet közül *Király* Károly mozdonyvezető, *Németh* Gyula és *Bognár* Gyula fűtők, valamint *Siklósi* Lajos mozdonyvezető. *Szabó* Pál és *Szabó* Lajos 26 százalékos. *Kovács* J. Márton mozdonyvezető, *Bencsik* János és *Jenei* Ferenc fűtők pedig 33 százalékos átlagos szénmegtakarítást értek el.

A villamosmozdonyvezetők közül *Kelemen* Imre, a gépkezelők közül *Tóth* József tűnt ki 140 százalékos eredménnyel. A motorvezetők közül legjobb volt *Tóth* József élmunkás motorvezető.

A fűtőházban száz százalékon aluli dolgozó nincs. 52 rendkívüli tehervonatot továbbítottak s bár személyvonati fűtőház, ebből az 52-ből 17 darab négyes kapcsolt-mozgalmi vonat volt.

A Keleti Fűtőház dolgozói 1,453.441 forint értékű munkafelajánlást tettek, lapzártáig 1,934.039 forintot teljesítettek, ami annyit jelent, hogy részarányban 214 százalékra teljesítették vállalásukat

A kitűnő eredmény az üzemi háromszög jó munkáját dicséri

Hogy érték el a Keleti Fűtőház derék dolgozói ezt a nagyszerű eredményt. Ezt mindenki tudja már az állomáson, de nemcsak az állomáson, hanem szerte az országban mindenütt, ahol a fűtőház dolgozói járnak és megtárgyalják eredményeiket és hiányosságaikat, kicserélik tapasztalataikat.

Január 10-én csatlakoztak a Hofherrgyáriak felhívásához. Előzőleg az üzemi háromszög tárgyalta a felhívást, majd a dolgozók elé vitte a termelési értekezleten.

A jó politikai felvilágosító munkának meglett az eredménye: a dolgozók tömegesen és nagy lelkesedéssel csatlakoztak.

A termelési értekezlet után az üzemi háromszög a műszaki értelmiséggel tartott értekezletet, ahol részleteiben is kidolgozták a tennivalókat. A Párt a népnevelőket, a szakszervezet a bizalmiakat szervezte be a versenymozgalom fejlesztésére és a vállalt teljesítmények ellenőrzésére. *Imrei* István párttitkár, *Besze* Jenő üzemi bizottsági titkár és *Székely* József fűtőházvezető a műszaki értelmiséggel karöltve, állandóan a dolgozók között voltak, és ahol szükséges volt, ott azonnal segítettek. *Buócz* Sándor termelési felelős tevékenyen segítette elő a munka biztosítását. Mindenütt ott volt, buzdította a dolgozókat, átadta tapasztalatait.

A vállalásokat teljesen a tervre építették. Felbontották a munkapadokig. Kidolgozták a műhelyrészek legfontosabb kérdéseit, gondoskodtak a szűk keresztmetszetek azonnali megszüntetéséről és állandóan irányították a verseny lendületét.

Sokat segített a verseny nyilvánossága

Az üzemi háromszög nagy súlyt fektetett a verseny nyilvánosságára. Különféle táblákon tartották nyilván a



Székely József

verseny eredményeit, állandóan cserélték, nem hagyták beporosodni. A hangos híradón keresztül naponta többször is bemondták a legfrissebb eredményeket. Nagy hatása és őszinte sikere volt ezeknek a bemondásoknak. A dolgozók munka közben is hallották, hogyan alakul az üzemben az egyéni- és brigáderedmény, hogyan alakul ki fej-fej mellett a kiemelkedő eredmény.

A fűtőház dolgozói nem vártak a felsőbb szakszolgálat irányító rendeletére. Az üzemi háromszög és a műszaki értelmiség már a felhíváskor érezte, hogy

ennek a versenynek olyannak kell lennie, amilyen még sohasem volt a Keleti Fűtőházban.

Egyébként is a szakvonali rendelet csak akkor született meg, amikor *Besze* elvtárs és *Korponai* versenyfelelős elvtárs egy főosztályi értekezleten felvetette a kérdést. Akkor azonban a szakszolgálat már több mint egy hónapot késett. Igaz, be is pótolták a mulasztást, mert ezután hirtelenében vagy 15 rendelet és utasítás és több távirat gazdagította a rendeletek tárát.

A verseny megindulása után a dolgozókkal hetenként tartottak munkaköri kis termelési értekezleteket, ahol az elért eredmények mellett feltárták a különösen jó és minden javítani való munkát. Maguk a dolgozók vetették fel ezeket a problémákat, majd rámutattak azokra a vezetési hibákra, amelyek kiküszöbölésével a munkát könnyebbé s főként eredményesebbé tudták tenni. A műszaki értelmiség azután gyorsan és alaposan megvizsgálta a kérdést, teljesítette a kérést, aminek eredménye a teljesítmények rohamos emelkedése lett.

Az eredmények elérését nagyban segítette az is, hogy kíméletlen harcban álltak az ellenséggel és annak minden megnyilvánulását gyökerében irtották ki. Ugyanígy fékezte a verseny lendületét a kevésbbé öntudatos dolgozók magatartása is. Ilyen volt például *Bezeg* István fűtő, aki betegideje alatt feketézett. Persze, hogy nem részesült táppénzjuttatásban. *Tornai* István például ittas állapotban verekedett és betegsége alatt orvosi ellenőrzésen nem jelent meg. Ugyanígy *Hegyi* Lajos főmozdonyvezető szolgálatképtelensége az 1708 asnál gátolta a még jobb versenyeredmény elérését. *Horváth* István fűtő pedig még szolgálatban elhagyta mozdonyát és nem tért vissza a fűtőházba.

A Budapest—Keleti Fűtőház öntudatos dolgozói, a kevés kivételtől eltekintve, így segítették nagy Pártunk II. kongresszusának sikerét, így járulnak hozzá hazánkban a béke védelmező, a szocializmust építő nagy Pártunk célkitűzéseinek megvalósításához.

Morgós György sztahánovista újításával 9.300 százalékra emelte teljesítményét a Kongresszusi Héten

A dombóvári vasutas dolgozók is lelkesedéssel készültek a Pártkongresszusra. De azért őket is meglepetésként érte, hogy a pályafenntartási műhely egyik élmunkása, *Morgós* György sztahánovista esztergályos, járási tanácstag, a Kongresszus tiszteletére felajánlott újításával napi átlagos teljesítményét többezer százalékra növelte.

Meglátogattuk az üzemben *Morgós* elvtársat. A műhelybe érkezve, első tekintetünk az üzem versenytáblájára esett. Szinte örömet éreztünk. Az első névnél, *Morgós* György nevénél, 7015 százalékot olvasunk. A műhelytelepre érve viszont látjuk, hogy dolgozók veszik körül Morgós elvtársat, az MNDSZ nődolgozói pedig virágcsokorral köszöntik a hazáért, a Pártért a munka frontján élenjáró *Morgós* Györgyöt. *Horváth* Erzsébet köszönti az üzem öntudatos sztahánovistáját, aki meghatottan köszöni meg dolgozó társai szeretetét és ígéretet tesz arra, hogy ezt a lendületét megtartja, s ha lehet még fokozza is. Sokat köszönhet a Pártnak, *Rákosi* elvtársnak és háláját, hűségét és szeretetét jelképezi az újítása révén elért rendkívül magas százaléka.

Így jutott el a 9.300 százalékig

Morgós elvtárs elmondotta, hogy 43 éves. Édesapja kőműves, édesanyja varrónő volt. Ketten voltak testvérek. Két polgári után inasnak ment, hogy a géplakatosszakmát kitanulja. Egy kaposvári kisiparosnál tanonckodott. Amikor segéd lett, különböző helyeken dolgozott. 1947 óta dolgozik a vasúton. 1948 óta párttag és pártvezetőségi tag. Fémipari technikumot végzett. Az újításnál, a kezdet kezdetén sok nehézséget kellett leküzdeniök s így szükségét látta a további tanulásnak.

Első újítását *Sztálin* elvtárs 70-ik születésnapjára ajánlotta fel. Ezzel 1305 százalékra teljesítette akkori normáját. Második újítását a Koreai Műszak idejére készítette el, amivel 453 százalékra teljesítette normáját.

Legújabb és legdöntőbb újítását a Pártkongresszus tiszteletére ajánlotta fel, s egyben 2000 százalékos teljesítményt vállalt.

Február 22-én már 7015 százalékra teljesítette. A Kongresszusra pedig átlagos teljesítményét 9300 százalékra emelte.

Morgós György elmondotta még, hogy egy teljesen használhatatlan, rozsdásodó esztergapadot vitt be a műhelybe, hosszas munkával helyrehozta és használhatóvá tette. Most már pontos munkát tud végezni rajta, de még lassan, nehezen megy rajta a munka. Csak korlátolt mennyiségű és minőségű munkát végezhet azon. Arra kéri lapunkon keresztül a szakmai felsőbb vezető szerveket, hogy nyujtsanak módot ahhoz, hogy korszerű esztergapadot kaphasson.

A talpfapántkapocs készítésével kapcsolatban megjegyezte, hogy a gép közel 100 ember munkáját végzi. Népgazdasági szempontból hatalmas jelentőségű volna, ha az egész ország talpfapántkapocs-szükségletét az ezen gépen gyártott anyaggal látnánk el. A gép egyébként száz százalékosan selejtmentesen dolgozik.

Már hat dolgozótársának adta át munkamódszerét

Morgós elvtárs büszkén emlékezik meg arról, hogy munkatársai minden támogatást megadtak neki ahhoz, hogy újítása sikerüljön. Most azzal hálálja meg segítségüket, hogy hat dolgozó társának, s közöttük tanítványának is, átadja munkamódszerét.

— Nagy igyekezettel készültem dicsőséges Pártunk II. Kongresszusára — mondotta *Morgós* elvtárs. — Azért vettem részt a versenyben s azért tettem magas felajánlást, mert tisztában vagyok azzal, hogy ezzel a munkámmal is a béke nagy ügyét védem. Alkotni akarok és nem szeretnék újból romokat látni. Látom, hogy Pártunk, *Rákosi* elvtárs a dolgozó nép felemelkedéséért, a békéért küzd. Az újságban olvastam a szovjet sztahánovisták teljesítményét. Ők az én példaképeim és

a szovjet sztahánovista vasutasok nyomdokain szeretnék tovább haladni.

Nagy teljesítményeket szeretnék elérni minőségileg kifogástalanul. Ezzel akarom meghálálni azt a hatalmas segítséget, amelyet a Pártnak köszönhetek. A fasiszták által kirabolt országban egyetlen ruhám sem maradt. A felszabadulás után egyre másra pótoltam a hiányosságokat. Családi házat szeretnék építeni arra a telekre, amelyet a felszabadulás után népi államunk juttatott számomra. És tudom, hogy ebben is segítségemre lesz a népi demokrácia. Tanulhatok, üdülhetek. A magam élete mutatja, hogy ma értelme van a munkának. Tudom, hogy munkaerőhiány van. Ezért újításom révén szeretnék más munkára felszabadítani munkáskezeket. Két hétig Galyatetőn üdültem és felejthetetlen élményekkel tértem vissza. De sohasem fogom elfelejteni Pártomnak és szakszervezetemnek, hogy a felszabadulás utáni elkeseredettségemben segítséget nyújtottak számomra és biztattak, támogattak, utat mutattak, míg végül idáig elérhettem.

Morgós György elvtárs hűséggel és ragaszkodással követi a Pártot, *Rákosi* elvtársat a szocializmus építésében és a béke harcos megvédésére irányuló erőfeszítésében egyaránt...



A VASUTAS SPORT ÁTSZERVEZÉSE

Az Országos Testnevelési és Sport bizottság megalakulása, szakszervezeti sportmozgalmunk elé is fokozottabb feladatokat állít. Irányvonala alapján sportmozgalmunk átszervezését fél éven belül hajtjuk végre. A sportegyesületek vezetésével a demokrácia elve teljes mértékben érvényre jut.

Az egységes rendszerű sportegyesületek célkitűzéseinek és feladatainak megvalósítása érdekében mozgalmunkat ugy építjük fel, hogy minden ténykedésünkkel Pártunk politikájának és tanításának végrehajtásából, a Szovjetunió tapasztalatainak felhasználásából, a demokratikusan választott szervek működéséből, az egyesületi tagok társadalmi munkájából, rendszeresített beszámoló üléseken gyakorolt bírálatból és önbírálatból, valamint a felsőbb szervek és a többség akaratának végrehajtásából induljanak ki.

Sportkörök: Az egységes területi rendszerben létrejött sportegyesületek alapegységei a sportkörök. A feladatok vitelét választott sportköri elnökség végzi. A szervezeti felépítésnek ez a formája biztosítja a demokrácia elve mellett a centralizált egységes vezetést.

Május 1-ig kerülnek felállításra a sportkörök szervező irodái és munkájukat megkezdik. Elnökségének feladata, hogy mindennapos gyakorlati operatív munkát végez, valamint politikai nevelőmunkát. Vezeti a szakosztályok és sportcsoportok tevékenységét.

Területi középszervek: február 25-vel megalakultak területeinken a területi szervezőirodák, élén a területi elnökség gel. Feladata, hogy összefogják és irányítsák a hatáskörükbe tartozó sportkörök munkáját, gyakorlati támogatást nyujtsanak a sportkörök szervező- és nevelőmunkájához, új sportköröket szervezzenek meg és ellenőrizzék a sportkörök működését, a felsőbb szervek határozatának végrehajtását.

Sportszervező irodák: A szakszervezeti központokban eddig működő sportosztályok megszűntek s helyettük központi szervezőirodák kezdték meg működésüket, amelyek átvették a sportmozgalom területén soronlévő feladatokat. Ezek a sportszervező irodák nyujtanak gyakorlati segítséget az üzemi és hivatali sportköröknek.

Az egységes egyesületi rendszerben létrejött sportegyesületek és sportkörök a jövőben egységes név alatt egységes jelvénnyel, mint Lokomotív-ok működnek.

A felülről kijelölt szervek elnökségei a közgyűlés útján lesznek megválasztva május 1-vel, majd az országos konferencián képviselik a területek álláspontját és a küldött közgyűlés megválasztja az országos elnökséget a kongresszuson keresztül.

Területi vezető szerveink, alapszervezeteink vezetőségei a jövőben fordítsanak az eddiginél fokozottabb gondot a testnevelési és sportmunka fejlesztésére, mint a dolgozók szocialista nevelésének, egészségvédelmének egyik döntő eszközére, mely edzeti, munkára és a haza védelmére kész embereket nevel. Váljék a sportmunka a szakszervezeti mozgalom egyik fontos feladatává. Biztosítsák a dolgozók százezrei számára népi demokráciánkban a sportolás lehetőségeit.

Fejezzék ki munkájukkal Pártunkhoz és sportunk nagy barátjához, Rákosi elvtárshoz való ragaszkodásukat.

közlekedés

A VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

Megjelenik havonta kétszer.

A szerkesztésért és kiadásért felelős: GASPAR SANDOR főszerkesztő.

Szerkeszti: SZELECSENYI ISTVAN

Laptulajdonos: A Vasutas Szakszervezet.
Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16
Telefon: 113—887, 126—452, 124—883.

Szikra Lapnyomda Budapest VIII., József-körút 5.

Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

Ára: 20 fill.

Közlekedés

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

XLIII. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM ★ A VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA ★ 1951 ÁPRILIS 10.

Több és jobb munkával ünnepeljük május elsejét, a világ dolgozóinak harcos seregszemléjét!

A BÉKE VÉDELMÉÉRT HARCOLUNK

„Népgazdaságunk szocialista építésében megvalósított sikereink egyben az imperialista háborús gyujtogatók ellen, a béke megvédéséért folytatott harcunk eredményei is."

(Gerő Ernő elvtárs 1951 febr. 28-án, az MDP II. kongresszusán mondott beszédéből.)

Pártunk II. kongresszusának határozata utat mutat minden magyar dolgozó számára a szocializmus építéséért, a béke védelméért folytatott harcban egyaránt. Az új világháború kirobbantására készülő sötét, imperialista erőkkel szemben, hatalmas gátként áll a béke tábora, élén a kommunizmust diadalmasan építő nagy Szovjetunióval — mondja a határozat. A Szovjetunió rendíthetetlenül folytatja lefegyverzésre, az atomfegyver eltiltására, nemzetközi békeegyezmény létrehozására irányuló békepolitikáját. Döntően a béketábor javára változtatta meg a nemzetközi erőviszonyokat a nagy kínai népnek az imperialista gyarmatosítók és kínai zsoldosai felett aratott győzelme, mely hatalmas lökést és bátorítást adott a gyarmati népek szabadságharcainak. A háborús uszítókat leleplezi, terveiket keresztezi a hatalmas nemzetközi békemozgalom, amely az imperialista országokban is az egyszerű emberek tíz- és százmillióit állítja csatasorba a munkásosztály vezetésével a béke ügyéért.

A világbéke őre, a nagy *Sztálin* mondotta a közelmultban a Pravda munkatársának: *„A béke fennmarad és tartós lesz, ha a népek kezükbe veszik a béke megőrzésének ügyét és végig kitartanak mellette. A háború elkerülhetetlenné válhat, ha a háborús uszítóknak sikerül hazugságaikkal behálózniok a néptömegeket, megtéveszteni és új világháborúba sodorni őket."*

Nekünk döntő feladatunk, hogy a béke fennmaradásáért harcoljunk. Az a feladatunk, hogy fáradhatatlanul küzdjünk a Béke Hívei berlini tanácskozása határozatainak maradéktalan gyakorlatbaültetéséért, az öthatalmi békeegyezmény megvalósításáért.

A Kongresszusi Hét nagyszerű termelési eredményei, felszabadulásunk hatodik évfordulójának a szeretet és hála hangján megnyilvánuló felajánlásai és most a nemzetközi munkásosztály nagy ünnepére, május 1-re való felkészülésünk — mind annak bizonyítéka, hogy a vasutas dolgozók teljes mértékben kötelességüknek érzik a béke erőinek további növelését, azt a feladatot, hogy helytálljanak a békéért való harc magyarországi frontszakaszán.

Az európai munkásértekezlet felhívása és határozata tudatosította bennünk, hogy milyen felelősség hárul a munkásosztályra a békéért való hatalmas küzdelemben.

A pártkongresszust, április 4-ét munkaversennyel, a vállalások túlteljesítésével, a munkafelajánlások tízezreivel ünnepeltük. A vasút területén például több mint százezer dolgozó tett felajánlást a kongresszus tiszteletére 55 millió forint értékben és közel 85 millió forint értékben, 30 millió forint túlteljesítéssel fejezték be a versenyt. Hasonló lelkesedés mutatkozott hazánk felszabadításának 6-ik évfordulóiára indított szocialista munkaversenyben. A vasutas dolgozók 90 százaléka tett felajánlást április 4-re 26 millió forint értékben, s vállalásukat 32 és fél millió forintra teljesítették.

Az Északi Járműjavító ÜV sztahánovista vasesztergályosa, *Somogyi* József is a békéért harcolt amikor 247 százalékról 730 százalékra, *Dudás* István ifi fagépmunkás, a Dunakeszi Járműjavító ÜV-ben, aki 267 százalékról 666 százalékra, vagy *Pálinkás* József esztergályos a Landler Művekben, aki 140 százalékról 625 százalékra emelte teljesítményét.

A felszabadító Szovjetunió, népünk barátja, a nagy *Sztálin*, Pártunk és *Rákosi* elvtárs iránt érzett hála, szeretet és ragaszkodás érzése nyilvánult meg a felajánlások teljesítésében és túlteljesítésében. Ugyanez a ragaszkodás és szeretet nyilvánul meg öntudatos dolgozóinknál most, amikor újabb vállalásokkal és munkafelajánlásokkal készülnek a munkásosztály nagy nemzetközi ünnepének, május 1-nek méltó módon való megünneplésére. A vasutas dolgozók is nagyon jól tudják azt, hogy van még mit elvégezni, van elegendő munka és nehézség is, amelyet le kell küzdenünk. Nagyon jól tudják, hogy a jobb és több munka nemcsak a magyar munkásosztály, hanem az egész világ munkásosztályának javát szolgálja, bátorítás, cselekvő segítés az elnyomatás alatt élő munkásosztályok felé, elmélyítése a proletárszolidaritás érzésének.

A nemzetközi proletárszolidaritás mély érzéséről tettek tanuságot a vasutasok, közúti közlekedési alkalmazottak, gépjárművezetők és szállítómunkások akkor, amikor lapunk megjelenése napján egymillió francia frank segítséget ajánlottak fel a testvér francia közlekedési és szállítóipari dolgozóknak azért, hogy a marshallizált ország nyomorgó közlekedési munkásain segítsenek a mindennapi kenyérért vívott harcukban.

A Béke Világtanács 1951 február 25-én felhívással fordult az emberek millióihoz azzal, hogy követeljék öthatalmi békeegyezmény megkötését.

Nincs és nem is lehet a világon olyan becsületes, a béke ügyéért, a saját maga és saját családja sorsáért, jövőjéért aggódó ember, aki ne helyeselné azt a követelést amelyet a Béke Világtanácsa meghirdetett: ne a fegyverek döntsék el a vitákat, hanem a békéért legnagyobb felelősséggel tartozó öt nagyhatalom képviselői tárgyalóasztal mellett rendezzék a világ népeit annyira foglalkoztató kérdést, a béke biztosításának ügyét. A Béke Világtanácsa által felvetett kérdésre csak igennel vagy nemmel lehet felelni. Amely kormány nemet mond, beszéljen bármennyit is a békéről, szabadságról, emberiességről — elárulja, hogy nem tartós békét, hanem háborút akar.

Április 8-án kezdődött hazánkban a felhívással kapcsolatos békealáírásgyűjtő mozgalom. Dolgozóinknak be kell bizonyítaniuk, hogy a békét akarják. Mint ahogy békét akarnak a dolgozók milliói, az egyszerű emberek szerte a világon. A békemozgalom legszilárdabb támasza, a hatalmas Szovjetunió, melynek törhetetlen békeakaratát s egyszersmind szüntelenül növekvő erejét bizonyítják a szovjet állam hatalmas gazdasági, bel- és külpolitikai sikerei. A Szovjetunióban és a népi demokráciákban amerre csak a szem ellát, építkezés, termelés, országrészeket megváltoztatni hivatott tervek készítése és végrehajtása folyik. Öntudatos, jövőjükben bízó, fejlődésük útját hosszú évekre előre megszervező, a békét nemcsak óhajtó, de a béke megvédésére elég erővel is rendelkező emberek a népi demokráciák és mindenekelőtt a nagy Szovjetunió lakosai. Ezért tekintik az egyszerű emberek szerte a világon a Szovjetuniót és a népi demokráciákat az erős, egységes béketábor dolgozóit a béke megbízható őrtállóinak.

Ezért növekszik például a hős jugoszláv nép békeharca, szabadságharca is az imperialisták és a nyakára telepedett fasiszta, rabló Tito-klikk ellen. Néhány hónap leforgása alatt a katonai törvényszékek kénytelenek voltak perbefogni 25 munkást Sztara-Pazova városban, 22 vasutast Bradin városban, 110 vasutast Belgrádban, 14 városi tisztviselőt Kragujevácban és több mint 8000 szerbiai parasztot. Egyetlen hónapban 1500 hazafias érzésű vasutas békeharcos ellen indítottak eljárást. A mult év őszén Montenegróban valóságos felkelés tört ki. Békeharcos vasutasok nyilt pályán letaszították a töltésről egy hadianyaggal megrakott szerelvényt és felrobbantották a Szvecsánye—Krajevo vonalon levő alagutat. És hosszan sorolhatnánk még a példákat.

A szakszervezet számára döntő feladatot jelen a békealáírásgyűjtő mozgalom helyes megszervezése. Feladata, hogy mindjobban népszerűsítse nagy Pártunk békepolitikáját. A szakszervezeti funkcionáriusoknak élen kell járniok ebben a harcban, mint ahogy élen kell járniok ugyanakkor a termelő munkában is. Használják fel munkájuk elősegítésére a SZOT elnökségének április 1-i felhívását. Váljanak az üzemi szervezetek, műhelybizottságok, bizalmiak az aláírásgyűjtés lelkes szószólóivá.

A békeagitációt kapcsolják össze a szocialista munkaversennyel. Támogassák a békebizottságok munkáit és hassanak oda, hogy a békealáírásgyűjtő mozgalom amellett, hogy felfedi az imperialisták aljas mesterkedéseit és meggyűlöltetik békénk ellenségeit — mozgósítson május 1-ének újabb vállalásokkal való méltó megünneplésére.



Mindent kövessünk el, hogy az ifjúság és a nők nagy táborában minél több békehívet toborozzunk a mozgalom részére. De vigyázzunk arra is, hogy minden lehető technikai segítséget megadjunk üzemi szerveinknek a feladatok megoldásában.

Ugy végezzük ezt a munkánkat, hogy ezen keresztül tovább erősödjék a békemozgalom magyarországi szakasza. Egy percre se tévesszük szem elől azonban, hogy a győzelemhez, ahhoz, hogy a békéért folyó harcot sikerre vigyük, hősi tettekre, fokozódó termelő munkára, növekvő felelősségérzetre, az egész magyar dolgozó nép, a nép állama iránti kötelesség maradéktalan teljesítésére, egyre épülő s fejlődő hazánk szeretetére van szükség.

Megfogadjuk *Rákosi* elvtárs tanítását, amelyet a Párt II. kongresszusán mondott: *„Mi, magyar kommunisták, rajta leszünk, hogy a lehetőségekkel jól éljünk dolgozó magyar népünk javára és így szolgáljuk legjobban a béke, a szocializmus ügyét. Azt az ügyet, amelyé a biztos jövő s melynek 800 milliós tábora élén ott halad győzelmesen felszabadítónk a hatalmas Szovjetunió s mindannyiunk szeretett, bölcs vezére, a nagy Sztálin!"*

A május 1 tiszteletére elindított párosversenymozgalom fegyver a békeharcban

Pártunk II. kongresszusának határozata minden hazáját és a békét szerető magyar dolgozónak feladatává tette, hogy „fokozni kell a békéért folytatott harcot, a békemozgalmat általános népmozgalommá kell tenni, amelyben résztvesz hazánk minden becsületes polgára. Fáradhatatlanul le kell leplezni az imperialisták hazugságait, akik a demokrácia és a béke álarcában reakciós támadó háborút folytatnak és készítenek elő. Tudatosítani kell egész dolgozó népünkben, hogy a béke védelme elválaszthatatlan a termelő munkában való helytállástól, az állampolgári kötelességek teljesítésétől, a népi demokratikus fegyelemtől". Ezeknek a feladatoknak csak úgy tudunk eleget tenni, ha elmélyítjük hálánkat és szeretetünket a Szovjetunió iránt, ahonnan a szovjet dolgozók példamutatása révén, de egyéb vonatkozásban is egyre több támogatást kapunk, ami termelő munkánk egyre emelkedő növekedésében is meglátszik.

A nemzetközi proletariátus nagy ünnepét, május 1-et csak úgy ünnepelhetjük meg méltóan, ha végrehajtjuk Pártunk II. kongresszusa határozatait, fokozottan helytállunk a termelő munkában, amellyel hozzájárulunk ötéves tervünk részletében való túlteljesítéséhez és a béke megvédéséhez.

Felemelt új ötéves népgazdasági tervünk megköveteli, hogy a vasutas dolgozók a szocialista munkaverseny keretében még az eddiginél is fokozottabb mértékben tűzzék maguk elé az anyagtakarékosságot, a tervek határidő előtti teljesítését és termelékenységük emelését. Éppen ezért a május 1 tiszteletére tett hosszúlejáratú felajánlások középpontjába állítsuk ezeket a szempontokat és hasson oda minden öntudatos vasutas dolgozó, hogy vállalását a lehető legnagyobb mértékben túlteljesítse.

A Miskolci Fűtőház dolgozóinak versenyfelhívása a Ferencvárosi Fűtőház dolgozóihoz

Május 1 tiszteletére versenyre hívunk benneteket Budapest Ferencváros Fűtőház dolgozóit, 1951 december 31-ig. Ebben a versenyben az alábbiakat vállaljuk:

1. Szénfogyasztásunkat 1951. évben 5 százalékkal csökkentjük, a megadott feszített terv kereteihez mérten, ami május 1-ig 1824 tonnát, 255.330 forintot tesz ki, egész évre 5472 tonnát, 766.080 forintot tesz ki.

2. Fűtőházunk százelegytonna kilométerenkénti javítási költségeit a jelenlegi költséghez viszonyítva 5 százalékkal csökkentjük, ami május 1-ig 32.000 forint, az év végéig 95.000 forint megtakarítást jelent.

3. 1951-re előirányzott szállítási tervünket december 1-re befejezzük, ezen belül május 1-re május 3-i szállítási tervünket teljesítjük.

4. A *„2000 tonnás"* és *„500 kilométeres"* mozgalom érdekében az egy mozdonyra eső haszon-kilométert 10 százalékkal emeljük, mozdonyonkénti 100 elegytonnát ugyancsak 10 százalékkal növelni fogjuk. Ezt a vállalásunkat szolgálatképtelenség mentesen fogjuk teljesíteni.

5. Műszaki értelmiségünk mozdonyvizsgáló komplex-brigád alakításával biztosítja a vállalásunk teljesítéséhez az előfeltételeket, a munkában mutatkozó hiányosságok feltárására és kiküszöbölésére.

Vállaljuk, hogy május 1-ig a cél elérésének érdekében egyéni meggyőzéssel szívós felvilágosító munkával az üzem dolgozói valamennyien megkötjük december 31-ig szóló hosszúlejáratú versenyszerződésünket.

A verseny kiértékelése minden hónap 5—15 között kell, hogy megtörténjen, melyet rendszeresen közölni fogunk veletek.

Biztosak vagyunk abban, hogy Ferencvárosi Fűtőház dolgozói elfogadják versenykihívásunkat és verseny közben tapasztalatok kicserélésével az eddiginél nagyobb eredményeket fogunk elérni, amivel meggyorsítjuk szocialista hazánk építését.

A miskolciak versenyfelhívását a Ferencvárosi Fűtőház dolgozói örömmel fogadták. Vállalták, hogy ebben az évben 12.000 tonna szenet takarítanak meg 1,680.000 forint értékben. Ezen belül, május 1 tiszteletére 5500 tonna szenet takarítanak meg 770.000 forint értékben. Az 1100 elegytonnakilométerre eső 1.97 forintos költséget 1.95-re csökkentik, ami ebben az évben újabb 280.000 forint megtakarítást jelent. Ebben nem szerepel a szénmegtakarításban vállalt forintérték. A mozdonyok javítási költségeinél 160.000 forint megtakarítást érnek el. Ezenkívül többek között vállalták a vonali mozdonyszemélyzet 50 százalékának bekapcsolását a „Minden út jövedelmezőségéért"-mozgalomba.

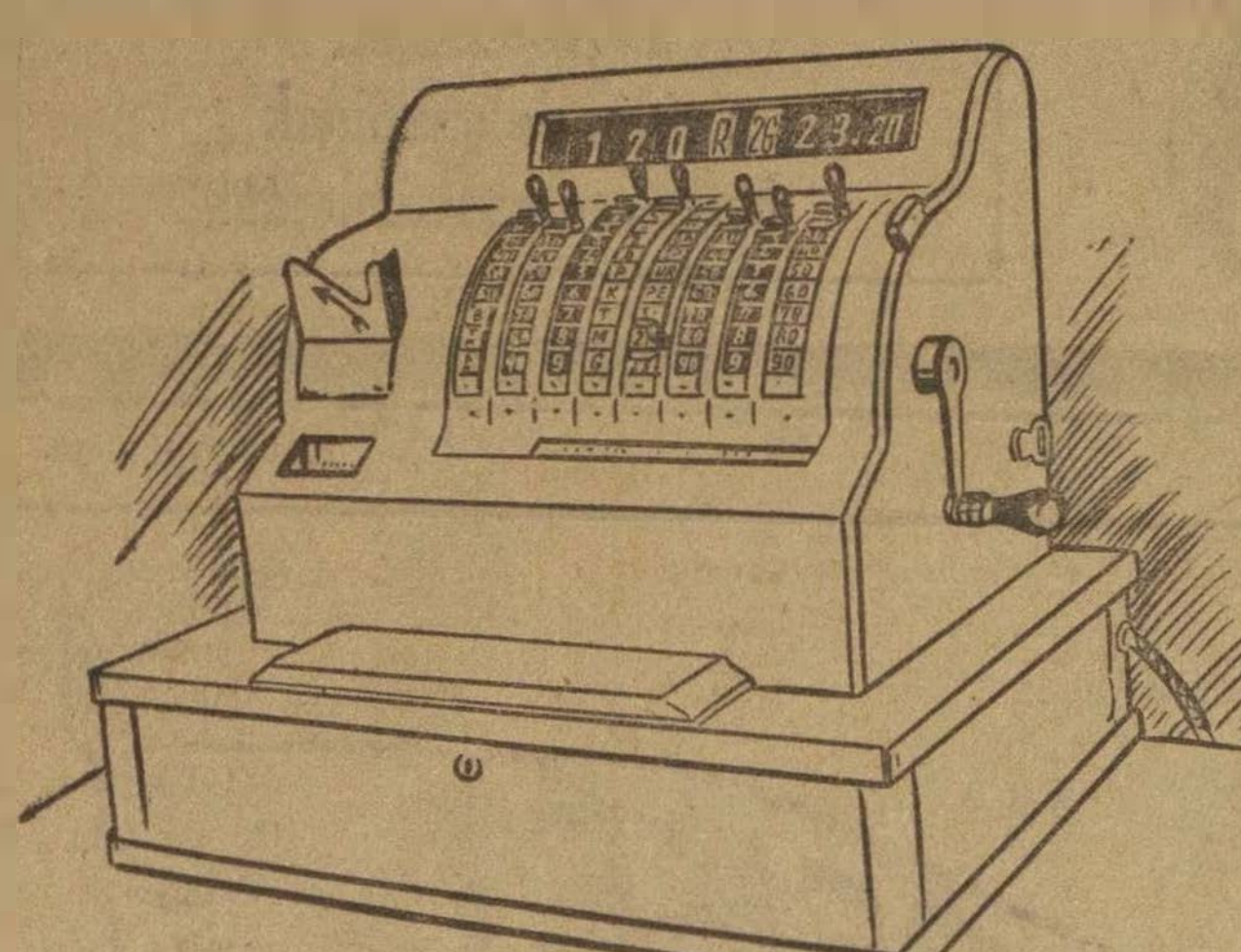
Hasonló lelkesedéssel csatlakoztak a csepeliek kezdeményezéséhez és kötötték párosverseny-szerződést Budapest Ferencváros és Rákosrendező állomás, a debreceni és a szolnoki Járműjavító ÜV, MÁV Hídműhely és a Felépítményi Vasanyagjavító ÜV, a Landler Jenő és az Északi Járműjavító ÜV, a Pályaépítési és a Magasépítési ÜV, a Budapest-Keleti és az Északi Fűtőház dolgozói.

Az öntudatos vasutas dolgozók tudják, hogy eredményes harcuk a termelés frontján erősíti a béketábort. Az egyre növekvő termelési eredmények és a békealáírás is figyelmeztetés lesz a háborús gyujtogatóknak. Figyelmeztető és emlékeztető, hogy miből tevődik össze a békemozgalom ez az egyre növekvő milliókat harcra mozgósító ereje. Minden egyes békeharcosból! 800 millió ember egységbe forrt tömegéből! Ez az erő jóval nagyobb, mint amennyit a szám mutat, mert mögötte ott van a béke híveinek szervezettsége, akarata, elszántsága, önfeláldozása, amellyel készek a béke minden ellenségével felvenni a küzdelmet.

És ez a 800 millió ember, akik között ott vagyunk mi is, vasutasok, nemcsak vágyakozik a béke után, de ki-ki a maga munkaterületén naponta küzd is érte.

Nagyjelentőségű újítás — a bürokrácia útvesztőjében

MIÉRT KÉSIK KÖZEL EGY ÉV ÓTA A JEGYGÉP BEVEZETÉSE



A felszabadulás után nemcsak az életünk lett szebb és szabadabb, de jelentékeny és döntő változás következett be a dolgozóknak a munkához való viszonya tekintetében is. A vasut majdnem minden területén új munkamódszereket vezettek be és a Szovjetunió példája nyomán inditott mozgalmaink sokmilliós megtakarítást eredményeztek egyre fejlődő nepgazdaságunknak.

Van azonban egy területe a vasútnak, ahol szinte minden túlzás nélkül mondhatjuk, szaz év előtti módszerekkel dolgoztak. A fejlődés nem nyomta rá bélyegét a személypénztári szolgálatra, itt jóforman semmi sem változott.

A Bevétel-ellenőrzési, Viszkereseti és Kártérítési Hivatal egyik dolgozóját, *Elek* Tivadar elvtársat már hosszabb ideje foglalkoztatta ez a gondolat és kereste az útját annak, hogy ezen az állapoton segítsen

Amint *Elek* elvtars elmondotta, *Rákosi* elvtársnak 1950 február hó 10-én elhangzott beszéde nagy hatással volt rá. Mélyrehatóbban kezdett az elmaradt terület szük keresztmetszetével foglalkozni. Ez a szük keresztmetszet döntö módon

a jegykiadás gépesítésére vonatkozott.

Felvetette a gondolatot sok kartársa előtt, komoly érdeklődést azonban leginkább egyik kartársánál, dr. Csala Sándornál tapasztalt. Igy született meg *Rákosi* elvtars szavainak hatására munkaközösségük és május elseje tiszteletére felajanlották a javaslatuk benyújtását.

A jegygép forradalmasítja a jegykiadást

A kereskedelmi szakszolgálat dolgozói nagy érdeklődéssel tekintenek a BVKH dolgozóinak kitűnő újítása elé. A személypénztarban dolgozó kartársakat föként az érdekli, hogy milyen könnyebbséget jelent számukra a jegygép. Megtekintettük a tetszetős kiállitású gépet és mindjárt ki is próbáltuk. Rendkivül könnyű és gyors a kezelése. Máris megállapitható, hogy a pénztáros megtakaritja a zárlatkészítéshez szukséges időt és faradságot.

A kiadott jegyek értékének összegét a gépbe beépített számolószerkezet önműködően összeadja és a zárlatkészítés e számláló két állásának megfelelő különbözeti összeg megállapítására egyszerüsödik.

Ez az egyetlen kivonás elégséges a napi zarlat elkészítéséhez. A havi zárlatnál pedig még egy kivonast kell késziteni a hó eleje és vége közötti teljes terhelés megallapitására. A régi zárlatkészitésnél, ha a terhelés nem egyezett a pénzösszegge, a pénztáros kénytelen az egész zárlatot újbol elvégezni, mert hiszen nem tudhatta, hogy a pénzkezelésben, vagy a zárlatban van-e a hiba. Hasonlóan sok hiba van a rövid úton történő átadásoknál is. Az átadott és visszavett jegyeket minden alkalommal meg kell számolni és ebből sok vita származik.

Jegygép esetén az átadást a számlálószerkezet együttes leolvasására, az átadási könyvben való rögzítésére és az elzáró kulcs átadására szorítkozik.

A gep kulcsa pótolja a menetjegykészlet elzárását, kulcs nélkül a gépet üzembe helyezni nem lehet.

A gépben elhelyezett ellenőrző-szalag bármikor megtekinthető, ha a pénztárosnak bármilyen aggá ya volna. Ezen a szalagon minden kiadott jegy lenyomata visszamarad. Ez egyben az utas-statisztika pontos elkészítését is lehetővé teszi és mentesiti a személypénztarosokat a statisztikai adatszolgáltatási kimutatás elkészítésétől.

A jegygép működése

A menetjegy kiállitásához szükséges adatok rögzítését nyolc kar teszi lehetővé a jegygépen. Ezek közül három a kilometer-távolság, egy a kedvezmények, egy a vonatnem és kocsiosztály, harom kar pedig a jegy árának nyomtatására szolgál. Az utas által kívánt jegy adatainak beallítása után egy gombnyomásra működésbe jön a villanymotor és a gép kiadja a kért menetjegyet. Ha pedig bármely oknal fogva szünetel az áramszolgáltatás, kézi forgattyúval is lehet működtetni a menetjegygépet. Elmés szerkezet nyomja rá a menetjegyre a keltezést és a napszakot.

A gép kezelése igen egyszerű és rendkívül könnyen megtanulható.

A menetjegygép a ma használatos, rendkivill sokféle jegyfajták mellett is kiválóan használható, nem lesz szükség sem ürjegyre, sem számadásra.

A biztonság fokozása végett szakadás, vagy a tekercs elfogyása esetén a gép onműködően megáll.

Lapunk szük terjedelme miatt csak röviden számolhatunk be olvasóinknak a nagyjelentőségű újításról, amely előzetes számítások alapján is többszázezer forint újabb megtakarítást jelent népgazdaságunknak. Még visszatérünk a menetjegygéppel kapcsolatos véleményekre. most csupán arra lennénk kiváncsiak, hogy közel egy esztendeje mar, hogy szakbizottság tárgyalta érdemben a javaslatot és még mindig csak a szükséges próbagép elkészítésénél tartanak. Jó lenne, ha illetékesek utána néznének, hogy a rendkivül ... amely jelentős mértékben gyorsitana meg hazánkban a szocialista vasút építését, több figyelemre méltatnák es huza-vona nélkül gyakorlati úton kipróbálnák.

ORSZÁGOS MUNKAVÉDELMI ÉRTEKEZLETEN TÁRTA FEL A HIÁNYOSSÁGOKAT A SZAKSZERVEZET

Március 30-án tartották a Landler Járműjavító ÜV kultúrtermében az Országos Vasutas Munkavédelmi Értekezletet, ahol többszáz küldött részvételével megtárgyalták a munkavédelem eredményeit, hiányosságait és a megoldandó feladatokat.

Az értekezletet **Gáspár Sándor** elvtárs, főtitkár nyitotta meg. Beszédében hangsúlyozta, hogy a munkavédelmi feladatok megoldása elválaszthatatlan Pártunk II. kongresszusa határozatainak megvalósitásától, mint ahogy szorosan összefüggésben állnak a magyar nép béke harcával.

Utána **Kvassal** István elvtárs, a Vasutas Szakszervezet Munkavédelmi Osztályának vezetője tartotta meg beszámolóját. Beszéde elején a nemzetközi kérdéssel foglalkozott. Kiemelte, hogy a berlini munkásértekezlet megmutatja, hű tükörképét adja a munkásosztály nemzetköziségének, a munkásosztály összefogásának, ereje megszilárdulásának a béke megvédéséért folytatott harcban. Április 8-án indul harcba a magyar nép — mondotta — a Béke Világtanács felhívásának megvalósitására, a békealáírások gyüjtésére, amelyben egyemberként kell resztvennünk.

Ezután a népgazdaság fejlődésével, iparunk rohamos növekedésével foglalkozott és hangsúlyozta, hogy a mindjobban és jobban mutatkozó munkaerőhiány megköveteli a munkaerővel való fokozott takarékosságot. Az ipar ilyen hatalmas arányokban való fejlődésével, a faluról felkerülő új munkaerő, a nő, mint munkaerő, soha nem látott arányokban fog elhelyezést nyerni iparunkban és így vasútüzemünk területén is. Ez az új munkaerő még nem ismeri a nagyüzemi termelés viszonyait, munkakörülményeit, nem ismeri a nagyüzemi termelés veszélyeit, akiknek testi épsége, egészségének biztosítása komoly feladatok elé állítja kormányzatunkat. Az ilyen nagy arányokban való biztosítás csak a Szovjetunió példája nyomán, csak a szocialista munkavédelem megteremtésével lehetséges.

Kvassal elvtárs ezután összehasonlítást tett a kapitalista rendszer szük, egészségtelen üzemei, az életveszélyes gépek mellett dolgozók százezreinek akkori élete is a mai, korszerű üzemek élete között. Felsorolta az öltözők, mosdók, új laktanyák és állomások egész sorát, amely mind az ember és a munka védelmét szolgálják.

Hiányosságok és hibák a munkában

Kvassal elvtárs a továbbiakban elmondotta, hogy a SZOT elnökségének határozata értelmében 235 üzemben alakult munkavedelmi bizottság. Beszámolt arról, hogyan kutatják fel a műszaki hiányosságokat az üzemszemléken és hogyan védik a dolgozók egészségvédelmét. Utána, a munkavédelemmel kapcsolatos hiányosságokról és hibákról számolt be. Hiba az, hogy a dolgozók számos helyen nem ismerik a munkavédelmi bizottság és az aktivahálózat tagjait és sokszor égetően fontos egeszségügyi és munkavédelmi kéréseikkel nem tudnak kihez fordulni. Ez a helyzet például a kisterenyei fütőháznál is.

Még súlyosabb hiba az, hogy a munkavédelmi felelősök az üzemszemle alkalmával feltárt hiányosságok megszüntetéséről szólo felhívásukat nem merik határozott formaban közölni a vállalatvezetővel, szakszolgálati vezetőkkel, mert félnek, hogy szolgálati úton megtorlásban részesülnek. Mint például a debreceni Járműjavító ÜV-ben történt, ahol egy feljelentéssel kapcsolatban a munkavédelmi felelős bizonygatta a legjobban az ügyet vizsgáló hatóságnak, hogy minden rendben van és nem lesz semmi hiba.

A munkavédelmi bizottságok eddig nem fordítottak gondot a régi és az újonnan felvett dolgozók rendszeres balesetelhárítási oktatására. A bizottságok nem folytattak propagandamunkát a munkavédelem fontosságának tudatosítására, a hiányosságok feltárására és ezzel nem bátorították dolgozóinkat, hogy egészséges, alulról jövő kritikájuk nyomán meg tudják javitani munkájukat. Nem fordítottak gondot a munkavédelmi ... megszervezésére.

Munkavédelmi bizottságaink legtöbb hiányossága hogy a szervezési és műszaki feladatokat nem töltötték meg politikai tartalommal. Mindezen hiányosságokért a szakszervezeti központi munkavédelmi osztálya is felelős.

A szakszervezet központja nem nyujtott kellő támogatást az UB-nek és munkavédelmi bizottságainknak,

akik így, magukra hagyva, a részükre egészen új, szokatlan munkaterületen nem tudtak megbirkózni minden tekintetben a rájuk háruló feladatokkal.

— Az üzemekben uralkodó jelenlegi állapotoknak — folytatta **Kvassal** elvtárs — nagymértékben elősegítője a szakszolgálat magatartása is. Itt, elsősorban a Vasúti Főosztályra gondolok ahol még nem vették észre egyesek, ... be ... Csak így történhet meg hogy a minisztertanácsnak a dolgozók testi épsége, egészsége megvédése ...ében hozott rendeleteinek, törvényeinek végrehajtását nem szorgalmazzák nem ellenőrzik, mivel ilyen szerve a főosztalynak nincs.

Ezután arról beszélt, hogy vannak vállalatvezetők, akik rosszul viszonyulnak a feladatokhoz a munkavédelem terén, majd hosszasan ismertette a hiányosságok megszüntetésére teendő lépéseket. Beszéde végén az üzemegészségügy es a baleset kérdésével foglalkozott.

Utána hozzászólások következtek. **Máté Sándor** elvtars hozzászólásában azt fejtegette, hogy az ellenőrzést a szolgálati főnökök a vállalatvezetok felé a legteljesebb mértékben meg kell valósitani, mert a dolgozok csak úgy tudják feladataikat képességeikhez mérten megvalósitani, ha a munka elvégzéséhez szükséges feladatokat biztosítjuk a részükre. Ezután a munkaidő es a szabadság kérdésével, majd a balesetekkel foglalkozott. Hangsúlyozta, hogy a balesetelhárítás terén még sok a tennivaló. 1949-ben például országos viszonylatban, három-negy millióra tehető azoknak a munkaóráknak a száma, amelyek baleset következtében a termelésből kiestek. Ha ezeket a vasutas viszonylatra átszámítjuk, megtudjuk, hogy elvégezhettünk volna 300 darab 328-as sorozatú mozdony fővizsgálatát vagy pedig 30.000 fedett kocsi fővizsgálát. Ez a két szám is mutatja, hogy milyen nagy jelentősége van üzemeinkben a baleset megelőzésének, a termelés fokozása szempontjából.

Hunyadi János elvtárs, a Debreceni Fűtőház dolgozója beszámolt eredményeikről, majd megjegyezte, hogy üzemüben nincs kiépítve az aktívahálózat, s a mai napig sem készült el a baleseti útmutató. Kérte, hogy olyan oktatási anyagot kapjanak, amely gyakorlati példákkal kapcsolnak össze.

Bot Péter elvtárs a SZOT képviseletében felszólalásában többek között bejelentette, hogy a SZOT titkársága javaslatot tett illetékes szervek felé, hogy minden ipart irányító minisztériumban, vagy a munkaügyi főosztályon haladéktalanul szervezzenek munkaügyi csoportot. Beszélt a dolgozók közönyösségéről, amikor a balesetek a dolgozók hibájából következnek be, holott a balesetvédelem biztosítva van számukra. Beszéde végén hangsúlyozta **Bot** elvtárs, hogy az eredményes balesetmegelőzés csak úgy képzelhető el, úgy valósítható meg, ha a munkavédelmet a tömegek mozgalmává tesszük, ha az ÜB-k szívügyüknek tekintik e ... a munkavédelmet szűk ... szorítják ...ből.

Az Országos ... Értekezlet ... határozat ... hiányosság... k é ... és a szakszervezeti munka megjavítására, a munkavédelem területén.



Győzelemmel végződött a francia közlekedési dolgozók 19 napos sztrájkja

Március 16 án — mint világszerte ismertté vált —, a párisi Metro és az autobuszvállalat dolgozói egységesen sztrájkba léptek, mert a kormány elutasitotta béremelési követeléseiket. Március 19 én reggel a közlekedési dolgozók sztrájkmozgalmának támogatására és saját követeléseik alátámasztására sztrájkba léptek a párisi taxisofőrök is. Munkabeszüntetésekre került sor a helyiérdekű vasutak egyes vonalain s figyelmeztető sztrájkokra Páris két rendező-pályaudvarán.

A sztrájkmozgalom tovább terjedt egész Franciaország vidéki vasuti hálozataira is. A sztrájk kiterjedt Lyonra, Clermont-Ferrandra, Brestre, Rennesre, Chaumontra, St. Brieux-re és Bordeaux ra is.

A tiltakozo munkabeszüntetések egymást érték és a kikötőkben dolgozó munkások megtagadták az Angliából érkező gépkocsik kirakását. Az egyre jobban kibontakozó sztrájkmozgalom a francia kormányt meghátrálásra kényszeritette. Hatórás tanácskozás után a minisztertanacs elhatározta, hogy a bérminimumot óranként 10 frankkal emeli Párisban és vidéken. A kormány határozatai azonban nem vonatkoztak a vasutasokra és a párisi közlekedési dolgozókra.

Erre a CGT képviselői kijelentették, hogy a munkásosztály azért tovább erősiti mozgalmát, hogy kiharcolja követeléseinek teljesítését. A sztrájkoló vasutasok száma elérte a 400.000-et, de hatalmas méretekben bontakozott ki a párisi közlekedési dolgozók sztrájkja is.

A *l'Humanité* vezércikke megállapította, hogy az egységes mozgalom első győzelmét jelenti az első béremeles. A francia munkásosztály meg tudja és meg fogja törni a kormány ellenállását. A dolgozók elhatározták, hogy a sztrájkot a teljes győzelem kivívásáig folytatják. A francia közlekedési és munkaügyi minisztérium ezután közleményt bocsátott ki, hogy a kényszerrel mozgósitott vasutasok ellen — ha nem vetik alá magukat a parancsnak —, fegyelmi eljárást inditanak.

Lehetséges — mondotta a közlemeny —, hogy birósági eljárás alá vonjak őket, amely börtönbüntetéssel is járhat.

Szakszervezeti körökben rámutattak arra, hogy az akkor 13 napja tartó közlekedési sztrájk következtében a Metró és az autóbuszüzemek anyagi kára pl. a dolgozók 8 hónapi fizetésemelését fedezte volna.

Ugyanekkor 60.000 bányász is sztrájkba ált.

Végül, 19 napig tartó sztrájk után a párisi Metró és autobusz-alkalmazottak sztrájkbizottsága úgy döntött, hogy befejezi a mozgalmat és felhívta a sztrájkolókat a munka újrafelvételéhez. A sztrájkolók nagy győzelmet arattak. A kormány arra kényszerült hogy 11.5—15.6 százalékos béremelést adjon. A kormány kénytelen volt meghajolni a sztrájkolók egységének legyőzhetetlen ereje előtt. A sztrájkbizottság elhatározta, hogy a különböző szakszervezetek egységakciója mindaddig érvényben marad, amíg a hatóságok a dolgozók valamennyi követelését nem teljesítik. A sztrájkbizottság akcióbizottsággá alakult át.

A hős francia közlekedési dolgozók béremelési harca szerves részét képezi annak a küzdelemnek, amelyet a világ dolgozói vívnak az imperialista elnyomás ellen, szerte a földön a békéért, a szebb holnapért. A békemozgalom, a a békéért harcoló milliók legyőzhetetlen erejének elismerése, az attól valo félelem csendül ki a hirhedt Eisenhower tábornok szavaiból is, aki a közelmultban így figyelmeztette Truman amerikai elnököt: *„Feltétlenül szükséges a sztrájkokról szóló tudósitások ellenőrzése, mert szaporodnak az amerikai hadiipari és szállitómunkások ellenállási megnyilvánulásai a kormány intézkedéseivel szemben. Az a tény, hogy a sajtó ezeket elterjeszti, kedvezőtlenül befolyásolja nemcsak az amerikai népet, hanem Nyugat-Európa népei is."*

De nemcsak Amerikában van ez így, hanem valamennyi marshallizált országban. Senki sem akar az amerikai hadianyaggyárosok ágyútöltelékévé válni.

A MAGYAR VASUTASOK SZOLIDARITÁSA

Több vasúti és közlekedési üzem dolgozói fejezték ki szolidaritásukat a testvér francia vasutasok bérharca iránt. Legutóbb a vasúti tisztképző iskola hallgatói juttattak el ilyen táviratot Párisba. Ezeket írják benne: *„Mi, a Magyar Vasúti Tisztképző Intézet hallgatói örömmel szereztünk tudomást és fokozott érdeklodéssel figyeljük az imperialista elnyomás alatt sinylődő, hős francia vasutasok sztrájkmozgalmát és egyre fokozodó bérharcát. Buszkék vagyunk rátok és azokra a dolgozókra, akik a többi imperialista országban harcolnak a proletár internacionalizmus szellemében, a kizsákmányolás és a háborus uszitók ellen. Harcotokban nem vagytok egyedül, mert míg ti ott sztrájkkal, addig mi felszabadult országunkban a termelékenység emelésével, a békeharc állandó fokozásával küzdünk a tartós békéért és a világ dolgozóinak mielőbbi felszabadításáért."*

A tisztképző 216 hallgatója végül annak a reménynek ad kifejezést, hogy a világ dolgozoinak közös harca meg fogja akadályozni az imperialista halálgyárosok harmadik világháborújának kirobbantását.

Az együttérzés nyilvánitásán túl a magyar közlekedés dolgozói egymillió francia frankot ajánlottak fel a hős közlekedési dolgozók megsegítésére.

A francia vasutas asszonyok békebizottságának levele az Északi Fűtőház asszonyaihoz

A közelmultban Cristiané *Carré*, a Francia Vasutas Asszonyok Békebizottsága nőbizottsági felelősétől levelet kapott *Kovács* Józsefné elvtársnő azzal, hogy továbbítsa azt az Északi Fűtőház asszonyainak, illetőleg a Fűtőház Békebizottságának. Az Északi Fűtőház Lakotelepének vasutas asszonyai ugyanis még decemberi hónapban *Kovács* elvtársnőn keresztül levele juttattak el az 1948-ban megtartott Nemzetközi Nőkongresszuson résztvevő két francia vasutas elvtársnőnek. Ezekre a levelekre jött válaszként Cristiané *Carré* levele amelyet az alábbiakban közlünk olvasóinkkal:

„Kedves Barátnőink! Megkaptuk és köszönjük üdvözleteteket. Tudjuk, — amint azt azoktól az elvtársaktól hallottuk, akik olyan szerencsések voltak, hogy résztvehettek Budapesten a kongresszuson —, mit tesz kormányotok a magyar népért es főleg a nőkért.

Meg tudjuk érteni, hogy a szabad népek, mint amilyen a ti népetek is, a békeharc elén állnak, mivel tisztában vannak azzal, hogy milyen nagy áldozatok arán tudták megszerezni boldogságukat és harcolnak is annak megtartásáért.

Mi, francia vasutas nődolgozók jól emlékszünk arra, hogy mi volt hazánkban a náci megszállás alatt. Szervezetünk, mely az ellenállás élcsapata volt, nagy árat fizetett. Sok halottunk volt, sokat közülünk agyonlőttek, deportáltak. Elvesztettük vezetőnket, Pierre Semardot, akit a hitleristák kivégeztek.

Eltökélt szándékunk, hogy a nőkkel, anyákkal és minden ország békeharcosával együtt, nap mint nap, mind többet fogunk tenni a béke védelméért.

Kedves magyar vasutas nők! Mi azt kivánjuk, hogy azok a baráti kapcsolatok, amelyek minket egybe fűznek, mindjobban megerősödjenek. Nagy segítségünkre lenne, ha élet- és munkakörülményeitekről beszámolót küldenétek nekünk. Ezeket ismertetni fogjuk a francia vasutas nők előtt, akik így tudomást fognak szerezni arról, hogy mit tesz egy olyan ország a dolgozókért, amelyben a szocializmus épül. A ... reményben, hogy ... hireket kapunk, testvéri üdvözletünket küldjük.

Cristiané Carré."

A tagkönyvcserénél végzett rossz szakszervezeti munka fékezi az eredményes végrehajtást

Lapunkban beszámoltunk már a szakszervezeti tagkönyvek kicseréléséről. A dolgozók többsége nagy érdeklődéssel kísérte a tagkönyvcserével kapcsolatos munkálatokat, sőt egyrésze maga is bekapcsolódott a nagyjelentőségű munkába.

Az öntudatos vasutas dolgozók tudatában vannak annak, hogy milyen fontos lépés a szakszervezeti tagság életében az egységes szakszervezeti tagdíj és a szakszervezeti tagkönyvek kicserélése. Tudatában vannak annak, hogy a szakszervezeti tagság fogalma azt jelenti, hogy a szervezett dolgozó öntudatban előrelépett, vállalja az összefogást és szolidaritást dolgozótársaival, hajlandó tanulni a szakszervezetben és munkatársaitól. A tőkés országokban a szakszervezeti tagság a közvetlen harc vállalását jelenti a kizsákmányolás ellen. A mi körülményeink között a szocializmus építéséért folyó küzdelem vállalását. A magyar szakszervezetek tagjai egyben szolidárisak a tőkés országokban küzdő munkatársaikkal, a Szakszervezeti Világszövetséggel és a nemzetközi összefogás egyéb szervezeteivel.

A szakszervezeti tagdíjak

rendszeres befizetése és most, a tagkönyvcsere előtt a hátralékok rendezése minden valamennyire is öntudatos szervezett dolgozó elemi kötelessége. A szakszervezetnek nincs más anyagi alapja, mint a tagok hozzájárulása. A tagsági díjak befizetése nélkül nem lehetséges a szakszervezeti munka megfelelő irányítása és a tagoknak közvetlen segítségnyujtás, az üdültetés, a sport, a kultúra, a továbbtanulás és a különféle segélyek nyujtása, stb., stb. Egyébként a tagdíjak mostani rendezése, amint azt már megirtuk, dolgozóink számos kategóriája számára tagdíjcsökkentést jelent.

A régi tagkönyvek akadályozták fejlődésünket

Ki kell cserélni a szakszervezeti tagkönyveket, mert a régi tagkönyvek már akadályt jelentettek további fejlődésünkben. Gazdasági és politikai életünk átalakulása, az ipari szervezkedés lebonyolítása, szükségessé tette és részben továbbra is szükségessé teszi a szakszervezetek közötti átcsoportosítást, egyes tagok és egész csoportok átlépését egyik szakszervezetből a másikba. Emellett végleg le kell győznünk a szakmai különállást, elfogultságot, amelyet a régi tagsági könyv csak táplált. Meg kell szüntetnünk az egyes szakszervezetek gyakorlatában a tagság jogai terén fennálló különbségeket.

Minden tekintetben erősítenünk kell a munkásosztály egységét — és ennek hatalmas eszköze az egységes szakszervezeti tagsági könyv. A munkásosztály ügyéhez hű minden szakszervezeti tag megérti ezt, és ha megértette, végleg legyőzi szakmai és egyéb előítéleteit.

Az új alapszabályok legfontosabb fejezeteit is tartalmazza az új tagsági könyv. Minden tag bármikor ellenőrizheti, melyek jogai és melyek kötelességei. Látja belőle, hogy joga van a vezetőszervek tevékenységének ellenőrzésére gazdasági és pénzügyekben is. Látja például, hogy előnyben részesül a szakszervezetek által irányított üdülést, pihenést és gyógyulást szolgáló intézmények igénybevételénél, gyermekeinek bölcsődében, napközi otthonban és úttörő-táborokban való elhelyezésénél. Látja például, hogy szóban vagy írásban bírálhatja a szakszervezet tevékenységét, a szakszervezet egyes szerveinek és vezetőinek munkáját, stb.

A tagkönyvek kicserélésének lebonyolítása kell, hogy gyorsan és lehetőleg hibátlanul menjen végbe. Ehhez maguknak a tagoknak a segítségére, a vonakodás és közömbösség legyőzésére van szükség. Emellett nem szabad, hogy a csere felesleges költségeket okozzon a szakszervezetnek, vagyis magának a tagságnak. Társadalmi munkatársak bekapcsolásával kell a feladatot zömében lebonyolítani. Ez a társadalmi munka egyben hatalmas iskolát is jelent azoknak, akik bekapcsolódnak, mert megtanulják egyrészt a közösség ügyeiért való felelősséget, másrészt magát az adminisztrálást is. A tagkönyvek kicserélése alatt és után kell, hogy növekedjék az üzemekben, a munkahelyeken is a nyilvántartási fegyelem, annál is inkább, mivel a tagok nyilvántartását a jövőben maguk az alapszervezetek végzik.

A tagkönyvcsere egész lebonyolítása hozzájárul tehát ahhoz, hogy szorosabbra fűződjék a kapcsolat a szakszervezeti vezetők és a tagság között.

A kongresszusi verseny tapasztalatait felhasználjuk a május 1-i munkaversenyben

A kongresszusi verseny időtartama alatt a munkaverseny lendülete egyre jobban fokozódott. Kezdetben lassan bontakozott ki, de később, különösen a februári hónap folyamán fokozatosan nagyobb ütemet vett és a Kongresszusi Hétben érte el tetőpontját. Az üzemekben most tapasztaltuk először, hogy a munkaverseny tömegmozgalommá fejlődött. Ez arra vezethető vissza, hogy az üzemi bizottságok a pártszervezetekkel szorosan együttműködve, nagyobb gondot fordítottak a dolgozók mozgósítására.

A vasutas dolgozók 96 százaléka tett felajánlást a kongresszus tiszteletére. A felajánlások forintértéke 54,184.280 forint volt. A kiteljesítést az öntudatos vasutas dolgozók 30 millióval túlszárnyalták. Az egy főre eső átlag 660 forint. Ha az igazgatóságonkinti elosztást nézzük, akkor a szegediek járnak elől 1011 forintos átlaggal. A legkisebb átlagot Debrecen területe érte el, ahol még a 400 forintot sem érték el.

A kongresszusi verseny folyamán Pártunk által felajánlott kongresszusi zászlót vasutas üzemeink közül a következő üzemek nyerték el: a megyei pártbizottság zászlaját a Dunakeszi Járműjavító ÜV, a szolnoki Járműjavító ÜV, a kaposvári fűtőház és a debreceni Járműjavító ÜV. A budapesti I. kerületi pártbizottság zászlaját a Budapest Déli-fűtőház, a budapesti XI. kerületi pártbizottság zászlaját Budapest-Kelenföldi Osztálymérnökség.

A kongresszusi verseny, valamint a Kongresszusi Hét folyamán számos újabb kiemelkedő teljesítményt értek el a vasutas dolgozók és ugyanígy a vasutas üzemek is.

A Dunakeszi Járműjavító ÜV-ben például sztahanovista brigádok és üzemrészek alakultak. A kovácsműhely átlagosan 150 százalékot, a gyártási lakatosműhely átlagosan 200 százalékot ért el.

Milyen hiányosságokat észleltünk

A kongresszusi versenyben elért eredmények mellett még mindig mutatkoztak hiányosságok, amelynek jó részét még nem tudtuk felszámolni az április 4-i versenyszakaszban sem. Egyik döntő hiányosság az instruktori munka alacsony színvonala, ami abban nyilvánult meg, hogy a felmerült problémák megoldásánál nem tudtak kellő segítséget nyujtani. A területi bizottságok, bár mozgásba hozták a társadalmi aktivahálózatot, — nem koordinálták megfelelően az egyes reszortfelelősök munkáját. Igy több helyen egymástól függetlenül szervezték a versenyt, mint például Szegeden és Debrecenben.

Hiba volt az, hogy az ÜB-k nem minden területen keresték meg a kongresszusi versenyt akadályozó körülményeket. Nem törekedtek a műszaki szervezetlenség megszüntetésére. Például Dunapentelén, egy egész építésvezetőség, tervek hiányában nem tudta munkáját megkezdeni. Egyes helyeken bizonyos fokú belső munkanélküliség mutatkozott, mint például a szolnoki Járműjavító ÜV-ben.

Hiányosság volt az üzemi bizottságok munkájában az is, hogy a száz százalékon alulj teljesítők mindenáron való felszámolására törekedtek.

Gátolja a verseny eredményességét a bürokrácia. A budapesti MÁV Igazgatóság IV. osztálya például 9 rendeletet adott ki, amelyek keresztezték egymást, — így zavart támasztottak a külszolgálatnál. A Vasúti Főosztály pedig kiadott rendelkezéseket, amit csak külszolgálati vezetők kaptak meg, — az igazgatóságok azonban nem. Igy persze nem tudták a rendeletben foglaltak végrehajtását ellenőrizni.

Súlyos hiányosság a minisztérium részéről, hogy a verseny kiértékelésénél nem az elért eredmények után állapították meg az elsőbbséget, hanem szavazás útján.

A verseny nyilvánossága terén hiba volt, hogy az ÜB-k egyrésze csak a magas százalékot elérő dolgozókat népszerűsítette s ugyanakkor a takarékosság és a minőségi munka terén jó eredményt felmutató dolgozókat nem.

Az ellenség munkája

A kongresszusi verseny idején fokozott mértékben mutatkozott meg az ellenség aknamunkája. Rémhírekkel igyekeztek a dolgozók hangulatát rontani, a verseny lendületét akadályozni. Az ellenség munkáját látták a dolgozók a különböző szabotázscselekmények előkészítésénél is. A MAV Hidműhelyben például az ívhegesztőknél a hegesztő motorja kigyulladt és leégett. Ennek következtében félnapig nem volt áram az üzemben, — általa a gépek. A szolnoki Járműjavító ÜV VII/D. osztályában ismeretlen tettesek elvágták a villanyemelő kábelét, amely nagy kiesést jelentett a termelésben.

Hiányosság több ÜB munkájában, hogy a kongresszusi versenyt kampányszerűen kezelték.

Végeredményben megállapítható, hogy az ÜB-k munkájában javulás tapasztalható. A kongresszusi verseny tapasztalatait felhasználtuk máris az április 4-i felajánlásoknál és a május 1-i munkaversenyben is hasznosítjuk. A jó tapasztalatokat általánosítani is fogják a szakszervezeti funkcionáriusok, az új kezdeményezéseket tovább fejlesztik, a versenyben mutatkozó hibákat és hiányosságokat pedig kiküszöbölik. Munkájukat összekapcsolják a békealáírásgyüjtő mozgalommal.

Az öntudatos vasutas dolgozók tanulnak az előző versenyszakaszok hibáiból, felhasználják munkájukban azok tapasztalatait és május 1-re úgy készülnek, olyan lelkesedéssel, lendülettel, hogy a termelés frontján is megállják a helyüket a békéért folytatott küzdelemben.

„... Igérhetjük, hogy lankadatlanul, hűen, erőnket nem kímélve küzdünk tovább a békefrontján s mindenütt ott leszünk, ahol a béke nagy ügyéért küzdeni és áldozni kell" — ezt mondotta *Rákosi* elvtárs Pártunk II kongresszusán és mi, vasutasok magunkévá tesszük *Rákosi* elvtárs tanítását...

Hiányosságok az Operatív Bizottság munkájában

A Vasutas Szakszervezet Központjában működő Operatív Bizottság munkájában sok hiba és hiányosság merült fel a tagkönyvcserénél. Ezzel összefüggésben az Operatív Bizottság a következő közleményt juttatta el lapunkhoz:

A tagkönyvcserével kapcsolatos munkák végzésénél az üzemszervezetek nagyrészében nem a SZOT útmutatásai alapján jártak el. Ez igen sok hiányosságot eredményezett, amelynek legnagyobb része a Központban működő Operatív Bizottság felületes munkájának az eredménye. Azt hittük, hogy írásos rendelkezésekkel az irószerasztal mellől is maradéktalanul végre lehet hajtani ezt a nagyfontosságú munkát.

A helyszíni ellenőrzés hiánya megmutatkozott eddigi munkánk során a hiányosan, vagy rosszul kitöltött tagkönyvek számának nagyságában. Több üzemszervezet még olyan egyszerű feladatokkal sem volt tisztában, hogy a nyomtatvány és a beszedett összeg elszámolásánál mi a teendő. Nem kapcsolták össze a tagkönyvcserét az elsőrendű termelési kérdésekkel, nem vonták be a munkába a társadalmi aktivákat, a tagkönyvcserét csupán mechanikus adminisztráció kérdésének tekintették. Ezek mind a felvilágosító munka hiányosságát mutatják, amely tulajdonképpen az Operatív Bizottság feladatának legfontosabb tényezője kellett volna, hogy legyen.

Azt gondoltuk, hogy azzal, ha a területi bizottságok gazdasági felelőseit kioktatjuk, megtettük kötelességünket.

A hibákat legtöbbször csak tudomásul vettük, de a kijavításáról nem gondoskodtunk. Az értekezleteken hozott határozatokat hiányosan hajtottuk végre.

Ezek után természetesen nem várhattunk jó munkát az üzemszervezetektől sem, különösen akkor, amidőn az egyes osztályok sem adtak támogatást a bizottságnak.

A Bizottság újjászervezése után ezen hiányosságok megszüntetésére, megtettük a szükséges intézkedéseket, hogy a hibákat kijavítva, a Párt és a SZOT határozatát munkaterületünkön maradéktalanul végrehajthassuk.

A tagkönyvcserét először a tényleges-seknél, majd későbbi időpontban a nyugdíjas vasutasoknál is végrehajtják.

A munka megjavításának egyik fontos követelménye, hogy a statisztikai munkát gondos körültekintéssel, pontosan készítjük el. A helytelen statisztikai adatszolgáltatás, a felelőtlen adatok jelentése az ellenség malmára hajtják a vizet. Ugy kell feladatainkat megoldani a tagkönyvcserével kapcsolatban, hogy a jó statisztikai munka segítse a tagkönyvcsere lebonyolítását és járuljon hozzá a szakszervezet munkájának megjavításához.

KÖZLEMÉNY A SZAKSZERVEZETI LAPOKRÓL

A Szakszervezetek Országos Tanácsának Elnöksége 1951 március 19-i ülésén megvizsgálta a szakszervezeti lapok szerkesztését, terjesztését és olvasottságát. Megállapította, hogy a lapok színvonala általában emelkedik és a szakszervezeti tagok nagy érdeklődést mutatnak szakmai újságok iránt. Ugyanakkor azonban azt is megállapította, hogy e lapok elkészítéséhez indokolatlanul nagymennyiségű papírt használnak fel, sok példány kárbavész, nem jut el idejében a tagsághoz stb. Mindez — amellett, hogy egész népgazdaságunk számára nagy veszteség — a szakszervezeti tagok befizetett filléreinek pazarlását is jelenti.

A felsorolt hiányosságok kiküszöbölése érdekében az elnökség elhatározta, hogy a jövőben a szakszervezeti lapok az eddiginél kisebb példányszámban és általában ritkább időközben jelenhetnek meg. A lapokat minimális áron, de pénzért, példányonként 20 fillérért kell árusítani. Ezáltal is fokozzuk a szakmai újságok megbecsülését és elősegítjük a terjesztés célszerűbb megszervezését.

A SZOT elnöksége felhívja a szakszervezetek Központi Vezetőségeit, területi szerveit és üzemi (szakszervezeti) bizottságait, hogy a lapok terjesztésében és elosztásában nyújtsanak segítséget a kiadóhivatalnak és vonják be ebbe a munkába a hizalmiakat. Tekintsék a szakszervezeti lappal való foglalkozást fontos politikai feladatnak és nyujtsanak fokozott segítséget a lapok szerkesztőségeinek is olyképpen, hogy vonjanak be minél több dolgozót az újságok szerkesztésébe, segítsenek a levelezőhálózat kiépítésében. **SZOT elnöksége.**

★

Sajtófelelősök figyelem!

Ennek a lapnak az árával már el kell számolni!

Egy névtelen levél és a győri koszorúmegváltás ügye

A **„Közlekedés"** szerkesztőségének az egyik győri dolgozó, bár számtalanszor hangoztattuk, hogy megvédjük az esetleges támadástól az igaz ügyért harcolókat, —, névtelen levelet írt. Ebben elmondja, hogy lapunk március 3-i számában cikket olvasott Győrről. „Biz ez mind igaz — folytatja a levél írója — és mi már meguntuk, hogy mindig veszekedjünk a lapokért. Jó, ha havonta egyet megkapunk, háromhéttel a megjelenés után. **(Ezután kevesebb példányban jelenik meg a lap, és 20 fillérbe kerül. A szerk.)** De történnek itt még más dolgok is.

A levél arról szólt, hogy még a multév nyarán, két mozdonyvezető és egy mozdonyvezetőtanonc életét vesztette. A munka hőseinek temetésére a fűtőház dolgozói gyüjtést indítottak de a gyüjtésből az özvegyek és hozzátartozók egy fillért sem kaptak.

Idáig a levél állítása. Utánanéztünk a dolognak és hivatalos vizsgálat derítette ki, mi történt a koszorúmegváltás címén indított gyüjtés befolyt összegével. Megállapítást nyert az, hogy a Fűtőház dolgozói 827 forintot gyüjtöttek, ebből a győri községi kertészetnek 390 forintot kifizettek. A Fűtőház ÜB-titkárának, **Somogyi** Lajosnak az volt az elgondolása, hogy a koszorú térítési árát a területi titkárságtól megkéri és így, az eredeti gyüjtött összeget, vagyis 827 forintot felosztja az áldozatok családtagjai között.

A győri szakszervezet és a területi titkárság között folyó tárgyalások közel nyolc hónapig tartottak, nyilván azért, hogy jópéldával járjanak elöl a bürokrácia elleni harcban. Persze, avval sem törődtek, hogy a Győri Fűtőház dolgozóit arra érdemesítsék, hogy közöljék velük, hová forditották a kérdéses összeget, ami jogosan, elégedetlenségre vezetett. A dolgozók nevelése körül is hiba van. Ugylátszik, nem tudatosították elégszer, hogy a szocializmus építése idején, népi demokráciánkban, a demokratikus szabadságjogok, így a bírálat és a szólás joga, minden dolgozó alkotmányos joga, mert névtelen levelet írtak több helyre és ebben meggyanusitották a helybeli párt- és szakszervezet vezetőit is.

Egyszóval, nyolc hónapig pihent 837 forint a Fűtőházfőnökség páncélszekrényében, míg végre, ezév február 24-én kilosztották a három áldozat hátramaradottjai között, amelyeket az átvevők ellsmervénnyel igazoltak.

A vizsgálat megállapította, hogy mulasztás terheli fentieket, mivel a gyüjtött összeg sorsáról a dolgozóknak nem számoltak be és így, lehetőséget nyujtottak valótlan elgondolások terjesztésére.

A névtelen levélíróknak pedig azt üzenjük, hogy a jövőben, minden hiányosságról számoljanak be nekünk, írják alá nyugodtan a nevüket. Mi kivizsgáljuk a jogos panaszt, orvosoljuk a sérelmeket és megvédjük azokkal szemben akik még ma is félnek a bírálattól.

Békeaktíváértekezleten választották meg a Keleti Fűtőház dolgozói a magyar munkásbizottság tagját

A stockholmi békealáírásoknál még egyesek, a háborús gyujtogatók propagandájától megtévesztett emberek felvethették: Ugyan, mit akartok attól az atombombától? Talán a „rendes" bomba, a tűzérség, a tankok nem fenyegetik a békét? S voltak olyanok is, akik ugyancsak az imperialista propagandától megtévesztve, vagy különböző politikai meggyőződésből világnézetből kiindulva nem csatlakoztak a békemozgalomhoz, azt mondották: mi ugyan békét akarunk, de a béke védelmére irányuló programmotokat nem helyeseljük.

Most azonban másképpen áll a helyzet az aláírásgyüjtésnél. A Béke Világtanács felhívásában nemcsak arról van szó, hogy ne használjanak atomfegyvereket, hanem arról, hogy egyáltalán ne kerüljön sor, semmiféle fegyver használatára. Az aláírónak arról kell eldöntenie, békét akar-e, vagy háborút — az öt nagyhatalom tárgyalását, vagy pedig a fegyverek dörgését választja.

Erről beszélgettek a Budapest—Keleti Fűtőház dolgozói az aktívaértekezlet megnyitása előtt, érdeklődéssel várták **Koltai** Tibor elvtársnak, a Rákosi Művek sztahanovistájának beszámolóját, a berlini munkásértekezleten tapasztaltakról. A dolgozókon látszik, beszélgetéseikből kivehető, hogy sokat fejlődtek a stockholmi békealáírások óta. Jobban megértik az összefüggéseket az egyes események között. A dolgozókat egyre jobban áthatja annak felismerése, hogy mit vesztenének egy imperialista háború kirobbanása esetén. Egyre jobban áthatja őket a gyülölet a háborúra spekuláló amerikai gyárosok ellen. Ezzel magyarázható elsősorban a részvevők száma és a sok hozzászólás, amelyek mindegyike gyülöletet sugárzik békés, építő munkánk ellenségei, az amerikai agresszorok ellen.

Koltai Tibor elvtárs hosszasan ismertette, mi tette szükségessé a berlini munkásértekezlet összehívását. A Fűtőház és az állomás dolgozói fokozott érdeklődéssel kísérték a németországi beszámolót, majd amikor a koreai néphez intézett üzenetet olvasta fel és a derék kínai önkéntesek segítségéről emlékezett meg, hatalmas tapssal éltették a szabadságáért, függetlenségéért küzdő nép hős fiait.

Elmondotta, hogy az európai munkáskonferencia jelentősége abban van, hogy az európai munkásosztály képviselői ültek össze Berlinben. Azért is döntő, hogy munkások tanácskoztak a béke kérdésében, mert hiszen a munkások állítanak elő mindent... Ők adnak szenet, vasat, ők adnak ruhát, élelmet. Ők állnak a kitörőkben, ők vezetik a vonatokat... És ők tudják egységgel, összefogásukkal megakadályozni az imperialista hadianyaggyárosok számítását.

Koltai elvtárs beszámolója után lelkes hangú hozzászólások következtek. **Marton** Gergely motorvezető elvtárs kívánta, hogy a háború örökös veszedelmet vegye tüntessék el az emberiség feje felől. — Mi tovább akarunk békében építeni — mondotta —, hogy szocialista hazánkban minden ember boldog legyen. Ez, azonban fáj a kapitalista, imperialista gonoszlelkűnek és rossz szemmel, de még gonoszabb lélekkel nézik, hogy miként haladunk előre a szocializmus útján, látva, hogy hazánk egyre szebb, népünk egyre boldogabb a felszabadulás óta. Nekünk magyaroknak, nem közömbös, hogy az öt nagyhatalom mikor kötí meg a békegyezményt, ezért követeljük az egyezmény sürgős megkötését és ezért írjuk alá egyemberként a békeívet. Békében akarjuk építeni a szocializmust és felnevelni gyermekeinket.

Fülöp Viktor villamosmozdonyvezető felszólalásában hangoztatta, hogy az aláírás egyúttal fogadalom is lesz arra, hogy minden cselekedetük a békéért vívott harcot fogja szolgálni. Ebben a harcban nem vagyunk egyedül — mondotta. — És amikor a Szovjetunióról, **Sztálin** elvtársról, a francia vasutasokról és dokkmunkásokról, az olasz munkásosztályról beszél, — szünni nem akaró ütemes tapssal éltették a dolgozók a béketábor őrét és a marshallizált országok hős munkásosztályát.

Tóth Elek hangoztatta felszólalásában, hogy a békeívek aláírása nemcsak papíron maradjon, hanem legyen kötelességvállalás arra, hogy az aláíró minden helyzetben a béke ügyét fogja szolgálni.

Kuti Ferenc főmérnök beszédében felhívta dolgozótársait, hogy mutassanak példát, mutassák meg, hogy megérdemelte a fűtőház az elsőbbséget azzal is hogy nemcsak a békeívek aláírásában, hanem a békeharcban, a termelés frontján is elsők legyenek.

Tihanyi Mihály oktató-fűtő izzó lelkesedéssel hangsúlyozta: „Nekünk a béke tartalmas életet és életszínvonal felemelkedést jelent. Ezt csak úgy tudjuk megtartani és fokozni, ha a béke hívei összefognak és meghiúsítják az imperialisták gyilkos terveit. Mi élni és dolgozni vágyó emberek, és gyermekeiket szerető szülők, mi vagyunk hatalmas többségben. Ha összefog az egész világ dolgozó népe, megsemmisítjük a véreskezű imperialisták terveit... Nem engedjük behálózni magunkat, de minden erőnkkel helytállunk a Szovjetunió vezette béketáborban.

Rózsahegyi Ferenc villamosmozdonyvezető azt hangsúlyozta, hogy annál nagyobb lesz a békéért küzdők ereje, minél inkább biztosítjuk a dolgozók egymás közötti egységét és ahol arra szükség van, az emberek egymás közötti megbékélését, a közös cél, a béke nagy ügyének megvédése érdekében.

A Keleti fűtőházi békeaktíva-értekezlet megmutatta, hogy az öntudatos vasutas dolgozók készen állnak minden áldozatra a béke megvédéséért, mert tudják, hogy a győzelemhez hősi tettekre fokozódó termelőmunkára, hazánk, Pártunk iránti szeretetre és az állam, az egész dolgozó magyar nép iránti kötelességteljesítésre van szükség.

A BÉKEÍV ALÁÍRÁSÁVAL IS BIZONYÍTOM: MINDEN ERŐMMEL HARCOLOK A BÉKÉÉRT

— MONDJA PALOTÁS JÓZSEF, A PÁLYAMUNKÁSBÓL LETT JOGTUDOMÁNYI DOKTOR

Április 8-án szerte az országban megkezdődött a békeívek aláírása. Dolgozóink nagyon jól tudják, hogy háborút csak azok akarnak, akik nem viszik vásárra a bőrüket, akik nem lövészárkokban senyvednek, akik úgy vélik, hogy bombabiztos fedezékükben nem veszélyezteti őket semmi. Háborút csak a fegyvergyárosok, hadiszállítók, „emberhússal kereskedők" és ezek haszonélvezői, megvásárolt, megfizetett lakájaik akarnak. A háború, amely milliók és milliók számára mérhetetlen szenvedést, pusztulást hoz, az elvetemült tőmeggyilkosok ezer maroknyi csoportjának növekvő hasznot, a számukra mindennél kedvesebb dollárok és fontok milliárdjainak bezsebelését jelenti.

Az amerikai tőkések félnek a békétől — ők azonban csak maroknyian vannak. A népeket viszont — köztük az amerikai népet is — minden érdeke a békéhez köti. S ha a népek, a békeszerető milliók összefognak, akkor győzedelmeskednek a háború sötét erői fölött.

Az Országos Béketanács nagygyűlésén

a magyar dolgozó nép milliói nevében követelték a dolgozók küldöttei az őthatalmi békeegyezmény megkötését. Sok vasutas társunk közöttott volt *Lengyel* József elvtárs, sztahánovista főmozdonyvezető is. Elmondotta valamennyiünk helyett, hogy gyűlölettel fordulunk szembe az új háború előkészítőivel, az imperialistákkal és el vagyunk szánva, hogy megvédjük békés építőmunkánk eredményeit. „Itt fogadjuk — mondotta —, hogy még több és jobb munkával tesszük erősebbé a mi szeretett hazánkat".

— A világ békeszerető emberei között ott vannak a kapitalista országok dolgozói is — mondotta —, akik sztrájkokkal, selejt gyártásával és a hadianyagok gyártásának és kirakásának megtagadásával harcolnak a békéért nehezebb körülmények között, mint mi. Sokszor egész családjukat elbocsátják a munkából, nyomorognak azért, mert harcosan kiállnak a béke nagy ügye mellett. Mi forró elvtársi üdvözletünket küldjük a francia közlekedési dolgozóknak. Szolidaritásunkat azzal is kifejezni kívánjuk, hogy elhatároztuk, mi, közlekedési dolgozók: vasutasok, közúti dolgozók, gépjárművezetők, szállítómunkások, hajósok és repülők, egymillió francia frankkal segítjük a francia közlekedési dolgozókat a jobb megélhetésért és a békéért folytatott harcukban.

Viszem hozzád a békeívet...

Már is látszik, hogy a stockholmi aláírásgyűjtésnél sokszorosan nagyobb erejű mozgalom indult meg. A magyar nép milliói magukévá tették a Béke Világtanács határozatait, ugyanígy támogatják az európai munkásértekezlet határozatait. A dolgozók forró békevágyát nemcsak az agitáció lendítette, a békeívek lelkes aláírása, hanem azok a megnyilvánulások is bizonyítják, melyek a szerkesztőséghez érkezett levelekből csendülnek ki.

Fazekas Rudolf nem sokkal előbb még pályamunkás volt. Ma pedig már előmunkástanfolyamon vesz részt. Érzései versben örökítette meg. *„Ma, április 4-én* — írja kísérőlevelében — *ünnepi érzésekkel szivemben, írtam e kis verset. Hadd mutassa ez is, hogy mi építünk és dolgozunk a szocializmusért, de nem feledkezünk meg egy percre se a békéért való harcról."*

Köszöntünk Május, ünnepelve téged,
Új szabad hazában békét védünk
érted.
Dolgozva a tervért, kiáltjuk feléd:
Köszöntünk Május 1., megvédjük
a békét!

Hasonló érzésről tanuskodik *Keneseí* Károlyné, Budapest, Nyugatipályaudvar dolgozójának levele. Azt írja benne, hogy a békeívek aláírása alkalmával fogadjuk szeretettel a szívéből fakadó őszinte érzéseket, amelyeket vers formájában rögzíteti papírra. Így ír Keneseiné, a költő melegségével:

Békevágytól forr a levegő,
Mozdonykazánban izzik a szén,
Raktárainkban dolgozó tömeg,
Mindenütt munka ... mindenütt fény!

Szabad életünk veszélyben!
Ezt türni nem lehet!
Hiába a sok gonosz szándék,
A mi igazunk az erősebb!

Bombazápor hull Koreára.
Egy testvérnemzet szenved ott...
Aki láto, most látva látja:
Mi törne szép, fiatal hazánkra!

„Viszem hozzád a békeívet, írd alá kérlek nevedet!" — zárja az egyes verssorokat Keneseiné. És számtalan a dolgozók közül vetik fel levelükben a kérdést virágzó szép hazánkból romhalmazt akarnak ellenségeink csak azért, hogy profitjukat növeljék. Ezek a levelek azt bizonyítják, hogy békét akarnak a dolgozók milliói, az egyszerű emberek szerte a földön.

A béke tetőt jelent az emberek feje felett, a béke gyermekeink nyugodt álmát jelenti

Palotás József a közlekedés- és postaügyi minisztérium I. vasúti főosztályán, a jogi osztályon dolgozik. A kitűnő élsportoló, aki az olimpiászon harmadik helyezést ért el a középsúlyú görög-római világbajnokságban, akit ez év március 30-án avattak jog- és államtudományi doktorrá, ezeket mondja a békealáírásgyűjtéssel kapcsolatban:

„Az Országos Béketanács egyik kiadványában olvastam Szimonovnak, a világhírű szovjet írónak és békeharcosnak egyik mondását. Szimonov elvtárs azt mondotta többek között, hogy *„a béke tulajdonképpen egész egyszerű dolog. A béke tetőt jelent az emberek feje felett, a béke gyermekeink nyugodt álmát jelenti"*. És azt is mondotta, hogy *„becsületes embernek azt nevezhetjük, aki azt akarja, hogy minden ember és a világ minden gyermeke nyugodtan aludhasson, hogy minden ember feje felett fedél legyen"*.

Palotás József doktor elmondotta nekünk, hogy 1932-ben különszerződéses órabéres pályamunkásként kezdte a vasutat, pedig a lakatos szakmát is kitanulta. A felszabadulás meghozta a pályamunkások felszabadítását is. Több mint 10.000 pályamunkást neveztek ki azóta és a legelhagyatottabb réteg az egyik legjobban megbecsült réteg lett.

— Mindössze három polgárim volt, majd a negyediket a MAV-nál tettem le. A mult rendszerben nem is mertem volna gondolni arra — mondja Palotás elvtárs —, hogy leéretségizek, vagy hogy egyetemre járhassak. Népi demokráciánk, az épülő szocializmus országa mindazt, amit vétett ellenem a Horthy-rendszer, nemcsak behozta, hanem még az álmomat is megvalósításra segítette. A tanulás majdnem teljesen díjtalan volt, minden téren éreztem népi demokráciánk segítőkezét.

— Doktorrá avatásomon ígéretet tettem arra, hogy tudásomat a közösség javára, a nép javára fogom hasznosítani. Ezt az ígéretemet becsülettel megtartom és áldozatkészen fogom munkámat ellátni, a szocializmust építeni. A békeív aláírásával is bizonyítom, hogy minden erőmmel harcolok a békéért.

Ugyanígy gondolkozik a feleségem is. *Kis* Eszter, aki felszabadulásunk hatodik évfordulója előtti estén lett sztahánovista a Lágymányosi Dohánygyárban. A termelés területén is megmutatja, hogy harcol a békéért. Elnyerte a kongresszusi versenyzászlót az üzemben és 400 forint jutalmat kapott. Mindketten lelkes szószólói vagyunk a békeharcnak és tudatosítjuk mindenfelé a békeküzdelem szükségességét. Az élet minden vonakozásában harcolunk a békéért, mert valóban úgy van, hogy a béke tetőt jelent a fejünk felett, a béke gyermekeink nyugodt álmát jelenti. Ezért becsületes embernek és békeharcosnak lenni egy és ugyanaz.

Az öntudatos vasutas dolgozók tudják, hogy az őt nagyhatalom békegyezményét követelő aláírás nemcsak békealkotaruk kifejezője, hanem egyben kötelezettségvállalás is országépítő tettekre.



Kultúrcsoportjaink, a pártkongresszus határozatait magukévá téve, erősítik a békeharcot

Az Országos Kultúrversenyben való részvétel hatalmas fejlődést hozott kultúrcsoportjaink életében. Ez a fejlődés különösen megmutatkozott a közelmúlt két fizetett ünnepén megtartott budapesti és vidéki körzeti bemutatókon.

Csoportjaink megértették és magukévá tették *Révai* elvtárs kongresszusi beszédét. Tudják, hogy *„ma a munka és a kultúra összekerült, ma dolgozni és művelődni egyet jelent"*. *Révai* elvtárs mutatott rá arra is, hogy mit jelent a kultúrforradalom szocializmusunk győzelmes felépítése szempontjából. *„Népünk szocialista átnevelése szolgálatába kell állítanunk minden eszközt, az iskolát, az agitációt, a propagandát, a filmet, a művészetet és az irodalmat és a tömegek kulturális mozgalmának minden formáját"* — mondotta.

Kultúrcsoportjaink 65 százaléka továbbjutott a versenyben

A benevezett kultúrcsoportok felkészültségére és küzdőképességére vet fényt az a tény, hogy 65 százaléka továbbjutott a versenyben. Ez egyben azt is jelenti, hogy a versenyben maradt csoportoknak fokozniok kell a munkatempót és arra kell törekedniök, hogy a hiányosságokat kiküszöböljék. A vonatkozó szempontokat megkapták a bíró bizottságoktól.

Helytelen volna azonban egy percig is arra gondolni, hogy a versenyből kiesett 35 százalékot jelentő kultúrcsoportok ezzel befejezték működésüket. Szó sincs róla. Egyrészt teljesítményi versenyben tovább szerepelhetnek, másrészt aktivan részt vesznek a kultúrforradalom feladatainak megoldásában. Szürjék le a tanulságot a versenyben tovább küzdő és kiesett csoportjaink egyaránt és a szűk keresztmetszeteket felszámolva, folytassák munkájukat az előttük álló döntő feladatok megoldására.

Ilyen feladat például a most megindúló békealáírás gyűjtő mozgalomnak kultúrvonalon való alátámasztása és segítése. Neveljük dolgozóinkat izzó gyűlöletre az ellenséggel szemben. Mutassanak rá csoportjaink kis jeleneteken, versekben, csasztuskákon keresztül, valamint megjelelő könyvek, filmek, színdarabok propagálásával a háborúra úszító imperialisták aljas szándékaira és tevékenységére.

Megmutatkozott az ellenség befolyása a bátaszéki színjátszócsoport magatartásában, melynek tagjai a kerületi ünnep első napján nem indultak kultúrversenyben. Somogyszobon viszont szervezetlenség mutatkozott. Ennek következménye volt aztán a táncscsoport felbomlása, amely eddig igen szép eredményeket ért el. Felelősség terheli ezért a területi kultúrfelelős elvtársat is, aki nem adott megfelelő támogatást a somogyszobi kultúrcsoportnak.

Meg kell emlékeznünk három főműhelyünk kultúrcsoportjainak kiemelkedő szerepléséről. Az Északi Járműjavító ÜV, a Landler Jenő Járműjavító ÜV, a Dunakeszi Járműjavító ÜV jártak élen, valamint Szeged és Debrecen területe, ahol a legkisebb lemorzsolódást tapasztaltuk.

Kultúrfelelőseink feladata gondoskodni arról, hogy a jó és eredményes szereplések mellett kultúraktíváink elméleti színvonalát is emeljék. Ennek elősegítésére hat esti iskolát indítunk, melynek részvevői adják át tapasztalataikat a kultúrcsoportok többi tagjainak is. Nem fér kétség ahhoz ugyanis, hogy kultúrcsoportjaink csak akkor folytathatják sikeresen működésüket, ha megértik és követik Pártunk irányvonalát, ha munkájukkal szorosan kapcsolódnak a termelés emelésének kérdéséhez, az ellenség elleni harchoz és a béke megvédéséhez.

Csehszlovák filmhét

A népi demokratikus országok között megindult kulturális kapcsolatok elmélyítése hozzájárul ahhoz, hogy a baráti országok megismerjék és megszeressék egymás kulturális értékeit és ezen keresztül közelebb kerüljenek egymáshoz. Ebben fontos szerepet játszanak a különösen megrendezett filmhetek. Nálunk elsőízben április 7—14-ig lesz csehszlovák filmhét, amelynek keretében az ország több filmszínházában csehszlovák filmeket fognak bemutatni.

Uj harcok születnek: A cseh munkásmozgalom egyik úttörőjének történetét Antonin Zapotocky miniszterelnökhelyettes regényben dolgozta fel. Ennek a regénynek a nyomán készült a film. Főszereplője Budecsky, szociáldemokrata vezető, akit 1878-ban, a szervezet feloszlatásakor a császár számüzésre ítélt. A film azt mutatja be, hogy a forradalmár öntudatra ébreszti egy faluska szegényeit és harcba viszi őket elnyomóik ellen.

Közlekedés
A VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA
Megjelenik havonta kétszer.
A szerkesztésért és kiadásért felelős
GASPAR SÁNDOR
főszerkesztő.
Szerkesztő:
SZELECSÉNYI ISTVÁN
Laptulajdonos: A Vasutas Szakszervezet
Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest VI. Munkácsy Mihály-u 18.
Telefon 113—887, 126—452, 124—893
Szikra Lapnyomda Budapest VIII., József körút 5.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

LENGYEL JÓZSEF LEVELE IVAN FJODOROVICS PANYINHOZ

„Kedves Panyin elvtárs! Forró elvtársi üdvözlettel köszönjük azt a rádióüzenetet melvet a magyar vasutasokhoz intéztél. Mi, magyar vasutasok, a Szovjetunió példája nyomán a ti segítségtekkel, komoly eredményeket értünk el egy év alatt.

A „2000 tonnás"- és „500 kilométeres"-mozgalommal, az irányvonatok képzésével biztosítottuk épülő országunk szállítási feladatait. Az 500-as brigádok a munkaversenyen keresztül komoly élharcosai azoknak a munkamódszereknek, melyet tőled és a többi szovjet vasutastól tanultunk. Nyomotokon haladva, újabb és újabb eredményeket értünk el.

A Magyar Dolgozók Pártja II. kongresszusán elmondhattam szeretett vezérünknek, *Rákosi* elvtársnak, hogy bizhat bennünk, vasutasokban, mert fokozottabban ott állunk Pártunk mellett. Nem riadunk vissza a nehézségektől, hanem azok ellenére erősítjük a béketábort.

Uj módon dolgozó, új emberekre van szükség, akik meg tudják valósítani a megnövekedett feladatokat.

Vasutas szaktanfolyamokon, mozdonyvezető tanulóknak, mérnökök nek, hidászoknak, kocsivizsgálóknak, pályamestereknek, az általános iskolák úttörő tanulóinak tartok szabad időmben előadásokat, melyeken ismertetem Panyin elvtárs, a te útmutatásaidat és tanitásaidat. Ebben a munkában mindig egy cél lebeg előttem, legfőképpen mikor gyermekeket tanítok: hogy én is hozzájáruljak a szocialista ember neveléséhez, akik majd továbbmunkálkodva, kialakítják a kommunista társadalmat.

Nehézségeink is vannak ezek növekedésünk nehézségei. A vasútnál is öntudatosabbak már az emberek, bátrabban kezdeményeznek, újítanak. A baj csak ott van, hogy a kezdeményezéseket sokszor elakadnak. Persze, az is hiba, hogy még nem elég harcosak a mi embereink, nem elég edzettek és elkedvetlenednek.

Most lettem harmadszor sztahánovista a mozdonyjavitási költségek csökkentéséért. Megkaptam népköztársaságunk érdemérmének ezüstfokozatát. Hogy méltó voltam erre a kitüntetésre, azt még nagyobb eredmények elérésével fogom bizonyítani.

Amikor itt jártál, Panyin elvtárs, a Ferencvárosi Fütőházban, a menetközbeni szakaszos lefuvatásról tartottál előadást. A te útmutatásod nyomán megvalósítottam a gyakorlatban én is és 15.670 kilométert tettem meg kazánmosás nélkül. A régi norma szerint ez az eredmény háromszázszázalékos teljesítményt jelent. A menetközbeni lefuvatás körül erős vita alakult ki. Ezért nagyon megkérlek, *Panyin* elvtárs, légy segítségemre, küldd el nékem azokat a leírásokat, amelyek a ti gyakorlati tapasztalataitokat módszereiteket tárgyalják.

Büszke lehetsz, *Panyin* elvtárs, hogy a szovjet kormány segített és leteheted a vasútmérnöki vizsgát. Szívből örülök és kívánom, hogy néped és minden békeszerető nemzet javára használd fel tudásodat. Előttem is a te példád áll, minden erőmmel azon leszek, hogy követhesselek ezen az úton is, ahogy igyekszem példádat követni munkámban is.

A Magyar-Szovjet Baráti Ság Hónapja újabb alkalom, hogy tanuljunk a szovjet sztahánovistáktól, íróktól, művészektől. Egész népünk szeretettel köszönti szovjet vendégeinket. Mi, vasutasok is egy új mozgalmat indítottunk el, melvet a liubliniai fűtőháztól vettünk át: a *„Minden út jövedelmezőségéért"*-mozgalmat. Ez a mozgalom alkalmas arra, hogy a műszaki értelmiség és a forgalom között a jó viszonyt erősítse.

Feladatom és kommunista kötelességem hogy a Szovjetunió vasutasainak példáját követve, tudatosítsam az élenjáró munkamódszereket. Így válik lehetővé, hogy jobban és szorosabban felzárkózzunk a Magyar Dolgozók Pártja mögé a békéért folytatott küzdelemben.

Forró kommunista szeretettel

LENGYEL JÓZSEF
mozdonyvezető.
Ferencvárosi Fütőház."

A „MINDEN ÚT JÖVEDELMEZŐSÉGÉÉRT"-MOZGALOM

a kongresszusi verseny ideje alatt indult el útjára, egyre szélesebb területen kerül bevezetésre. Eddig 26 fütőháznál és 32 különféle sorozatú mozdony felhasználásával indították el a mozgalmat.

A mozgalommal összefüggő eredmények között a legfontosabb az, hogy a vonatok trakcionálási költségeiről a hazaérkezés után nyomban tudomást szereznek. Így a költségek csökkentése érdekében egyes fütőházaink — mint például Budapest-Ferencváros és Sáloraljaújhely — máris versenyt indítottak meg.

Hiba az, hogy az OB-k nem kapcsolódnak be a mozgalom kiszélesítésébe, azt szakvonali feladatnak tekintik és így fordul elő, hogy még mindig van fütőház, ahol a mozdonyvezetők idegenkednek a mozgalommal kapcsolatos munkától, illetve számításoktól.

Amit az új túlóraelszámolásról és a biztosított bér megszűnéséről tudni kell

A szocializmust építő társadalmunkban a felosztásra kerülő javakból a dolgozók az általuk végzett munkájuknak mennyiségi és minőségi arányában részesülnek. Ezt valósította meg az elmult évben bevezetett darabbér-rendszer is, amikor mindenki az általa elvégzett munka után kapja meg bérezését, nem pedig az eltöltött idő után.

A darabbér bevezetése után azonban maradt még olyan helytelen bérpótlék, mint a túlórapótlék, ahol nem a végzett munka jutott kifejezésre. Ugyanis pótlék szempontjából a dolgozó által a rendes munkaidőn felül dolgozott munkaórákra az átlag keresete után számították ki a pótlékot, amely nem volt helyes, mert hiszen a dolgozó a túlmunkában végzett munkadarabért megkapja a rendes keresetét, így az már a pótlékolás szempontjából nem jöhet tekintetbe. A helytelen bérpótlék-rendszer hibájából a dolgozók egy része, akik éppen öntudatlanságuk következtében gyakran arra az álláspontra helyezkedtek, hogy indokolatlanul elhúzták a munkának az elvégzését, hogy ezáltal túlórában kelljen azt elvégezni és így magasabb órakeresethez jussanak. Ez azt eredményezte, hogy a dolgozók ha túlóráztak és kevesebbet termeltek, mint a rendes munkaidőben, úgy az átlagos órakeresetük alapján kiszámított túlórapótlékkal jóval magasabb órakeresethez jutottak.

Például egy IV-es kategóriájú dolgozó, akinek alapbére 3.06 forint és az átlagos órakeresete 3.60 forint, így ez a dolgozó, ha a túlórában csak 3 forint munkabér értéket végzett, akkor is a 25 százalékos pótlékkal 4.50 forintot kapott. Ez nem ösztönözte a dolgozót, hogy a túlórában ugyanolyan intenzitással dolgozzon, mint a rendes munkaidőn belül.

Ennek a helytelen gyakorlatnak megszüntetésére hozta az OMB 5623/1951. sz. határozatát a túlórák elszámolásával kapcsolatban.

Az új túlóra elszámolási rendszerben a dolgozó továbbra is változatlanul megkapja az általa végzett munkáért járó bért, viszont a 25, 50 és 100 százalékos túlórapótlékot április 1-től kezdve csak az időbér megfelelő hányadával lehet pótlékolni, ahol havibéres munkabérben dolgoznak, ott pedig az alapbér + munkaköri bér 1/210-ed része képezi a túlórapótlék alapját.

Például ha egy fizikai munkavállaló a IV-es kategóriába van szemmelvileg beorolva, ahol az időbére 2.30 forint ez fogja képezni az első két túlóra 25 százalékos, a második két túlórára 50 százalékos és a 11-ik órától felfelé, valamint a vasárnap és ünnep napon végzett munkáért a 100 százalékos pótlék alapját.

Lényegesen egyszerűsödni fog a bérelszámolás munkája az új túlórapótlék bevezetésével, mert nem kell minden egyes dolgozónál kiszámítani az átlagos órakeresetet, hanem csak az egyes kategóriáknál kell elkészíteni a 25—50 százalékos forintértéket és ezt annyival szorozni, ahány túlórát a dolgozó abban az elszámolási időszakban végzett.

A jelenlegi bérrendszerünknek másik nagy hibája volt az, úgynevezett 80 százalékos biztosított bér kifizetése azoknak a dolgozóknak számára, akik 80 százalékos teljesítmény alatt végezték munkájukat. Nem volt ösztönző hatással azokra, hogy munkájukat jobban megszervezzék, szakmai tudásukat növeljék, hogy ezeken keresztül a termelékenységüket fokozni tudják. Ezt a hibát kívánja megszüntetni az OMB-nak 5629/1951. sz. határozata, amely megszüntette a 80 százalékos biztosított bért és minden dolgozó az általa elvégzett munka arányában kapja a keresetét. Ez az intézkedés nagymértékben hozzá fog járulni ahhoz, hogy a termelékenység fokozódjék és ezen keresztül meg tudjuk valósítani mindazokat a feladatokat amelyet Pártunk a szocializmus építésében elénk tűz.

A jövőben kivételes esetekben lehet csak a 80 százalékot fizetni de azt is csak olyan munkánál, ahol a dolgozó hibáján kívül álló okok miatt nem tudott magasabb teljesítményt elérni. Akkor a vállalatvezető engedélyezheti, hogy a dolgozó időbérére a bér kiegészíttessék. A dolgozó szakképzettségének hiánya vagy gyakorlatlansága a kiegészítést nem indokolhatja. Ebből következhetik az, hogy a dolgozóknak saját érdekük, hogy minél nagyobb szakmai és elméleti tudást szerezzenek, mert ennek birtokában fel tudják számolni a munkájukat gátló körülményeket, amelyek saját hibájukból adódnak és ezek felszámolásával teljesítményüket nagymértékben tudják fokozni.

Az új túlóraelszámolás, valamint a 80 százalékos biztosított bérnek a megszűnésével jelentős lépést tettünk ismét a szocializmus elvének megvalósítására. Azzal, hogy ezek az intézkedések nagymértékben elősegítik a termelékenység fokozódását, jelentősen hozzájárulunk a Szovjetunió által vezetett béketábor megerősítéséhez és hazánk függetlenségének megvédéséhez.

Ára: 20 fill.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Közlekedés

MAGYAR VASUTASOK!
MUNKÁVAL, FEGYELEMMEL, ÉBERSÉGGEL
ERŐSÍTSÉTEK DRÁGA HAZÁNKAT,
VÉDJÉTEK A BÉKÉT!

XLIII. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM. ★ A VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA ★ 1951 május 5

FELADATAINK A BÉKEHARCBAN

A hetedik szabad május elsejét az egész országban határtalan lelkesedéssel, a békéért folyó harc nemzetközi napjaként ünnepelte a magyar dolgozó nép, s közöttük a vasutasság tízezrei. De ugyanígy ünnepelte a felszabadító Szovjetunió, Kína és a testvéri népi demokráciák népei, s világszerte megünnepelték az öntudatra ébredt dolgozók milliói is.

Rákosi elvtárs a „Tartós békéért, népi demokráciáért!" április 29-i számában ezeket írja: „... Elsőizben sikerült elérnünk, hogy a dolgozók zöme fölvetette azt a kérdést: mivel járulhatok hozzá magam, egyénileg a béke megőrzéséhez, az imperialista háborús gyújtogatók visszaszorításához? Most értik el először, hogy a munkások és parasztok százezrei felismerték az összefüggést mindennapi aprómunkájuk és a béke megvédésének egész világot átfogó feladata között. E kampány folyamán tanulták meg a dolgozó tömegek, hogyan kell jó munkával, anyagtakarékossággal, éberséggel, állampolgári fegyelemmel, minden ellenséges megnyilvánulásnak azonnali, öntevékeny visszautasításával és leleplezésével napról napra erősíteni a béke táborát."

A hetedik szabad május elseje, a békéért harcoló népek nemzetközi seregszemléje, az a hatalmas lelkesedés, amely ezen a napon az egész magyar népet áthatotta, egyben irányt mutat a Párt II. kongresszusa határozatainak végrehajtására, új ötéves tervünk — a béke tervének megvalósítására. Minden öntudatos vasutas dolgozó tisztában van azzal, hogy a békét döntően a termelés frontján kell megvédeni. Éppen ezért azt a lelkesedést, amely a május elsejei versenyt jellemezte, a lendületet, szocialista hazaszeretetünk kifejezését vigyük tovább, az új versenyfeladatok elvégzésében is.

Meg kell fogadnunk a Szakszervezeti Világszövetség felhívását, hogy még szorosabbra zárjuk sorainkat, még szilárdabb egységbe tömörítsük a munkásosztály, a dolgozó nép erejét, a béke harcos megvédésére. Még következetesebben kell harcolnunk az imperialisták és ügynökeik ellen, akik megkísérlik a munkásosztály egységének megbontását, hogy megtörjék a munkásosztály ellenállását a háborús uszítók aljas terveivel szemben. Az a feladatunk, s ebben az üzemi bizottságoknak kell élenjárniok, hogy leleplezzék a vasutas dolgozók előtt az imperialisták háborús terveit, a mi szabadságunk, békés életünk elleni közvetlen jenyegetését. Az üzemi bizottságok akkor tesznek eleget a Szakszervezeti Világszövetség felhívásának, ha hazaszeretetre, áldozathozatalra nevelik és politikai felvilágosító munkán keresztül mozgósítják a vasutas dolgozókat a feladatok végrehajtására, az ellenség elleni következetes harcra.

Feladatunk, hogy a május elsejei párversenyt kiszélesítsük, tudatosítsuk a dolgozókkal a párosverseny jelentőségét. A műszaki értelmiség bevonásával biztosítanunk kell, a dolgozók helyes kezdeményezésének továbbfejlesztésével, az új vállalások teljesítését. Tovább kell fejlesztenünk az üzemrészek, brigádok, sztahanovisták, egyéni versenyzők közötti versenyt.

Állandóan javítanunk kell a verseny nyilvánosságát. Ismertetni kell a dolgozókkal a kiértékelések eredményeit, május elsejei felajánlások teljesítését, vagy nem teljesítését. Fel kell használni minden rendelkezésre álló eszközt, a termelési értekezleteket, a dicsőségtáblákat, faliújságokat és hangos bemondókat. A bizalmiak állandóan foglalkozzanak a csoportjukhoz tartozó dolgozókkal és nyújtsanak elvtársi segítséget a hiányosságok kiküszöbölésére. A magas százalékot elérő dolgozók mellett népszerűsíteni kell azokat a dolgozókat is, akik az anyagtakarékosság, az önköltségcsökkentés terén értek el jó eredményeket, de ne feledkezzünk meg a jó munkamódszerátadókról, az élenjáró művezetőkről és mesterekről sem.

Az egymással párosversenyben álló szolgálati helyek, üzemek tíznaponként értesítsék kölcsönösen egymást az elért eredményekről. Havonta egyszer az üzemi háromszögek, a kiértékelőbizottság egy tagja, egy-két élenjáró sztahanovista személyesen menjen el versenytársához és együttesen értékeljék ki az eredményeket, s a felmerült problémákat tapasztalatcsere formájában tárgyalják meg.

Gondoskodnunk kell arról, hogy az üzemekben, szolgálati helyeken, üzemrészekben mozgósító jelszavakkal is ismertessék a helyi konkrét feladatokat. Így például fűtőházaknál a páros-verseny-szerződésben vállalt szénmegtakarítással kapcsolatos felhívást. A műhelyekben a kocsik, mozdonyok elkészítésénél a határidő előtti befejezésre, forgalomnál az állomások célkitűzésére, az utazási sebesség emelésére, a kocsik mozgatási egységidejének csökkentésére, a pályafenntartásnál pedig a tervmunkák határidő előtti befejezésére kell mozgósítani.

Feladatunk ügyelni a verseny tisztaságára és éberen figyelni az ellenség minden megnyilvánulását. A legkíméletlenebb harcot kell folytatni és szívós munkával le kell leplezni a jobboldali szociáldemokraták és klerikális reakció káros tevékenységét, ami a munkafegyelem megsértésében, a selejtgyártásban, a balesetek előidézésében nyilvánul meg.

Feladatunk tudatosítani a dolgozók között, hogy prémiumrendszer bevezetése nem jelent fizetésemelést, de azt jelenti, hogy minden dolgozó a saját jó, vagy rossz munkájával befolyásolja a prémiumos jutalék alakulását és ezzel megszünteti az egyenlősdi bérezésnek elvét, ami a mulatószám-rendszerben jelentkezett. A prémiumrendszer és jutalmazási rendszer bevezetését az ellenség igyekszik a maga számára hasznosítani és az elmaradt dolgozókra, munkaerőülőkre támaszkodva, igyekszik meggyőzni arról a befolyásolhatókat, hogy az új rendszer nem a becsületes dolgozók érdekeit szolgálja, hanem esetleg személyi kapcsolatok azok, amelyek eldöntik a prémium és a jutalmazási összeg nagyságát. Éppen ezért az új bérezési rendszereket az osztályharc szerves részének kell tekinteni és a legerélyesebb eszközökkel kell fellépni azok ellen, akik tudatosan terjesztik a valótlan állításokat a prémiumról és a jutalmazási rendszerről. Szívós politikai nevelő és felvilágosító munkával kell meggyőzni azokat a dolgozókat, akik tudatlanságuk következtében az ellenség uszályába kerültek. A területi bizottságok és az ÜB-k mozgósítsák a szakszervezeti funkcionáriusokat, műhelybizottságokat, bizalmiakat, népnevelőket a prémium- és jutalmazási rendszernek, a dolgozók által való megismertetésére, személyi agitáción keresztül.

Döntő feladatunk, hogy a termelés területén végzett jó munkával elősegítsük Pártunk II. kongresszusa határozatainak megvalósítását. Biztosítanunk kell a szakszervezeti taggyűlések sikerét üzemeinkben. A jólsikerült szakszervezeti taggyűlések segítik a szocializmus építését, a Párt határozatainak megvalósítását, erősíti a szakszervezeten belüli demokráciát és lendületet ad a feszített terv túlteljesítésére. Üzemi bizottságaink készítsenek ütemtervet a taggyűlések lebonyolítására és ezt mindenütt beszéljék meg az üzemi pártszervezettel, kérve a pártvezetőség támogatását.

A szakszervezeti taggyűlések sikerét döntően biztosítja a bizalmiak jó munkája. Beszéljenek a csoport tagjaival és személyesen agitálják meg dolgozótársaikat, hogy mindenki vegyen részt a taggyűlésen és szóljanak hozzá a beszámolóhoz. Ügyancsak döntően fontos feladat, hogy az ÜB-k és műhelybizottságok, a bizalmiak gondoskodjanak a taggyűlésen elhangzott javaslatok megvalósításáról, mert ez a szakszervezeti demokráciát erősíti.

Nem hangsúlyozhatjuk eléggé az a feladatunk, hogy megszilárdítsuk a vasutas-dolgozók munkafegyelmét. Az üzemi bizottságoknak következetesebben kell harcolniuk az ellenség behatolása ellen a munkafegyelem területén. Ennek a laza és megalkuvó magatartásnak következménye például az, hogy a Pályépítő ÜV ferencvárosi telepén az egyik nap 107-en, majd az utána következő napokban 80-an 60-an és végül 35-en maradtak távol munkahelyüktől. A Szolnoki Járműjavító ÜV-ben a jobboldali szociáldemokraták vezetnek romboló munkát. Igyekeznek befolyásuk alá vonni a dolgozókat, főleg az ifjúságot. Nem mozgósítják a szakszervezeti bizalmiak, a dolgozókat a munkafegyelem megszilárdítására. A laza munkafegyelem következtében sokasodnak a balesetek. Székesfehérvár-állomáson például egyik éjjel fogalt vágányra engedték a vonatot. Két teherkocsi egymásba fúródott és összetört. Budajok-Hároson a forgalmi szolgálattevő a vonalmenesztést a távirászra bízta. Három mozdony súlyos sérülése, soklezer forint kár volt az ára a felelőtlen, a munkafegyelmet semmibevevő forgalmista tevékenységének.

A nemzetközi helyzet kiéleződése idején munkánk jó elvégzése elválaszthatatlanul összefügg a munkafegyelem kérdésével. Harcolnunk kell a balesetek ellen és az öntudatos vasutas dolgozók hassanak oda, hogy a munkafegyelem terén még mindig fennálló súlyos hiányosságok megszűnjenek. Szilárdítsuk a lehető legrövidebb időn belül a munkafegyelmet az öntudatos dolgozók vasfegyelmévé. Kössük össze a szocialista versenyt a baleseteknek az emberileg elérhető minimumra való csökkentésével és a munkafegyelem megszilárdításán keresztül biztosítsuk Pártunk kongresszusi határozatainak maradéktalan végrehajtását.

A vasutas dolgozók, ha ezeket a feladatokat a legközelebbi időben jól hajtják végre, nyugodtan mondhatják, hogy saját frontszakaszukon a béke védelméért harcoltak. A hetedik szabad május elseje új lendületet, az alkotó béke utáni fokozott vágyat jelenti dolgozóink számára. Azt az elszántságot, hogy a béke megvédéséért minden áldozatra készen szilárdan követik a Magyar Dolgozók Pártját, népünk becsült és szeretett vezérét, Rákosi elvtársat és lendületesen halad azon az úton, amelyen népünk barátja, a felszabadító Szovjetunió, a nagy Sztálin vezet bennünket a béketábor győzelme felé.

Kilencmillió forinttal túlteljesítették vállalásukat a vasutas dolgozók és lendületüket megtartva, a terv túlszárnyalására törekednek

A hetedik szabad május elsejére hazánk egész vasutassága munkafelajánlásokkal készült. A béke harcos ünnepére, a munkásosztály harcainak dicsőséges múltú, hagyományos megemlékezésére a vasutas dolgozók is munkával, minőségileg jobb és mennyiségileg jobb teljesítménnyel készültek. Az öntudatos vasutasok, mint a magyar dolgozó nép minden hű fia, munkával, fegyelemmel, éberséggel erősítették drága hazánkat, védték a békét, a nemzetközi proletárszolidaritás nagy ünnepére is. Ezt mutatják a május elseje tiszteletére tett felajánlások végső kiértékelésének számadatai.

Ezek szerint az Államvasút területén dolgozók 94 százaléka tett felajánlást. Az ifjúság ugyancsak jelentős mértékben tett vállalásokat: az ifjúmunkások 95 százaléka. Ha a felajánlások forintértékét nézzük, ez meghaladta a 26 millió forintot, amelyből az ifik több mint két és félmillió forint értékű munka elvégzését vállalták. A vasutas dolgozók vállalásainak kiteljesített értéke 35,603.591 forint, amiből a DISZ fiatalok három és negyedmilliót teljesítettek. Ha a felajánló üzemek kiteljesítését százalékban nézzük, úgy azt látjuk, hogy az átlagos és országos kiteljesítések százalékaránya 98 százalék.

Hasonló volt a helyzet hazánk felszabadulása, az április 4-e megünneplésével kapcsolatos munkaversenyben is. Ekkor a dolgozók 90 százaléka tett felajánlást és több mint 25 milliós vállalásukat 33 millió forintra teljesítették.

A jó eredmények elérését a dolgozók lelkes munkája, öntudatának fokozódása és a jó politikai felvilágosító munka tette lehetővé.

A dolgozók világosan látják a békeharc és a termelés összefüggését

Már a békealáírásgyűjtés tapasztalatai megmutatták a vasútnál, hogy a mi területünkön is kiszélesedett a békéért harcolók tábora. Az őthatalmi békeegyezmény megkötését követelő aláírásokat a termelő munka eredményeivel, fokozottabb helytállással tették nyomatékosabbá. A békét akaró vasutasok ezzel a fokozott vállalással váltak igazi békeharcosokká.

A szombathelyi fűtőháznál például békemüszakokat tartottak. *Pető István* kazánkovács 250, *Mester István* és *Antal István* mozdonyfűtők 240 százalékot értek el. *Simon Ferenc* sztahanovista vonatvezető és csapata felemelt sebességgel, 185 százalékos teljesítményt ért el.

A szegedi területen a központi kultúrcsoport békekultúrvonatot indított a jugoszláv határ mentén lévő községekbe és városokba, és 60 tagú kultúrcsoportjával szolgálták a békeharcot. A kiskunhalasi osztálymérnökség X. szakasza, *Nagy Dezső* élmunkás brigádja 142 százalékot ért el talpfacseréné.l.

A dolgozók világosan látják a békeharc és a termelés összefüggését. Ezt bizonyítják a vállalások túlteljesítése és az a lelkes felvonulás, ünneplés, amely május elsején a vasutas dolgozók tízezreit mozgatta meg. Ennek a felismerése látszik meg például a miskolci területén, ahol a május elsejei felajánlásokat több állomás és üzem nemcsak túlteljesítette, hanem még pótvállalást is tettek. Itt 26 békevonatot indítottak és a miskolci fűtőházban *Bordás Ferenc* sztahanovista esztergályos 210 százalékra teljesítette vállalását, a kisterenyei fűtőháznál pedig *Lenkei Lajos* mozdonyvezető 37 százalékos szénmegtakarítást ért el.

A debreceni területen a járműjavítóban 602 dolgozó párosversenyben küzdött, ugyanakkor a gépműhelyből 30 dolgozó csatlakozott a *Nazarova-mozgalomhoz*. A szovjet tapasztalatok alapján elindított *„Minden út jövedelmezőségéért"*-mozgalomhoz 60-an csatlakoztak. A dolgozók párosverseny kiértékelésével kapcsolatban panaszkodtak a szakszolgálat rossz munkája. Például a debreceni Járműjavító ÜV, a szolnoki Járműjavító ÜV-nél két ízben küldött kiértékelést, ugyanakkor a szolnokiak egyszer sem tettek eleget kötelezettségüknek. Ezen a területen is 16 békevonatot indítottak és 64 békegyűlést tartottak.

Pécs területén az üzemi bizottságok a pártszervezetekkel jól összeműködve irányították a vállalások teljesítését. A párosversenyben a dombóvári osztálymérnökség X-es szakasza 141 százalék állagtelejesítményt ért el. A Fatelítő ÜV-nél *Turi Andrásné* brigádja 153, *Horváth Jolán* brigádja 142, *Bodor István* brigádja 190 és *Szekeres Ferenc* brigádja 177 százalékos átlagteljesítményt ért el.

A dolgozók kötelezettségvállalásai során a takarékosságról sem feledkeztek meg. Például *Wollmann Gellért* sztahanovista mozdonyvezető, *Hódi J. József* sztahanovista fűtő és *Orbán Ferenc* fűtő 86 százalékos túlsúly továbbítása mellett, 50 kilométeres, felemelt sebességgel közlekedő vonatnál 3.2 tonna szenet takarítottak meg. Békéscsaba és Szeged állomás párosversenyben az anyagtakarékosságra is súlyt helyeztek és 109 százalékot értek el. Pécs fűtőház mozdonyszemélyzete két hónap leforgása alatt 347 tonna szenet takarított meg.

Budapest—Józsefváros állomás dolgozói vállalták, hogy az egy kocsira eső mozgatási időt 7.6 százalékról 6.6 százalékra teljesítik és az irányvonatok képzését 10 százalékkal növelik.

Kerényi József elvtárs, a *„Közlekedés"* levelezője büszkén számol be arról, hogy a Landler Művek túlteljesítették vállalásukat. Elmondja, hogy milyen nagy segítséget nyújtanak a bizalmiaknak az öthetes bizalmi-tanfolyamok, ami meglátszik a termelés emelkedésében.

Az Északi Járműjavító ÜV dolgozói lelkes békegyűlésen kötötték össze a békeharcot a termelékenység emelésével. *Kiss Elemér* mérnök, a Mozdonyosztály dolgozója javaslatot tett különböző szempontok szerint, a termelékenység emelésére. Hangsúlyozta a fel. ügyeleti és fizikai dolgozók teljes együttműködésének szükségességét.

Vilmányi Tibor kétszeres sztahanovista esztergályos, lapunk levelezője szines írásban számolt be a Landler Művek VI. Osztályának május 1-i versenyéről. Levelében beszámol arról, hogy az elvtársi segítségnyújtás terén megalakították üzemrészenként a *„Megsegítő brigádokat"* azzal a feladattal, hogy a gyengébb szakképzettségű dolgozókat támogassák. Az együttműködés eredménye az, hogy a Landler Művek jelentékenyen túlteljesítette mind az áprilisi, mind a májusi felajánlását.

Az Északi Járműjavító ÜV újítói is jelentékenyen segítették dolgozótársaikat a vállalások túlteljesítésében. Két hónap leforgása alatt 193 újítás született meg az üzemben, amelynek évi megtakarítási értéke negyedmillió forint.

A MAV Hídépítő ÜV dolgozói sem maradnak el a többi üzemek dolgozóinak teljesítményétől. *Burján* és *Horváth* kovácsok 160, *Vámos* szegecselő csoportja 147, *Szabó* és *Takács* fúrósok 131 százalékot értek el. Párosversenyben áll négy szállítócsoportjuk, ezek közül a *Borgula-brigád* 111 százalékos eredményt ért el.

Láng Lajos elvtárs, a miskolci terület sajtótudósítója, színes riportokban számol be a terület életéről. *„Nincs olyan nap* — írja egyik levelében — *hogy vonalainkon ne indulnának békevonatok, amelyek — megdöntve minden eddigi normát — soha nem látott távlatokat nyitnak meg a szocializmust építő, a hős szovjet vasutasok példája nyomán, új utakon járó miskolci vasutas dolgozók előtt."*

Varga János főkalauz, Hatvan állomáson *„Béke"* című költeményében mutatja meg, hol az igazi béke. A vasutas dolgozók számos levelében és versen keresztül fejezték ki érzéseiket, ugyanúgy a kultúra és sport területén is ezer és ezer megnyilvánulás segítette dolgozóinkat vállalásuk túlteljesítésében.

Hosszan sorolhatnánk a vállalásokat és a túlteljesített felajánlások felsorolását. A dolgozók megállták helyüket az ellenséges megnyilvánulásokkal szemben is. Idejében ártalmatlanná tették az ellenség ügynökeit. Tapolca állomáson *Takács* főtiszt például azt a rémhírt terjesztette Zalaegerszegen, hogy a tapolcai vonatkísérők nem vállaltak utazást, mert kevés kenyeret kaptak. *Szabó Ferenc* kalauznak pedig úgy nyilatkozott, hogy a tapolcai vonatkísérők *sztrájkba léptek*. A dolgozók leleplezték a provokálókat és folyik a vizsgálat az ügyükben.

Élüzemeink

Április 26—28-a között került sor az első negyedév eredményei alapján kijelölt élüzemek és második helyezett üzemek ünnepségeinek megtartására.

Élüzemek lettek: Szombathely állomás, a Dunakeszi Járműjavító ÜV, Budapest—Keleti Fűtőház és a Békéscsabai Osztálymérnökség.

Második helyezettek: Landler Jenő Járműjavító ÜV, a Hatvani Fűtőház, a Fatelítő ÜV, Püspökladányi Telephelye és Szerencs állomás.

Valamennyi üzemben lelkes ünnepségeket tartottak, ahol megjutalmazták az élenjáró dolgozókat. Az *Élüzem* cím elnyerését és a vándorzászlók átadását a dolgozók nagy lelkesedése közepette hirdették ki. Az üzemek öntudatos dolgozói ígéretet tettek arra, hogy úgy fognak dolgozni, hogy érdemesek maradjanak az *Élüzem* cím és a vándorzászlók megtartására.

A vasutas dolgozók a munkafegyelem megszilárdításával, az állami és tervfegyelem tudatosításával, a békeharc erősítésével és az ellenség elleni harc fokozásával készülnek újabb feladataik megoldására.

ELŐRE AZ MDP II. KONGRESSZUSA HATÁROZATAINAK VÉGREHAJTÁSÁÉRT, ÚJ ÖTÉVES TERVÜNK – A BÉKE TERVÉNEK MEGVALÓSÍTÁSÁÉRT!

A szakvonalnak nem sikerült befolyásolnia a társadalmi bíróság ítélkezését

Április 22-én a MAV Központi Hivatalok kultúrtermében összeült a társadalmi bíróság, hogy ítéletet mondjon három megtévedt vasutas dolgozó felett.

Halász Lajos műszaki főintéző, *Rónaszéki* Adám és *Bacsik* Sándor főpályamesterek álltak vádlottként a bíróság előtt.

Halász Lajos műszaki főintéző, elsőrendű vádlott, ravasz fondorlattal rábírta *Rónaszéki* Adám és *Bacsik* főpályamestereket, hogy a még pályaépítésre felhasználható, s az intézet tulajdonát képező 20 darab talpfát eltu ajdonítsák és részére, meg nem engedett célra való felhasználás végett átadják. *Halász* a 20 talpfát el is szallíttatta.

Közismert az a rendelkezés 1950. júniusa óta, hogy használt talpfákat magáncélra felhasználni nem szabad. A rendelet kiadásával az volt a cél, hogy az anyagtakarékosságot elősegítsék.

Farkas Béla elvtárs, ügyész hangsúlyozta, hogy a vádlottak a népgazdaság és a szocialista vasút szempontjából eléggé el nem ítélhető cselekményt követtek el és méltatlanná váltak arra, hogy helyük legyen a szocializmust építő, öntudatos dolgozók táborában. Nem hosszú az út a *„szivességből juttatott"* talpfától a népgazdaság szándékos és súlyos megkárosításához, az ellenséghez való nyílt csatlakozáshoz, a kártevőkhöz, az ellenség beépített ügynökeihez.

A vádlottak előadták védekezésüket, majd számosan kérdéseket tettek fel a vádlottaknak a hallgatóság köréből, melyre a vádlottak válaszoltak. Ezután került sor a hozzászólásokra.

A dolgozók szomorú tényként állapították meg, hogy *„amikor az ország egy hősi erőfeszítés és helytállás csodálatos époszát írja, akadnak kartársak, akik erről megfeledkeznek."*

Elmondották, hogy a szocializmus építése, felelősséget és feladatokat ró valamennyiünkre. „Kemény munkát és helytállást kíván munkafrontunkon, mert front a mi munkahelyünk is: a szocializmus építésének, a béke megvédésének frontja". A dolgozók rámutattak arra, hogy „felemelt ötéves tervünk nagy feladatokat ró a vasútépítésre. Sokkal több anyagra van szükségünk, több sínre, talpfára, kapcsolószerekre, stb. Mindenki tudja azt, hogy a vasútépítés legfontosabb tényezője a talpfa. Aki elvon a vasútépítéstől bármiféle anyagot, az ötéves tervet hátráltatja és súlyosan vét a szocializmus építése ellen. De vétenek békénk ellen is. Amikor az imperialista agresszorok nyíltan életünkre törnek és déli határainkon Tito bandái csaholnak, — minden késve felépített vasútvonal, minden elvont anyag a háborús uszítókat segíti, békénket veszélyezteti. Így kell beszélni azokról a talpfákról is, amelyet elvontak a felhasználás alól."

Az üzemekből jelenlévő és hozzászóló dolgozók szigorú, de igazságos ítéletet követeltek. A társadalmi bíróság visszavonult ítélethozatalra, majd kihirdette ítéletét, amely szerint bűnösnek mondotta ki valamennyi vádlottat, kártérítési kötelezettséget állapított meg és

erkölcsi megrovásban részesítette őket.

A Társadalmi Bíróság nem vette figyelembe a minisztériumból érkezett kérelmet

A társadalmi bíróság elnöke, *Novák* János főpályamester a bíróság bevonulása után bejelentette, hogy a minisztériumból átküldték Budafok-Háros állomás 45 pályafenntartási dolgozója által aláírt levelet, amelyet *Rónaszéki* Adám ügyében juttattak el a Vasúti Főosztályhoz. *Novák* elvtárs bejelentését a dolgozók jogosan a társadalmi bíróság

befolyásolásaként fogták fel és ennek hangot is adtak.

Novák elvtárs közölte, hogy a társadalmi bíróság feladata magasabban állt és ítéletében nem vette tekintetbe a kérdéses levelet irottakat.

A társadalmi bírósági tárgyaláson a minisztérium képviselője tiltakozott az ellen, mintha befolyásolni akarná a bíróságot ítéletkezésében. Ez a tiltakozás és a dolgok magyarázása nem sikerült, az üzemek jelenlévő képviselői rosszallólag vették tudomásul, a könnyen félreérthető, a társadalmi bíróság tekintélyét mélyen sértő eljárást.

A dolgozók véleményét fejezte ki *Sóos* Elek elvtárs is, az Északi Fűtőház üb titkára, aki lapunkhoz irt bíráló levelében kritikát gyakorolt a tárgyalás, a vádlottak magatartása, s a bíróság munkája felett. Ezeket írja többek között: „Úgy mentünk el a tárgyalásra, hogy ott majd tanulni fogunk. Hát igen, tanultunk... Mégpedig azt, hogy a vasútnál a felső vezetésben még igen erős az ellenség. Sikerült a társadalmi bíróságot, mint a proletárdiktatúra egyik vívmányát lekisebbíteni, és ez a mi hibánk. Az ellenségre akartunk csapást mérni és — őszintén megmondhatjuk — nem sikerült. Ebben mi voltunk a hibásak. Nem voltunk elég éberek..."

A párosversenyek eredményei és hiányosságai a vasúton

A vasutüzemben jelenleg 623 szolgálati hely áll egymással párosversenyben. A jó politikai felvilágosító munka eredményeként ez a szám állandóan emelkedik. Megállapítottuk, hogy az egyéni vállalások nagyrésze az üzem globális tervére épült. Ki kell emelni az anyagtakarékosságot és a tervnek határidő előtti befejezését a vállalásoknál.

A tervismertető értekezletek nagy jelentőségű adatokat adtak a párosverseny-mozgalom kiszélesítéséhez. Elősegítette az is, hogy mozgósító jelszavakkal ismertették a helyi konkrét feladatokat. Dorogon eddig 20 pár kötötte meg a párosversenyszerződését. A szerződések megkötésénél az üzemi háromszög is közreműködik és a sztahánovistákat is bevonják, kikérik tapasztalataikat. A fűtőháznál, amikor a párosversenykihívásokat tárgyalták, *Béres* József mozdonyvezető kijelentette, hogy többet is tud vállalni és mindjárt tízszázalékos szénmegtakarítást ajánlott fel. A felszólalást a dolgozók helyeselték, megvitatták és átdolgozták a szerződést és most már a módosított szerződéssel mentek át a ceglédi fűtőházhoz. Helyes kezdeményezés történt a Landler Művek Kocsiosztálya részéről, amely az Északi Járműjavító ÜV dolgozóit hívta ki párosversenyre.

Milyen hiányosságok vannak a versenyben

Hiányosság az hogy nem minden területi bizottság tette központi feladatává a párosverseny szervezését. Szeged területi bizottságánál megállapítottuk, hogy a vonaltitkár és az ÜB-titkár nem ismeri a párosversennyel kapcsolatos agitációs és szervezési feladatokat. De nem ismerik még a területi bizottság belső munkatársai sem. Így fordult elő, hogy

a békéscsabai állomás kereskedelmi szolgálatának dolgozói 27 szolgálati helyel kötöttek párosversenyszerződést.

Nagyon helytelen feltételeket adott ki például a budapesti MÁV Igazgatóság vontatási osztálya a fűtőházak párosversenyével kapcsolatban. A versenypontokat minden tartalom nélkül állapították meg, ami zavarta és megnehezítette a versenyvállalásokat és azok kiértékelését.

Hiba az, hogy még mindig kevés a műszaki értelmiség párosversenyszerződése. Még ma is csak általánosságban említik, hogy bevonják a műszaki értelmiséget a verseny műszaki előfeltételeinek biztosítására, de ennél nemigen mennek tovább.

Sztahánovistáink — kevés kivételtől eltekintve — ugyancsak párosversenyben küzdenek, de még mindig nem kielégítő a munkamódszerátadások száma.

Súlyos hiányosság mutatkozik a párosversenyek kiértékelése körül. A felsőbb szakszolgálatok versenykiértékelői nem a dolgozók versenyvállalásait értékelik ki, hanem a már régebben megadott tényezőkei. Ez torpantja a versenyt és emeli az amúgyis nagy adminisztratív munkát, s ezzel egyidejűleg a bürokráciát erősíti.

A vasutas dolgozók Pártunk II. kongresszusának határozatait magukévá téve, egyre nagyobb számmal kötnek párosversenyszerződéseket. A szakszervezetek az a feladata, hogy a dolgozók alulról jövő kezdeményezését, a párosversenyszerződések megkötését a verseny nyilvánosságán keresztül is elősegítse és kiküszöbölje azokat a hibákat, amelyek akár a párosversenyek, akár a verseny nyilvánosságának biztosítása területén ma még fennállnak.

A Statisztikai Hivatal jelentése a második tervév első negyedének végrehajtásáról

A vasut áruszállítási tervét 109.5 százalékra, személyszállítási tervét 100.4 százalékra teljesítette. A teheráruforgalom emelkedése 1950 első negyedéhez képest 25 százalék, a személyforgalomé 34.4 százalék. A MÁV a teheráruk napi átlagos rakodási tervét 104.7 százalékra teljesítette, ez az elmult év hasonló időszakának teljesítményéhez képest 27.2 százalékos emelkedésnek felel meg. A fontosabb árucikkek napi átlagos rakodása 1950 első negyedéhez képest: a vasáruknál 36.8 százalékkal, tégla, cserépnél 132.9 százaiékkal, kő, kavicsnál 60.4 százalékkal, mész cementnél 91.5 százalékkal, szénnél 14.4 százalékkal, őrleményeknél 15.9 százalékkal, kenyérgabonánál 53.3 százalékkal, cukornál 10.3 százaiékkal emelkedett.

A most kapott prémium ösztönző hatással van munkánkban

A szakszervezet lapja már két hónappal ezelőtt ismertette a dolgozókkal a prémiumrendszert. Nagy érdeklődéssel olvastam és most, hogy először kaptam prémiumot, azt az örömet, mely engem ért, nem tarthatom meg magamnak. Ezért írok róla.

A bevezetett premizálást nagyon vártam. Tisztában voltam vele, hogy a prémium- és a jutalmazási rendszer bevezetése újabb jelentős lépés a szocialista bérezés, vagyis az igazságos bérezési elv megvalósítása felé.

A fizetésnél láttam bebizonyítva, hogy aki többet dolgozott, az többet is keresett. Amikor április 29-én felvettem fizetésemet, meglepődve tapasztaltam, hogy jóval többet kaptam, mint néhány, ugyanolyan munkakörben dolgozó kartársnőm. Már csak azért is meglepődtem, mert a *„Közlekedésben"* olvastam hogy a prémiumrendszer bevezetése nem jelent fizetésemelést, azzal a különbséggel, hogy az elért gazdaságossági eredmények alapján mindenkor teljes mértékben ki kell fizetni a kiérdemelt összeget. Úgy éreztem ebben a pillanatban — és így is van —, hogy érdemes dolgozni, a szocializmus építését meggyorsítani. Munkám eredményét viszontlátom az új gyáraiban, szebbnél szebb hidakban, élettel teli kultúrpalotákban és gyermekektől virágzó napközi otthonokban. Viszontlátom munkám gyümölcsét abban is, hogy ha jól dolgozom, ha emelem termelékenységemet, emelkedik fizetésem is.

Én azt hiszem, hogy a prémium- és jutalmazási rendszer bevezetése ösztönző hatással lesz minden dolgozótársamra abban, hogy fokozzák a termelékenységet, csökkentsék az önköltséget és javítsák a minőséget. Ezt kívánja saját érdekük, ezt kívánja a szocializmus építésének meggyorsítása és nem utolsó sorban a béke megvédése, amelyért szünet és megalkuvás nélkül harcolunk a Szovjetunió oldalán a győzelemig.

Tóth Aliz,
Budapest Nyugati p. u. dolgozója.

Rádiótávirászaink készülnek a Popov-emlékversenyre

A rádió feltalálója, *Popov* orosz tudós halálának százéves évfordulóján, május 7-én a magyar rádiótávirászok összemérik erejüket emlékverseny keretében, hogy ezzel is adózzanak a nagy tudós emlékének.

Az Államvasutak rádiótávirászai lázasan készülnek a versenyre. A házi versenyt a közelmultban tartották a Vasúti Főosztály 9. Szakosztályában, kitűnő eredménnyel. A fővárosi és vidéki rádióállomásaink legjobb dolgozói — számszerint 32 en — vettek részt a háziverseny döntőjében. Tizennyolcan értek el olyan teljesítményt, amely biztosítékot nyujt arra, hogy az emlékversenyen méltóan képviselik a vasutasságot. A férfiversenyzők között *Köves* János, a nőversenyzők között pedig *Egerszegi* Erzsébet értek el kimagasló eredményt.



Nemzetközi szövetségünk május elsejei üdvözlete

A nemzetközi munkásosztály nagy ünnepére szakszervezetünk Központi Vezetősége táviratilag üdvözölte a Szovjetunió, Kína, a népi demokráciák, a Német Demokratikus Köztársaság, Franciaország, Olaszország dolgozó vasutasságát. Ugyancsak táviratilag üdvözölte Nemzetközi Szövetségünket is.

Szakszervezetünk hasonló táviratokat kapott a testvér vasutas szakszervezetektől, amelyekben sok sikert kívánnak a szocializmus építésében és békeharcban.

A Szárazföldi- és Légiközlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetségének főtitkára, Stelian *Moraru* elvtárs, Nemzetközi Szövetségünk jókívánságait tolmácsolta és további nagy győzelmeket kívánt a magyar népnek, a magyar szállítási és közlekedési dolgozóknak abban a hősi harcban, amelyet a szocializmus felépítése s a béke megvédése terén folytat.

AMERIKAI VASÚTI MUNKÁS LEVELE

A *„World Trade Union Movement"* egyik legutóbbi száma közli egy amerikai vasúti munkás levelét a Szakszervezeti Világszövetséghez.

Ebből a levélből megtudtuk, hogy az amerikai vasutas szakszervezetek egyebet sem tesznek, mint azt, hogy jogosnak tüntessék fel a vasúttársaságok egyeduralmi nyereségeit. De harcol azért is, hogy saját zsíros jövedelmeiket és költségszámlájukat igazolják. George M. *Harrison*, a vasúti tisztviselők egyesületének elnöke például 35.000 dollárt vesz fel évente, de hasonló összeget kapnak David B. *Robertson*, a mozdonyvezetők és fűtők egyesületének, P. *Kennedy* elnök a vonatkísérők és W. P. *Shields* vezérfőmérnök a mérnökök egyesületének pénztárából. Ugyanekkor azoknak a munkásoknak a bére, akiket állítólag képviselnek, állandóan csökken. Davey *Robertson* fűtő szerint

az amerikai vasúti munkások az utolsó 20 év alatt bér tekintetében a második helyről a 27. helyre kerültek az ország ipari dolgozói között.

Ezt persze csak úgy lehet megérteni, ha tudjuk azt, hogy az elhunyt *Witney*, a vonatkísérők egyesületének elnöke — halála után egynegyed millió dollárt hagyott hátra családjának. Nyilvánvaló, hogy sokezer vonatkísérő megtakarított pénze nem érné el ilyen esetben az egynegyed millió dollárt.

Ez magyarázza meg azt is, hogy miért kell

a vasúti üzemekben 56 órás hetet dolgozni túlóra díjazás nélkül.

Az egyetlen törvényes intézkedés, amely a vasúti munkásokat védi, kimondja, hogy 24 óránkint nem kell 16 óránál többet dolgozni.

A néger fűtők és vonatkísérők továbbra is kisebb bér mellett dolgoznak, mint a mellettük dolgozó fehér munkások.

A magyar vasutas dolgozók ebből az amerikai vasutas levélből is láthatják, hogy a sárga szakszervezetek vezetőinek minden törekvése az, hogy a munkásság filléreiből maguknak vagyont harácsoljanak és kisemmizzék a dolgozókat. A magyar szakszervezeti vezetőket a dolgozók bizalma állította helyükre. Mennyivel jobb és szebb a magyar vasutas dolgozók élete, menynyivel biztosabb a jövő, amelyet biztosít számunkra a szocializmus építése. Az amerikai vasutasok nem igen ismerik az ember megbecsülését, mint ahogy az a levélből kitűnik. De még álmukban sem tudják elképzelni azokat a szociális juttatásokat, amelyeket a szocializmust építő ország Pártunk vezetésével juttat segélyezés, üdültetés, kulturális és sport vonatkozásban stb. dolgozóinknak. A magyar vasutasok ezt a levelet olvasva, még keményebben markolják meg a szerszám nyelét, még keményebben harcolnak a békéért az amerikai imperialisták ellen, akik hazug jelszavakkal akarják félrevezetni a világ népeit és akik ugyanakkor a saját portájukon nem képesek rendet teremteni.

A népek harca Nyugat-Németország felfegyverzése ellen

A tények világosan mutatják, hogy Nyugat-Németország felfegyverzése az imperialista politika döntő tényezőjévé vált Európában és mint ilyen, komolyan veszélyezteti a békét. Az Egyesült Államok vezetőinek sikerült a nyugati országok politikai és gazdasági életébe behatolni. Ez a siker azonban még lényegében bizonytalan és ezt érzik is. Látják, hogy jelentősen fejlődtek a népi erők a világban és tapasztalják a Szovjetunió által vezetett antiimperialista tábor napról napra való erősödését.

A Szovjetunió egy harmad évszázada folytat olyan politikát, amely a munkások érdekeivel azonos, hozzásegíti a népeket, hogy felszabadítsanak, szabadságuk, függetlenségük és a béke érdekében folytatott harcukban támogatja őket. Egy harmad évszázad óta a tőkés országok politikai irányvonalát a következő tény határozza meg: a Szovjetunió létezése. És jelenleg is a Szovjetunió, az imperialista tevékenykedések fő akadálya, mert nem engedi, hogy a világuralom érdekében a népeket leigázzák. Ma inkább, mint valaha, megértik a népek, hogy nemzeti függetlenségüket nem vívhatják ki, vagy nem őrizhetik meg, hogy ne támaszkodnának a Szovjetunióra.

Kétség nem fér hozzá, hogy az imperialista táborban olyan érdekellentétek mutatkoznak, melyek más körülmények között, fegyveres konfliktusra vezetnének. De ma, háttérbe szorítják őket, csak azért, hogy megakadályozzák a népi erők előretörését, a népek felszabadulását. Erre szolgál elsősorban Nyugat-Németország felfegyverzése is. Az amerikaiaknak a nyugati országokba való behatolását a zsoldos kormányok bűnrészessége teszi lehetővé. Európa országainak dolgozói, különösen a francia dolgozók még nagyon élénken emlékeznek azokra a szenvedésekre, melyeket a német militarizmus okozott nekik. Ezért értik meg azt a fenyegetést, mely Nyugat-Németország felfegyverzésében rejlik.

Mindez érthetővé teszi, hogy az európai munkások berlini értekezletén olyan határozottan foglaltak állást a nyugatnémet újrafegyverkezés ellen.

A *„Le Mouvement Syndical Mondial"* legutóbbi számában írja ezeket a sorokat Alain Le *Leap*, a Szakszervezeti Világszövetség alelnöke. Beszámolójában hangoztatja, hogy az Európai Munkásértekezlet, az a tény, hogy a haspei üzem dolgozóinak kezdeményezésére a nyugatnémet dolgozók felhívással fordultak a többi európai ország dolgozóihoz, az értekezlet határozata, amelyet nagyon kedvezően fogadtak, az európai dolgozók küzdelmének új erőt fog adni.

Ezt a harcot segítik például Nyugat-Németországban a Góliáth-üzemek Brémában ahol a vezetőktől a tanoncokig szászalékosan aláírták a felfegyverzés elleni követelést, a nyugatnémet üzemek egész sora, amelyekben nagy népszerűségekre tesz máris szert a *„Nélkü'ünk!"* jelszó. Vagy a hamburgi kikötő rakodómunkásainak jelszava: *„Dobiátok a fegyvereket az Elbába!"* Ezért harcolnak a francia vasutasok, a noeuxi bányászok, a Hotchkiss-üzemek, a saintesi, a bordeauxi és a bastidei vasúti munkások.

Ezért harcolunk mi is a Szovjetunió vezette béketáborban, ezért ünnepeltük a nemzetközi proletárszolidaritás és a béke harcos megvédésének jegyében a hetedik szabad május elsejét. Ezért követeltük mi, vasutasok szinte egy emberként békealáírásunkkal az öthatalmi értekezlet összehívását.

A népek harca Nyugat-Németország felfegyverzése ellen, a mi harcunk is, amelyet éppúgy segítünk a termelés növelésével, mint fokozódó békeharccal üzemeinkben.

Éljen népünk vezetője, a Magyar Dolgozók Pártja!
Éljen a magyar nép első békeharcosa, szeretett vezérünk, Rákosi Mátyás!

A tervismertető értekezletek tapasztalatait felhasználjuk a szakszervezeti taggyűlések jó előkészítésére

Április közepén zajlottak le üzemeinkben a tervismertető értekezletek a vasút területén. Ha összehasonlítást teszünk az előző értekezlet és a mostani között —, megállapítható a fejlődés. Annak ellenére, hogy a szakvonal későn adta ki a tervet, általában el lehet mondani, hogy a tervismertető értekezletek hoztak jó eredményeket. Ez elsősorban annak köszönhető, hogy

minden tervismertető értekezlet a béke harcos megvédésének jegyében folyt le.

Az aktivák jobban mozogtak, mint eddig. Az értekezleteken viszont fő hiányosságként kell megemlítenünk azt, hogy a beszámolók nem voltak elég szemléltetőek a dolgozók számára. Nem hangsúlyozták és nem kellőképpen szemléltették az elmult negyedév eredményeit. Azt, hogy mit jelentenek nemzetgazdaságunk számára. Sok helyen az üzemi bizottságok nem nyujtottak kellő segítséget a szakvonalnak a beszámolók elkészítéséhez és csak kevés üb-titkár ellenőrizte le a kész beszámolókat.

A tervismertető értekezletek pozitív eredménye, hogy a dolgozók az értekezleten felvették a termelést gátló körülményeket. Például Szeged állomás későn adja le a mozdonyt a fűtőháznak.

A tervismertető értekezletek ellenőrzésénél megállapítható, hogy ott, ahol a tervet előbb kapták meg és volt idő a kellő előkészítésre, sokkal jobban sikerültek az értekezletek. Az ómiskolci osztálymérnökség dolgozónak 90 százaléka jelent meg az értekezleten, ahol jó hozzászólások voltak és versenykihívások is történtek. Itt a X. pályamesteri szakaszon a *Pincsák-brigád* vállalta, hogy hat nappal hamarabb befejezi második negyedévi tervét.

A bizalmiak jó felvilágosító munkát folytattak például Nagykanizsa állomáson és a fűtőháznál. Székesfehérváron egészséges vita fejlődött a következő negyedévi terv teljesítése érdekében. Két javaslatot is elfogadtak és megtárgyalták a Győr állomással kötött párosverseny-szerződést. Jó volt az előkészítés Debrecen állomáson is. Többek között *Kovács* Zoltán szertáhanovista vonatkezelő főkalauz panaszt tett, hogy

munkamódszerét nem tudja átadni, mert szolgálati főnöke nem járul hozzá.

Ezzel szemben rossz termelési értekezletet tartottak például Tatabánya-Felsőn a pályafenntartásnál, ahol *Szabó* pályamester nem a megbeszélt, hanem a későbbi időpontban tartotta meg az értekezletet.

Salgótarján állomáson viszont jól sikerült az értekezlet, de mielőtt befejezték volna felszólalt *Németh* János állomásfőnök, aki az ellenség uszályába kerülve kijelentette, hogy termelési értekezletet nem érdemes tartani már csak azért sem, mert az igazgatóságra beküldött jegyzőkönyvet „ad aktába" teszik. A dolgozók felháborodottan tiltakoztak az értekezlet lebecsülése ellen, habár az állomásfőnök próbálta megmagyarázni szavait. Ebben az ügyben folyamatban van a kivizsgálás.

*

A SZOT elnökségének határozata értelmében május 6—12 között szakszervezeti taggyüléseket kell tartani.

A szakszervezet üzemi funkcionáriusai kövessenek el mindent a szakszervezeti taggyülések jó előkészítésére és használják fel ebben a tervismertető értekezletek tapasztalatait is.

A budapesti területi bizottság munkájáról

Pártunk II. kongresszusa határozatainak megvalósítása, megnövekedett feladataink a szocializmus építésében megkövetelik, hogy olyan szervezeteink legyenek, melyek az előttünk álló feladatokat meg tudják oldani. Szakszervezetünk fontos szervei a területi bizottságok, melyeket a Politikai Bizottság 1950 július 24-i határozata nyomán a SZOT IV. teljes ülésén elfogadott alapszabálynak megfelelően hoztunk létre.

A létrehozott területi bizottságok munkájának megjavítása végett, elnökségünk egy brigáddal felülvizsgálta a budapesti területi bizottság munkáját, melynek eredményeként hasznos tapasztalatokat szűrt le a végzett munka alapján. Ezek közül a tapasztalatok közül két döntő fontosságút emelünk ki. Az egyik a vonalfelelősök és munkájuk kérdése, a másik a társadalmi aktívák bevonásának kérdése.

A területi bizottság munkába állította a vonalfelelősöket, meghatározva, hogy melyik területekért felelősök. Azt azonban, hogy mi a feladatuk és általában mit és hogyan kell végezniök, velük nem tisztázta. A vonalfelelősök feladatokkal való megbízása nem vonalfelelős-értekezleten, hanem a területi bizottság függetlenített munkatársai számára rendszeresített heti osztályértekezleteken történt, ami teljesen helytelen. Emellett a területi bizottság egyes reszortfelelősei gyakran, a vonalfelelősök megkerülésével adták ki a végrehajtandó feladatokat az alapszerveknek.

A vonalfelelősöknek munkaterve nincs, így munkájukat tervszerűtlenül, kapkodva végzik. Előfordult azonban az is, hogy az egyes reszortfelelősök a területi bizottsági elnök tudta nélkül, apró, napi feladatok egész sorával terhelték a vonalfelelősöket, aminek következménye lett, hogy a központi kérdések a legtöbbször háttérbe szorultak és a vonalfelelősök instruáló és ellenőrző munkájukat megfelelően végezni nem tudták,

A vonalfelelős a területi bizottság és az alapszervek között összekötő kapocs, lényegében a területi bizottságnak egy-egy vasúti göcpontra kihelyezett munkatársa, aki felelősséggel tartozik a felső vezető szervek felé, a hozzátartozó üzemi bizottságok munkájáért. *Vagyis a vonalfelelős gazdája egy meghatározott területnek.* Saját területén biztosítja a Párt határozatainak végrehajtását, a SZOT és a szakszervezet elnöksége határozatainak megvalósítását. A határozatok és feladatok végrehajtása közben figyelemmel kíséri a szervezeteket, azoknak gyenge pontjait felszámolja, tehát menetközben végzi a szervezetek építését és állandó erősítését.

Rendszeresen ellenőrzi az alapszervet, konkrét segítséget nyujt az üzemi szerveknek a központi kérdések maradéktalan végrehajtásában, a kampányfeladatok eredményes megoldásában, a helyes munkamódszerek kialakításában. Figyelemmel kíséri a káderek fejlődését és javaslatot tesz a felsőbb szervek felé a káderek előléptetésére, iskolára való küldésére.

Ahhoz, hogy a vonalfelelős tervszerű munkát végezzen, elengedhetetlen a jól elkészített munkaterv. Munkaterv nélkül nem lehet jó munkát végezni. Munkatervének alapja a területi bizottság munkaterve, melyet hónapokra ütemez be. Munkatervének végrehajtása közben végrehajtja és az alapszervekkel is végrehajtatja a Párt által meghatározott újabb feladatokat. Munkájában kerüli a liberalizmust, bolsevik bírálatot gyakorol a funkcionáriusok felé a hiányosságok felett. Munkájában rendszeresen alkalmazza a területi bizottság értekezletének hozott határozatait.

A vonalfelelősök munkájának tervszerűsítése és instrukciókkal való ellátása, a végzett munka kiértékelése végett szükséges, hogy a területi bizottságok kéthetenként — a területi bizottsági ülés után — rendszeresítsék a vonalfelelős-értekezletet, ahol a területi bizottság határozatait ismertetik velük a területi bizottsági elnök. Emellett azonban a területi bizottság elnöke gondoskodjon arról, hogy a vonalfelelősök csak rajta keresztül kapjanak instrukciókat — ha a két vonalfelelős-értekezlet között ez szükséges. —, nehogy a reszortfelelősök menetközben sok apró munkával halmozzák el őket.

Kerüljék a területi bizottságok a jövőben azt a helytelen gyakorlatot is, ami nemcsak a pesti területi bizottságon van még meg, hogy a vonalfelelősök tudta nélkül, közvetlenül az üzemi bizottságoknak adjanak feladatot, mert így egyrészt nincs a feladat végrehajtása az üzemben kellően ellenőrizve, másrészt a vonalfelelős egyéni felelősségének elmosását eredményezi, mivel a feladat végrehajtása közben elkövetett hibákért, amit az ÜB elkövet, a vonalfelelőst kérdőre vonni nem lehet.

A területi bizottságok meghatározott időben tűzzék napirendre egy-egy vonalfelelős munkájának alapos felülvizsgálását és így segítsék a munka megjavításában. *De tuzzék napirendre egy-egy üzemi bizottság munkájának megvizsgálását is, amikor a területi bizottság kiértékeli* és ha kell, felelősségre vonja az ÜB-titkár mellett a vonalfelelőst is a munkák hiányosságaiért.

A területi bizottság és a vonalfelelősök feladataikat csak úgy tudják eredményesen megoldani, ha a végrehajtás ellenőrzésébe a társadalmi aktívák széles hálózatát vonja be, kiket rendszeresen megbíznak feladatokkal. Csakis akkor tudja helyesen irányítani saját területét, ha mindenkor tisztán látja az üzemi bizottságok munkáját. Ezt pedig csak a társadalmi aktívák mozgósításán keresztül tudja biztosítani.

A budapesti területi bizottság másik alapvető hiányossága a munkában, hogy a Politikai Bizottság határozatát figyelmen kívül hagyva, nem törekedtek a társadalmi aktívahálózat kiépítésére. Ennek következménye az, hogy a végrehajtás ellenőrzése hiányos, hogy a feladatok végrehajtásában a hibák egész sora jelentkezik.

Nincsenek reszortbizottságok (társadalmi munkabizottságok) nincs társadalmi instruktor és társadalmi információs csoport sem a területen.

A területi bizottság munkájának megjavítása érdekében *elengedhetetlen a társadalmi aktívahálózat kiépítése.* Valamennyi reszortfelelős a legsürgősebben építse ki reszortbizottságát, melyhez első lépés az aktívák helyes kiválasztása. Necsak a párttagokra építsenek, hanem törekedjenek minél több becsületes, a termelésben helytálló dolgozót mozgósítani.

Hozzák létre a társadalmi instruktorcsoportot, kiknek munkáján keresztül állandóan tájékozódva lesznek menetközben a feladatok végrehajtásáról. Ugyancsak komoly segítséget ad a munka megjavításához a területi bizottságnak, vonalfelelősöknek, üzemi bizottságoknak a társadalmi információs csoport, mely a dolgozók problémáját juttatja el gyorsan a vezető szervekhez.

A társadalmi aktívák beállítása az aktíva alapos megismerése alapján történjen.

A társadalmi aktívák nevelésének biztosítására havonta egyszer rendszeresíteni kell a *társadalmi aktívák napját.* Ezek az értekezletek jó előkészítés esetén mozgósító erővel birnak, segítséget nyujtanak a társadalmi aktívának a megfelelő munkamódszerek elsajátításához.

A munkatársakkal való foglalkozás, az aktívák bevonása és helyes foglalkoztatása terén is tanuljunk példaképünktől, a hatalmas tapasztalatokkal rendelkező szovjet szakszervezetektől, akik a kommunizmus diadalmas célkitűzéseinek megvalósítására mozgósítják a dolgozók millióit, a dicsőséges Bolsevik Párt, Sztálin elvtárs tanítása szerint.

Ha területi bizottságaink kiépítik társadalmi aktívahálózatukat és gondoskodnak azoknak állandó foglalkoztatásáról, a szovjet szakszervezetek példáit követik és egyben ismét egy lépést tesznek előre, a Politikai Bizottság határozatának megvalósítása terén, megkönnyítve Pártunk II. kongresszusa határozatainak sikeres megvalósítását.

KREKÓ FERENC,
a Szervezési Osztály vezetője

Sipos Géza pályamunkás, bizalmi a tagkönyvcserével kapcsolatos könnyelmű intézkedésekről

Április 10-i lapunkban megírtuk, hogy a tagkönyvcserénél végzett rossz szakszervezeti munka fékezi az eredményes végrehajtást. Az öntudatos dolgozók követelik, hogy a tagkönyvcserét minél előbb hajtsa végre a szakszervezet.

Megállapítható, hogy azokban az üzemekben és szolgálati helyeken, ahol a bizalmiak jó munkát végeztek, ott megvalósult a tagkönyvcsere, nincs lemaradás. A dolgozók nagy gonddal vigyáznak az új tagkönyvre és pontosan eleget tesznek tagdíjfizetési kötelezettségüknek. Erre jó példa a miskolci osztálymérnökség. Itt a bizalmiak helyes, felvilágosító munkával jó eredményeket értek el. Az üzemi bizottság megszervezte

a társadalmi aktívákat,

a zárójelentést jól elkészítették és minden tekintetben követendő munkát végeztek.

De nem így például Miskolc állomás, ahol a bizalmiak beszedték a régi tagkönyveket, de politikai felvilágosító munkát nem végeztek. Az üzemi bizottság nem gondoskodott társadalmi aktívák bevonásáról és

munkaidő alatt hívták be a dolgozókat a tagkönyvek kiállítására.

A nyomtatványokat utólag állították ki. Ez is helytelen. Vigyázni kell arra, hogy helyesen kezeljük a nyomtatványokat. A zárókimutatást csere után három napra küldjük meg a felsőbb szerveknek. Csakis így tudjuk a tagság pontos létszámát felmérni.

Nagyon helytelen a pécsi fűtőház üzemszervezetének az a gyakorlata, hogy a régi tagsági könyvek beszedése nélkül is kiállítottak új tagsági könyvet. Uj tagsági könyvet csak annak adhatunk, magától értetődően, aki a régit leadta, vagy elfogadhatóan igazolja annak elvesztését. Az új tagkönyveket a tagok saját kezébe adjuk, az átvételt pedig irassuk alá. A pécsi fűtőház nem így járt el, tehát rossz munkát végzett.

Sipos Géza pályamunkás, szakszervezeti bizalmi levélben kereste fel a szerkesztőséget Csákánydoroszlóról. Ebben panaszolja, hogy

a szakszervezeti tagdíjak megállapítása az osztálymérnökséghez beosztott bérelszámolók útján történik,

akik a dolgozók előző havi keresete után állapítják meg a tagdíjakat. A szakszervezeti bizalmi az osztálymérnökség által megküldött jegyzék alapján szedi be a tagdíjat. Az eltérések, mint például a helyettesítések, kiküldetések a jegyzéken nem szerepelnek. A bizalminak sem lehetősége, sem joga nincs arra, hogy ellenőrizze a megállapítást. Ragaszkodnak a feltüntetett összeg beszedéséhez. Ez a könnyelmű elintézés több esetben előfordul és a dolgozók között elégedetlenséget és ellenségeskedést okoz a szakszervezettel szemben. *„Hd az erre hivatottak, a szerkesztőséghez irt cikkről és a hiányosságokról tudomást szereznek, máshépp kezelik a szakszervezet ügyét"* — így fejezi be levelét *Sipos* elvtárs.

Az ellenség sem marad tétlen. A reakció mindent elkövet, hogy fékezze a tagkönyvcsere gyors lebonyulítását. Például az egri fűtőházban *Szegedi* és *Juhász* mozdonyvezetők, bár 1000 forint a fizetésük, sokalják a tagdíjat. Mezőkövesden *Panyi* nevezetű főtiszt szintén sokalja, pedig jól tudja, hogy a tagsági díjat a fizetés után fizetik. A tagdíj százalékos arányban emelkedik, vagy csökken, s ez a mérték szorosan igazodik a dolgozók fizetéséhez.

Tanuljunk a fentiekből, végezzünk jó felvilágosító munkát, szervezzünk be társadalmi aktívákat és állítsuk be a legjobb kartársat nyilvántartási felelősnek, aki a pénztáros aktívája lesz.

Legyenek tanulnivágyó fiataljaink a szocializmus építésének képzett vezetői

„Erőddel állunk szemben, ennek az erődnek neve — tudomány a hozzátartozó nagyszámú ismeretággal. Ezt az erődöt be kell vennünk bármi áron. Ezt az erődöt az ifjúságnak kell bevennie, ha az új élet építőjévé akar lenni."
(Sztálin)

Országunk dolgozói a nemzetközi munkásosztály nagy, harcos ünnepét, május 1-et ünnepelték. Ünnepelték a szabadságunk, a függetlenségünk megszerzőjét és további biztositóját, a nagy Szovjetuniót. Ünnepeltük a hatalmas eredményeinket megteremtő és a további feladatokat elénk tároló Pártunkat.

Felszabadulásunk óta döntő változások történtek társadalmi, gazdasági és kulturális életünkben.

A szocializmus építése azonban újabb, még hatalmasabb feladatok megoldását tűzi napirendre. Az épülő gyáraink, iskoláink, tudományos intézményeink, a szocialista fejlődés felé mindjobban irányt vevő mezőgazdaságunk számtalan újabb vezetőt kivan. Népköztársaságunk alkotmánya nemcsak biztositja a jogot, hanem megadja a lehetőséget, számtalan kedvezményeken keresztül a továbbtanulásra. Uj értelmiségre van szükség, mely a dolgozók gyermekei közül kell, hogy kikerüljön. Jelentkezzenek azok a fiatalok, 30 éves korig bezáróan, szakérettségi tanfolyamra, kik munkájukon keresztül már bebizonyitották hűségüket a népi demokráciához.

Jelentkezés az üzemi pártszervezeteknél történik. A felvilágositó és szervező munkában minden szakszervezeti alapszerv a legmesszebbmenő módon vegye ki részét. A szakérettségi tanfolyam elvégzése után, mely egy éves, a hallgatók rendes főiskolai, vagy egyetemi diplomát szerezhetnek. Meg kell érteni fiataljainknak, hogy nemcsak a munka, hanem a tanulás is „becsület és dicsőség dolga!"

Az elmult rendszerben nagyon kevés dolgozó gyermeke tanulhatott. Számtalan akadályt gördítettek a tanulási lehetőség elé. Legfőbb akadálya maga a kapitalista társadalmi rendszer volt, mely a dolgozók helyzetét mélypontra süllyesztette. Az imperialista, vagy az általuk gyarmati, félgyarmati sorban tartott dolgozók részére, ez a helyzet ma is fennáll. A dolgozóknak és gyermekeiknek szabadon dolgozni és tanulni csak a kommunizmust, vagy a szocializmust épitő társadalmi rendszerben lehet.

Felhivjuk a szülők figyelmét, hogy a legmesszebbmenő módon támogassák gyermekeik tanulási törekvéseit. Ugyancsak felhivjuk a figyelmüket arra, hogy a VIII. általános iskola elvégzése után gyermekeik részére biztositsák, hogy tovább folytathassák tanulmányaikat. Ezek a szülők később boldogak lesznek, hogy fiaik, leányaik a dolgozók megbecsülésével övezett vezetőkké válnak. Az ellenség mindent megpróbál, hogy a szülőket és a fiatalokat félrevezesse, lebeszélje a tanulásban való részvételtől. Ne engedjük, mert a szocializmus építése, a dolgozók jólétének emelése, csak képzett dolgozókkal valósitható meg. Legyenek tanulni vágyó fiataljaink a szocializmus építésének és a békénk megvédésének érdekében a jövő pedagógusai, bölcészei, jogászai, mérnökei és az agrártudomány képzett vezetői.

A hetedik szabad május elsején



a kongresszusi győztes, s az első negyedévi kiértékelés II. helyezettje a Landler-művek dolgozói lelkesen vonultak fel, hitet téve a béke mellett.

Pányin elvtárs május elsejei üdvözlete

Ivan Fjodorovics Pányin elvtárs, sztahanovista mozdonyvezető, a Szocialista Munka Hőse, a magyar vasutas dolgozók barátja és segítője, május 1-e alkalmából üzenetet intézett magyar barátaihoz.

A *„Szabad Nép"* május 3-i számában közölte ezzel kapcsolatban a moszkvai radio jelentését, amely a következőképen szól: „Kedves magyar barátaim! A világ dolgozóinak nagy ünnepe van ma. Ezen a napon különösen nagy örömet okoz nekem az, hogy üdvözölhetlek benneteket a munkában elért újabb sikerekek alkalmából. Bennünket, szovjet embereket, ősszinte örömmel töltenek el a magyar dolgozók sikerei. Szovjet népünk a békés munka frontján elért nagyszerű győzelmekkel köszönti május elsejének ünnepét. Sikeresen végrehajtottuk a Szovjetunió népgazdasága háború utáni helyreállításának és továbbfejlesztésének nagyszerű tervét. Folyik a kommunizmus nagy létesítményeinek építése az egész szovjet nép részvételével. A szovjet emberek sok értékes termelési ajándékot készítettek hazájuknak a május elsejei ünnepre.

Kedves barátaim! Az egész élenjáró emberiségnek, a békéért, az új háború szítók ellen vívott egyre szélesedő küzdelme jegyében köszöntjük május elsejét. Tudjuk, hogy sikerrel halad a békealáírásgyűjtés országotokban és sok más országban ezekben a napokban. Ez újabb bizonyítéka a népek elhatározott szándékának, hogy megőrzik a békét. Mi mindig tudatában vagyunk annak, kedves barátaim, hogy a békés munka frontján elért sikereitek hozzájárulnak a békevédelmi küzdelem ügyéhez. Tiszta szívből újabb sikereket kívánok nektek munkátokban és a békét védő küzdelmetekben."

A Pravda születésének 39. évfordulóján forró szeretettel köszöntjük Lenin és Sztálin tanításainak nagy hirdetőjét, a békéért folyó világküzdelem hatalmas fáklyáját, a bolsevik sajtót.

Hibák a szakszervezeti kultúrmunkában

Az április 21—22-én megtartott kerületi és megyei bemutatókon kultúrcsoportjaink jó eredményt értek el. Úgy a budapesti, mint a területi kultúrcsoportjaink bejutottak a döntőkbe és már eddig is komoly felkészültségről tettek tanúságot. Különösen ki kell emelni a Központi Hivatalok vegyeskarát, amely rövid fél éves működése után nagy sikerrel szerepelt és az énekkar jó műsorpolitikája, valamint fegyelmezettsége példaképül szolgált a többi csoportoknak is.

A versenyek során különösen kitűnt a miskolci terület kultúrcsoportjainak jó működése, amely annál inkább is örvendetes, mert a csoportok legnagyobb része új és a kultúrversenybe való benevezések során alakultak. Pl. Eger, Vámosgyörk, Kálkápolna.

A versenyek szervezése általában jónak mondható, azonban tapasztaltunk hiányosságokat is. Helyteleníthető volt az, hogy legtöbb helyen sorrendet állítottak fel az egyes csoportok között és az első, a második és harmadik helyekért ment a verseny, holott a verseny szempontjai csak azt írták elő, hogy melyik csoportok jutottak tovább, illetve estek ki a versenyből. Ez soviniszta megnyilvánulásokra adott okot és sokszor károsan befolyásolta úgy a zsűri, mint a csoportok működését.

Kultúrcsoportjaink további sikeres szerepének biztosítása érdekében fel kell vetnünk azokat a hiányosságokat, melyek központunk kultúrnevelési osztályán mutatkoznak. A legdöntőbb hiányosság az, hogy a verseny szervezése, illetve csoportjaink irányítása szétfolyik és nem történik egységesen a központból. Nem tudunk részletesen a csoportjaink működéséről, megmutatkozó hiányosságairól, így legtöbbször csak regisztráljuk az eseményeket. A megfelelő társadalmi hálózatunk sincs még kiépítve, sőt az egyes csoportok folyamatos patronálása sincs biztosítva. Nem segítjük elő csoportjaink műsorpolitikájának sem kellően.

Pártunk II. kongresszusán megadott irányvonal világosan mutatja, hogy kultúrcsoportjainkra milyen hatalmas feladatok várnak. Ezt csak úgy oldhatjuk meg, ha hiányosságainkat maradéktalanul kijavítjuk, ha élővé tesszük a központ és a csoportok közötti kapcsolatot, ha megjavítjuk úgy a központ kultúrnevelési osztályának, mint a területi kultúrnevelési felelősök munkáját, ha minél szélesebb aktivahálózatot állítunk be társadalmi munkába, csoportjaink ellenőrzésére és jobb munkájának végzése érdekében. Forduljanak csoportjaink úgy a központunkhoz, mint a területi bizottságokhoz minden problémájukkal és segítsék bírálatukkal, jobb munkamódszerünk kiakitását.

Diviaczky Gyuláné:

Harcolnunk kell Nyugat-Németország felfegyverzése ellen

A *„Közlekedés"* hasábjain üzenek sokezer, békeérvágyó, dolgozó asszony társamnak.

Kedves Asszonytársaim! Fel kell vennünk a kíméletlen harcot a gyujtogató imperialistákkal szemben. Ahogy példát mutattunk a tíznapos békevédelmi kampányban: a békeív aláírásgyűjtésénél, ugyanúgy induljunk el házról-házra és népnevelő munkánkkal ismertessük a nemzetközi helyzet feszültségét. Mutassunk rá az imperialisták mesterkedéseire és világítsuk meg egyik leggyalázatosabb, s leghűbb kutyájának, a csatlós Titónak szerepét. Harcolnunk kell Nyugat-Németország felfegyverzése ellen. Békét akarunk! Háborút csak a here amerikai milliomos gengszterek akarnak, akik nem riadnak vissza attól, hogy összeharácsolt dolláraikhoz a dolgozó milliók vére tapadjon.

Asszonytársaim! Már két világháború tüze pusztított hazánkban. Tudjuk jól, milyen fájdalmat és szenvedést jelent. Sütketek lennénk-e éppen most, amikor az imperialisták egy harmadik világháborút akarnak kirobbantani? Egy olyan háborút, amely megsemmisítené békés és mindinkább szépülő életünket. Minden nehézségünket nekik köszönhetjük. Válaszoljunk ezeknek azzal, hogy éberen őrködjünk és újult erővel dolgozzunk munkaterületünkön. Leplezzünk le minden ellenséget és vasökölléssel sujtsunk le azokra, akik ötletes tervünk sikeres befejezését szabotálják.

Mi, dolgozó nők, úgy vehetjük ki legjobban részünket a béke megvédéséből, ha résztvesszünk a termelő munkában, a szocialista munkaversenyben. Brigádokkal, egyéni- és párosversenyekkel segítjük népgazdaságunkat, s közvetve erősítjük drága hazánkat védő néphadseregünket. Legyenek példaképeink szovjet asszonytársaink, tanítóink és útmutatóink. Ha összefogunk, hatalmas erőtöbblettel gazdagítjuk a dicső Sztálin elvtárs által vezetett béketábort.

Diviaczky Gyuláné,
a „Közlekedés" levelezője.
(Ujpest, Tél-utca 39. sz.)

Rossz szervezés — túlzsúfoltság a vonatokon

Lapunk levelezője, *Ember* Ferenc elvtárs írja levelében, hogy figyelmet kíván a vonatok kihasználását és megállapította, hogy a budapesti MAV Igazgatóság vagy nem akarja tudomásul venni, vagy nincs akkora változtatni a helyzeten, mert a vonatok kihasználtságát három helyen is nyilvántartják, de a zsúfoltság megszüntetéséről nem gondoskodnak. Emlékszem nagy apparátussal utasszámlálást tartottak, egy csomó papírt felhasználtak, de „intézkedés" nem történt.

Ember elvtárs példaként említi az 1213-as számú vonatot, Székesfehérvár és Budapest Kelenföld között. Minden szombaton amikor a munkásjat befejezetten elvégző dolgozók sietnek családjukhoz, a lepcsőkön, átjáróhidakon szardíniaként összepréselve, életveszélyes és tiltott módon, csónak szélnek kitéve *„utaznak"*.

Ezen a lehetetlen állapoton sürgősen változtatni kell. A dolgozók nagyrésze megfázik, amikor minden munkáskézre szükség van, a vasutasok felületessége miatt esetleg kiesnek a termelésből. Nekünk, vasutas dolgozóknak gondolnunk kell arra, hogy népi államunkban legfőbb érték az ember és úgy vigyázzunk a vonatokon utazó dolgozók kényelmére, testi épségére, mint két szemünk világára — fejezi be levelét *Ember* Ferenc.

Bízunk abban, hogy a budapesti MAV Igazgatóság illetékes szervei megértik az ezer és ezer dolgozó hevett írt levelét és haladéktalanul intézkednek a tűrhetetlen állapot megszüntetéséről.

INDUL A BÉKEVONAT NYÍREGYHÁZÁRA

Budapest Nyugati-pályaudvar az elmult napokban békevonatot indított Nyíregyházára. Erről számol be *Kocsis* Sándor elvtárs, kétszeres sztahanovista munkás, a Magyar Népköztársasági Érdemérem ezüst fokozatának tulajdonosa, lapunk levelezője.

„... A vonat indítása ünnepélyes keretek között történt, hogy ezzel is nyomatékot adjuk békéért folyó harcunknak. Az ünnepségen résztvettek a Szabadságharcos, Szovjet egy szakasza, a VI. kerületi Tanács, a Párt, a szakszervezet, a szakszervezet és a társadalmi szervezetek képviselői.

A békevonatot továbbító brigád vezetője, Nagy István, elmondotta, hogy leírhatatlan öröm fogta el, amikor megtudta a vezényletben, hogy ő viszi a békevonatot Nyíregyházára. Nemes Lajos főkalauz kitüntetésnek vette a megbízatást és hangsúlyozta, hogy az állomás összes dolgozója tanubizonyságot akar tenni a béke megvédésére és többtermeléssel harcol a békéért. Kedolaji Imre kalauz azt mondotta indulás előtt, hogy a békevonat kerekeinek csattogásából szinte hallani véli az egész világ dolgozóinak szavát: Bé-két aka-runk! Jó érezni azt, hogy nemcsak az aláírásommal tehetek tanubizonyságot érzéseimről, hanem, hogy a munkámon keresztül is bebizonyíthatom: a béke mellett vagyok és ezt nemcsak többtermeléssel, hanem, ha kell, fegyverrel a kézben is bebizonyítom.

Az MNDSZ küldötte virágcsokorral üdvözölte a mozdonyszemélyzetet és beszédében Sztálin elvtárs szavait idézte.

Zsoldos Rózsa elvtársnő, az állomás személypénztárjának vezetője bejelentette, hogy új mozgalmat indít el, melynek célja soronkívül ellátni a munkásságot már pénteken, üzemeik útján heti jegyekkel.

Utána Vizi elvtárs, a békebizottság titkára beszélt. Szavait számtalanszor megszakították a dolgozók közbekiáltásai, amelyek Sztálin és Rákosi elvtársat, a Pártot éltették.

Arról beszélt, hogy a párt- és tömegszervezeti népnevelők, a békebizottsági tagokkal karöltve, magyarázzák meg dolgozótársaiknak, hogy mit jelent a béke. Sorakozzunk fel a béke megvédésére és mutassuk meg a hosszúlejáratú versenyszerződéseken keresztül a tervelőirányzat túlteljesítését.

A nagy tömeg lelkes ünneplése közben ezután Szemelrák Tiborné forgalmi szolgálattevő tiszt elindította a békevonatot. Felhangzott a béke-induló és a vonatkerekek csattogása összeolvadt az induló hangjaival.

A békevonat kigördült állomásunkról ..."

Megalakult a kecskeméti nyugdíjas csoport

A közelmultban 180 nyugdíjas vasutas jelenlétében megalakult a Vasutas Szakszervezet kecskeméti nyugdíjas helyi csoportja.

A gyülés nagy demonstráció volt a béke mellett. A felszólalók hangsúlyozták, hogy a nyugdíjas vasutasok is harcolnak a békéért, de nemcsak a békealáírásgyűjtéssel, hanem felvilágosító tevékeny munkával is előrevisszik a béke ügyét. A gyülés résztvevői egyhangúan fogadták meg, hogy képességeikhez mérten, teljes erejükkel résztvesznek szocialista hazánk felépítésében, a béke védelmében.

Ezután került sor az új vezetőség megválasztására. A dolgozók bizalma *Márton* Tamást, *Valenti* Rókust, *Szabó* Istvánt, *Kerényi* Endrét, *Szücs* Józsefet, *Magyar* Eleket, *Kepler* Gyulát, *Horváth* Györgyöt, *Ormai* Gyuláné és *Horváth* Józsefet választotta az új vezetőségbe.

BÉKEHARC

címen jelent meg a MÁV Központi Hivatalok üzemi pártszervezete lapjának első száma. Laptársunkat ez alkalomból elvtársi melegséggel üdvözöljük és azt kívánjuk, hogy harcosan, megalkuvás nélküli töltse be szerepét a szocializmus építéséért, a béke megvédéséért folytatott küzdelemben.

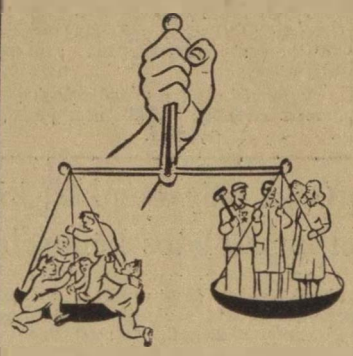
közlekedés
A VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA
Megjelenik havonta kétszer.
A szerkesztéséért és kiadásáért felelős
GASPAR SÁNDOR
főszerkesztő.
Szerkesztő:
SZELECSÉNYI ISTVÁN
Laptulajdonos: A Vasutas Szakszervezet
Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest VI., Munkácsy Mihály-u. 16.
Telefon: 113—887, 126—452, 124—893
Szikra Lapnyomda Budapest VIII. József-körút 5.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály



Egyenlősdi a Landlerban

Április 27-én nagy napra ébredtek a dolgozók a Landler Művekben. Ezen a napon jutalmazták az elmult negyedév élenjáró dolgozóit, s nyerték el a Vasutas Szakszervezet gyönyörű vándorzászlaját. Ez így rendben is van. Nincs rendben azonban az, hogy a jutalmazásban érdekelt elosztó szerv játékos kedvében egyenlősdit játszott.

Andersen így szokta meséit kezdeni: „Egyszer volt, hol nem volt..." Mi



így kezdjük: Volt egy vállalati igazgatósági alap, amelyet bölcs-salamonként igyekeztek elosztani a Landler Művekben a legjobban élenjáró dolgozók között. Találtak pedig 89 olyan dolgozót, akit alkalmasnak ítéltek arra, hogy 21.500 forintot elosszanak közöttük. Ugy döntöttek, hogy az április 4-i és május 1-i versenyben kitünt dolgozókat részesítik jutalmazásban, 200—400 forint erejéig.

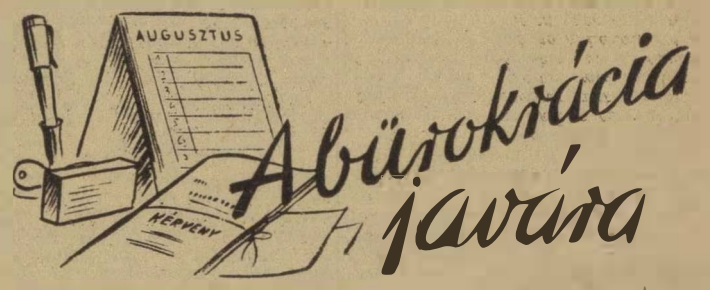
Az ünnepség reggelén tudták meg a jelölők, hogy a vezérigazgatóságnak nincs pénze arra, hogy „A téli forgalom legjobb dolgozója" címért indított versenyjármüjavítói élenjáróit jutalomban részesítse. 10 dolgozót érintett ez a kérdés, akik 500—400—300 forintot kaptak volna. Mit lehet itt csinálni? — dugták össze fejüket az érdekeltek, míg végülis úgy döntöttek, hogy 18 dolgozónak eredetileg szánt pénzösszeget 100—100 forinttal megkurtítják.

Ellentétben a történelemből ismert salamoni ítélettel, e bölcs ítéletről az érdekeltek, tehát azok, akiktől levontak 100 forintot, nem tudtak meg semmit. Igy nem is zúgolódhattak, s a „kecskéje is jóllakott", a káposzta sem maradt meg, a pénzt elosztották. Valahogy úgy nézett ki emiatt a jutalmazás, mint az a kocsi, amely ugyan három kerékkel fut, de a tengely egyik vége felszántja, felborzolja az utat.

Hiba volt, hogy az összegek felolvasásánál néhányan dolgozót a padsorokban ugyancsak felborzolt a bemondott összeg. Talán azért, mert az a társa, aki többet kapott, mint ő, ugyanolyan jól viszonyul a munkához. Néhány röpke megjegyzés azt bizonyította, hogy túlságosan liberálisan, az egyenlősdi „elve" alapján történt az egész jutalmazás és ez meglátszott a dolgozók hangulatán is.

Volt olyan is, aki nyiltan, egy csöppet sem feszélyezve, így morgott maga elé: „Hát ez meg hogy került ide?", s egyéb szellemes megjegyzések, amelyek azt igazolták, hogy a felelősség kérdését az előzőknél elkerülték, s egyenlősdi alapon, ha nem népszerüségi vonalon, de elcsúszás történt.

Zárószóul röviden annyit, hogy az élenjáró fizikai munkások és müszaki értelmiség nem kapták a kiosztásnál olyan viharos tapsot, mint azok az élenjáró dolgozók, akik az irodában dolgoznak. Jó lesz, ha a Landler Művekben az ilyen jelenségekre is felfigyelnek, mert ez a szellem táplálja a liberalizmust, az ellenséggel szembeni megalkuvást és táplálaja például az egyenlősdinek is.



A bürokrácia javára

Király János elvtárs, irodaellenőr felesége még 1950 szeptemberében felvételét kérte a budapesti MÁV Igazgatóságnál. Ugy gondolta *Királyné*, hogy a szocializmus építésében minden munkáskézre szükség van. Elvtársainak már hallottak bürokráciáról egyet s mást, persze arra nem gondoltak, hogy a jó öreg MÁV-nál még ma is szalagrendszeren nyugszik ez a *„nemes"*, s munkát fékező láthatatlan szervezet.

A törvény nemismerése azonban nem mentesit a jogszabályok hatása alól — így mondja ezt valahogy a magyar törvénykönyvek egyike. Ebből nyilván következik az is, hogy miért kellett *Királynénak* 1951. április 8-ig várni arra az értesítésre, hogy: *„Kérelme megfelelő üres állás hiányában ezidőszerint nem teljesíthető"*.

A bürokrácia nemismerése tehát nem mentesítette *Királynét* a kínos meglepetés és annak hatása alól.

OLCSÓ NÉPSZERÜSÉG

Gerő elvtárs az MDP II kongresszusán tartott beszámolójában súlyponti kérdésként foglalkozott a felelős egyszemélyi vezetés kérdésével. Nyilván Fehér József komáromi főpályamester nem olvasta a beszámolót, mert nem tanult belőle.

Az történt ugyanis Komáromban, hogy a pályafenntartási dolgozók rászorultjai részére a helyi párt- és üzemszervezet segítsége révén beszerzett 35 pár talpat „a szerencse mindenkinek áll" jeligével kisorsolták a közelmultban.

Hosszas töprengés előzte meg a komáromi sorsolást. Érthető, hiszen cipőtalp-húzást még nem vezetett be senki és ennek az új „mozgalomnak" elindításánál „hatalmas" szervezési munkát igényelt. Persze arra is kellett vigyázni, hogy le ne kopírozza a szomszédos pályamesteri szakasz. Mi lesz akkor Fehér főpályamester népszerüségével. Mert nyilván az egész totóötletnél ez forgott kockán. A szocialista elosztás elve úgy elsikkadt itt, mintha fittyet hánytak volna rá. Pedig nem könnyü 35 pár talpat enyhi dolgozó között kiosztani.

*Fehér főpályamester a dolgozók elé állt Kolumbusz-tojásával. Megfigyelők szerint a talpra igényjogosultak hetvenhetvenkét százaléka a sorsolás előt

Ára: 20 fill.

Közlekedés

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Előre az MDP II. kongresszusa határozatainak végrehajtásáért, ötéves tervünk - a béke tervének megvalósításáért!

XLIII. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM. ★ A VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA ★ 1951 június 4.

Szilárd munkafegyelemmel az új forgalmi utasítás sikeres végrehajtásáért

Azok a szállítási feladatok, melyek felemelt ötéves tervünk során ránkhárulnak, a nap-nap után erősödő vasúti forgalom, a szocialista vasút építése, hazánk békevédelmi felkészültsége, az egyre élesedő nemzetközi helyzet parancsolóan követeli meg, hogy haladéktalanul, minden rendelkezésre álló harci eszközzel megszüntessük a vasút területén a munkafegyelem lazaságát.

Amig a becsületes vasutas dolgozók tízezrei áldozatos munkával törekednek magasabb színvonalú szolgálattétel elérésére, addig az ellenség, vagy az ellenség uszályában lévők kíméletlen tolatásokkal kocsikat törnek össze, alávágásokkal baleseteket idéznek elő, tönkreteszik a drága nyersanyagokat, késleltetik a vonatokat, elmaradnak a munkából, lazítják a fegyelmet, veszélyeztetik a vasúton utazó dolgozók életét.

A ferencvárosi állomás dolgozóinak *„Villám"*-ja például egész nyiltan felveti a kérdést a munkafegyelemmel kapcsolatban: *„Miért nem lett élüzem Budapest-Ferencváros állomás? — azért, mert több balesetet idéztek elő. Az élenjáró dolgozók ugyan kiváló eredményeket értek el, de még mindig sok a hanyag dolgozó, akik nem törődnek a köz érdekével."* Egy nap alatt például két baleset történt. A mozdonyok sérülésének javítási költsége nélkül a kár: 44.000 forint. *Papp* Antal és *Borosi* József hanyag szolgálatukkal idézték elő az egyik balesetet, míg a másik karamboit *Ambrus* Lajos mozdonyvezető és fűtőinek fegyelmezetlen és felületes szolgálattétele okozta. Kit segítettek a nemzetgazdaságnak okozott kárral? Az ellenséget.

Ebből a 44.000 forintból a dolgozó nép javára lehetett volna fordítani 25.000 kg kenyeret, vagy 334 pár bakancsot, vagy egy traktort ekével és vetőgéppel felszerelve. S nem is szólva arról, hogy a ferencvárosi dolgozók felépíthették volna belőle az *„F"-örhely* őrtözőjét és mosdóját.

A felelőtlenségnek, a hanyagságnak, a felelős egyszemélyi vezetés megszilárditásának, a laza munkafegyelem megjavulásának, a mult rendszer igazságtalanságai kiküszöbölésének harci eszköze a közelmultban megjelent új *Fegyelmi Szabályzat*. A *Fegyelmi Szabályzat*, eltérően a Horthy-rendszer fegyelmi szabályzatától, amely a kizsákmányolás érdekeit szolgálta, most a dolgozók érdekeit tartja szem előtt. A szabályzat például nem ismer olyan büntetést, mely elbocsátással jár anélkül, hogy a hozzátartozók ellátási igényeiről ne gondoskodna. Igy védi a családot, hogy ne károsodjék a fegyelmi vétséget elkövető családfő büne miatt. Nem ismer olyan áthelyezési büntetést sem, amely lakásváltoztatással ne járna. Az új *Fegyelmi Szabályzat* nem ismeri azt az elvet, hogy valakit vétkéért örökre megpecsételjenek. Aki tanult a fegyelmezésből, aki megszívlelte a jogosan kirótt büntetését és igyekszik jó munkájával helyrehozni hibáját, annak lehetősége van arra, hogy szolgálati táblázatáról eltünjön a büntetés bevezetése. Ez az intézkedés a dolgozó ember iránti bizalom, a dolgozó ember megbecsülésének jele. Megszünik a többhónapos, esetleg többéves felfüggesztési huzavona.

Az új *Fegyelmi Szabályzat* megszilárditja az egyszemélyi felelős vezetést, mert a fegyelmezés jogát a szolgálati főnökre ruházza. Ez az intézkedés azt a célt szolgálja, hogy a fegyelmi büntetések minél igazságosabban történjenek. Ismer a szabályzat olyan büntetést is, ami a multban nem volt, igy az alacsonyabb fizetési fokozatba való besorolást és alkalmazható a székhelyváltoztatással járó áthelyezés, de a családtagok ellátási igényeinek fenntartása nélküli elbocsátás is.

Tudnia kell minden vasutas dolgozónak azonban, hogy az enyhítések ellenére korántsem az elnézés szellemében alkották meg az új *Fegyelmi Szabályzatot*. Ellenkezőleg. Az új *Fegyelmi Szabályzat* sokkal szigorúbban, mint a multban, megtorolja az állami vagyon megrongálóit, dézsmálóit, a munkafegyelem lazítóit. Az új *Fegyelmi Szabályzat* harci eszköz arra, hogy a vasúton megszilárditsuk a munkafegyelmet.

Június elsején lépett életbe az új *Forgalmi Utasítás*, az új *„F—2"*, mely forradalmi munkamódszerek bevezetését teszi lehetővé, ugyancsak a dolgozók öntudatára, vasfegyelmére épült. Az új *„F—2"* nagyszerű lehetőségeket tár a vasutas dolgozók elé. Lehetővé teszi egész sor sztahánovista munkamódszer alkalmazását: a különleges időközi közlekedést, a *„duplázást"*, a *„csurgatást"*, a nagyterhelésü és vállalt sebességü vonatok közlekedtetésének új szabályait.

Szerte az országban készültek az öntudatos dolgozók a vizsga letételére. A vasutas dolgozók tízezrei örömmel fogadták az új Utasítást, mely számos gátat szabadit fel és lehetőséget nyujt számukra kezdeményezéseik, bátor újításaik megvalósításához. Az új *Forgalmi Utasítást* azonban nem vihetjük sikerre a laza munkafegyelemmel, az elnézés, a liberalizmus szellemében. A fegyelmezetlenség, a felelőtlenség az új *Forgalmi Utasítás* szerinti munka során súlyos baleseteket idézhet elő, tönkre zúzhatja sokezer becsületes vasutas erőfeszítéseit.

Csintalan József műszaki főtiszt mondotta: *„Mindnyájunk kötelessége és érdeke, hogy az „F—2" utasítást magunkévá tegyük. Nagy megbecsülést jelent az új Fegyelmi Szabályzat és az új Forgalmi Utasítás kibocsátása a vasutas dolgozók felé. Nyilvánvaló, hogy ilyen bizalomra a vasutas dolgozók eddigi szorgalma és jó munkája adott lehetőséget. Kötelessége tehát minden öntudatos vasutasnak, hogy érvényt szerezzenek a Fegyelmi Szabályzat és a Forgalmi Utasítás rendelkezéseinek. Ezzel jelentősen hozzájárulunk az ötéves terv végrehajtásához és hatalmas erőtöbbletlel gyarapítjuk a béketábor magyarországi frontszakaszát."*

Valóban igy van és el lehet mondani, hogy az új *Forgalmi Utasítás* döntő mértékben támaszkodik a vasutasok öntudatos vasfegyelmére, mert az utasítások jelzésekkel történnek és kiküszöbölik az irásos rendelkezéseket. Ennek a fegyelemnek megteremtését segíti elő az új *Fegyelmi Szabályzat*.

A vasutas dolgozók számtalanszor bebizonyitották, hogy szeretik a vasutat, magukénak érzik, tudnak érte harcolni, mert övék az ország, övék a vasút, mert szabad emberek lettek, megbecsült dolgozói a nép államának. Ezért kell ébernek lennünk. Ébernek lenni annyit jelent, hogy jól, odaadóan látjuk el szolgálatunkat, hogy nemcsak saját munkánkra ügyelünk, de dolgozó társaink munkájára is, hogy felfigyelünk az ellenség minden kiséríetezésére, megvédelmezzük vasutunkat a kártevők ellen, harcolunk a hanyagság, anyagpocsékolás büne ellen.

Az új *Fegyelmi Utasítást tekintsék* a dolgozók olyan harci fegyvernek, mely segítség számukra a felemelt ötéves terv során megnövekedett feladatok teljesítésében, segítség a sikeres békeharcban, a Szovjetunió és Pártunk iránti szeretet elmélyítésében, a szocializmus építésében.

Üzemünk mennyiségi és minőségi termelékenységét nagyban fokozza a párosverseny

A felemelt ötéves terv teljesítésének és túlteljesítésének egyik eszköze az egyre fejlődő párosversenymozgalom.

Nálunk az üzemben jelenleg 852 dolgozó áll egymással párosversenyben. Az üzemek közötti párosversenyben a Landler Művekkel vagyunk versenyben január 1-től. Amikor eredményeinkről beszélek, meg kell emlékeznünk számos élenjáró dolgozónkról, mint akik lelkesedésükkel, munkamódszerátadásukkal és munkalendületükkel magukkal ragadják az üzem többi dolgozóit is. Hogy csak néhány példát említsek, itt van a *Petri—Lukácsi*-páros, akik 180—200 százalékon felül teljesitik normájukat. Vagy *Somogyi* József és *Bódás* Zoltán esztergályosok, akik közül *Bódás* a párosverseny nemes küzdelmében most hagyta el *Somogyit* és

máris 450 százalékot teljesit. Somogyinak igyekeznie kell, hogy jelenlegi 250 százalékáról utólérje Bódást.

Hasonlóan kitünőek az egyes osztályok teljesitményei is. A május 1-i versenyben például a VI. osztálynak nagy vállalása volt: 17 mozdony fővizsgálata. Szinte lehetetlennek látszott a rendelkezésre álló idő alatt a vállalást teljesiteni. De éppen a párosverseny lendülete következtében az osztály dolgozói túlteljesitették felajánlásukat, annak ellenére, hogy 40 dolgozóval kevesebben voltak az osztályon. A VIII/a osztály például a termelési mutatószámot az előirt 266 helyett 305 százalékra teljesitette. A XII. osztály 459.000 forintos felajánlását 592.000 forintra teljesitette. Ez a motor- és teherkocsiosztály az egész üzem felajánlásának 47 százalékát vállalta. Az osztályok közötti versenyt is a XII. osztály nyerte.

A műszaki vezetők nem érzik át a párosverseny nagy jelentőségét

Hiányosságaink között súlyos hiba az, hogy az üzem műszaki vezetői, kevés kivételtől eltekintve, nem érzik át a verseny jelentőségét. Hiba az is, hogy

a negyedévi kiértékelést a minisztérium nem a tényszámok alapján végzi, hanem becslés alapján.

Igy fordult elő például, hogy 284 becslésre második helyezést értünk el s mire a kiértékelés megtörtént, a tényszám 299-et mutatott.

A hosszúlejáratú versenyszerződések megkötésére szolgáló nyomtatványok mindezideig nem érkeztek meg a Vasúti Főosztálytól, ezért Vermes László mérnök az üzemre teljesen illő, a mi szempontjainkat mindenben érvényesitő nyomtatványt szerkesztett.

Azt is meg kell mondanunk, hogy a kongresszusi verseny óta visszaesés mutatkozott az üzem teljesitményében. A hosszúlejáratú és párosversenyszerződések megkötése óta azonban lendületesen halad a munka és visszaszerezték ütőképességünket. Hiba azonban az, hogy nagy a szervezetlenség. Az osztály- és reszortvezetők nem ismerik eléggé az üzem kapacitását. A műszaki vezetők nem kapnak elég támogatást a vállalatvezetőségtől munkájuk megjavitására.

Hiba az, hogy a Landler Művek még nem értesitett bennünket az üzemeink között fennálló párosverseny állásáról, mintahogy mi is elhanyagoltuk bizonyos mértékig versenyünk nyilvánosságának ellenőrzését. Hibáinkat azonban kiküszöböljük.

Az Északi Főműhely dolgozói a párosverseny és a hosszúlejáratú versenyszerződések kiterjesztésével arra törekednek, hogy Pártunk határozatainak megvalósitása révén előbbre vigyék a szocializmus építésének ütemét, fokozzák az ellenség elleni harcot, a békéért való küzdelmet.

Elvtársi üdvözlettel:

BERTA FERENC,
az Északi Járműjavító CV. dolgozója.

Tízezer nődolgozó még ebben az évb en elfoglalja helyét a közlekedésben

Bőjtös Ferencné, három gyermek anyja, nemrég még a MAV-kórház dolgozója volt és mint kultúrfelelős, jó munkát végzett. A helybeli párt- és üzemszervezet *Bőjtösnét*, mint jó kádert, saját kérésére hegesztő-tanfolyamra küldte, ahol jól vizsgázott.

Beszélgettünk *Bőjtös Ferencnével*. Ezeket mondja:

Tisztában vagyunk azzal, hogy mi nők, a munka frontján való helytállásunkkal a békeharcot jelentősen segitjük. A mi csoportunk például 110 százalékot teljesit. Én igyekszem, hogy átvegyem fejlettebb munkatársaim munkamódszereit, hogy termelékenységemet állandóan növelni tudjam.

Bőjtösné elmondja, hogy nagyon büszke arra, hogy két keze munkájával, az IKARUSZ-ban motorszerelőként dolgozó férjével együtt, jó körülmények között tudja nevelni gyermekeit. Amikor a koreai gyermekek megsegitéséről, a gyüjtésben való részvételről emlékezik meg, könnyes lett a szeme.

— Ha tehetném — az egész fizetésemet is odaadnám az apróságok megsegitésére, de igy sem leszek az utolsó. A koreai hősök gyermekei minden segitséget megérdemelnek.

Bőjtös Ferencné arról is tud, hogy a közlekedésben újabb tízezer nődolgozó foglalja el a helyét, még ebben az esztendőben.

Olvastam az újságban — mondja —, hogy tízmilliárdot fektetnek a közlekedésbe. Minden öntudatos nőnek meg kell értenie azt, hogy szakitania kell a mult „házikisasszonyi" szerepével és be kell állnia azok közé, akik a szocializmust épitik. Az ötéves terv szebbnél-szebb és hatalmasabbnál-hatalmasabb alkotásainak megépitése, ezeknek az üzemeknek vitele, újabb és újabb munkaerők bevonását jelenti a közlekedésbe is.

Mi nők, sohasem lehetünk eléggé hálásak a Pártnak, *Rákosi* elvtársnak azért, hogy levette a nők válláról a legnagyobb terhet, ami a multban ólomsúlyként nehezedett ránk: az elhelyezkedés kérdését. A felszabadulás meghozta az én számomra és valamennyi nőtársam részére is az egyenjogúságot. Az alkotmány biztositja a mi jogainkat és kötelességeinket is. Saját szememmel látom, hogy nap mint nap, egyre több a nőmunkavállalók száma. Ugy tudom, hogy a vasúti szolgálatban már közel 10.000 nőtársam dolgozik, de hasonló a helyzet a városi közlekedésnél is.

Az a tény, hogy ötéves tervünk második évében újabb tízezer nődolgozó kerül a közlekedésbe s ebből hétezren a vasúthoz, büszkeséggel és bizalommal töltl el bennünket. Azt is tudom, hogy a munkában jelentkező nőtársaim kezdőfizetése a tanulmányi idő alatt 4—500 forint lesz, de ha tanulmányaikat befejezték, megkereshetik a 800 forintot is. Micsoda perspektivák! Aki például elvégzi a tiszti tanfolyamot, vagy a forgalmi és kereskedelmi tanfolyamot, forgalmista, pénztáros, sőt állomásfőnök is lehet. Emellett egész sor nőtársunkat várják a bölcsődék, napközi otthonok és üzemi konyhák, és a járműjavitók.

Bizom abban — fejezi be lapunk számára mondanivalóját *Bőjtös Ferencné* —, hogy férfimunkatársaink megértik a Párt és a kormány nagy jelentőségü intézkedését és megbecsülik őket, szeretettel fogadják új munkatársainkat. Azt üzenem a lapon keresztül nőtársaimnak, asszonytársaimnak, hogy jöjjenek minél számosabban a közlekedés területére és segitsenek megvalósitani valamennyiünk boldogulását és szebb jövőjét jelentő ötéves tervünket.

Fődi Sándor sztahánovista felhivása az ország mozdonyvezetőihez és fűtőihez!

Felemelt ötéves tervünk, népgazdaságunk erőteljes fejlődése, a nemzetközi helyzet kiéleződése, a béke harcos megvédése hatalmas feladatokat ró a magyar vasútra, a magyar vasutasokra is. Az ipar fejlődése, az épülő szocialista alkotások: új gyárak és üzemek megfelelő mennyiségben és minőségben szenet követelnek.

Ahhoz, hogy iparunk fejlődését biztositani tudja kormányzatunk, hogy a nehézipar számára elengedhetetlenül szükséges minőségi szenet rendelkezésre bocsáthassa, nekünk, vasutas dolgozóknak hozzá kell járulni. Mi, mozdonyvezetők és fűtők — mint az ország legnagyobb szénfogyasztó üzemének dolgozói — munkaterületünkön járulunk hozzá a célkitűzések megvalósitásához.

Pártunk kongresszusi határozatát és Rákosi elvtárs útmutatását megfogadva, felhivással fordulunk az ország valamennyi mozdonyvezetőjéhez és fűtőjéhez:

Csatlakozzatok ahhoz a kezdeményezésünkhöz, hogy még tovább fejlesszük a jóminőségü szénnel való takarékosságot és a külföldi, vagy hazai jóminőségü szenek mellett, az eddigi átlagos 35 százalék helyett 50 százalékban a gyengébb, harmadrendü hazai szeneket fogjuk felhasználni.

Ahhoz, hogy a gyengébb minőségu hazai szenek alkalmazása mellett is fokozni tudjuk eddigi teljesitményeinket, továbbfejlesztjük a szovjet sztahánovista mozdonyvezetőktől átvett munkamódszereket, fokozzuk gépünk teljesitőképességét és átadjuk dolgozó társainknak eddig szerzett saját tapasztalatainkat.

Elvtársak! Szaktársak! Csatlakozzatok felhivásunkhoz és öntudatos dolgozókhoz méltóan tegyük lehetővé népgazdaságunk számára, hogy a külföldről importált szenekért kifizetett valuták árán más, a szocialista épitéshez fontos iparcikkeket vásárolhassunk.

Tegyük e kezdeményezést országos jellegü tömegmozgalommá és járuljunk ezzel a mozgalommal is hozzá a béke védelméhez, honvédségünk megerősitéséhez, a szocializmus minél előbbi felépitéséhez.

Előre nagy Pártunk, szeretett Rákosi elvtársunk vezetésével, a hatalmas Szovjetunió tapasztalatainak további felhasználásával, felemelt ötéves tervünk megvalósitásáért.

Fődi Sándor,
sztahánovista mozdonyv.
Tamás Vendel, Führ Ferenc
fűtők

Gondoljunk saját gyermekeinkre, segítsük a koreai hősök gyermekeit!



A GUATEMALAI ÉS CIPRUSI VASUTASOK SZTRÁJKJA

A guatemalai vasutasok általános sztrájkja megbénította az egész vasúthálózatot. A sztrájkot — amelyben 5000 munkás vesz részt — az amerikai tulajdonban lévő *„Középamerikai Nemzetközi Vasúttársaság"* ellen folytatják. Az egyik vállalkozása az *„Egyesült Gyümölcsfelvásárló Társaságnak"*, amely a Középamerikai Köztársaságok gazdasági életét befolyása alatt tartja.

A sztrájkolók követelik az elbocsátott munkások visszavételét és az 50 százalékos túlórabért, amelyet a Társaság megtagadott és ezáltal megszegte a Munkatörvényt. Annak ellenére, hogy a Vasutas Szakszervezet nem tartozik a Guatemalai Kommunista Munkásszövetséghez ez utóbbi mégis támogatja a sztrájkot. A Guatemalai Kommunista Párt felhívta a munkásokat *„Vállaljanak szolidaritást sztrájkoló testvéreikkel és ugyanakkor tiltakozzanak az ellen, hogy az amerikai vasúttársaság állandóan megszegi a Munkatörvényt."*

•

250 cyprusi vasutas 24 órás tiltakozó sztrájkot rendezett április 6-án. A sztrájk oka, hogy a cyprusi kormány el akarta adni az államvasutakat idegen érdekeltségeknek.

A Vasutas Szakszervezet és az összes szakszervezetek, valamint a cyprusi kereskedők, sőt még a tőkések egy része is ellenezte a kormány határozatát és követelte a cyprusi vasutaknak — mint a gazdasági és kereskedelmi élet egyik legfontosabb részlegének — saját kézben való tartását.

A nemzetközi szolidarítás példaképe

A nemzetközi szolidaritás gyönyörű példája mutatkozik meg abban, hogy a hős kínai nép miképpen segíti és menti meg az éhhaláltól indiai munkástestvéreit. Indiában földrengés és árvíz következtében a legfontosabb élelmiszercikk, — rizs — egyáltalán nincs. A kínai népi kormány 22.300 tonna rizst küldött az éhező indiai nép számára. A kínai népi kormány azonban nemcsak, hogy segítségére sietett éhező testvéreinek, de a rizst olyan olcsó áron adta át, hogy míg az indiai nép 6 hónappal ezelőtt 27 rupiát fizetett 45 dk. rizsért, a kínai rizst 17 rupiáért vásárolhatta meg.

MAGYAR–CSEHSZLOVÁK KOMPLEX-BRIGÁDÉRTEKEZLET

A hagyományos magyar-csehszlovák barátság szellemében ült össze május 19-én Cana (Hernádcsány) határállomáson a két baráti állam vasúti komplex-brigádja, hogy kiértékelje a legutóbbi értekezlet határozatainak végrehajtását és újabb, időszerű problémák megvitatásával, további lépéssel vigye előbbre a két vasút célkitűzéseit.

Az értekezleten megállapították, hogy örvendetes javulás tapasztalható a kocsitartózkodási idő s a mozdonyvárakozási idő alakulásánál. Megállapították, hogy a komplex-brigád jó munkája nyomán minden akadályt sikerült elhárítani. Arra törekszenek, hogy a lengyel és román vasutakkal is felvegyék a kapcsolatokat és egy négyes közös értekezleten megállapodjanak a négy vasutat érintő kocsi átadások műszaki és kocsiszolgálati vonatkozásaiban.

Gyenge Kálmán elvtárs, a magyar küldöttség vezetője, hangsúlyozta felszólalásában, hogy tovább kell fejleszteni a hős szovjet vasutasoktól átvett sztahánovista munkamódszereket és pontosabbá, gyorsabbá és biztonságosabbá kell tennünk vasúti közlekedésünket. Ezt nemcsak népgazdaságaink, hanem a *Sztálin* vezette hatalmas béketábor célkitűzései is parancsolólag követelik tőlünk.

Amerikai munkás írja:

„Két kisfiam még sohasem evett vajat..."

Alább közöljük egy amerikai szakszervezeti tag levelét szakszervezete vezetőségéhez:

„Uraim, a CIO hetvenhármas körzetének tagja vagyok. West Fargó N. D.-ben az Armour és Tsa cégnél dolgozom, körülbelül három éve a húsfeldolgozó osztályon.

Az 1950-es évben 8 hónapot dolgoztam és összesen 1,352.37 dollár fizetést kaptam. Ebből havi 9.50 dollár adót fizettem, havi 35 dollár lakbért, 4.50 dollár villanyszámlát, heti 15 dollár fűszerszámlát fizetek. Ebből a csekély összegből ruházom feleségemet és három fiamat. Júniusban negyedik kisgyermekem születésekor kórházi és orvosi költségeket kellett fizetnem. Munkahelyemtől 45 mérföldnyire lakom csak azért, mert a városi lakás 125 dollár havi házbérét képtelen vagyok megfizetni.

Két kisfiam sohasem evett még vajat és három gyermekem olyan kevés sült húst evett egész életében, hogy meg sem értik tulajdonképpen, mit jelent a *„sült"* szó. Legidősebb fiamnak, aki 9 éves, fogorvosi kezelésre lenne szüksége, de ezt évi 1,352.37 dollár fizetésből nem engedhetjük meg magunknak.

Eleget beszéltem a családi gondjainkról.

Csak azért mondtam mindezt el, hogy lássák, miért fordultam szakszervezetemhez és miért kértem annak segítségét. Miért követelek olyan bért, amely elégséges megélhetési költségeink biztosítására, négy fiam egészségének védelmére. Fiaimat egy napon behívják majd katonának, hogy a tőkés érdekek védelmére keljenek. De gyermekkoruk alatt, a szükség éveiben apjuknak nem adtak olyan bért, hogy a legminimálisabbat biztosíthatta volna számukra.

Tisztelettel:
H. James Davis'

Amint H. James Davis leveléből is kitűnik, a féktelen fegyverkezés, háborúra készülődés fokozza az Amerikai Egyesült Államok, Anglia és a többi kapitalista országok dolgozó tömegeinek elnyomorodását. Ezekben az országokban a munkások, parasztok és értelmiségi dolgozók súlyosan megsínylik a fegyverkezési hajsza következményeit — a drágaság és adóteher növekedését, a reálbér csökkenését.

Így néz ki az *„Amerika Hangja"* agyonreklámozott paradicsoma a valóságban.

Mennyivel más a magyar dolgozók helyzete. A szocialista bérezés biztosítja a dolgozóknak a megélhetését. Nálunk egyetlen ember sem írhatja le azt, hogy gyermeke sohasem evett vajat és hogy alig ismerik a gyermekek a *„sült"* szó fogalmát. A szocializmust építő dolgozók életszínvonala egyre emelkedik. Előnyben részesülnek a mi szakszervezeti tagjaink a szakszervezetek által irányított, üdülést, pihenést és gyógyulást szolgáló intézmények igénybevételével, gyermekeinek bölcsődében, napköziotthonban és úttörőtáborokban való elhelyezésénél. Ugyanakkor a családtagok meghatározott feltételek mellett részesülnek a számukra biztosított kedvezményekben. Ha a magyar szakszervezetek alapszabályait kézbevehetnék az amerikai munkások, nyilvánvaló, hogy nem rejtenék véka alá meglepetésüket. Megtudnák belőle, hogy rövid hat esztendő alatt nagyot fordult a világ Magyarországon is és a kommunisták vezetésével, a Párt útmutatásával, a Szovjetunió segítsége révén az *„urak országából a dolgozó nép hazája"* lett, ahol a legféltettebb kincs az ember. És semmi kétség nem fér hozzá, hogy a magyar dolgozók nem kérnek a kapitalista *„paradicsomból"*.

A magyar vasutasok, hasonlóan munkástársaikhoz, azért harcolnak a szocializmus felépítéséért és a béke megvédéséért, hogy még a mainál is jobb és szebb élete legyen gyermekeiknek.

A Búzási-ifibrigád 35 tonna vas és közel négy mázsa szinesfém gyűjtésével erősítette népgazdaságunkat

A Landler Járműjavító ÜV dolgozói megértették a minisztertanács határozatát az anyagtakarékossággal kapcsolatban és a mult hó 15-én megindult vas- és fémgyűjtési akció keretében üzemünkben mindent elkövettünk, hogy a határozatot tartalommal töltsük meg.

Üzemünk DISZ-fiataljai és a Landler Művek üzemi bizottsága május 16-án komoly bírálatot kapott a vas- és fémgyűjtéssel kapcsolatban. Ebben arról számolnak be, hogy a Landler Járműjavítóban a vezetőség és a DISZ-fiataljai elaludtak a gyűjtés megszervezésében. Az építő kritika komoly hatást váltott ki az üzemben és fiatalok, öregek egyaránt nagy lendülettel fogtak hozzá a gyűjtéshez.

Az első napok nehezen mentek, de aztán egyre jobb eredményeket értek el. Vasból 809 tonnát, színesfémből pedig 33.200 kilogrammot gyűjtöttek össze. Az országszerte mutatkozó lelkesedés oda vezetett, hogy egy héttel meghosszabbították a gyűjtés határidejét. Gyökeresen átszervezték a gyűjtés menetét.

DISZ-szervezetünk röpgyűléseken ismertette az ifjúság előtt az eddigi eredményeket, majd újabb brigádok megalakításával biztosította a további eredmények elérését.

A DISZ-fiatalok lelkesedésére jellemző, hogy például a VII. osztályban Buzási-ifibrigád 35 tonna vasat és közel négy mázsa színesfémet gyűjtött.

Tóth Géza 18 tagú brigádjával 11 tonna vasat és másfélmázsa színesfémet gyűjtött.

A brigádok lelkesedése magával ragadta az üzem többi fiataljait. Az V. osztályon dolgozó *Bagi* Lajos brigádja az anyagraktár és környékét tisztította meg az elfekvő vas- és fémhulladékoktól: 25 mázsa vasat és másfélmázsa fémet gyűjtött össze. A IX. osztályban *Rádnai* és a VI. osztályban ifj. *Marek* László brigádja ért el kitűnő eredményt.

Persze ebben a nemes vetélkedésben üzemünk ifi dolgozói is lendületesen vettek részt és nagy segítséget nyujtottak az ifjúságnak. Országos viszonylatban így sikerült az élenjárók közé kerülni.

Minden öntudatos dolgozónk tudatában van annak, hogy minden kilogramm vas és színesfém erősíti népgazdaságunkat, néphadseregünket, meggyorsítja hazánkban a szocializmus építését és hathatósan járul hozzá a béke megvédéséhez.

A felajánlás kétszeresét: másfélmillió kilogramm vasat gyűjtöttünk

A vasút területén működő üzemi vállalatok vas- és fémgyűjtési versenyében a Landler Művek dolgozói 754.000 kg vas és 16.300 kg színesfém gyűjtését ajánlották fel. Ezzel szemben **az öntudatos munka eredményeként a dolgozók két hét alatt 1,625.179 kg vasat és 46.876 kg színesfémet gyűjtöttek össze. Így a kiértékelés során egy darab I. és egy darab II. helyezést értek el.**

A fémgyűjtési hét sikerét sok tekintetben alátámasztotta az új *Fegyelmi Szabályzat*, amelyet üzemünk minden öntudatos dolgozója örömmel és lelkesedéssel tett magáévá. Tudják, hogy az új Szabályzat a dolgozókat védi. Tudják, hogy szilárd munkafegyelemmel megrövidítik a tervek megvalósításának határidejét, a szocialista vasút gyorsütemű felépítését, amelyel egy szebb jövő alapjait rakják le. Az új Fegyelmi Szabályzat teljes egészében éles ellentétben áll a mult rendszer fegyelmi szabályzatával, amely a tisztviselőket körömszakadtáig védte csavaros paragrafusaival, s kíméletlenül bánt el a szolgálati vétséget elkövető *„kisemberekkel"*. Ezzel szemben a mostani Fegyelmi Szabályzat védi a dolgozókat, védi a szocialista építést és neveli a szolgálatban hibát elkövető vasutas dolgozókat és lehetőséget nyujt számukra, hogy jó munkával, a szocialista építésben való fokozott részvétellel lemossa a foltot a becsü'etéről. Így segít az új Fegyelmi Szabályzat a szocialista embertípus kineveléséért folytatott harcban.

Elvtársi üdvözlettel:
Vereckei János
sajtótudósító,
Landler Járműjavító ÜV.

Június elsején életbelépett a fizikai dolgozók prémiumrendszere

A helytelen mutatószámos bérrendszer felszámolására a minisztertanács rendeletet hozott, amely meghatározza az alapelveket a fizikai dolgozók prémiumrendszerének bevezetésére, 1951 június elsejével. A prémiumrendszer bevezetésével megszüntetjük a mutatószámrendszerben még nagy mértékben érvényesülő egyenlősdi felosztás elvét és a dolgozó munkájára jellemző mutatók alapján történik a többteljesítményi, illetve a minőségi munkának díjazása. A bevezetés további célja az, hogy az iparunkban elég nagy számban előforduló mutatószám-bérrendszerben dolgozó munkavállalók egy részét, akiknek munkájára darabbért lehet megállapítani, darabbérben, akiknek munkáját pedig okmányszerűen, gazdaságossági tényezők alapján ki lehet értékelni, prémiumban nem részesíthetjük síma időbérrendszerbe vigyük át.

Általában törekedni kell arra, hogy a dolgozó egyénekre legyen a prémium megállapítva, csak kivételes esetek lehetnek azok, amikoris csoportos prémiumot lehet megállapítani. Például *mozdonyjavító-műhelyben dolgozó hegesztők munkáját egyénileg kiértékelni nem lehet, ezeken a helyeken a csoportos prémium alkalmazható.*

A prémiummutatók megállapításánál négy nagy feladatcsoportot kell a rendelet értelmében figyelembe venni. Ezek

az anyagtakarékosság, termelési költségek csökkentése, minőség javítása, a termelés emelése.

Ezek közül meg kell határozni, melyek azok, amelyek teljesítéséért prémiumot adunk a dolgozóknak, de egyben azt is meg kell határozni, hogy a prémiumban előírt feladat nemteljesítése esetén, melyek azok, amelyek mint kizáró tényezők jöhetnek figyelembe. Például egy szerszámlakatos prémiummutatójának a termelés emelésénél tűzzük ki, ahol az

$$M = \frac{\text{egységszerszám}}{\text{jelenléti idő}}$$

és a nyert hányados mutatja meg, hogy az illető dolgozó milyen prémiumösszegben részesül.

Hogyan számítjuk ki a prémiumot

Tegyük fel, hogy a dolgozó VI-os kategóriába van sorolva, ahol az időbéres órabér 3.05 forint, havi 200 órát dolgozva, az időbéres keresete 610 forint, azonban a dolgozónak prémium is jár a fentebb említett képlet alapján és elő van írva, hogy a 100 százalékos teljesítmény esetén 254 darab egységszerszámot kell elkészíteni, 200 munkaóra alatt. A képlet alapján tehát $\frac{254}{200} = 1.27$-el amely a dolgozóknak egyben a 100 százalékos keresete, ez alatt prémiumot fizetni nem lehet. Ha azonban ő eredményesebben dolgozik, több egységszerszámot készít el ugyanazon idő alatt, pl. $\frac{275}{200} = 1.375$ úgy a teljesítménye 107.7 százalék, összkeresete tehát 610 + 46.97 forint prémium = 656.97 forint. A koordinálásnál ugyanis a hányadosnál mutatkozó 0.13 százalékos különbség 10 százalékos prémiummal. A prémiumkiszámításnál azonban ügyelni kell arra, hogy a túlórapótlékot nem szabad az alapbérhez hozzászámolni és így képezni a prémium összegét.

Amennyiben a dolgozó a prémium által kitűzött feladatot nem teljesíti, úgy részére prémium nem fizethető, de a bérből sem lehet levonást eszközölni. Mindenkor ki kell fizetni részére a ledolgozott munkaórák után járó bért.

Például ha a fentebb említett példánál az előírt 254 darab egységszám helyett csak 230 darabot készít el 200 óra alatt, úgy nem lehet a 200 órára járó keresetét csökkenteni.

A fizikai dolgozók prémiumrendszerének bevezetésével egyidejűleg megszűnnek a darabbér tarifa *b)* és *c)* bértételei és az időbér egységesen a darabbér 80 százaléka, akár prémiumos időbérrendszerben, akár pedig síma időbérrendszerben történik az elszámolás. Például a IV-es kategóriának a darabbére 3.06 forint, a 80 százalékos prémium időbér, vagy síma időbér egyformán 2.45 forint.

A fizikai dolgozók prémiumrendszerének bevezetésével jelentős lépést tettünk előre a szocialista elosztás elvének megvalósítására. Éppen ezért minden öntudatos dolgozónak harci feladata kell, hogy legyen a prémiumrendszerre való áttérés sikeres végrehajtása.

Rácalmási pályaépítők a békéért

A felemelt ötéves terv keretében épül a békemű, a Dunai Vasmű, aminek határidejét a szocialista vállalások meggyorsítják. Hazánk felszabadításának hatodik évfordulójára, a Szovjetunió iránti hűségnek kifejezéséül üzemünk szocialista vállalásai során 63.000 forint megtakarítását vállalta, amit 103 százalékban teljesített. Ebben a versenyben élen járták Szabó Mihály és brigádja, aki 179 százalékra, Molnár József, aki 170 százalékra teljesítette normáját földmunkán, Gyarmati János, főpályamester, aki műszaki tudásának teljes alkalmazásával, a helyes munkamódszerek bevezetésével 11 km-es építési szakaszon 200 dolgozóval végzi a munkálatokat. Ugy irányítja a derék dolgozókat, hogy munkaidejük 98 százalékát egyezményben végzik. 100 százalékig munkaversenyben áll építési szakasza.

A rácalmási építési szakasz dolgozói kezdeményezésére, május 1-re helenként békeműszakot indítottunk, melyek szép eredményekkel büszkélkednek. Igy egy békeműszak megtakarított forintértéke 4600 forint volt. Kiemelkedő eredményt ért el Maéljcs István és brigádja, aki normáját 178 százalékra, Jászladányi III. brigád normáját 165 százalékra teljesítette. Szabó Mihály sztahánovista kubikos és brigádja 162 százalékos átlagteljesítményt értek el. Ezek az eredmények lendületet adtak az egész munkának és dolgozóink a munka ünnepére egyre több és több vállalást tettek. Vállalásaikat határidő előtt teljesítették. Üzemünk összvállalása 56.000 forint, amit 1951 május 1-ig 74.503 forintra teljesítettünk. A szocialista vállalások meggyorsítják a terv határidőelőtti befejezését.

Határtalan lelkesedéssel dolgoznak, s a nehézségeket leküzdve valósítják meg a terveket. Hegyeket hordanak el és völgyeket töltenek be, néhány hét mulva, az új vonalon szalad a vonat. Eltüntetjük a siralmas mult politikájának nyomait és helyette építjük a szocialista vasutat. Megmutatkozik a fizikai, műszaki és értelmiségi dolgozók szoros összmunkája, eredményeink növekedésében. Naponta emelkedik ötéves tervünk élenjáró dolgozóinak, a sztahánovistáknak száma. A közelmultban nagy öröm ért bennünket: amikor Szabó Árpád főépítésvezetőt sztahánovista-oklevéllel, Tóth István és P. Nagy György kubikost pénzjutalomban részesítette a vállalat igazgatója. Mindezek alátámasztják a nép alkotmányát és bizonyítékai, hogy az egykori kényszermunka ma már a becsület és dicsőség dolgává vált, a szabad demokratikus országban. Minden dolgozó munkája után megkapja az őt megillető bért és az élenjárókat külön jutalmazza. Ezek a tények bizonyítékai, hogy a szocializmus legfőbb értéke az ember.

Mi, a rácalmási főépítésvezetőség pályaépítő dolgozói a tervek túlteljesítésével, eredményeink fokozásával csatlakozunk szorosan a berlini Béke Világtanács határozatához és indulunk harcba a tartós béke megszilárdításáért: mondotta Mihálovics Imre üzemi párttitkár egy termelési értekezleten.

Mindezek azt mutatják nekünk, hogy a vasutas dolgozók is a szocializmus megvalósítása érdekében fejtik ki munkájukat.

Elvtársi üdvözlettel:
KOVÁCS JÁNOS

Rádiótávirászaink nagy sikere az országos Popov-versenyben



Berceli vezérőrnagy átadja Köves Jánosnak, az I-ső helyezettnek járó, s az AVH által adományozott díszserleget.

A rádió feltalálójának, *Popov* orosz tudósnak tiszteletére, a május 7-én megtartott Országos Rádiótávirász Versenyen 17 vasutas rádiótávirász indult.

A versenyen a rádiótávirászaink nemcsak kimagasló egyéni teljesítményekkel, hanem igen jó átlageredményekkel is bebizonyították, hogy hivatásuk magaslatán állnak. Az országos versenyre a honvédség és minden nagyobb közület, intézmény legkiválóbb rádiótávirászait nevezte be.

A vasutas rádiótávirászok a legnehezebb versenyben indultak: a kézíráson vételi csoportban, amely köztudomásúan a gépírásos vételnél összehasonlíthatatlanul nehezebb.

Rádiótávirászaink közül *Köves János*, Nagykanizsa állomás létszámába tartozó rádiótávirász az országos verseny kézivételi csoportjában győztesként került élre és megnyerte a csoport részére kitűzött ezüsterleget.

Ugyanebben a csoportban *Tóth* Gyula, Veszprém-külső állomás létszámában tartozó rádiótávirász harmadik helyezést ért el és ezüst cigarettaszelencét kapott díjul. A versenyen résztvevő vasutas rádiótávirászok közül kiváló eredmények alapján hatan oklevelet, nyolcan pedig emléklapot nyertek.

A nagyszerű eredménnyel zárult verseny díjkiosztó ünnepségén *Berceli* Sándor vezérőrnagy bajtárs adta át az értékes díjakat, az Államvasút részéről *Csanádi* György elvtárs, vezérigazgató üdvözölte a győzteseket.

Az Államvasutak külön is hálás volt kiváló fiainak jó teljesítményükért: *Köves* János és *Tóth* Gyula rádiótávirászok rendkívüli előléptetést, ezenkívül pedig 500, illetve 300 forint, a hat oklevelet nyert versenyző pedig 250—100 forint pénzjutalmat kapott.

Rádiótávirászainkat a kiváló szereplés arra kell, hogy ösztönözze, hogy a vasúti hírközlés meggyorsításával még jobban hozzájáruljanak a szocialista vasút megteremtéséhez.

A vasutas dolgozók egészségéről, testi épségéről és szociális helyzetéről való gondoskodás

mindinkább előtérbe kerül a szocializmus építésének rohamos fejlődésével. Az újonnan épült, korszerű öltözők, mosdók, étkezőhelyiségek, napközi-otthonok, orvosi rendelők és fűtőházak hosszú sora mellett a dolgozók egészségét, testi épségét biztosító rendeletek, törvények, Pártunk, kormányzatunk szerető gondoskodását, az új embertípus megbecsülését hirdetik.

Népköztársaságunk kormánya ezen túlmenően egész sor szigorú intézkedést foganatosított a balesetek fokozottabb elhárítása, a dolgozók egészségvédelme és szociális jogainak biztosítása érdekében. Az intézkedések végrehajtásában azonban súlyos hiányosságok mutatkoznak. Ennek bizonyítéka az utolsó negyedév baleseti arányszámának növekedése is. A balesetek növekedése az üzemekben uralkodó laza munkafegyelemre is visszavezethetők.

A vállalatvezetők, szakszolgálati főnökök nem tartják meg sok helyen az előírt üzemszemlét. A műszaki vezetők nem tartják meg rendszeresen a szállító-, emelő-, gépi berendezések és kézi szerszámok időszakos vizsgálatát. Nem ellenőrzik az óvrendszabályok betartását. De vannak olyan esetek is, amikor a szakszervezet munkavédelmi osztálya által felfedett hiányosságok kiküszöbölését szakszervezetünk egyenes felhívására sem szüntetik meg. Így volt ez a Debreceni Járműjavító ÜV-ben, ahol a felfedett hiányosságok nagyrészét a vállalat vezetője már második esetben elhanyagolta és nem intézkedett a hibák határidőre való megszüntetéséről.

A miniszterelnöki rendeletében előírt baleseti útmutatót a vasútüzem területén — a szombathelyi és józsefvárosi osztálymérnökségek kivételével — az osztálymérnökségek vezetői nem készítették el.

Az újonnan felvett és már régebben alkalmazásban lévő dolgozók balesetelhárítási oktatása nem folyik szervezetten és rendszeresen. Ahol tartanak is ilyen oktatást, ez az óvrendszabályok egyes pontjainak gépies felolvasásában merül ki. Az oktatás nem az üzemek helyi viszonyainak, gépi berendezéseinek megfelelően, nem konkrét esetek alátámasztásával történik. Üzemeinkben napról napra nő az átképzősök és az új munkaerők száma. Ezeknek a dolgozóknak balesetelhárítási oktatása elengedhetetlen feltétele a munka biztonságának. Ha ezt elhanyagoljuk, az történhetik meg például, mint az Ujmiskolci OM-ség egyes szakaszán, hogy az oktatásban nem részesült dolgozó lábát levágta a vonat. Vagy a Debreceni Járműjavítóban dolgozó kéthónapos átképzőst az egyik legveszélyesebb famarógépre helyezték dolgozni. Bár elméleti oktatásban részesült, azonban nem adtak módot részére a munkafolyamatok gyakorlati elsajátítására és így két ujját csonkította meg.

A vállalatvezetők, szakszolgálati főnökök nem vizsgálják ki üzemük területén előforduló balesetek okát. Nem állapítják meg a balesetekért felelős személyeket és nem járnak el egyetlen esetben sem büntetőleg ellenük.

Az új fegyelmi szabályzat [illegible] és lehetőséget nyújt arra, hogy a Népgazdasági Tanács határozata értelmében minden balesetet, amely egy vagy annál több nap kiesést okoz a termelésből, fegyelmileg vizsgálják ki és a balesetekért felelős személyeket fegyelmileg büntessék meg.

Vasútüzemünk területén működő munkavédelmi bizottságok felelősei által feltárt hiányosságok megszüntetését a vállalatvezetők, szakszolgálati főnökök nem egy esetben figyelmen kívül hagyják. Nem a szakszervezet segítséget nyújtó kezét látják a munkavédelmi bizottságok működésében, hanem hatáskörükbe való beavatkozásnak minősítik és így nem egy helyen fordul elő az, hogy a szakszolgálati vezetők igyekeznek megfélemlíteni az üzemi bizottság munkavédelmi felelősét.

Vasútüzemünk öntudatos dolgozói nagy erőfeszítésekkel igyekeznek biztosítani iparunk, mezőgazdaságunk rohamos fejlődésével mindjobban fokozódó áruforgalmunk lebonyolítását. A forgalom ilyen nagyarányú növekedésével mindinkább megmutatkozik a munkaerőhiány, amelyet csak úgy tudunk megszüntetni, ha irányt veszünk a nőknek, mint új munkaerőknek alkalmazására. Hogy ezt biztosítani tudjuk, fokozottabb mértékben kell foglalkoznunk egészségük, testi épségük megvédésével, a szociális helyzetükről való gondoskodással, hogy a dolgozók érezzék a velük való törődést, építő szocialista államunk gondoskodását. Ezen a téren még nagy hiányosságok mutatkoznak vasútüzemünk területén. A vasutas dolgozók pihenésére szolgáló forgalmi és vontatási laktanyákban tanfolyamhallgatókat helyeznek el. Így az utazástól fáradt vonatkísérő és mozdonyszemélyzet nem egy esetben az étkezőhelyiség kemény padján, vagy kövezetén és várótermekben kénytelenek eltölteni pihenőidejüket, mint például Miskolcon és Szombathelyen. De nem ritka az az eset sem, amikor a laktanyaszobákat irodák, raktárak, lakások céljaira használják fel. Ennek következtében a laktanyákban túlzsúfoltság áll elő, s így az utazószemélyzet jelentős részének pihenését nem tudják biztosítani. A Keleti p. u. laktanyájában naponta 25—30 vonatkísérőnek nem jut ágy, akik a távollévő Ferencvárosi p. u. laktanyájában kénytelenek pihenni, ha ugyan kapnak helyet. De vannak ennél rosszabb állapotok is.

A lazaságok, hanyagságok, a dolgozókkal való nemtörődés, a balesetek számának növekedését, a dolgozók megbetegedését eredményezik. Mindezeknek figyelmen kívül hagyása a halálos balesetek, súlyos betegségek kútforrásaivá válhatnak. A balesetek növekedése jelentős kiesést okoz a termelő munkából és komoly fékjévé válik a termelés emelkedésének és a szocializmus építésének. A dolgozókkal való nemtörődés mögött nem egy esetben az ellenség keze is megtalálható, mely gazdasági életünk különböző frontján, szabotázscselekményekkel, a munkafegyelem meglazításával, a kétlakiak befolyásolásával igyekszik akadályozni a szocializmus építését.

A hiányosságokért hibás a Központi Munkavédelmi Osztály is, mert csak most ellenőrizte le a laktanyák, szálláshelyek állapotát. Nem néztük meg, hogy milyen beruházási összegek állnak rendelkezésre a dolgozók szociális helyzetének megjavítására és nem ellenőriztük azok felhasználását. De hibás elsősorban a szakvonali vezetés, a Vasúti Főosztály érdekelt ügyosztályai, ahol még mindig vannak olyanok, akik sem a mult rendszerben, sem most nem törődnek a dolgozók szociális helyzetével és nem ellenőrzik a laktanyákban, szálláshelyeken uralkodó állapotokat. A szakszolgálati vezetők és a munkavédelmi bizottságok felelősei kövessenek el mindent a dolgozók egészségének és testi épségének megvédése és szociális helyzetének javítása érdekében. A dolgozók érezzék kormányzatunk, fejlődő szocialista rendszerünk féltő gondosságát amelyet a munkafegyelem megszilárdításával, termelésük növelésével, a békeharcban való fokozott részvételükkel, a szocializmus minélőbbi felépítésével hálálnak meg.

Kvassai István

LŐRINC JÓZSEFNÉ:

„Harcolunk a békéért, gyermekeink szebb és gondtalanabb életéért"

Jelenleg a nyugatipályaudvari, volt miniszteri váróteremben dolgozom, amelyet a népi demokrácia nagyszerűen felszerelt gyermekváróteremmé alakíttatott át.

Ki gondolt volna a multban arra, hogy az utazó gyermekek és csecsemők kényelmének biztosítására, a vele utazó anyák támogatására várótermet bocsássanak rendelkezésükre. Bizony senki.

Június 3-án ünnepeltük világszerte a Nemzetközi Gyermeknapot. A gyermekért aggódó és szerető szülők, nevelők ezen a napon feltárták a világ minden államában a gyermekek helyzetét. Megvizsgálták ezen a napon, hogyan élnek, milyen anyagi és erkölcsi körülmények között növekednek az emberiség fiatal palántái. Mennyiben járultunk hozzá ahhoz és mit teszünk azért, hogy egészséges gondolkodású, jóerkölcsökre nevelt fiatalok nőjenek fel. Megadtuk-e ehhez a megfelelő támogatást, biztosítottuk-e az ifjúság gondtalan és derűs jelenét és jövőjét.

Ezek a gondolatok foglalkoztattak a gyermeknapon, ezek a gondolatok, sok fájó érzéssel vegyülve fogták át bensőmet, mikor a koreai gyermekek részére gyűjtöttek.

Mi, gyermekgondozó nők, akik többségében szülők is vagyunk, mélyen átérezzük a hős koreai nép gyermekeinek sorsát. Ezért segítjük sikerre a magunk vonalán a gyűjtést.

Mennyivel más a szovjetunióbeli és a népi demokráciák gyermekeinek helyzete. Mi nem csenevész, ványdadt és rosszerkölcsű gyermekeket nevelünk, hanem boldog, egészséges, jóltáplált ségek csodálkozó tekintettel, vagy nagy kacagással, esetleg a mese elmondásával hálálják meg a művész kitűnő alkotásait, amelyek a legismertebb és legnépszerűbb meséket dolgozzák fel.

Ez csak egy kis részlet a gyermekek megbecsüléséből. Valamennyien látjuk s a szülők magukon érzik a gyermekek anyagi, szociális és egészségügyi helyzetének gyökeres változását. Nem is szólva az ifjúság számára épülő ipari technikumokról, szebb és szebb általános iskolákról, egyetemekről, sport- és kulturális lehetőségekről.

A koreai gyermekeknek való gyűjtés és a Nemzetközi Gyermeknap arra figyelmeztet bennünket, hogy még nagyobb erővel és igyekezettel dolgozzunk, még több dolgozó nő foglalja el helyét a termelésben, hogy még fokozottabban erősíthessük szocializmust építő népi államunkat, még erősebben foghassuk éles fegyvereinket a gyermekek számára annyira fontos béke megvédéséért. Harcolunk a békéért, gyermekeink szebb és gondtalanabb életéért.



LŐRINCZ JÓZSEFNÉ
a Nyugati-pályaudvar dolgozója

A párthatározat nagy segítség számunkra oktatási munkánk megjavításában

A mi esti iskolánk jutott eszembe a Landlerban, amikor a legújabb párthatározatot olvastam az elmult oktatási év tapasztalatairól és a jövő oktatási év feladatairól.

Esti kultúriskolára is azért járunk, hogy elméleti tudásunkat fejlesszük, megjavítsuk kultúrnevelő munkánkat az üzemben és közvetve segítsük a termelés növelését.

Több hiányosság is van az iskolában. Erre a párthatározat is rámutatott. Nálunk sem végeztek a kultúraktivák, de még a reszortfelelősök sem kultúriskolát és a most folyó iskola 22 jelentkezőjéből sokan rendszertelenül járnak. Ugyanabban az időben, amiszíndarabpróbákra stb. való hivatkozással lemorzsolódnak. Így volt ez például a *„Népgazdaságunk ötéves terve"* c. előadásnál is. Hat dolgozótársunk maradt távol az oktatásról és ugyanezek nem hallgatták meg távollétük miatt az oktatási párthatározatot, amellyel alaposan foglalkoztunk.

Nem foglalkoztunk eléggé és konkréten az iskolán az ellenség, a jobboldali szociáldemokraták és a Tito-banda elleni harccal sem.

Pedig a kultúra az a terület, ahová az ellenség az utóbbi időben alaposan beférkőzött, nehéz leleplezni, de még nehezebb, ha nem tanulunk eleget.

Szükséges az, hogy üzemünk pártszervezete minél jobban segítse az iskolát, adjon iránymutatást, ellenőrizzen bennünket, mert ami a pártoktatásban kisebb hibának számít, az hatványozottan nagyobb a mi tanfolyamunkon. Szükséges továbbá, hogy az esti iskolán minél több kultúraktíva tanuljon, elsősorban reszortfelelősök. Így felkészülten, nagyobb látókörrel, több tudással győzelemhez segítjük a kultúrforradalmat és nagy lendületet adunk közvetett módon a termelésnek, leleplezve a befurakodott ellenséget, közvetlenül pedig erősítjük a békéért folytatott világharcot.

Palotai László,
a Landler Járműjavító ÜV dolgozója

Megkezdődött a legnehezebb munkafolyamatok gépesítése a vasútépítésben

Az ötéves terv teljesítése hatalmas szállítási feladatok elé állítja a vasúti



közlekedést. A gombamódra épülő új gyárakhoz iparvágányokat kell vezetni, az új bányákhoz vasútvonalakat kell építeni.

A vasúti pályafenntartás és építés csaknem dolgozója többé már nem a Horthy-rendszer lenézett, kisemmizett páriája, hanem megbecsült dolgozója a szocializmust építő népi demokráciának. A felszabadult dolgozók munkalendülete egymásután teremti meg az új vasútvonalakat, így például a Dunai Vasmű létesítésével kapcsolatban több mint 100 kilométer vasútvonal épül. Az ötéves terv keretében

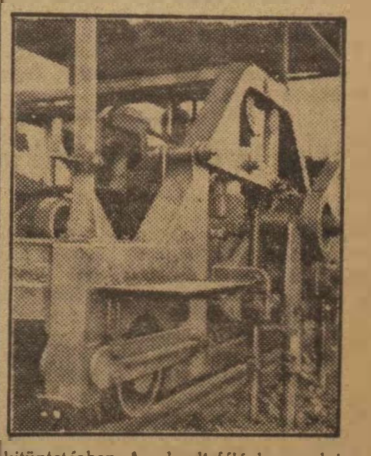
ünnepélyesen adták át a forgalomnak május 31-én például a Bodajk—Balinka között megépült új vasútvonalat.

És emellett sok-sok más ipar- és közforgalmú vasút épül.

A legnehezebb munkafolyamatok gépesítése a vasúti vágányhálózat építése kapcsán is kezdetét vette. A MÁV Pályaépítő és Felújító ÜV — az ország legnagyobb vasútépítő vállalata — már rendelkezik olyan korszerű gépekkel és felszerelésekkel, amelyek eredményesebbé, olcsóbbá teszik az építkezést és könnyebbé a dolgozók munkáját.

A legnehezebb munkafolyamatok gépesítése egyben bizonyítéka annak is, hogy valóban népi államunk legféltettebb kincse a dolgozó ember. A síncsere végrehajtása eddig kizárólag kézierővel történt. Az élenjáró szovjet munkamódszerek átvételével ezt a munkafolyamatot most gépesítettük. Ugyancsak megszűnik az eddig kézierővel végzett úgynevezett *„krampácsolás"* is. Ezt a műveletet, vagyis a kavicságynak a talpfa alatti tömörítését ezentúl nagyteljesítményű motoros aláverőgépekkel végzik, amelyek a vágányon mozognak és önműködően talpfáról-talpfára állva, egyidejűleg 16 aláverő kalapáccsal, *„vibrálással"* tökéletesen elvégzik egy-egy talpfa aláverését átlagosan 30 másolperc alatt.

A MÁV Pályaépítő és Felújító ÜV-nek 109 sztahanovistája van és 79-en részesültek a Dunai Vasmű emlékérem



kitüntetésben. Az elmult félévben a dolgozók 83 újítást nyujtottak be. Ezeknek az újításoknak évi megtakarítási összege közel félmillió forint.

Sztahánovista-őrhely Debrecenben

Kálmán Ernő sztahánovista jelvénnyel kitüntetett szolgálatvezető váltóőr hosszabb levélben számol be lapunknak arról, miként szervezte meg Debrecen állomás III. számú őrhelyét sztahánovista őrhellyé. Így ír levelében:

„Közlekedési kormányzatunk Debrecen állomását az eddigi elért eredményeiért, a dolgozók jó munkájáért sztahánovista munkahellyé nyilvánította. Állomásunkon a versenylendület egyre fokozódik. Dolgozóink többsége megértette Pártunk és kormányzatunk határozatait és a munkaversenyen keresztül, a Sztahánov-mozgalom kiszélesítésével igyekszünk a szocialista vasútat mielőbb megvalósítani.

Örömmel jelenthetem, hogy jó munkám eredményeképpen megszerveztem, helyesebben „megalapoztam" az országban hazánk első sztahánovista őrhelyét. Az őrhely egy szolgálatvezető váltóőrből, kettő váltóőrből és egy gépkiséröből áll.

Az eredményeinket, hogy idáig jutottunk, nem tudtuk volna elérni, ha nem támogatnak bennünket a szovjet vasutasok. Egyre több öntudatos kartárs akadt, akik megértették Pártunk szavát és a maguk munkájával hozzájárultak a fegyelmezett és áldozatra kész szocialista vasutas megteremtéséhez.

Mind több és több sztahánovista őrhelyre, munkacsapatokra, tolatócsapatokra stb. van szükség, hogy eredményesen befejezzük felemelt ötéves tervünket és megvédjük a békét. Ezért sztahánovista őrhelyünk vállalja, hogy a kocsimozdítási egységidőt 110-ről 115 százalékra emeli. A göztartási egységidőt 141.9-ről 156.9 százalékra emeljük, politikai képzettségünket a párthatározat alapján emeljük és szolgálatunkat balesetmentesen végezzük."

Sok sikert kívánunk az ország első sztahánovista őrhelye dolgozóinak: *Kálmán* Ernőnek, *Reskó* Sandornak, *Szabó* Andrásnak és *Szabó* Endrének, akik mint sztahánovisták vállalásukat becsületesen teljesíteni is fogják és jó munkájukkal példát mutatnak a többi vasutasoknak is.

A Jegynyomda országos visszhangot keltő újítása

Másfélévi kísérletezés eredményeképpen született meg a nyomdaiparban forradalmi újítást jelentő találmány: először sikerült a *Szepesi* László vezette komplexbrigádnak ötszínnyomású munkát végezni guminyomtatással.

Június hó másodikán hívta össze a nyomdaipar dolgozóit *Szepesi* elvtárs, hogy újítását bemutassa és átadja a nyomdaipar dolgozóinak.

Az újítással 30—40 százalékos megtakarítást ért el máris a vállalat.



AMIKOR A SZÁZSZÁZALÉKON ALUL TELJESÍTŐ SZTAHÁNOVISTÁKAT HÍV KI VERSENYRE

Érdekes eset történt meg az Északi Járműjavító ÜV-ben. Itt dolgozik *Nagy Jenő*, a VI. Osztály sztahánovista eszlergályosa, aki versenyre hívta ki a VIII/a esztergályosait.

Nagy meglepetést keltett azonban, hogy nem fogadták el versenykihívását, azzal az indokolással, hogy csak olyan esztergályossal versenyeznek, aki a kihívás időpontjában eléri a százszázalékos teljesítményt.

Az ÜB úgy gondolta, hogy a gyártási esztergaműhely dolgozóinak álláspontja helytelen. A gőzmozdonyosztályon dolgozó *Nagy Jenő* sztahánovista valóban 92 százalékot ért el, ez azonban nem jelenti azt, hogy most már nem hívhat versenyre más esztergályosokat. Az üzemben sokan ismerik *Nagy* elvtárs versenylendületét, s ha versenyre hív valakit, akkor annak értelme van. *Nagy* elvtárs jól tudta például, hogy a versenyre hívott esztergályosok 150—180 átlagszázalékkal dolgoznak. Neki pedig ezzel szemben 92 százaléka van.

A VIII/a esztergályosai lebecsülték *Nagy Jenőt* és nem álltak ki vele versenyre. Azóta *Nagy Jenő* már 162 százaléknál tart.

Sokan mosolyognak ezen, sokan elgondolkoznak rajta és felhasználják *Nagy Jenő* példáját...

Három hét alatt nem tudtak intézkedni

Budapest—Nyugati-pályaudvaron a IV-es raktárban *Steer János* csapatvezető, *Gazsi Boldizsár* és *Szücs István* raktári munkások feltörtek egy vidéki árumásra szóló hordót, amelyben 600 liter pálinka volt. Ez azonban nem volt elég és feltörtek egy láda palackozott bort is, nyilván gusztusuk támadt rá. Ezt bizonyítja az is, hogy a *„pácienseket"* mentőknek kellett elszállítani, annyira mélyére néztek a hordónak, illetve az üvegnek.

Ez a szomorú eset három hete már, hogy megtörtént, de a budapesti MAV Igazgatóság *„jóvoltából"*, a népgazdaság megkárosítói még mindig a helyükön vannak. Jó lenne, ha a VI. Osztály érdekelt dolgozói elolvasnák az új Fegyelmi Szabályzat idevonatkozó pontjait...

Istenes István az állomás félreeső helyén pálinkát mér

Budapest—Nyugati pályaudvar indulási oldalának *„szenzációja"* volt az udvariasnak nyelven félreeső helynek nevezett szobácska, ahol *Istenes István*, fittyet hányva a szabályokra és az adóhivatallal szembeni kötelezettségeire, feketén pálinkát mért a szolgálatban lévő vasutasok közötti.

Amikor tettenérték (kevésbé) Istenest, ott nyüzsögtek körülötte, mint hangyák a rakáson, a munkafegyelmet semmibevevő vasutasok. Ilyesmik hallatszottak: *„Kérek még egy kupicával!"* — *„Lesz holnap is?"* Amire *Istenes István* szinte sértődötten felelt: *„De még mennyire, hát nem tudja, hogy minden nap van kimérés!"*

Ezt is megszünteti a Fegyelmi Szabályzat

Az új Fegyelmi Szabályzat a munkafegyelem megszilárdításának eszköze, lehetővé teszi a magasabb színvonalú szolgálattétel elérését és „számos gátat szabadít fel és lehetőséget nyújt számukra kezdeményezéseik, bátor újításaik megvalósításához".

Az elmúlt napokban egy egyedül közlekedő mozdonyt éjjel 11 órakor Budapest—Ferencváros- és Budapest—Keleti-pályaudvar közötti egyik térközben feltartóztatták. A térközör azért állította meg a mozdonyt, amely egyébként vonatjáért ment, mert a mozdony elején lévő lámpák közül csak az egyik égett. A gép vezetője mindent megkísérelt, hogy legyőzze az elavult szabályokhoz ragaszkodó térközört feljogásának helytelenségéről. Még az „F—2." utasításról is beszélt neki, de a keményszívű térközör hajthatatlan maradt.

Így történt aztán meg az, hogy a kérdéses mozdony éjjel 11 órától pirkadatig vesztegelt a térközjelzőnél, ahelyett, hogy termelő munkát végzett volna. Nem is szólva arról, hogy az emberről való gondoskodás vastörvényét is mélyen sértette az eljárás.

A korareggeli órákban aztán, amikor égő jelzőlámpára már tényleg nem volt szükség, a mozdony elindult rendeltetési helyére.

Elek Ilona világbajnokságot, Papp László Európa-bajnokságot nyert, Székely Éva világrekordot úszott



Székely Éva

Nagyjelentőségű az a siker, amelyet a magyar úszók s közöttük a budapesti Lokomotiv-versenyzők értek el a Szovjetunióban. *Székely* Éva a 100 méteres pillangóúszásban 1:16:9 perces idővel új világrekordot úszott. Az új világcsúcseredménnyel a külföldi sajtó, többek között a francia lapok, mint a L'Equipe, az „Aube" és a Ce Matin is elismeréssel emlékezik meg.

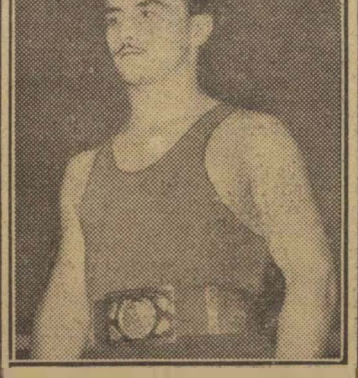
Székely Éva, *Zsigot* Irén, *Szakács* Ödön és *Sárosi* Imre, a magyar úszókeret vasutas tagjai levélben számoltak be a moszkvai élményükről. Többek között ezeket írják:

„A magyar úszósportot nagy megtiszteltetés érte azzal, hogy meghívást kapott a Szovjetunióba. Ez a meghívás a magyar vasutassport kiválóságát is megmutatta, hogy a csapatban, *Székely* Éva mint úszó, *Zsigot* Irén mint műugró, *Szakács* Ödön vízilabdázó és *Sárosi* Imre edző vetlek részt, illetve utaztak a Szovjetunióba. Feledhetetlen élményünket ilyen rövid levélben nem tudjuk visszaadni.

Háromhetes Szovjetunióbeli tartózkodásunk alatt az elvtársak és sporttársak mindent elkövettek, hogy jól érezzük magunkat. Voltunk színházban, futballmeccsen, a sakkvilágbajnokság elődöntőjén, cirkuszban, tornaversenyen. Ezekről beszámolni helyszűke miatt nem lehet. Sportbeliileg is mindent elkövettek, hogy eredményeink a legjobbak legyenek. Ennek tudható be, hogy *Székely* Éva egy világrekordot és két magyar rekordot ért el. *Zsigot* Irénnek megmagyarázták a műugrás magas iskoláját. *Szakács* Ödönnek az igazi küzdőképességet vízilabdában. *Sárosinak* pedig a tudományos edzésrendszer legmagasabb fokát.

Betetőzésül két napra Leningrádba utaztunk a Vörösnyíl-expresszen és láttuk a kétszeresen kitüntetett várost, amely 900 napig állta a fasiszták támadását. A háborús nyomokat eltüntették. A legtöbbet szenvedett városrészt újjáépítették, főutcája 14 kilométer hosszú és 80 méter széles. A Győzelem terét, mely négyszer akkora, mint a Vérmező, gyönyörűen parkírozták, szökőkutak és jól felszerelt gyermekjátszóterek díszítik.

Ez a sporttalálkozás megmutatta a szovjet nép segítségét a népi demokráciák iránt. Feledhetetlen emlékeink maradandók lesznek és mindig hálával fogunk gondolni a nagy Szovjetunióra és annak szeretett vezérére, a nagy Sztálinra, — fejeződik be a levél.



Papp László

A közelmultban zajlott le Milánóban az 1951. évi ökölvívó Európa-bajnokság. A bajnoki verseny iránt hatalmas érdeklődés nyilvánult meg. Ezúttal először fordult elő, hogy a bajnokságot nem nyolc, hanem kis- és nagyváltó beiktatásával, tíz súlycsoportban bonyolították le. A nevezési zárlatig 22 nemzet 160 versenyző részvételét jelentette be.

Papp László, a budapesti Lokomotiv tagja, világbajnok egyik győzelmet a másik után aratta és végül is megnyerte a nagyváltósúlyú Európa-bajnokságot.

Papp László hazatérése után elmondotta, hogy úgy a sorsolásoknál, mint a pontozásnál tapasztalták a nyugati játékvezető ellenséges megnyilvánulását. A magyar versenyzőket hátrányba szorították.

A versenyek alkalmával minden magyar versenyző, közöttük én is — mondotta *Papp* László — azzal léptünk a szorító közé, hogy kiharcoljuk a győzelmet. Azzal a gondolattal küzdöttem a szorítóban, hogy hazámat, a magyar népi demokráciát képviselem a nyugati kapitalisták ellenséges gyűrűjében és ez a tudat megacélozta erőmet és küzdőképességemet. Végtelen örültem és boldog voltam, hogy a nyugati sportvezetők mesterkedései ellenére ezúton is megmutathattuk erőnket. Azt, hogy a 800 milliós béketábort képviseljük... Másodszor lettem Európa-bajnok. Ez arra kötelez, hogy tovább képezzem magam és hogy alaposan felkészüljek az olimpiászra. Szerelnék onnan is, mint kétszeres olimpiai bajnok visszakerülni, hogy bebizonyíthassuk demokratikus sportunk fejlődését, amelyet a világ legjobb sportnemzete, a Szovjetunió tapasztalatainak felhasználásával akarunk kiharcolni.

*

Stockholmban rendezték meg a vívó világbajnokságot május végén. A bajnokságnak egyik legérdekesebb versenyszáma mindig a női törvívók küzdelme. Számunkra különösen jelentős volt ez a bajnokság, mert a nyolcas döntőbe legnagyobb számban magyar vívónők kerültek be. Ezek között szerepelt *Elek* Ilona olimpiai bajnokunk, a budapesti Lokomotiv tagja.

Május 26-án kezdődött meg a világ legjobb nyolc törvívójának a mérkőzése a világbajnoki címért. Három magyar, két francia, egy-egy dán, angol és osztrák versenyzőnő vette fel a küzdelmet. A végig rendkívül izgalmas, változatos verseny végül is hatalmas magyar sikert hozott: *Elek*



Elek Ilona

Ilona megnyerte a világbajnokságot. Harmadik és hetedik helyre is magyar versenyzők kerültek: *Nyári* Magda és *Elek* Margit.

Elek Ilona elmondotta, hogy hosszú sportpályafutása alatt már sok versenyen vett részt, de az előző rendszerben mindent elkövettek, hogy sportpályafutását kerékbe törjék. A felszabadulás azonban megnyitotta előtte is a fejlődés útját. *Elek* Ilona világbajnoknő is hangsúlyozta a zsüritagok elfogultságát.

— Nagyon boldog vagyok — mondotta *Elek* Ilona —, hogy nem okoztam csalódást azoknak, akik bíztak bennem. Örülök, hogy az a szerető gondoskodás, amelyben részesültem, meghozta a gyümölcsét. Most csak annak az érzésemnek szeretnék kifejezést adni: köszönöm a magyar dolgozóknak és vezetőinknek, hogy minden lehetőséget megadtak a győzelem kivívásához. Remélem, hogy ez további magyar vívósikerek újabb kiinduló pontja lesz.

VASUTASAINK IS SEGÍTIK FELÉPÍTENI A NÉPSTADIONT

A közelmultban közöltük, hogy öntudatos vasutas-sportolóink tevékeny munkával részt kértek ötéves tervünk egyik nagy alkotásának: a Népstadionnak felépítéséből.

Áprilisban és májusban számos vasutasüzem dolgozói jelentkeztek fizikai munkára a hatalmas építkezésnél.

Az önkéntes, társadalmi munkában részvettek a Landler Jenő Járműjavító, budapesti MAV Igazgatóság, s rajtuk kívül a budapesti, az angyalföldi, a hídmühelyi, a kőbányai, a budai, a rákosrendezői, a nagykanizsai, az Északi Járműjavító ÜV és a Landler Jenő Járműjavító ÜV Lokomotiv Sportkörének tagjai.

Az öntudatos vasutas dolgozók nagy lelkesedéssel végezték el a rájuk jutó munkát. Lelkesedésükre jellemző, hogy az előirányzott 200 dolgozó helyett 373-an vettek részt ebben a felemelő, nemes munkában.

Pályázati felhívás

A Vasutasok Szakszervezetének Kultúrnevelési Osztálya ezév augusztusában Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást rendez Budapesten. A kiállításon minden vasutas dolgozó részvehet, aki az alanti feltételeknek megfelelő, saját maga által készített szobrot vagy képet juttat el a kiállítás rendezőbizottságának. A szocialista-realista képzőművészet fejlesztése érdekében a szakszervezet elnöksége pályázatot hirdet olyan festmények és szobrok elkészítésére, melyek vasutas dolgozóink életét mutatják be a szocialista vasút megteremtéséért vívott harcban.

A pályázaton is minden vasutas dolgozó résztvehet, függetlenül attól: tagja-e a Vasutas Képzőművészeti Iskolának vagy sem. A pályázaton azonban nem vehetnek részt hivatásos festők, szobrászok és képzőművészeti iskoláink oktatói. Nevezettek azonban műveiket kiállíthatják, de a birálóbizottság műveiket külön veszi figyelembe.

A pályázatra beküldött alkotásokat is kiállítjuk.

A művek beküldésének határideje: 1951 július 30.

A műveket a Vasutas Képzőművészeti Iskolába, (Budapest, V., József Attila-utca 12), kell eljuttatni.

A beküldött alkotásokat ismert képzőművészekből álló birálóbizottság fogja felülvizsgálni és elbírálni.

Pályázati összegek:

Festészet:

I. díj	1000.—	Forint
II. „	800.—	„
III. „	600.—	„
IV. „	400.—	„

Szobrászat:

I. díj	800.—	Forint
II. „	600.—	„
III. „	500.—	„
IV. „	300.—	„

Makszim Kuprijanov:

URALI-HÁGÓN

A Vasút Politikai Osztály kiadásában megjelent Makszim Kuprijanov, a híres szovjet mozdonyvezető, a Szocialista Munka Hőse: Urali Hágón című könyve Makszim Kuprijanov saját életét írja meg könyvében, leírja, hogyan indult el az apátlan-anyátlan gyermek az életbe, hogyan találta meg életcélját hivatását a vasuti munkában, hogyan lett pályamunkásból a Szovjetunió egyik legnevesebb mozdonyvezetője. Megismerjük a szovjet emberek hősi harcait a Nagy Honvédő Háborúban, megismerjük a szovjet vasutasokat, akik bátran, golyózáporban, bombahullás között vezették szerelvényeiket az arcvonalra. Megismerjük a hétköznapok hőseit, azokat a vasutasokat, akik mindent elkövetnek, hogy minél több szenet takarítsanak meg, minél gazdaságosabban, biztonságosabban és gyorsabban bonyolítsák le a vasúti forgalmat. Makszim Kuprijanov nemcsak küzdelmeivel, de örömteljes életével is megismerteti az olvasót. Így ír életéről, a szovjet emberek életéről: „Szeretett szovjet országunk, a Bolsevikok Pártja, Sztálin elvtárs mindegyikünknek az életben megnyitotta a „zöld utcát" — a szabad utat a tanulásra, az alkotó szocialista munkára és az igazi emberi boldogságra."

közlekedés

A VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

Megjelenik havonta kétszer.

A szerkesztésért és kiadásért felelős:
GASPAR SÁNDOR
főszerkesztő.

Szerkesztő:
SZELECSÉNYI ISTVÁN

Laptulajdonos: A Vasutas Szakszervezet. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16. Telefon: 113—887, 126—452, 124—893.

Szikra Lapnyomda Budapest VIII., József-körút 5.

Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

Ára: 20 fill.

Közlekedés

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

LIII. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM. ★ A VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA ★ 1951 JULIUS 3.

VASUTASOK!
Az augusztus 20-i munkaverseny vállalásainak túlteljesítésével készüljünk fel az őszi forgalom sikeres végrehajtására!

ELŐRE A MINISZTERTANÁCS VÁNDORZÁSZLAJÁÉRT!

Ismeretes a diósgyőri DIMAVAG Gépgyár felhívása a lánggyáriakhoz, augusztus 20-nak, alkotmányunk napjának méltó megünneplésére.

A magyar vasutas dolgozók örömmel csatlakoztak a felhíváshoz és minden igyekezetük arra irányul, hogy felülvizsgálva versenyszerződéseiket, az eddiginél is nagyobb vállalásokat tegyenek és a közelgő ünnep alkalmára ujabb kötelességvállalásokkal, a felajánlások tizezreivel készüljenek.

A vasutas dolgozók ugyancsak örömmel és lelkesedéssel fogadták a minisztertanács határozatát az alkotmány ünnepének tiszteletére kezdeményezett munkaverseny jutalmazásáról. Népköztársaságunk minisztertanácsa az alkotmány ünnepének tiszteletére indított munkaverseny győztes üzemei részére négy vándorzászlót alapított. Ezek közül egyet a közlekedési vállalatok részére. A vándorzászlót minden év augusztus 20-án azoknak az üzemeknek dolgozói nyerik el, akik a legjobb eredményeket érik el augusztus 20-ig szóló tervük teljesítésében, illetve tulteljesitésében, az anyagtakarékosságban, a minőségi termelés megjavításában és az üzemek közötti együttműködés kiépítésében.

A minisztertanács a győztes üzemek dolgozóit — a vállalat létszámától függően — 50.000 forinttól 150.000 forintig terjedő pénzjutalomban részesíti. Az összeg feléből a vállalati igazgató a munkaversenyben kitűnt legjobb munkásokat, mérnököket, technikusokat és adminisztratív dolgozókat jutalmazza, — a másik felét a dolgozók javaslata alapján az üzem kulturális és szociális céljaira fordítják. A vándorzászló odaítélésére a közlekedés területén a közlekedés- és postaügyi miniszter, szakszervezetünk főtitkárával egyetértésben terjeszt javaslatot a minisztertanács elé.

A vasútas dolgozók lelkesedését határtalanul fokozta és elszántságukat a vasút előtt álló feladatok maradéktalan teljesítésére méginkább lendületbe hozta nagy Pártunk, a Magyar Népköztársaság kormányának megbecsülését és szeretetét kifejező minisztertanácsi határozat, amely minden év augusztus hónapjának második vasárnapját „vasútasnappá" nyilvánítja.

A hála, a ragaszkodás és a forró szeretet érzéseit tükrözik vissza azok a táviratok és levelek, amelyeket a vasutas dolgozók juttattak el a Magyar Dolgozók Pártjához, népünk forrón szeretett vezéréhez, Rákosi Mátyáshoz azért a megbecsülésért, amelyben Pártunk, a kormány, a vasutas dolgozókat részesítette.

Ezek a táviratok hangsúlyozzák, hogy a vasútas dolgozók megbecsülését jelentő határozat akkor látott napvilágot, amikor az imperialistákat aljasul kiszolgáló, hazaáruló Grősz József bandájával együtt szabotáló vasútasokat is lelepleztek.

„Amikor a vasutasok iránti megbecsülés büszkeséggel tölt el bennünket — írják a dolgozók —, *ugyanakkor gyülölettel és megvetéssel fordulunk el a hazaáruló bitangoktól. Pártunk megbecsülése, népi kormányunk elismerése még nagyobb erőt kölcsönöz abban a harcban, amelyet a belső és külső ellenség ellen vivunk, és fokozza elszántságunkat arra, hogy alkotmányunk ünnepére vállalt felajánlásainkat túlteljesitsük, a bő termés zavartalan szállitását, az őszi rendkivüli szállitási feladatok végrehajtását maradéktalanul biztositsuk. De megacélozza a magyar vasutasok erejét, helytállását abban a küzdelemben is, amelyet a felemelt ötéves terv túlteljesitéséért, a szocializmus gyorsabb ütemü felépitéséért, a béke megvédéséért folytatunk. Igérjük Rákosi elvtársnak, dicső Pártunknak, hogy úgy végezzük munkánkat, hogy az öntudatos magyar vasutasság méltó maradjon a meghecsülésre és a „vasutasnapokon" felemelt fejjel számolhasson be harcairól, fokozódó eredményeiről a dolgozó magyar nép egésze előtt."*

Az Északi Fűtőház dolgozói például kifejtik táviratukban, amelyet *Rákosi* elvtárshoz intéztek, hogy: *„Pártunk megbecsülése még több erőt ad az ellenség ellen vivott harchoz, kemény elszántságot alkotmányunk ünnepére vállalt felajánlásunk túlteljesitésében.*

Mozdonyaink jó karbantartásával, a gyenge minőségü hazai szenek felhasználásával máris felkészülünk az őszi csúcsforgalom rendkivül nagy feladatainak megoldására.

Ugy szervezzük meg munkánkat, hogy a bő termés minden szem gabonáját zavar nélkül tudjuk továbbitani rendeltetési helyére."

A vasútas dolgozók gyülöletet éreznek az imperialisták ügynökeivel szemben és még erősebben megmarkolják azt a fegyvert, amellyel eredményesen küzdenek a felemelt ötéves terv határidő előtti teljesítéséért, a szocializmus mihamarabbi felépitéséért, s az alkotó béke védelméért.

Összébb zárják soraikat, szorosabban fogják az éberség éles fegyverét, felkutatják és megsemmisitik az ellenséget, a háborúra uszító amerikai imperialisták ötödik hadoszlopát a vasúton. Ugyanakkor szilárd munkafegyelemmel, az öntudatos dolgozót jellemző vasfegyelemmel arra törekszenek, hogy élre kerüljenek az augusztus 20-i munkaversenyben, élenjárjanak az anyagtakarékosságban, a minőségi termelés megjavításában, abban, hogy a bő termést időben és biztosan szállitsák, abban, hogy máris felkészüljenek az őszi forgalom végrehajtására.

Az öntudatos vasutas dolgozók tízezreinek magatartása, munkája nyomán fakadjanak az eddiginél is jobb eredmények a verseny során, hogy ezzel kifejezésre juttassuk köszönetünket a Párt iránt, s bizonyitsuk, hogy az ellenség elleni kérlelhetetlen harcot egybekötve a termelés állandó fokozásával, megingathatatlan védelmezői vagyunk a béketábor magyarországi frontszakaszának!

Előre még szilárdabban, egységesebben és eredményesebben a minisztertanács vándorzászlajáért!

Nagy Pártunk és népköztársaságunk kormánya megbecsülésének kifejezője:

Minden év augusztus hónapjának második vasárnapja „vasutas-nap"

„A vasút az ország gazdasági vérkeringésének legfőbb ütőere. A szocializmust épitő népgazdaságunk csak úgy tudja feladatait megoldani, ha a vasutak zökkenőmentesen továbbítják a gyárak működéséhez szükséges nyersanyagokat, az épitkezések anyagszükségletét, ha tervszerűen juttatják el az ipar termékeit a fogyasztókhoz, pontosan elszállitják a mezőgazdaság termékeit a nagyvárosokba és az ipari vidékek dolgozóihoz.

Országunk fokozódó iparosítása, ipari és mezőgazdasági termelésünk állandó emelkedése a vasútra mind nagyobb feladatokat ró. Ezek a feladatok különösen nagyok az őszi hónapokban, amikor a vasútnak az ipar termékein kivül, a mezőgazdaság termelvényeit is még a tél beállta előtt rendeltetési helyére kell szállitania.

A felszabadulás óta a vasutas dolgozók ezeket a feladatokat, az elmult évek őszi forgalmának lebonyolítását a Párt vezetésével és közvetlen segitségével megoldották. A nagy feladatok lebonyolításában hathatós segitséget nyujtott a vasutas dolgozóknak a hős szovjet vasutasok példája, akik irányt mutattak a „2000 tonnás"- és „500 kilométeres"-mozgalomban, az irányvonatképzésben és a vonatok felemelt sebességgel való továbbitásáért indított harcban.

A vasút jelentőségének és a szocializmus épitésében való fontosságának kihangsúlyozása érdekében minden év augusztus hónapjának második vasárnapját a minisztertanács „vasutasnap"-nak nyilvánítja. Ez a nap fokozza a vasutas dolgozók munkalendületét, mozgósítja a vasutas dolgozókat még nagyobb helytállásra, a vasút legnagyobb feladatának, a minden évi őszi szállitások végrehajtására, a felemelt ötéves tervünk ráeső részének teljesítésére, hazánk békevédelmének megerősítésére!"

(A Magyar Népköztársaság minisztertanácsának 1951. VI. 26-i határozata.)

Dolgozóink harcban az augusztus 20-i verseny túlteljesítéséért

Alkotmányunk közelgő nagy ünnepével kapcsolatos munkaverseny egyre szélesedik a vasút területén. Hatalmas lendületet adott a dolgozók kezdeményezéseinek, a vállalások mennyiségi és minőségi fokának az a megbecsülés és elismerés, amely abban jutott kifejezésre, hogy a minisztertanács határozatot hozott a *„Vasutas-nap"* megtartására. A dolgozók azzal hálálják meg a Párt kitüntetését, a kormány elismerését, hogy még nagyobb szocialista kötelezettségvállalásokat tesznek. Mégpedig arra törekszenek, hogy lendületesen küzdjenek a közlekedési vállalatok részére alapitott minisztertanácsi vándorzászlóért.

Ugyancsak biztositja a verseny lendületét az az elszántság, amely a termelékenység fokozását nyújtja válaszul az imperialisták hazai bűnszövetkezetének, Grősz és társainak és a vasutas-szabotálóknak.

Székesfehérvár állomáson például 427 dolgozó tett vállalást, ugyanott az osztálymérnökség teljes létszáma, Miskolc területén a dolgozók 82 százaléka vállalt hosszúlejáratú versenyszerződést.

A Debreceni Járműjavító ÜV dolgozóinak marás 40 százaléka tett felajánlást. *Bocskai* Lajosné például vállalta, hogy 100 százalékról 120 százalékra emeli termelékenységét. Ezenkívül vállalta, hogy 1951. évi tervét december 20-ra befejezi és munkamódszerét több dolgozótársának átadja. Ugyanitt *Maár* Margit esztergályos csatlakozott a vállaláshoz és felajánlotta, hogy ezentúl két esztergagépen fog dolgozni.

Az Északi Fűtőház *„Ságvári ifibrigádja"* felhívással fordult a román államvasutak egyik ifjúsági brigádjához és az alkotmány ünnepével kapcsolatban közölte versenyfelhívását. Ebben versenyszempont például az, hogy melyik ifjúsági brigád ér el nagyobb százalékos szénmegtakarítást, melyiknek lesz kevesebb mozdonyjavitási költsége, melyikük vesz át több szovjet tapasztalatot, stb., stb.

Akik messze élenjárnak a terv túlteljesítésében

Az Északi Járműjavító ÜV-ben például számos öntudatos dolgozó nemcsak teljesitette már ez évi tervét, hanem messze élenjárnak a terv túlteljesítésében. *Somogyi* József sztahánovista esztergályos például

300 százalékos átlagteljesítményével készül az alkotmány méltó módon való megünneplésére és már most, július 1-én 1953. évi június havi tervét teljesitette.

Bánhidi Oszkár sztahánovista 258 százalékos átlagos teljesítménnyel készül az ünnepre és amint mondja: hálájának egyben kifejezője is a Párt és szeretett *Rákosi* elvtárs iránt, hogy a minisztertanács határozatilag kimondotta a *„Vasutas-napok"* rendszeresitését. *Bánhidi* elvtárs ötéves tervének teljesítésében már 1952 június havánál tart, nemkülönben *Fehérvári* József sztahánovista esztergályos, aki ugyancsak 258 százalékos teljesítmény mellett, már 1952. évi október havi tervénél tart.

Az üzem fiataljai lelkesen készülnek az ünneppel kapcsolatban a harmadik Világifjúsági Találkozóra is és ezzel is bizonyságot szolgáltatnak harcos, elszánt békeakaratuknak. Felzárkóztak a DIMAVAG versenyfelhivásához és a Landler Művek fiataljaival felujitották versenyszerződéseiket.

Budapest-Keleti-pályaudvar öntudatos dolgozói felajánlásaikat összekötötték a békemüszakkal. A vállalásokat is összekötik az imperialista háborús uszitók elleni küzdelemmel és az anyagtakarékossággal, a termelés emelésével kapcsolják össze. A békemozgalom erősítésére

megszervezték a hétvégi békevonatok indítását is,

amelynek munkáiba bevonták a forgalom, fűtőház, a müszak és a vonatkiséret aktiváit. Július 24-én indult el az első feldiszitett békevonat, amelyet ugyanezen a napon még négy másik békevonat követett.

A MAV Pályaépitő és Felujitó ÜV rácalmási főépitésvezetősége a közelmultban termelési értekezleten tüntette ki sztahánovista-jelvénnyel *Szabó* Mihály sztahánovista kubikost és héttagú brigádját, akik mindegyike

kétheti ingyenes üdülésre indul külföldre és Galyatetőre.

Ezenkivül pénzjutalmat is kaptak. Rajtuk kivül *Tóth* István, P. *Nagy* György, mint a téli forgalom legjobb dolgozói, *Szabó* Arpád sztahánovista főépitésvezető, *Gyarmati* János főpályamester, az ország legjobb pályamestere és *Kovács* János versenyfelelős szintén magas pénzjutalomban részesültek kitünő munkájukért. A kitüntetett és megjutalmazott dolgozók igéretet tettek arra, hogy az augusztus 20-i versenyben még fokozottabban állják meg helyüket.

Szombathely állomás dolgozói párosversenyre hivták Celldömölk és Tapolca állomás dolgozóit, az alkotmány ünnepére. A versenypontok között szerepel: a tehervonatok terhelését 490-ről 580 tonnára, az utazási sebességet 15.4-ről 19-re emelik. Ezenkivül a dolgozók 85 százalékát szervezik be hosszúlejáratú versenyszerződés alapján a munkaversenybe. Ugyanigy a dolgozók 85 százalékát bekapcsolják a Nazarova- és a Vorosin-mozgalomba. Ezenkívül egész sor anyagtakarékossági vállalást tettek.

Budapest-Déli-pályaudvar állomás dolgozói is csatlakoztak a DIMAVAG versenykihivásához és versenyben vannak Budapest-Keleti-pályaudvar dolgozóival. Vállalásuk között szerepel: a fajlagos kocsimozgatási időt 102-ről 105 re teljesitik, a göztartási normát 125-ről 140 százalékra és végül a kocsitartózkodást 105-ről 125 százalékra teljesitik augusztus 20-ra. Ezenkivül elindítják

„A legnagyobb értékű megtakarítást elérő dolgozó" címért folyó versenyt.

A Debreceni Fűtőház dolgozói ugyancsak felhivással fordultak a Nyiregyházi Fűtőház dolgozóihoz.

Gyengébb minőségű szenet használunk fel

A fütőház dolgozói többek között vállalták, hogy

külföldi szén helyett 50 százalékban hazai gyenge minőségü, harmadosztályú szenet fognak felhasználni.

Ezzel 250.000 forint megtakarítást érnek el. Hasonlóan a szénfogyasztásnál közel másfélszázezer forint megtakarítást fognak felmutatni. Az „500 kilométeres"-mozgalom továbbfejlesztésére pedig a körfolyamatos forduló napi kilométerteljesitményt 190 kilométerre emelik fel.

A Ferencvárosi Fütőház dolgozói párosversenyben vannak a Miskolci Fütőházzal. Az alkotmány ünnepére felülvizsgálták versenyszerződésüket és ezek szerint állapitották meg újabb vállalásukat. Ezek között is kiemelkedik az a felajánlásuk, hogy az eddig 40—45 százalékban használt másodrangú szén felhasználásának százalékarányát 55-re emelik. Ezenkivül a kocsijavitómühely 150 teherkocsi terven felüli javitását teszi lehetővé.

A vasutas dolgozók lendületesen, eredményeiket fokozva, a május 1-i verseny tapasztalatait felhasználva, hálával eltelve nagy Pártunk és népköztársaságunk kormánya iránt, forró szeretettel eltelve a dolgozó nép vezére, *Rákosi* elvtárs személye iránt, készül alkotmányunk közelgő ünnepének a legméltóbb módon való megünneplésére. Tudják, hogy termelékenységük emelése elválaszthatatlanul összefügg a béke harcos megvédésével, és ez megacélozza elszántságukat a terv túlteljesítésére. Ezzel válaszolnak az imperialistáknak, a Grősz-féle banditáknak a vasút öntudatos dolgozói.

DOLGOZÓ NŐK TISZTI ISKOLÁN



Ma már minden pálya nyitva áll a nők tizezrei előtt. Képünkön a vasúti tisztképző női hallgatóinak egy csoportját látjuk.

„Minden út jövedelmezőségéért"-mozgalomról

Pártunk II. kongresszusának határozata fő feladatként jelöli meg az ötéves tervben az iparosítás meggyorsítását, a mezőgazdaság elmaradottságának felszámolását.

Az üzemek, a teszos-k, a dolgozó nép szívügyének tekinti a kongresszus határozatainak végrehajtását. A soha nem látott hatalmas építkezések, a gyárak egyre növekvő termelése, az idei jó termés mind azt bizonyítják, hogy Pártunk által megszabott feladatok végrehajtása az egész dolgozó nép tényleges akaratán, a jövőben, a szocializmus építésében, a békébe vetett törhetetlen bizalmában rejlik.

Reánk vasutasokra nem kisebb feladat hárul, mint helytállni a szállítás frontján és biztosítani a gyors és pontos, zavartalan közlekedést, emellett vasúti üzemvitelünk gazdaságosabbá váljék.

E feladatok végrehajtásában irányt mutat és segítséget ad Pártunk és fel tudjuk használni a Szovjetunió gazdag tapasztalatait. A 2000 tonnás, az 500 km-es és számos, a Szovjetuniótól átvett munkamódszerek hozzásegítenek bennünket a forgalom zavartalan lebonyolításához és a szállítási költségek csökkentéséhez.

Most, amikor az őszi forgalom előtt állunk, világosan látjuk, hogy ezek nélkül a nagyszerű munkamódszerek nélkül nem tudnánk megoldani a reánk háruló feladatokat.

Pártunk II. kongresszusának tiszteletére indított munkaverseny idején a Ferencváros fűtőházban *Lengyel* József csatahánovista főmozdonyvezető és *Csiszárik* László versenyfelelős kezdeményezésére megindult egy újabb nagyjelentőségű, a Szovjetuniótól átvett, „Minden út jövedelmezőségéért"-mozgalom, melyet az ország fűtőházaiban számos mozdonyvezető vett át.

A *„Minden út jövedelmezőségéért"*-mozgalom jelentősége abban áll, hogy a mozdonyszemélyzet előre meghatározott pénzügyi tervvel indult útjára.

A pénzügyi terv részletesen tartalmazza a továbbított vonatnál azon az úton felhasználható tüzelő- és egyéb anyag mennyiségét, úgy mennyiségi, mint forint értékben. Ezenkívül tartalmazza az összes egyéb személyzeti, igazgatási, javítási stb. költségeket. A mozdonyszemélyzet maga számítja ki minden út után, hogy a megtett út jövedelmező volt-e népgazdaságunk számára, vagy pedig ráfizetéssel járt. A kiértékelésből megállapítja, hogy melyek voltak azok a tényezők, amik a ráfizetést okozták. Ezeket kiértékelve látja, hogy menynyiben adódtak azok saját hibájából, mennyiben adódtak tőle független okokból, amelyek befolyásolták az út jövedelmezőségét (pl. jelzőnél való feltartóztatás, kiterheletlenség stb.).

Ha megvizsgáljuk e mozgalom alakulását, azt látjuk, hogy ez nem fejlődik, sőt visszaesett.

A *„Minden út jövedelmezőségéért"*-mozgalom perspektiváit nem ismertük fel, nem segítettük elő annak fejlődését úgy, hogy a szocializmust építő munkánkat a többi mozgalmakhoz hasonlóan előbbre vigye. *Lengyel* és *Csiszárik* elvtársak igyekeztek ezt a szovjet mozgalmat — felismerve annak jelentőségét — átültetni a mi vasutunkra is. Azonban a megfelelő támogatást munkájukhoz a szakszolgálat és a szakszervezet részéről nem kapták meg. Így történt meg, hogy olyan alapokra lett fektetve, amely már magában lehetetlenné tette a mozgalom kifornását és fejlődését. A mozgalomban eddig elért eredmények nem bizonyítják a mozgalom lényegét, tehát jövedelmezőségét. Mindössze arra szorítkoznak, hogy a mozgalomba eddig bekapcsolt mozdonyok számát kiemelik. A jelenlegi állapotában domborítja ki a vonat közlekedésénél a valóságos ráfizetést, vagy jövedelmezőségét, éppen azért, mert a kiértékelés alapját olyan átlagos terhelési adatok adják meg, amelyek elérése az egész vonalak fekvésének megváltoztatása nélkül lehetetlen. Ugyanakkor a kiértékelés többi tényezője állandó és lényegében nem fejezi ki a dolgozók jó vagy rosszabb munkáját.

Az egész mozgalom a vontatási szolgálatra épül fel, a többi szakszolgálatok nem ismerték e a kiértékelés eredményéről sem volt tudomásuk. Magát a kiértékelést a mozdonyszemélyzet, illetőleg később a versenyfelelősök végezték. Egyedül a mozdonyszemélyzetnek volt tudomása az eredményekről és visszahatást váltott ki bennük az, hogy amikor a 2000 tonnás és 500 km-es mozgalmaink jelentős megtakarítást tudtak kimutatni ez a mozgalom a kiértékelés szerint úgyszólván állandó ráfizetést mutatott.

A mozgalom kiszélesítésére vonatkozó egyes javaslatokat, amelyek dolgozóink és versenyfelelőseink részéről történtek, a szakszolgálat mereven elutasította, viszont a szakszervezet és ezen belül különösképpen a bér- és termelési osztály nem harcolt következetesen e javaslatok végrehajtásáért.

Amikor az ötéves tervünkben a terv túlteljesítéséért folytatunk nagyszerű harcot, akkor ez a mozgalom elavult normákra, az 1950. évi adatokra épült fel. A mozgalom elindítása óta semmi javítás a mozgalom továbbfejlesztésére nem történt.

Éppen ezért e mozgalmat is a legfontosabb feladatunk végrehajtására, tervünk teljesítésére kell felépíteni.

Valamennyi szolgálati ág sajátosságait szem előtt tartva, a mozgalom tényezőjét közös nevezőre kell hozni és a kiértékelést úgy kell megváltoztatni, hogy abban minden szolgálati ág lássa azt, hogy a vonat továbbításához jövedelmezően járult-e hozzá. Az egyes szolgálati ágak dolgozóinak tervük teljesítése közben látniok kell, hogy ebben a mozgalomban elmaradtak, vagy élenjárnak, s ezt tudomásukra kell hozni.

A terhelésnél — ellentétben az eddigi menetrendfüggelék 6/a táblázata szerint megadott terheléssel — ezután a tervszerinti terhelési számokat kell alapul venni. Ezeket a tervszámokat a forgalmi szolgálatnak fel kell bontani vonalakra és vonatnemekre. Az így felbontott tervszámokat a vontatási szolgálatnak mozdonysorozatokra kell felbontani.

Mivel a vonat útjának jövedelmezését nemcsak a terhelés mutatja, hanem a felhasznált szénmennyiség is befolyásolja, ezért a ténylegesen kiszabott elegytonnakilométerre eső fajlagos szénfogyasztás értékét kell számításba venni.

A vonat útjának jövedelmezőségét befolyásolja a mozdonyra fordított javítási költség. Ellentétben az eddigi gyakorlattal nem egy fix költséget kell megállapítani, hanem a 100 elegytonnakilométerre és mozdonysorozatokra előre tervezett költséget. A vonat útjának befejezése után feladott javítási költséget kell összehasonlítani az előre tervezett javítási költséggel.

Az eddigi kiértékelés szerint a *„Minden út jövedelmezőségéért"*-mozgalomban az 500 km-es mozgalom, a kocsiforduló meggyorsítása nem volt kiértékelhető. Szükséges, hogy a mozgalomba bekapcsoljuk és kiértékeljük az utazási sebesség kiteljesítését is. A tervezett és kiteljesített utazási sebesség közötti különbségnek meg kell mutatni, melyik szakszolgálat, hogyan járult hozzá a vonat útjának jövedelmezőségéhez.

A vasút területén eddig meghonosodott mozgalmak célkitűzéseit felhasználva azokat, a *„Minden út jövedelmezőségéért"*-mozgalom kifejlődése és jó kiteljesítése érdekében továbbra is meg kell tartani és azokat úgy alkalmazni és úgy kiértékelni, hogy az tervünk teljesítését, illetve túlteljesítését segítse elő.

Minden szolgálati ág a saját vonalán dolgozza ki a *„Minden út jövedelmezőségéért"*-mozgalom kiértékelési formáját s azt hozzák közös nevezőre. A kiértékelés módjának elkészítésénél a célkitűzések meghatározásánál vegyék számításba az eddigi teljesítményeket, a módosított ötéves tervben elénk állított feladatokat. E tényezők kidolgozásánál támaszkodjanak az élenjáró dolgozók, csatahánovisták véleményére, tapasztalataira.

Szakszervezeti aktíváink feladata, hogy a szakszolgálat által megadott új célkitűzések, szempontok alapján világítsák meg dolgozóink előtt a *„Minden út jövedelmezőségéért"*-mozgalom nemzetgazdasági jelentőségét, a mozgalom kiértékelésének formáit és módszereit. Segítsék elő, hogy minden előadáson, tanfolyamon, szakoktatáson eredményesen foglalkozzanak a mozgalom jelentőségével, alapvető célkitűzéseivel. Agitációs munkájuk során mutassanak rá, az összes szolgálati ágak keretén belül, hogy a vonatok gyors összeállításával, a tolatások meggyorsításával, az egyes állomásokon a jelzők előtti feltartóztatások megszüntetésével, az ácsorgások csökkentésével, a felemelt sebesség alkalmazásával, tűzkezelési idők megrövidítésével, rövid menetidők alkalmazásával, a rakodással képzett irányvonatok szervezésével, gyors árukezeléssel, sebességkorlátozást előidéző vágányzárak tervszerű elvégzésével és számos más módszerekkel mennyiben segítik elő a *„Minden út jövedelmezőségéért"*-mozgalom kifejlődését és e mozgalmon keresztül népgazdaságunk fejlődését.

E mozgalom jelentős rejtett tartalékokat hoz felszínre, nagy mértékben segíti a munka termelékenységét és elősegíti a munkafegyelem megszilárdítását, a szállítási tervek teljesítését, illetve túlteljesítését. Rámutat a vasúti egyes részlegeinek szervezetlenségére, a vasuton megbúvó ellenség szabotázs munkájára. Elősegíti a meglévő hiányosságok felszámolását, hozzájárul az egyes szolgálati ágak között még meglévő szakmai sovinizmus maradványainak kiküszöbölésére.

Érezze kötelességének minden egyes öntudatos vasutas dolgozó, hogy dicső Pártunk II. kongresszusa idején megindított nagyjelentőségű mozgalom, mely a felsőbb szakszolgálati és mozgalmi szervek felületessége és hanyagsága következtében bizonyos fokig visszaesett, most az augusztus 20-i versenyben, ami a vasutasságnak az őszi csúcsforgalomra való felkészülését jelenti, reális alapokra helyezve vegyen újabb lendületet. Ezzel is kifejezésre juttatják vasutas dolgozóink a munka frontján való helytállásukat, hogy méltók arra a nagy megbecsülésre, melyben Pártunk javaslatára kormányzatunk határozata alapján részesültünk, hogy augusztus második vasárnapját minden évben *„Vasutasnap"* ként ünnepelhetjük meg.

BENCS MIHÁLY,
a bér- és termelési oszt. vezetője

Az Északi Járműjavító ÜV jó együttműködése is biztosítja a Csepel Autógyár tervének teljesítését

Az Északi Járműjavító ÜV dolgozói versenyben vannak az alkotmány ünnepére vállalt felajánlások teljesítésében. Az üzem egyre növeli a párosversenyben részvevők számát, s jó politikai felvilágosító munkával, tapasztalatcserével, munkamódszerátadással iparkodik teljesítményeit növelni.

Ezenkívül a legszorosabb együttműködésre törekszik nemcsak a vasúti, hanem a kinti üzemek egész sorával.

A járműjavító például szoros kapcsolatot tart fenn a soroksáriúti Szerszám és Gépgyárral. Hatszáz darab fogaskereket gyártott le határidő előtt és így hozzájárult tervük időelőtti teljesítéséhez. A Dissous Gázgyár egyik újításának bevezetéséhez oly mértékben járultak hozzá a főműhely dolgozói, hogy népgazdaságunk közel másfélmillió forint megtakarítást könyvelhetett el. Ezt a megtakarítást úgy tették lehetővé az öntudatos dolgozók, hogy *az újításhoz szükséges fogaskerekeket,* — amelynek elkészítését már egyetlen üzem sem tudta vállalni, — *terven felül elkészítették.*

Az aratókombájnok egyes alkatrészei is itt készültek el

Ugyanilyen nagy segítséget nyujtottak az EMAG-nak azzal, hogy az aratógépek tartozékait időre elkészítették. Több mint 2000 munkaórával tették ezt lehetővé. Ma már az aratás nagy munkájában segítenek azok a kombájnok, amelyeknek egyes részeit az Északi Járműjavító derék dolgozói állították elő. Egy kiváló szakmunkást pedig négy hétre *„kölcsön"* adott a gyárnak, hogy elősegítsék tervük teljesítését, hogy a bőséges termés betakarításához szükséges gépeket határidő előtt leszállíthassák.

Az üzemek közötti együttműködés jó példája az Északi Járműjavító ÜV. szoros kapcsolata például a *Budapesti Villamossági és Kábelgyárral,* a *Teljpari Gépeket Javító NV*-vel, a *Gazdasági Vasúttal,* a *Fatelitő ÜV*-vel, a *Bányaipari Gépeket Gyártó Vállalattal* és nem utolsó sorban az *Óbudai Hajógyárral.* Ez az együttműködés többek között abban nyilvánul meg, hogy rendszeresen átadják munkamódszereiket,

tapasztalatcserét rendeznek

és azon iparkodnak, hogy

közös újító körök segítségével

fejlesszék az üzemek eredményeit.

A Csepel Autógyár tervének teljesítését már többízben elősegítették a dolgozók: olyan munkadarabok elkészítését vállalták terven felül, amellyel fokozni tudták az autógyártás ütemét.

Ennek a kitűnő együttműködésnek követendő példáját nyujtja *Vaskó* elvtárs, a fogazó műhely vezetője, a többszörös újító, aki munkamódszereit dolgozótársainak eredményesen adja át. Amikor beszélgetünk vele, ezzel indokolja ezt a segítséget:

A munkamódszerátadással és végeredményben üzemeink közötti együttműködéssel bizonyithatóan járulok hozzá népgazdaságunk erősítéséhez, s ezzel voltaképpen a számunkra annyira drága béke megvédéséhez. Az a célom, hogy olyan bolsevik szakmunkásokat neveljek, akik cselekedeteiken, tetteiken keresztül mutatják meg hűségüket népi államunkhoz.

Az Északi Járműjavító ÜV a dugattyúgyűrűktől kezdve a fogaskerekeken keresztül egészen a villamosmozdonyig, mindent el tud készíteni. Ezáltal már meglévő kapcsolatait még szorosabbá és eredményesebbé teheti a nem vasúti üzemekkel. Minden jel arra mutat, hogy a dolgozók a felemelt ötéves terv megvalósítása, túlteljesítése érdekében minden segítséget meg fognak adni a kinti üzemeknek.

A helyi pártszervezet, az üzemi bizottság és a szakszolgálat jó együttműködése, a legszorosabb összmunkája tette lehetővé azt, hogy az üzem öntudatos dolgozói a vasúton kívüleső gyárakkal és vállalatokkal ilyen kitűnő eredménnyel együttműködjenek. Ennek a támogatásnak következményeként a további segítség feltételeit az üzemi bizottság megbeszéli a dolgozókkal, leszürik kölcsönösen a tapasztalatokat, és a dolgozókat támogatva, tovább fejlesztik a termelékenységet. Ezzel fokozzák harcukat az imperialisták belső ügynökei ellen, a szocializmus felépítéséért, a dicsőséges Szovjetunió által vezetett béketábor erősítéséért.

TENGERDI JÓZSEF
az Északi Járműjavító ÜV dolgozója

Milyen munkamódszerrel továbbítottam sérült mozdonnyal az 1907-es gyorsvonatot

1951 VI. 3-án az 1907. számú gyorsvonatot továbbítottam Pécsről Budapestre a 328—682. számú mozdonnyal, Szollár József és Hoffer Mátyás fűtő kartársakkal.

Pécsen a honos fűtőháznál a gép összes ellenágyát feltöltöttem olajjal. Útközben a mozdonyt négyszer vizsgáltuk meg, Szentlőrincen, Dombóváron, Simontornyán és Sárbogárdon. Ezen vizsgálatoknál melegedést nem észleltünk Sárbogárdtól Pusztaszabolcsig, ezen a 30 km-es útszakaszon a 80 km átlagsebességű gyorsnak megállása nincs és Pusztaszabolcsra érve azt tapasztaltam, hogy a bal középső főtengelyágy kiolvadt. A tartózkodás rövidsége miatt az ellenágyat nem bontottam le, mert már úgy is késve érkeztünk, az 1927. számú személyvonat előhaladása miatt. Megállapítottam, hogy a kenővezeték a felolvadt fémmel eltömődve nincs, így a kenés felülről biztosítva van. Azonnal határoznom kellett, mert a vonatot továbbítani kell mindenáron. Mivel a kiolvadt ággyal csak állandó kenés mellett lehet nagy sebességgel tovább haladni, így fűtőm, Hoffer Mátyás azonnal vállalkozott, hogy az ágyat útközben kenni.

Felöltözve beült a keretmerevítőre és mivel megállapítottam, hogy részére ez kockázatos ugyan, de nem életveszélyes, így olajjal elláttam és folytattam az utat Budapest felé. Hoffer Mátyás kartárs Pusztaszabolcstól Budapestig, menetközben, a robogó mozdonyról a kiolvadt ágyat állandóan kente.

A hős szovjet vasutasok tapasztalataiból már olvastam hasonló eseteket, egy pillanatig sem gondoltam a meghátrálásra, vagyis arra, hogy segélygépet kérjek.

Elhatározásunkat követő tett eredményeként menetidővel tudtuk vonatunkat Budapest Keleti-pályaudvarra továbbítani.

Felgyapotolt ággyal visszafelé is vállaltam a vonat továbbítását, de a keleti fűtőház mozdonyfelvigyázója ehhez nem járult hozzá.

GYÖRI KISS ISTVÁN,
sztahánovista jelvénnyel kitüntetett főmozdonyvezető,
Pécs, fth.



Fouillard francia mozdonyvezető höstette

Agenben hatalmas tüntetést szervezték, így fejezték ki tiltakozásukat az amerikai hadianyagok szállítása ellen a francia vasutasok.

Fouillard, francia mozdonyvezető megtagadta egy amerikai hadianyaggal rakott vonat továbbítását. A hős francia vasutast ezért a Francia Államvasutak Igazgatósága felfüggesztette állásától. A CGT Vasutas Szakszervezet főtitkára, Alphonse *Drouard* elvtárs felhívta a francia vasutasokat, hogy tiltakozzanak a megtorló intézkedés ellen.

Julio Llago levele Argentinából

Az alábbiakban kivonatosan közöljük az argentinai Santa-Fé, perezi tartományi vasúti műhely egyik dolgozójának, Julio Llagonak levelét. Ebben beszámol az argentin vasutasok harcáról, arról, hogy az argentin vasutasok miként szállnak szembe a háború és nyomor politikájával.

Mindenekelőtt testvéri üdvözletünket küldjük nektek mi, Argentina legfontosabb közlekedési eszközének, a vasút szolgálatában álló vasúti munkások. Rajtatok keresztül juttatjuk el üdvözletünket a világ valamennyi szállítómunkásához és különösen azokhoz, akik a Szovjetunióban és a népi demokráciákban már megvalósították az emberiség törekvéseit és kezükbe vették saját jövőjük irányítását.

Bizonyára érdekel benneteket az argentin vasutak és vasutasok helyzete. Az argentin vasutak egészen 1950 március elsejéig magántőkések kezében voltak. Ekkor államosították őket, — a korábbi angol és francia kapitalista tulajdonosok részére történt kártalanítás mellett. Ugyanis országunk egész közlekedési szervezete ezek kezében volt.

Az államosítás kitünő üzletet jelentett a külföldi imperialisták számára,

akik a vasúti szállítás monopóliumát biztosították a maguk számára hazánkban. Sikerült másfélmillió dollárral többet zsebrevágni, mint amit az argentin szakértők átadási érték fejében kiszámítottak.

Vasutasaink tanuk arra, hogy miként bénították meg az argentin gazdasági életet, hogyan bocsátanak el munkásokat és alkalmazottakat, hogyan áldozzák fel egy élősdi osztály javára az ország érdekeit.

A Peron-kormány egyre inkább a yenki-imperializmus függvényévé teszi országunkat.

Például az amerikai imperialisták kívánságainak megfelelően, nem régen jelentette ki Castor ezredes, argentin közlekedésügyi miniszter, hogy 27.000 „fölös" vasutast bocsátanak el.

Az argentin vasutasok megerősítik küzdelmeiket életfontosságú jogaik védelmében. Abban, amely a közlekedés igazi államosítására, a vasutaknak a tömegszervezetek képviselői részéről történő ellenőrzésére és az abban való részesedésre irányul. Hasonlóképpen küzdenek jobb munka- és bérfeltételekért, valamint az egészségre káros munkáknál a határós munkanapért.

Követeléseink nagyon is sürgősek. A legtöbb vasutas nyomorúságos bért kap és igen szégyenteljes életkörülmények között él. Ez pedig a bekövetkezett inflációnak, a megduzzadt katonai költségvetésnek eredménye és ez az oka az életfenntartási költségek állandó emelkedésének is.

Mi, argentin szállítómunkások a jobb életért folytatott küzdelmet a békéért folyó harccal kötjük össze. Meg vagyunk győződve arról, hogy ez az egyetlen útja annak, hogy hozzájuthassunk egy szebb, emberibb élethez egy olyan világban, amelyben már nincsenek többé háborúk.

Julio Llago,
Santa-Fé, Argentina

Harcoljunk az üzemi bizottságok megerősítéséért!

Pártunk II. kongresszusának határozatait csak úgy tudjuk sikeresen végrehajtani, ha üzemi bizottságainkat megerősítjük, a hiányzó funkciókat feltöltjük a munkásosztály és az egész dolgozó nép ügye iránt odaadó káderekkel. *Rákosi* elvtárs Pártunk II. kongresszusán hangsúlyozta, hogy: „Megnövekedett, új feladatok állnak előttünk, melyek megoldása csak úgy sikerül, ha megerősítjük pártszervezeteinket." A pártszervezetek megerősítése megkövetelt tőlünk azt, hogy üzemi bizottságainkat is megerősítsük, hogy valóban be tudják tölteni a transzmisszió szerepét és a pártszervezetek irányítása mellett behatóbban foglalkozzanak a termelés és a politikai nevelés kérdésével.

Ezen a téren üzemi bizottságainknál komoly hiányosságok vannak. Jellemző ez a legnagyobb üzemi bizottságainkra: Landler J. J., Északi J. J. és Dunakeszi J. J. üzemi bizottságára, hogy az ÜB tagjai közül a legutóbbi időkig öthat ÜB-tag hiányzott. Így természetes, hogy a munkájukat nem is tudták jól végezni és komoly hiányosságok voltak munkájukban. A Dunakeszi J. J. üzemi bizottságból négy ÜB-tag hiányzott és másik négyet leváltottak, akik nem voltak megfelelőek. A kiegészítésnél bevonták az üzem legjobb dolgozóit — a fiatalokat, nőket és pártonkívülieket s ezzel komolyan megjavult az üzemi bizottság összetétele, de megjavult az üzemi bizottság munkája is. Ez a tény azt bizonyítja, hogy sokkal fokozottabban kell bevonni a szakszervezeti munkába a sztahanovistákat, az egyes kampányok alkalmával kitűnt dolgozókat, a műszaki értelmiséget, valamint a nőket és az ifjúságot. Ezt eddig üzemi bizottságaink nagymértékben elhanyagolták és ebből a hibából adódik az, hogy az üzemi bizottsági titkáraink nem oly fontos feladatokkal foglalkoznak, mint a munkaverseny, a Sztahanov-mozgalom továbbfejlesztése, ellenőrzése, valamint a dolgozók politikai nevelése, hanem apró, mindennapi részletmunkákkal vannak elfoglalva. Így elszakadtak a dolgozóktól és nem ismerik a dolgozók hangulatát, a dolgozók sérelmét, panaszait — ami hátráltatja a munka eredményes elvégzését. Jellemző ez a Bp. Igazgatóság ÜB-titkárának *Nagy* elvtársnak a munkájára, aki a termelés és a munkaverseny kérdését nem elsőrendű feladatnak tartja, hanem a sport, a kultúra és a zenekar kérdéseit és így a munkaidő alatti próbázást is elnézi. Bár ez is fontos, de nem lehet öncélú a kultúra a kultúráért, hanem össze kell kapcsolni a munkaverseny kérdésével, ami a Budapesti Igazgatóságon nem történik meg.

Üzemi bizottságainknál általános hiányosságok, hogy nincsenek társadalmi aktíváik és nincsenek reszortbizottságok. Ha egyes helyeken meg is van a reszortbizottság, az nem működik megfelelően, tehát csak formálisan létezik, pedig ha az ÜB-titkáraink nagyobb gondot fordítanak a társadalmi aktivahálózat kiszélesítésére, a reszortbizottságok munkájának megjavítására, akkor a kádertartalékok tízés százezreit tudjuk biztosítani a káderutánpótlás szempontjából. Üzemi bizottságaink nagyrésze panaszkodik, hogy „nincsenek" káderek. A káderhiány oka nem a vezetésre alkalmas, becsületes, öntudatos vasutasok hiánya, hanem a mi kádermunkánk hibái, tervszerűtlensége — mert az elmult hat esztendő alatt nemcsak funkcionáriusaink, hanem az egész munkásosztályunk, köztük a vasutas dolgozók is megerősödtek öntudatban. De az a hiba, hogy az üzemi bizottságaink nem ismerik ezeket a becsületes, megbízható dolgozókat, akik legtöbbször csendben, szerényen végzik munkájukat, s helyettük gyakran a kevésbbé tehetségeseket, kevésbbé szilárdakat, de ügyesebbeket és hangosabbakat léptetik elő.

Üzemi bizottságaink tartsák szem előtt *Kovács* elvtárs beszédét — hogy úgy tudnak csak jó munkát végezni, ha becsületes, megbízható és rátermett munkatársakat választanak ki maguk mellé. Olyanokat, akik a legnagyobb nehézségektől sem riadnak vissza. Ennek figyelemvételével üzemi bizottságaink fordítsanak nagy gondot az üzemi bizottságok kiegészítésére, amelyet augusztus 25-ig fogunk befejezni. Gondosan kell előkészíteni ezt a munkát, nem szabad az utolsó napokban kapkodni. Nem szabad a véletlenre bízni, hogy kik lesznek az üzemi bizottság, a műhelybizottság tagjai, vagy bizalmiak. Ha alapos előkészítő munkát végzünk, leleplezzük az ellenséges, kétes elemeket, kicseréljük a vezetésre alkalmatlanokat s helyettük a gyakorlati munkában kitüntekkel töltjük be, olyanokkal, akik saját egyéni érdekeiket mindenkivel szemben alá tudják rendelni a Párt, az osztály érdekeinek, akik szeretik és követik Pártunkat és Rákosi elvtársat. Hogy üzemi bizottsági titkáraink jó munkát tudjanak végezni, sokkal alaposabban kell foglalkozniok a káderek megismerésével és nevelésével. Tartózkodjanak többet a dolgozók között és segítsék, ellenőrizzék a munkájuk közben őket, mert a kádereket a munkájuk végzése közben lehet legjobban megismerni. A kádereknek napról napra kell segítséget nyujtani munkájukban és világosan kell látni azt, hogy nemcsak az a fontos, hogy a káder el tudja végezni a rábízott munkát, hanem az is, hogy ez a munka fejlessze, nevelje, megedzze a kádert. A káderek kiválasztásánál nagy gondot fordítsanak a nők, az ifjúság és a pártonkívüliek fokozottabb bevonására, mert a megnövekedett feladatokat csak új, fiatalos lendülettel tudjuk végrehajtani és a fiatalokat kevésbbé hatotta át a kispolgári burzsoá gondolkodás, ezért merészebbek, bátrabbak a kezdeményezésben.

A káderek kiválasztásánál vigyázzunk arra, hogy ellenséges elemek ne kerülhessenek be szakszervezeti funkcióba. Üzemeinkbe az utóbbi időben sokan kerültek be volt csendőrök, horthysta katonatisztek, kispolgári elemek és egyebek. Ezek igyekeznek jó munkát végezni, hogy bekerülhessenek különböző funkciókba, majd később a Pártba és maguk után hozzák a hozzájuk hasonló ellenséges, nemkívánatos elemeket, akik romboló munkát fejtenek ki üzemeinkben — és nem egyszer eredményesen. A Grősz-féle összeesküvő banda leleplezése erre a legfényesebb bizonyíték, ahol bebizonyosodott, hogy az éberségünk hiányában milyen baleseteket tudtak előidézni Balázsi- és Pécsi-félék a vasút területén. Vannak még ezekhez hasonló ellenséges elemek, akiket meg kell ismerni, le kell leplezni és eltávolítani a soraink közül. Erre kell nevelni funkcionáriusainkat és az egész vasutasságot. Arra kell nevelni, hogy a balesetek mögött mindig az ellenség kezét keresse, mert a tények azt bizonyítják, hogy kellő éberséggel ezt meg is lehet találni. Az éberség állandó fokozását követeli meg tőlünk a szocializmus építése és a béke megvédése, mert ahogy Kovács elvtárs a Párt Központi Vezetősége ülésén mondotta, hogy a kommunista éberség a Párt, a proletárdiktatúra, a haza védelmét jelenti.

Az üzemi bizottságok megerősítéséhez tartozik a kádertartalékok gyüjtése, a helyettesek kinevelése, mert a tartalékokra a szakszervezeti munkában is épp oly szükség van, mint a hadseregben, vagy a gazdasági életben. Ha helyesen gazdálkodunk a kádertartalékokkal, akkor nem okoz gondot, ha egy kádert leváltunk, vagy más területre helyezünk el. Egyes területek ezen a téren értek el komoly eredményt. Mint például: Miskolc terület, ahol jól foglalkoznak a káderek nevelésével és ezen a területen nem okoz gondot, ha egy funkcionáriust más területre helyeznek át. De ennél komolyabb hiányosságok vannak Debrecen területén, mert például a Debreceni Járóműjavító üzemi bizottságban több mint három hónapja nincs termelésfelelős és még a mai napig sem tudott sem az üzemi bizottság, sem Debrecen területi bizottság megfelelő javaslatot tenni. Mindezekért a hiányosságokért hibás a központ valamennyi osztálya, de a káderosztály is, mert nem nyujtottak kellő segítséget, hogy üzemi bizottságaink ezeket a hiányosságokat munkájukban ki tudják küszöbölni.

A káderek kiválasztására Pécs és Szeged területén forditsanak nagyobb gondot üzemi bizottságaink és ehhez a területi bizottságok is adják meg a maximális segítséget, mert Tito aljas bandái, mint az imperialisták balkáni előretolt rohamcsapata, fogcsikorgatva nézik országunk rohamos fejlődését. Ezeken a területeken különösképpen fönnáll a veszélye annak, hogy ellenséges, nemkívánatos elemek kerülnek be a szakszervezeti funkcióba, akik rokoni, vagy egyéb kapcsolatot tartanak fenn Jugoszláviában élőkkel. Mégis komoly lazaságok mutatkoznak meg például Szeged területén. Jellemző ez Orosháza és Baja állomásokon a decentralizálás alkalmával történt üzemi bizottságok alakítására, ahova kiment a Szeged területi titkárságon dolgozó Kovács Lajos és 10 perc alatt alakította meg ezeket az üzemi bizottságokat. Ez alatt az idő alatt választotta ki a kádereket is és az állomás peronján adta ki az utasítást a kiválasztott elvtársaknak, hogy most üljenek össze és osszák el a reszortokat maguk között. Taggyülést egyáltalán nem hívtak össze.

Ez a tény azt mutatja, hogy ilyen felületes káderkiválasztásoknál is meg lehet találni az ellenség kezét, mert amikor Kovács Lajos munkáját és multját megvizsgáltuk, kiderült róla, hogy próbacsendőr volt. Így kerülnek be aztán ellenséges, nemkívánatos elemek különböző szakszervezeti funkcióba. Ez a tény azt mutatja, hogy lebecsülte a dolgozókat, elfojtotta a dolgozók alulról jövő ellenőrzését és a legdurvábban megsértette a szakszervezeti demokráciát. Vagy egy másik példa: Egyik állomásról egy Kiss nevű intézőt büntetésből Kecskemét állomásra helyeztek alacsonyabb beosztásba, mint az előző munkahelyén volt. Mivel jól tudott beszélni és törtetni, az akkori szegedi területi titkárság megbízta az üzemi bizottsági titkári teendők végzésével, majd a rangjához mérten raktárhivatalnok lett. Az üzemi bizottsági titkári teendőkkel való megbízása óta semilyen szakszervezeti munkát nem végzett, bár Szeged Igazgatóság politikai osztálya többször figyelmeztette az akkori területi titkárt, Kempl elvtársat — akit azóta leváltottunk, mert családjával együtt önként Nyugatra távozott —, hogy az illetőt sürgősen le kell váltani. Kempl elvtárs ezt négyszer meg is ígérte, azonban egyáltalán nem hajtotta végre. Leváltása tehát végeredményben február hótól egészen június hó 20-ig elhúzódott. Ezekből a példákból láthatjuk, amit Kovács elvtárs a referátumában aláhúzott, hogy a jó kádermunka meggyorsítja, a rossz kádermunka pedig hátráltatja fejlődésünket.

Az üzemi bizottságok kiegészítését és megerősítését kössék össze az alkotmányunk tiszteletére indított munkaversennyel, a „Vasutasnap" méltó megünneplésével és az őszi csúcsforgalom előkészületeivel, mert így tudjuk bizonyítani, hogy szilárdan követjük a hős szovjet vasutasok példáját és csak így tudjuk kinevelni a vasutas káderek tíz- és százezreit a Párt és az államapparátus számára.

Gróf József,
a Központi Káderosztály vezetője

Országos ÜB-titkári értekezleten tárgyalták a dolgozók az augusztus 20-i munkaverseny és a munkafegyelem kérdéseit

Június 15-én a Landler Művek kultúrtermében országos értekezletre gyültek össze a vasutas üzemi bizottságok vezetői, hogy megtárgyalják: miként biztosítják az augusztus 20-i munkaverseny sikerét.

Rácz Kálmán elvtárs, főtitkárhelyettes nyitotta meg az országos értekezletet. Elmondotta, hogy a diósgyőri dolgozók kezdeményezésére indított szocialista munkaversenyhez az öntudatos vasutas dolgozók lendületesen csatlakoztak. Ilyen körülmények között elsőrendű kötelessége a szakszervezeti vezetésnek — mondotta —, hogy a dolgozók alulról jövő kezdeményezésére felfigyeljen és megfelelő irányvonalat adjon az új verseny kibontakozásához.

Hangsúlyozta, hogy a munkaverseny és a munkafegyelem kérdése, amelyről tárgyalni fognak az értekezleten,

alapja az őszi csúcsforgalom megindításának

és sikeres lebonyolításának.



Glomba Márta, Varga Zsófia és Szabó Ilonka tanulók a Landler Művekben szeretettel veszik körül az esztergapadot. Rövidesen ők is esztergályosok lesznek segítik felemelt ötéves tervünknek, a béke tervének megvalósítását.

Döntő feladat: a verseny eredményeivel segíteni a terv teljesítését

Utána *Bencs* Mihály, a központi Termelési- és Bérosztály vezetője tartotta meg beszédét. A nemzetközi helyzet ismertetése után elmondotta, hogy alkotmányunk ünnepének, augusztus 20-nak tiszteletére indított versenyszakasz egyenes folytatása üzemeink és dolgozóink között jelenleg folyó párosversenymozgalomnak. Ezzel elérjük azt, hogy a régebbi párosversenyszerződések, a verseny folyamán tett szocialista vállalások nem mennek feledésbe, felelevenítjük azokat, amelyen keresztül egyben elérjük a kampányszerűség felszámolását is.

Ezután azt fejtegette, hogy hogyan legyen folytatása a verseny, a május elsejei párosversenynek. Kiemelte, hogy felülvizsgálják és ellenőrzik, hogy a vállalt feladatokból mit hajtottak végre, a szerződéseket pedig kiegészítik.

Ezzel kapcsolatban

döntő feladatként jelölte meg teljesíteni, illetve túlteljesíteni az 1951. éves tervet,

s ez alapon felülvizsgálni a régi versenyszerződéseket. Meg kell nézni, hogy megvannak-e az előfeltételek arra, hogy a terveljesítést a vállalásnál előbbre hozzák.

Üzemi bizottságaink a szolgálati főnökökkel és a vállalatvezetőkkel együtt versenyt szerveznek az üzemen belül a *„Legnagyobb értékű megtakarítást elérő dolgozó"* címéért. Jelszóvá kell tenni, hogy *„Ne legyen versenyszerződés, amelyben az anyagtakarékosság ne szerepelne"*. Harmadik súlyponti kérdésként az *üzemek közötti együttműködésről* beszélt és hangsúlyozta, hogy a kinti üzemekkel kössenek komplex-brigádszerződéseket. Különösen fontosnak tartotta az üzemek közötti együttműködést a járműjavítók és fűtőházaink között

A versenyt összekötjük a békéért folytatott harccal

Bencs elvtárs ezután arról beszélt, hogy a versenybe be kell vonnunk a műszaki értelmiségieket, a műszaki középkádereket, majd a szovjet példákon elindított mozgalmak jelenlegi állásáról, a hiányosságokról és a verseny feladatairól emlékezett meg. Ezután áttért az augusztus 20-i verseny szervezési feladataira és hangsúlyozta, hogy az új versenyszakasz szervezését össze kell kötni a békéért folyó küzdelemmel és az ellenség elleni kérlelhetetlen harcal.

Beszédét azzal fejezte be, hogy a vasutas dolgozók versenylendülete hozzá kell, hogy járuljon

Pártunk II. kongresszusa által meghatározott és az őszi csúcsforgalomban ránkváró hatalmas feladatok

sikeres végrehajtásához.

Ezután megkezdődtek a hozzászólások.

Gáspár Sándor elvtárs, főtitkár beszélt ezután. Beszéde elején hangsúlyozta, az előző felszólalásokkal kapcsolatban, hogy a dolgozók bátran alkalmazzák a bírálatot a szakszervezeti központ felé is, majd nemzetközi vonatkozásban kiegészítette *Bencs* elvtárs beszámolóját.

Beszéde további során hangsúlyozta, hogy a szocialista építés üteme, a forgalom állandó növekedése fokozott feladatokat ró a vasútra is. A vasút veszélyes üzem, ahol a legkisebb lazaság is komoly károkat okozhat. Ezt az ellenség igyekszik kihasználni és a munkafegyelem lazításán keresztül, különféle módon igyekszik elaltatni az éberséget, hogy minél több kárt okozhasson népgazdaságunknak.

Szocialista munkafegyelmet akarunk

Példákat hozott fel erre és kiemelte, hogy mi

nem megakadályozni, hanem megszüntetni akarjuk a baleseteket.

Gáspár elvtárs ezután elmondotta, hogy egyes helyeken a szakszolgálati vezetők is rossz példával járnak elől, majd a fegyelmezetlenség egy másik formájáról, a *munkaidő kihasználásának megsértéséről és a munkaerővándorlás* káros voltáról beszélt.

A munkafegyelemért folyó harcot segítsék a szolgálati főnökök is, — mondotta. Az aktívák, a bizalmiak magyarázzák meg a dolgozóknak, hogy nem az a rossz főnök, aki eljár a fegyelmezetlenkedőkkel szemben, hanem az a főnök, aki elnézi a hibákat.

Szocialista munkafegyelmet akarunk,

ez pedig a dolgozók öntudatán alapszik. Számos dolgozónkban még meg van a régi gondolkodásmód, bennük él a renyheség, a fegyelmezetlenség. Ezeknek a kapitalista maradványoknak kiküszöbölését segíti elő az új Fegyelmi Szabályzat, mely nagy lépés előre a szocialista vasút felépítése felé vezető úton és jó harci eszköz arra, hogy a vasúton megszilárdítsuk a munkafegyelmet.

Ezután arról beszélt, hogy

nem elég tudomásul venni csak a munkafegyelem lazítását, de gyűlölni kell mindazokat, akik munkafegyelem lazítása révén az öntudatos dolgozók alkotómunkáját akarják tönkretenni.

Felhívta az ÜB-titkárok figyelmét arra, hogy neveljék éberségre a dolgozókat és a funkcionáriusok az éberség fokozásán keresztül javítsák meg munkájukat, szilárdítsák meg a vezetést.

Az éberség, a béke megvédésének döntő láncszeme.

Ha ezt a láncszemet erősen kezünkben tartjuk, egyre nagyobbak lesznek szocialista építéseink eredményei.

Gáspár elvtárs ezután a reakciónak azzal a hírverésével foglalkozott, hogy kitelepítik az összes nyugdíjasokat. Ez aljas rágalom — mondotta — és azt bizonyítja, hogy ahol nem végzünk kellő felvilágosító munkát, oda betelepszik az ellenség. Hangsúlyozta, hogy a feszült nemzetközi helyzetre való tekintettel azokat a reakciós elemeket telepítik vidékre, akik a multban és a jelenben egyaránt áldoz ellenségei voltak a dolgozóknak.

Gáspár elvtárs végül ismételten hangsúlyozta, hogy jó politikai felvilágosító munkára van szükség ahhoz, hogy megteremtsük a szocialista munkafegyelmet saját soraink ban és ezen keresztül meg tudjuk valósítani a Pártkongresszus határozatait, az augusztus 20-i felajánlások teljesítését és az őszi csúcsforgalom zökkenőmentes lebonyolítását.

Ezután ismét hozzászólások következtek, majd *Gáspár* elvtárs válaszadása után *Rácz* elvtárs a Politikai Bizottság legutóbbi határozataival kapcsolatban az oktatási munka kérdéseiről emlékezett meg és kommunista helytállásra, példamutatásra hívta fel a jelenlevők figyelmét.

Ezzel az Országos ÜB-titkári Értekezlet, végetért.

Magyar Miklós földje felajánlásával is a béketábort erősíti

Vasutas dolgozók, mutassunk példát! Sajnos, sokan vannak még vasutas kartársaim soraiban is olyanok, akik nem értik, vagy nem látják az egész magyar nép számára és főképpen mi, vasutasok számára Pártunk és bölcs vezérünk által megjelölt utat.

Vasutas kartársak! Hogy szocialista hazánk mielőbb felvirágozzék, kövessétek példámat. Én saját három hold földemet ajánlottam fel a mezőzombori tsz-nek, mert megértettem *Rákosi* elvtárs szavait és földem felajánlásával és jó munkámmal kívánok harcos tagja lenni a magyar béketábornak.

Saját magamon tapasztaltam *Rákosi* elvtárs által mondottakat. A szolgálatomat és főleg a felelős szolgálatomat csak úgy tudom biztonságosan teljesíteni, ha nem a kétlaki foglalkozást üzünk, mert meg kell mondanom, hogy míg a földemen dolgoztam, nem egyszer mentem fáradtan szolgálati helyemre.

Es ma, amikor a mi felelős szolgálatunktól függ az ország vérkeringése és ezen keresztül a békénk biztonsága is, a magyar dolgozóknak, köztük a vasutas dolgozóknak kell éleniárni nemcsak a termelésben, hanem minden harci megmozdulásban, amely a békét és ezen keresztül szocialista hazánk boldogulását szolgálja.

Magyar Miklós
jegykiadó és vonatfogadó pályaőr
Mezőzombor.

Az északmagyarországi vasutas levelezők értekezlete

„A munkás-paraszt levelezők — a proletár közvélemény parancsnokai ... Vigyázz levelezőidre, mint a szemed fényére — ők a te had. sereged."

SZTÁLIN

A Magyar Dolgozók Pártja Borsod-Abauj-Zemplén Megyei Pártbizottságának lapja, az *Északmagyarország* és a Vasútas Szakszervezet központi lapja, a *Közlekedés*, június 17-én egésznapos értekezletet tartott Miskolcon, a MAV központi kultúrtermében.

Ezen az értekezleten az északmagyarországi vasútas levelezők és sajtótudósítók vettek részt. A vasutas levelezők nagy örömmel készültek erre az értekezletre. *Arva* Szidónia, a forgalmi és kereskedelmi tanfolyam hallgatója, és több társa nyilatkozatot adott az *Északmagyarország* szerkesztőjének. Elmondotta ebben, hogy a tanfolyam női hallgatói lelkesen készülnek a vasutas levelező értekezletre. Levelező csoportokat alakitottak és megbeszélték előre azokat a problémákat, amelyekre az értekezleten választ szeretnének kapni. *Bizonyosak vagyunk abban* — mondotta —, *hogy az értekezlet nekünk, vasútas női levelezőknek is nagy segitséget fog nyujtani további munkánkhoz.*

Vadas György, Sátoraljaújhely tudósítója, a laphoz irt levelében azt irta, hogy közelebb fogja hozni egymáshoz a vasutas levelezőket az értekezlet és alkalom nyilik arra, hogy a munkáslevelező mozgalom tapasztalatcseréjévé tegyék a miskolci értekezletet.

Az első ilyen országos jellegű kezdeményezést nagy figyelemmel kisérte Pártunk központi lapja, a *Szabad Nép* és a *Népszava* szerkesztősége is, de ugyanigy fokozott figyelemmel fordultak a kezdeményezés felé a vasútas területi bizottságok munkáslevelezői és tudósítói is.

Az értekezletet táviratilag üdvözölte a „Szabad Nép" szerkesztősége és a Magyar Ujságirók Szövetsége.

A szépen dekorált kultúrtermet a munkás-paraszt levelezőkről szóló lenini-sztálini tanitások diszitették. Az értekezleten megjelent a Megyei Pártbizottság képviseletében *Szentmiklósiné* elvtársnő, *Orosz* József elvtárs, a közlekedés- és postaügyi minisztérium sajtóosztályának küldötte, *Béres* Károly elvtárs, a Népszava szerkesztőségének budapesti munkatársa, a Vasútpolitikai Osztály képviselői, a felsőbb szakszolgálati vezetők és 120 munkáslevelező és tudósító a Miskolci Területi Bizottság területéről.

Az értekezletet *Bodonyi* József elvtárs, élmunkás nyitotta meg, majd *Sárközi* Andor, az *Északmagyarország* felelős szerkesztője tartotta meg előadását a munkás-paraszt levelező mozgalom jelentőségéről és ismertette a mozgalom időszerű elvi kérdéseit.

Utána *Szelechényi* István elvtárs, a *Közlekedés* szerkesztője beszámolt a vasutas levelezőmozgalom fejlődéséről. Beszédében vázolta az eredményeket és hiányosságokat.

Rámutatott a szerkesztőség hibáira, a munkáslevelezés hiányosságaira,

majd a feladatokat ismertette.

Ezután *Láng* Lajos elvtárs, a miskolci terület központi sajtótudósitója számolt be a miskolci MAV Igazgatóság területén működő vasutas levelezők tevékenységéről.

Beszéde végén *Béres* Károly elvtárs, a Szakszervezetek Országos Tanácsa központi lapjának munkatársa szólalt fel és ismertette azt a hatalmas szerepet, amelyet a szovjet sajtó életében töltenek be a munkáslevelezők.

Az értékes és sokoldalú vitához elsőnek *Csorba* Bálint, a Miskolci Járműjavító ÜV sztahánovistája szólt hozzá. Az ország legjobb kovácsa arról beszélt, hogy

a nagyüzemek minőségi anyagot juttassanak el a feldolgozó üzemekhez

és a selejt csökkentéséért folytatott harcot fokozzák.

Számos felszólaló között *Martos* György, a miskolci Vasútpolitikai Osztály munkatársa rámutatott a vasút dolgozóira háruló nagy feladatokra. Hangsúlyozta, hogy *már most fel kell készülni az őszi csúcsforgalom lebonyolitására.* Alaposan fel kell használni a szovjet sztahánovisták élenjáró módszereit. Felhivta a szerkesztőségek figyelmét arra, hogy ezeket a módszereket ismertessék hasábjaikon, hogy serkentője legyen a vasutas sztahánovista mozgalomnak.

Krasznai László (Salgótarján) javasolta, hogy tartsanak gócponti levelező értekezleteket is. *Sasji* Zoltán, *Kallus* Imre, *Csák* István 15—30 új levelező beszervezését és új előfizetők szervezését vállalták.

A szerkesztőség használja erősebben a bírálat fegyverét

Orczi László a miskolci Vasútpolitikai Osztály munkatársa arról beszélt, hogy

a szerkesztőségnek erősebben kell használnia a bírálat fegyverét. Emelni kell a bírálat elvi színvonalát.

A levelezőkön keresztül ezer és ezer szállal kell kapcsolódnia a sajtónak a dolgozó néppel. Gondot kell forditani a sajtóaktivák nevelésére, politikai színvonalának emelésére. *A sajtó — egész dolgozó népünk szószéke.* Még szélesebb körben kell terjeszteni a sajtót. Meg kell szervezni a sajtófélórákat, a fontosabb cikkek rendszeres megbeszélését. Tegyük a sajtót még jobban a tömegek politikai nevelésének eszközévé. *Az ujság szava — a Párt szava* — mondotta *Orczi* elvtárs. Felszólalása végén hangsúlyozta, hogy

a lap többet foglalkozzon az ellenség elleni harccal, az ellenséges ideológiák leleplezésével.

A dolgozókat nevelje szivósságra, magabiztosságra.

Szigeti Géza sztahánovista főmozdonyvezető felszólalásában többek között ezeket mondotta: *„A dolgozók igényei megnőttek. A laptól azt várják, hogy szinesen, érdekesen, sokoldalúan mutassa be életünket. Töltsék meg politikai tartalommal a cikkeket. Életünk, épitőmunkánk gyors iramot diktál és az ujság szerkesztőségének ehhez kell igazodnia.*

Hassa át a lap irásait irodalmi szellem.

A szerkesztők tartsák rajta kezüket az élet ütőerén és össanak mind mélyebbre a dolgozó nép tömegeibe.

Tegyék még jobban népivé, a dolgozók megbecsült kincsévé a sajtót.

E feladatok megoldásához kell segitséget nyujtani, nekünk levelezőknek."

Rubkovszki Antal, a Miskolci Fűtőház sztahánovistája bírálattal élt a sajtó felé, hogy nem foglalkoznak kellőképpen a miskolci és a ferencvárosi fűtőház párosversenyével. *Új, szocialista vasútasokat akarunk nevelni,* — mondotta — *és ehhez szükség van a sajtó segitségére, a levelezők jó munkájára.*

Vadas György (Sátoraljaújhely), *Kovács* Artur (Miskolci MÁV Igazgatóság), *Pásztor* József (Miskolci Jj. ÜV.), *Tasnádi* Alfréd (Ózd), *Csoma* Antal (Miskolc), *Apró* József (Miskolci Jj. ÜV.), *Tóth* Nándorné (Miskolci Jj. ÜV.), *Szilvássi* Jolán (Ujmiskolci Omség), *Szigeti* László (Miskolci MAV Igazgatóság) *Csortán* Béla (Ujmiskolci Omség), *Árva* Szidónia (Miskolc), *Helmeczi* István, *Fabrici* Mária, *Királyházi* Ferenc, *Kovács* Jolán, *Zólyomi* Zoltán (Miskolc); *Labanc* Andor (Putnok); *Szalánczi* Ferenc (Miskolc), *Varga* Lajos (Miskolc) és *Szabó* József értékes bírálatai, javaslatai és vállalásai után a hozzászólások végetértek.



Vadas György levelezőnk bírálatot gyakorol az értekezleten a szerkesztőség munkája felett.

A vita anyagát vasutas vonatkozásban elsőnek *Szelecsényi* István elvtárs foglalta össze, részletesen válaszolt a hozzászólásokra, majd *Sárközi* Andor, az *Északmagyarország* felelős szerkesztője beszéde zárta az értekezletet. *A megbeszélés* — mondotta — *vasútas levelezőinknek, a Szovjetunió és nagy Pártunk iránti forró szeretetéről, hüségéről tanúskodott. Az értekezletet áthatotta vasutas levelezőink ébersége, politikai fejlettsége és öntudata. Minden felszólalásból kicsendült a sajtó iránti szeretet és megbecsülés, minden kritikát a javitani akarás ösztönzött.*

Sárközi elvtárs válasza után az északmagyarországi vasútas levelezők értekezlete táviratban üdvözölte népünk forrón szeretett vezérét, *Rákosi Mátyás* elvtársat, Ugyancsak táviratilag köszöntötte *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi minisztert és *Apró* Antal elvtársat, a SZOT főtitkárát, majd több határozati javaslatot fogadott el.

Az értekezlet az Internacionálé hangjai mellett ért véget. A vasutas levelezők ezután közös ebéden vettek részt, mialatt a Vasutas Szakszervezet zenekara szórakoztatta a dolgozókat. Délután az értekezlet részvevői megtekintették a borsodi nyomdát és tanulmányozták: *hogyan készül az ujság.* Utána a részvevők megtekintették a Budapesti Honvéd—Miskolci Lokomotiv labdarúgó mérkőzést, majd este a MAV miskolci központi kultúrcsoport műsorában gyönyörködtek.

Készüljünk az előző termelési értekezletek tapasztalataival a július 11 és 18 között rendezendő üzemi termelési értekezletekre

A SZOT Titkárságának határozata értelmében július 11-től július 18-ig (szerdától szerdáig) terjedő héten az ipari, közlekedési és kereskedelmi vállalatoknál, bányákban, hivataloknál, intézményeknél (épitőiparban csak a telepített üzemekben) termelési értekezletet kell tartani. A termelési értekezleteknn a dolgozók, a vállalatok igazgatóinak, műhelyfőnökeinek beszámolói alapján megvitatják az 1951. második évnegyed tervteljesítésének eredményeit és a harmadik negyedévi terv feladatait.

A termelési értekezleteket műhelyenként, üzemrészenként, aknánként, osztályonként, stb. kell megtartani minden műszak dolgozói részére. A három műszakban dolgozó üzemeknél a délutáni műszakok részére az értekezleteket a heti műszakváltás után a reggeli, vagy a délutáni órákban tartsák meg. Tehát a július 11-től 14-ig terjedő időszakban délután dolgozók számára az értekezletet július 16 és 18 között kell megtartani, amikor éjjel, vagy délelőtt dolgoznak.

Az üzemi szakszervezeti bizottságok a bér-, termelési és kultúrnevelési bizottságok bevonásával, a termelési értekezleteket a szakszervezetek elnökségei által megküldött irányelvek alapján, gondosan készitsék elő. A műszaki értelmiségi dolgozók, a vállalatok vezetői, a műszaki-gazdasági bizottságok tagjai a műhelyek, üzemrészek terveinek részletes kidolgozásával, a beszámoló jó elkészítésével biztositsák a termelési értekezletek sikerét. Segítsék elő, hogy minden dolgozó megismerje tervét és bekapcsolódva az alkotmányunk ünnepére kezdeményezett versenybe, konkrét vállalást tehessen harmadik negyedévi tervünk teljesítésére és túlteljesítésére.

A kétegyházi vasutasok cséplési brigádot alakitottak

A kétegyházi vasutas dolgozók a termény betakaritásának meggyorsitására és a jó termés szállitásának biztositására felhivással fordultak a vasutas dolgozókhoz. Ebben a felhivásban elmondják, hogy a mezőgazdasági munka, a termés betakaritása és szállitása megkivánja, hogy minden becsületesen gondolkodó magyar ember segitségére siessen mezőgazdaságunknak éspedig döntően ott, ahol éppen legégetőbben van rá szükség.

Ezért a kétegyházi vasúti munkások soraikból *„cséplési brigádot"* alakitottak és Pártunk zászlaja alatt indulnak el az első dij és *„a minőségi munka"* cim elnyeréséért.

Az öntudatos kétegyházi vasutasok felhivásukban külön hangsúlyozzák, hogy augusztus 20-ra vállalt felajánlásukat túl fogják teljesiteni és nemcsak a vasútnál, de a cséplési idény alatt is folytatni akarják a bő termés betakaritásáért és elszállitásáért vivott harcot.

Felhivásuk az összes tömegszervezeteikhez is szól és arra hivják fel ezeket, hogy inditsanak el egy-egy gépet ebben a nemes versenyben.

A FERENCVÁROSI IFIK KÉSZÜLNEK A VIT-RE

Móri Ilona és *Sermann Rózsi* ferencvárosi ifik levélben számolnak be lapunknak a ferencvárosi ifjúmunkások egyre szélesedő mozgalmáról.

Súlyponti kérdésnek tekintjük — irják — a Világifjúsági Találkozót és egybekötjük vele alkotmányunk ünnepét és a *„Vasutasnapot"*. Máris eredmények mutatkoznak állomásunkon. *Bakits Gyula* ifjúmunkás vonatkisérő Ságvári-brigádja versenyre hivta ki a hegyeshalmi fordában dolgozó idősebb kartársakat. Ezt követőleg *Jobbágy Sándor* Dózsa-vonatkisérő ifibrigádja a debreceni fordában csatlakozott a Ságvári-brigád kezdeményezéséhez.

Versenypontjaink között szerepel az utazási sebesség növelése, a számadás-elhurcolás kiküszöbölése, a szolgálatban való pontos megjelenés és a munkafegyelem megszilárditása. Kértük, hogy még négy ifibrigád versenyezhessen a VIT tiszteletére.

Mi, ferencvárosi ifjúmunkások — magunkévá téve Pártunk határozatait, Pártunk aranytartalékává akarunk válni. Fokozzuk szakvonali és politikai képzettségünket s ezen keresztül fejlesztjük agitációs munkánkat a dolgozók között. Nagy és nehéz feladatok állnak előttünk, mi azonban a Komszomol útján haladunk és mindenben hasonlóak akarunk lenni dicső példaképünkhöz.

KANIZSAI forgalmisták a TERVÉRT

Nagykanizsa állomás dolgozói örömmel fogadják az új Fegyelmi Szabályzatot, amely egyszeriben eltörölte a múlt rendszer *„vak fegyelmét"*. Ma már nem ilyen fegyelmet építünk. Semmiben sem hasonlit az elmúlt 25 éves Horthy-rendszer fegyelméhez. A mi öntudatos vasfegyelmünk záloga jobb jövőnknek, a szocializmus gyorsütemű építésének.

Harcban az új termés szállitásáért

Állomásunk területén sok dolgozónk jár élen a termelő munkában, 24 sztahánovistánk van már, akik jó munkájukkal bizonyitották be hüségüket a dolgozó nép iránt. A feszült nemzetközi helyzet is egyre komolyabb feladatok elé állitja a forgalmi szakszolgálat dolgozóit. Ezért döntően fontos, hogy betartsák a tervet, a szocializmus ügyének harci eszközét jól forgassák. Állomásunk dolgozói például

komplex-brigádok létesitésével harcolnak az új termés határidő előtti leszállitásáért,

a személyvonatok késésének csökkentéséért, a különféle mulasztások felszámolásáért.

Ezt a munkát nagymértékben elősegiti a pártszervezet, az üzemi bizottság és a jól kiépitett bizalmihálózat. Az agitációs munka megjavitásával segitjük a forgalom lebonyolitását, fokozzuk a forgalom biztonságát. A jobb eredmények elérésére

sztahánovista iskolát inditunk,

hogy dolgozóinkat előkészitsük a növekvő feladatok megoldására.

Ha az eredményekről beszélünk, meg kell emlékeznünk legjobb forgalmi szolgálattevőinkről: *Déaes* Józsefről és *Heltai* Miklósról, akik a vonatkésést teljesen megszünteték, az érkező rakományok kiállitását, az üres kocsik beállitását a rakódáshoz pontosan végezték. Ennek az lett az eredménye, hogy versenyvállalásuk óta rakodási időn kivüli kocsiállás nem fordult elő. Ugyancsak komplex-brigád szerződésünk van a szállitófelekkel is, amivel elősegitjük a tervszállitást. Nálunk, a kereskedelmi szolgálat legjobb dolgozói közé tartoznak *Glavák* György raktári munkás, aki 110 százalékra és *Juhász* Károly, aki 126 százalékra teljesitette tervét.

Sokkal jobbak lehetnének azonban eredményeink, ha például az osztálymérnökség jól együttműködne velünk. A tervszállitásokra gondolok itt elsősorban, a kocsifordulók meggyorsitására. Már

hosszú idő óta vajudik a kanizsai rakodó megépitése.

Az 50 méteres uj raktár épitését különböző okok miatt húzzák-halasszák az osztálymérnökségen, s igy persze a forgalmi és a kereskedelmi szakszolgálat dolgozóit gátolják a magasabb termelékenység elérésében.

A munkafegyelem lazitói

Vannak állomásunkon olyan kevésbbé öntudatos dolgozók is, akik hanyagul, fegyelmezetlenül látják el szolgálatukat. *Gazda* Imre forgalmi szolgálattevő és *Balla* József váltókezelő helytelen vágányra járatták a személyvonatot. A súlyos balesetet *Nádasi* József mozdonyvezető észrevette és elhárította el, aki kellő időben észrevette a veszélyt és *„megfogta"* a vonatot. De itt van például *Mihály* József váltókezelő, aki már szolgálattételre is félig ittas állapotban jelentkezett. A szolgálati főnök, állomásbejárás során félliter *kadarkát* talált nála. A fegyelmezetlen és hanyag dolgozók ellen jó fegyver az új Fegyelmi Szabályzat.

Résztveszünk az augusztus 20-i versenyben és úgy dolgozunk, hogy Pártunk II. kongresszusa határozatait a magunk területén maradéktalanul megvalósitva, már most felkészüljünk a tavalyinál is erősebb őszi csúcsforgalom sikeres végrehajtására.

Csahó Lajos
állomásfőnökhelyettes, Nagykanizsa

Éberen őrködünk hazánk békéje felett

Koronczy Imre honvéd párttitkár bajtárs a következő levelet intézi lapunkon keresztül a vasutas dolgozókhoz:

Kedves Szaktársak! A „Közlekedés" hasábjain kivánok Hozzátok szólni. Október 23-án vonultam be a néphadseregbe. Bevonulásom első napján már boldog érzés töltött el, hogy én is aktiv tagja lehessek annak a hadseregnek, amely ma fegyverrel a kézben védi békés épitő munkánkat.

A kiképzés folyamán is mindig azon voltam, hogy úgy teljesitsem a feladataimat, hogy megfeleljek azon a helyen, ahová a dolgozó nép áttiltott. Igyekeztem a legtökéletesebben elsajátitani a sztálini haditudományt, amely a második világháborúban megmutatta fölényét és verhetetlenségét a náci rablóhordák elleni hösi küzdelmekben.

Munkám eredménye az, hogy az ezred függetlenitett párttitkára vagyok. Az a feladatom, hogy politikai téren vezessem és irányitsam bajtársaimat. Néphadseregünkben igen fontos az, hogy politikailag képezzük magunkat és fejlesszük tudásunkat. Nem lehet jó harcos az, aki politikailag fejletlen és nem tudja megállni helyét a béke frontján.

Igérem otthon maradt szaktársaimnak, hogy amig ők a munkafrontján szebbnél-szebb eredményeket érnek el, én fegyverrel a kezemben őrködöm békés munkájuk és az eredmények megtartása fölött. Nagyon jól tudjuk, hogy az imperialistáknak déli határainkon leselkedő láncos kutyái, Titóék, fogcsikorgatva lesik épitő munkánkat és várják gazdáik parancsát, hogy megtámadjanak bennünket. Azonban mi éberen őrködünk hazánk békéje felett. Biztosak vagyunk abban, hogy a béke erői legyőzhetetlenek.

Katonai időm letelte után — igérem —, még jobb munkát fogok végezni szakvonalon. Az itt szerzett tapasztalatokat pártvonalon átadom az üzemi pártszervezetnek, hogy még jobb munkát végezhessünk. Igérem, hogy katonai időm alatt nem fogok szégyent hozni a magyar vasutas dolgozókra.

Koronczy Imre,
honvéd-párttitkár

„Gyűlölettel és megvetéssel fordulunk el a hazaáruló bitangoktól"

Az öntudatos magyar vasutasok nagy megelégedéssel fogadták az imperialista ügynökök elítélését

Hatalmas felháborodással és gyűlölettel kísérte az öntudatos magyar vasutasság a Grősz-féle imperialista kémbandával kapcsolatos híreket. A vasutas dolgozók ezrei levélben és táviratokban fejezték ki megvetésüket és gyűlöletüket. De ugyanezek a levelek és táviratok, amelyekben azt követelték, hogy kíméletlenül számoljanak le az imperialisták belső ügynökeivel, Grősz József és társaival, s a bandának vasutas tagjaival, mint például dr. *Pécsi Pál* és banditatársaival, — ugyanebben a levélben és táviratban határtalan szeretettel és ragaszkodással fordultak *Rákosi* elvtárs, s a Párt felé. Mélységes hála és köszönet szavai voltak ezek, amelyek elmondották, hogy a kémbanda leleplezésével, a vasutas szabotálók megsemmisítésével újabb veszélyt hárítottak el boldog jövőnk kiteljesedése útjából.

A szegedi vasutas-nyugdíjasok nagygyűlése

Különösen kiemelkedik a megnyilvánulások közül a szegedi vasutas nyugdíjasok nagygyűlése, amelyen 573 férfi és 334 nő, összesen 907 nyugdíjas vasutas vett részt. A nagygyűlés viharos kifejezője volt a gyűlöletnek a banditákkal szemben és a forró szeretetnek *Rákosi* elvtárs, a Párt iránt. A nagygyűlés határozata kimondja: *„Mi, szegedi vasutas nyugdíjasok, mélységes felháborodással vettünk tudomást a klerikális reakció által vezetett hazaárulók aljas kísérleteiről. A grőszök, bozsikok, fridrichek, a böllérbicskás ostenburgi különítmények kipróbált gyilkosai összeesküvésükkel le akarták rombolni mindazt, amit felszabadulásunk óta dolgozó népünk keményen munkával felépített. Mi, vasutas nyugdíjasok jól tudjuk, hogy Pártunk és dolgozó népünk szorgos munkája nyomán biztosítva van öregségünkre a nyugdíjunk. Igérjük, hogy a történtek után még fokozottabb éberséggel őrködünk, hogy boldog életünket senki ne veszélyeztethesse."*

A pápai osztálymérnökség III-as számú pályamesteri szakaszának dolgozói levelükben követelik a legszigorúbb büntetés kiszabását, mert — amint írják — akik függetlenségünkre, szabadságunkra, a dolgozók szabad hazájára törnek, azok nem érdemelnek kíméletet. Mi, a dolgozók ellen elkövetett összeesküvésre válaszolva, igérjük, hogy még nagyobb hűséggel követjük nagy Pártunkat, és drága vezérünket, *Rákosi Mátyást* és még odaadóbb munkával, az eddiginél is nagyobb teljesítményekkel építjük szabad hazánkat.

A Déli-pályaudvar dolgozóinak távirata azt mondja, hogy Grősz József és bűntársainak gaztetteire méltó válaszuk az lesz, hogy alkotmányunk ünnepére úgy fognak dolgozni, hogy az állomás homlokzatán újra ott ragyogjon az élüzemjelvény. A celldömölkiek köszönetüket fejezik ki a Pártnak és igérik, hogy a maguk területén fokozottabb éberséggel veszik ki részüket az ellenség elleni harcból.

A Miskolci Járműjavító ÜV dolgozói számos rögyűlést tartottak, mint ahogy valamennyi üzemben rögyűléseken és gyűléseken tiltakoztak az imperialisták aljas mesterkedései ellen. A miskolciak például, *Rákosi Mátyás* elvtárshoz küldött táviratukban hangsúlyozzák, hogy: *„Élénken él bennünk a fasiszta pusztító háború szörnyűsége. Élesen fülünkbe süvít a koreai gyermekekre ledobott bombák borzalmas hangja. Mi úgy érezzük, hogy ezek a papi ruhába bujt banditák a munkásosztály harcának eredményeit, Dunapentelét, Inotát, a miskolci egyetemi várost, a dolgozók családi tűzhelyét akarják megsemmisíteni egy újabb világháborúval. De mi éberen őrködünk békénk és szabadságunk felett, amelyet a hős szovjet hadsereg, s a világbéke őre, a nagy Sztálin adott nekünk. Még szorosabb egységben tömörülve végezzük munkánkat Pártunk és Rákosi elvtárs vezetésével jövőnkért, a szocializmusért."*

Végtelen hosszú sorokban számolhatnánk be a vasutas dolgozók különféle megnyilvánulásairól az árulással kapcsolatban. A vasutas dolgozók, amint azt több táviratban és levélben kifejtették, gyűlölettel és megvetéssel fordulnak el a hazaáruló bitangoktól. A Párt, *Rákosi* elvtárs megbecsülése, a *„Vasutasnap"* rendszeresítése pedig még nagyobb erőt kölcsönöz abban a harcban, amelyet a belső és külső ellenség ellen vívunk és fokozza az öntudatos magyar vasutasság elszántságát arra, hogy alkotmányunk ünnepére vállalt felajánlásaikat túlteljesítik és a kitűnő termés szállítását biztosítják.

Július 15-én lapunk „Szocialista Vasútért" címen jelenik meg

A vasutas dolgozók lapja, a „Közlekedés" július 15-én „Szocialista Vasútért" címen jelenik meg. Lapunk nemcsak címében változik meg, de tartalmában is kifejezésre jut, hogy a jövőben a közlekedés- és postaügyi minisztérium I. Vasúti Főosztályának és a Vasutasok Szakszervezetének közös lapja lesz.

Ujságunk utolsó számát írjuk tehát „Közlekedés" címen. Fogadják olvasóink az új nevű és profiljában is új lapjukat érdeklődéssel és adjanak meg minden segítséget ahhoz, hogy az eddiginél jobb, eredményeiben értékesebb, bírálatában keményebb, az ellenség elleni harcban még kérlelhetetlenebb szellemű lapot bocsássunk a vasutas dolgozók rendelkezésére. Támogassanak bennünket abban az őszinte igyekezetünkben, hogy az eddiginél is több és jobb munkával segítsük előrelendíteni, példaképünk, a szovjet sajtó tanítása és példamutatása nyomán a szocializmus építését és a béke megvédéséért vívott küzdelmet.

A szerkesztő-bizottság

Bevesszük a tudás várát

Az iskolaév bezárása és az új iskolaév megnyitása közötti időben megérlelődik dolgozóink között az a kívánság, hogy az új oktatási évbe aktívan bekapcsolódjanak. Bizonyítja a vasutas dolgozók tudásvágyát a szakérettségis tanfolyamra való tömeges jelentkezés.

A tőkés rendszer féltékenyen és ellenségesen nézte és nézi a dolgozók művelődési törekvéseit. Tudják azt, amit nekünk dolgozóknak is mindjobban fel kell ismerni, hogy „a tudás hatalom". A horthysta urak, műveltségi monopóliumot csináltak, mint mindenben, osztályérdekükből kifolyólag egyeduralomra törekedtek. Gyűlölték és gyűlölik a fejlődést. Gyűlölik a dolgozókat, akik ma hatalmon vannak. Vissza szeretnék állítani a koldusok, a kizsákmányoltak országát. Siratják az 50.000 holdjaikat, bankjaikat és az ipari vállalatokat. A legaljasabb eszközök igénybevételével próbálják céljaikat elérni, ezt bizonyítja a Grősz és társai ellen lefolytatott per.

A tanulni vagyó dolgozókat különböző módon próbálják a tanulástól elvonni. Az ellenségeink tisztában vannak azzal, hogy a művelt dolgozók, képzett technikusok, mérnökök és tanárok segítségével mind szükebb térre korlátozódnak reménységeik. A Magyar Népköztársaság biztosítja a művelődéshez való jogot. Azon a tényen keresztül, hogy hazánk dolgozó népe ma a szocializmust építi, szükségszerüvé válik a magasabbfokú műveltség elérése. Pártunk kultúrpolitikája megteremti azokat a lehetőségeket, melyek a tanulni vágyó dolgozók rendszeres fejlődését biztosítják. Az ötéves tervünk második esztendeje és a következő évek hatalmas feladatok megoldását tüzték napirendre.

A feladatokat megoldani csak úgy lehet, ha a vasutas dolgozó nők és férfiak mind számosabban veszik ki részüket a továbbtanulásból. Felhívjuk a hazijukat, a boldog jövőjüket szerető, a meglévő emberi jogaikhoz ragaszkodó, az ellenségeink piszkos üzelmeit felismerő dolgozók figyelmét, hogy használják ki a tanulásadta lehetőségeket. Jelentkezzenek mind számosabban a dolgozók esti iskolájába, a különböző formáju technikumokba és esti egyetemekre. A dolgozók esti iskolájában tanítást hetenként négyszer tartanak. Tandij, vizsgadij nincs. A tanítás három tagozatból áll: V—VI, VII, VIII. osztály. Egy tagozat szorgalmi ideje 20 hét, vagyis öt hónap alatt végezhet egy tagozatot a dolgozó. A dolgozók ipari technikumánál jelentkezési határidő 45 év. Jelentkezhet mindaz, akinek segédlevele, vagy kétéves szakmai gyakorlata van. Jelentkezési határidő: július 28. Az iskola négy évig tart.

A technikumoknak különböző formái vannak. Bányaipari, kohóipari, építőipari, gépészeti, villamosipari, vegyipari és élelmiszeripari technikumok. Felvételhez nyolc általános iskola, vagy négy polgári szükséges.

Az építőipari technikumokkal kapcsolatban felhívjuk vasutas dolgozóink figyelmét a Mélyépítőipari és Pályafenntartási tagozatra. Ide tartozik a MÁV-vasutak pályatestének építése és fenntartása. A hidépítő tagozaton megismerik a hidak szerkezetét, az iskola elvégzése után a hallgatók hídépítő technikusok lesznek. A vasútvontatási technikumban a villamos- és gőzmozdonyok helyes kihasználására és karbantartására képezik ki a dolgozókat, mint irányítókat. Többek között lehetőség van a Pedagógia Főiskolára jelentkezni, melynek tanulmányi ideje két év.

Ugy a felsorolt, mint a különböző másirányú oktatási lehetőség mind elvégezhető az esti iskolán keresztül, anélkül, hogy a termelőmunkából kikapcsolódna a dolgozó. A tanulni vágyó dolgozók vegyék fel a kapcsolatot a szakszervezeti üzemi szervekkel, ahol megkapják a szükséges kimerítő felvilágosítást.

„Melegcsákány-váltást" a pályafenntartásnál

— ezt követelték a második országos pályafenntartási sztahánovista értekezleten

Június 20-án tartották meg Miskolcon, a MAV központi kultúrtermében a második országos pályafenntartási sztahánovista értekezletet, amelyen a sztahánovistákon kívül a közlekedés- és postaügyi minisztérium, valamint az osztálymérnökségek képviselői is megjelentek.

Varga István sztahánovista, elnöki megnyitója után, *Gyenge* Kálmán elvtárs, a miskolci Vasútpolitikai Osztály vezetője szólalt fel. Felhívta a részvevők figyelmét, hogy a problémákat bírálat és önbírálat jegyében alaposan vitassák meg, hogy újabb lendületet adjanak a pályafenntartás dolgozói a szocialista munkaversenynek.

Nagy László, a Felépítményi- és Vasanyagjavító ÜV. dolgozója felszólalásában hangoztatta, hogy a versenyfelelősöknek sokkal többet kell foglalkozniok egyénileg a dolgozókkal, mint eddig tették. Sok a száz százalékon alul teljesítő még ma is. Ezzel a módszerrel kell ez ellen harcolni.

Bánsági József, (MAV Pályaépítő- és Felújító ÜV.) arra figyelmeztetett, hogy

kövessük a Szovjetunió hős vasútasainak példáját

a pályafenntartásnál is és akkor a siker nem marad el.

Szigeti József (Hódmezővásárhely) a vágányszabályozási munkánál bevezetett újításáról beszél. Elmondotta, hogy az újítás segítségével a dolgozók átlagosan 170—180 százalékot érnek el.

Varga Károly (Miskolc), *Zempléni* Jenő (Vác) és *Mustó* István (Budapest) a munkamódszerátadás fontosságát emelték ki, majd kérték a küldötteket, hogy fordítsanak nagyobb gondot a női munkaerők beállítására.

Bólya János elvtárs, arról beszélt, hogy a műszaki vezetők nyujtsanak még hathatósabb segítséget a munkaverseny fejlesztéséhez, segítsék munkatársaikat tanácsaikkal. Elmondotta, hogy mennyire

döntően fontos a pályafenntartási dolgozók számára a „melegcsákány-váltás" bevezetése.

A gyakorlat azt mutatja, hogy jóval magasabb teljesítményt érhetünk el általa. Ennek alkalmazásával például az egyik pályafenntartási részleg *208 százalékot* ert el.

Számos értékes hozzászólás után *Garamszegi* István elvtárs ismertette a hét pontból álló határozati javaslatot, amelyet a küldöttek egyhangúan elfogadtak.

A „MOSÁSTÓL MOSÁSIG"-MOZGALOM KÉRDÉSEI A VASÚTNÁL

Nem ismeretlen előttünk azoknak a tapasztalatoknak hosszú sora, amelyeket a hős szovjet vasutasoktól vettünk át, és amelyek határtalan lehetőségeket biztosítanak számunkra vasútüzemünk szocialista átalakításában.

Amit példaképeink, a hős szovjet elvtársak hosszú évtizedeken keresztül szereztek meg nekünk, úgyszólván az ő jóvoltukból „az ölünkbe hullott". Ezen szovjet segítség, illetve tapasztalat egyike a két mozdonymosás közötti km teljesítmény fokozása, amely nem is annyira a mosási költségek elkerülése miatt, hanem sokkal inkább a mozdony teljesítménye miatt fontos a számunkra. Hiszen forgalmunk egyre növekszik, amely több mozdonyt, vagy a mozdonyok jobb, gazdaságosabb kihasználását követeli meg.

A gazdaságosabb kihasználás egyik módszere, a „mosástól mosásig" mozgalom. Kétségtelen, hogy ezen a téren is értünk el javulást, mert a régi mosási normákat, amelyeket merev szabályok kötöttek, régen felszámoltuk, és fűtőházunkban a mult évi 2000—2500 km-es mosási átlagot ez évben már 4820 km-re sikerült emelni. Éppen a napokban vállalták sztahánovistáink a „vasutasnap", illetve augusztus 20-ra történő felajánlásukban kollektíven a mosási km 6000-re való növelését. Ezen belül vannak olyan kiváló és példamutató vállalások, mint pl. Lazányi József ifi sztahánovista mozdonyvezetőé, aki 60.000 km-es teljesítményt vállalt.

Sokirányú ilyen kísérletet próbáltunk ki már a vasúton, sőt próbálunk ma is. Az RO (égerfás) antidur menetközbeni lefúvatás, állóhelyben az eddigi módszerektől eltérő lefúvatás stb. Nem vitás, hogy ezekbe a kísérletekbe a MÁV vezetői már jelentős összegeket fektettek be. Most már azonban úgy véljük, hogy legfőbb ideje megkeresni a legjobban bevált módszert és abbahagyni a különböző be nem vált, meddő kísérletezéseket.

Ezt a módszert pedig úgy keressük, hogy vegyük figyelembe a gyakorlatot, a dolgozók javaslatait is. Meg kell mondani, hogy az antidur felszerelésénél ez nem volt tapasztalható a MÁV szakvonali vezetők részéről. Ezt támasztja alá Kiss Jenő elvtárs, sztahánovista miskolci mozdonyvezető eddigi 50.000 km-es eredménye, amely úgy tudom a jelenlegi mosási rekordot jelenti. Kiss elvtárs megírta az „Észak-Magyarország" c. lap egyik számában, hogy milyen munkamódszerrel érte el eddigi eredményeit és ebből a módszerből teljességgel hiányzott az antidur alkalmazása. Annál inkább szerepelt a menetközbeni lefúvatás.

„Antidur" — vagy menetközbeni lefúvatás

Ezt a módszert ajánlotta nekünk 1950 tavaszán Pányin elvtárs is, a mi kedves szovjet vendégünk, a szocialista munka hőse. Őt követte Lengyel József elvtárs, aki ez év tavaszán menetközbeni lefúvatással az első 15.600 km-t megtette. Ezzel szemben az antidur egyes MÁV-vezetők részéről az elméletre való „túlzott" hivatkozással továbbra is szemmel látható előnyben részesül, hiszen felszerelése változatlanul tovább tart a mi fűtőházunkban is, holott köztudomású, hogy „antiduros" gépeink még eddig sosem nyujtottak a két mosás között 10—12 ezer km-es teljesítménynél többet.

A menetközbeni lefúvatás úgynevezett „fejlettebb" módszere az antidur alkalmazása, ahogy ezt az egyes szakmai vezetők mondani szokták, eddig a gyakorlatban nem vált be. A bolsevik vezetés módszereit pedig az jellemzi, hogy ilyen esetben nem leszünk „csökönyösek", hanem tovább keressük az új, a haladottabb formát. A menetközbeni lefúvatásnak sok hibáját megállapították már az „antidur hívei", de a kiküszöbölés érdekében még nem sokat tettek.

A pályán járó emberek, a mellette legelő állatok leforrázásának, valamint a kocsik bepiszkításának megakadályozására lehet és kell is egy nyomáscsökkentő, illetve terelőkészüléket szerkeszteni. Ennek gyakorlati kivitelezésével, azonban eddig még csak Golyán István élmunkás hegesztő és tegyük hozzá, az utóbbi időben fűtőházunk műszaki vezetői is foglalkoznak.

A VII/A ügyosztály részéről nem rég kaptunk ugyan telefonsürgetésre egy „skiccet" Körösi főtanácsos kartárstól, ez azonban meg sem közelíti a kivitelezhető műszaki rajz jellegét a kérdéses nyomáscsökkentő elkészítése érdekében. Az sem sokat ér, hogy az utóbbi időben többször sürgették a fűtőház vezetőit felülről, hogy gyorsan oldják meg a nyomáscsökkentés problémáját, mert ehhez az említett rajzon kívül semmi segítséget nem adtak. Jó lenne az antidurba fektetett súlyos tízezrek és a gyakorlati tapasztalatok után, ha az illetékes szakemberek többet foglalkoznának a legbeváltabb módszer, a menetközbeni lefúvatás tökéletesítésével. Országunk, népgazdaságunk, rohamos fejlődése a vasutas dolgozókat egyre nehezebb feladatok megoldása elé állítja. A mérnökök és technikusok, akiknek öntudatos többsége velünk vállvetve építi a szocializmust, jöjjenek a dolgozók segítségére, a „Mosástól-mosásig"-mozgalom műszaki problémáinak megoldásában is.

CZIMMA JÁNOS,
Bp. Ferencváros fth. dolgozója

Hogyan fogadták dolgozóink az új FEGYELMI SZABÁLYZAT *bevezetését*

Jún us első felében összeültek Budapest-Nyugati pályaudvar dolgozói, hogy megvitassák az egyébként örömmel várt új Fegyelmi Szabályzatot.

A Vasutpolitikai Osztály munkatársa, *Juhász* elvtárs ismertette előttünk a Horthy-rendszer munkásnyuzó jellegét, amely kímélet nélkül suitott le a *„kisemberekre"*, de körömszakadtáig védte a tiszt *„urakat"*.

Nekünk, a szocialista társadalom építésében

öntudatos vasfegyelemre van szükségünk.

Csakis ez lehet alapja s egyben biztosítéka is a szocializmus mielőbbi felépítésének és az alkotás zavartalanságát biztosító békének.

Dolgozótársaim keményen megvitatták ezen az értekezleten a különbségeket és rámutattak azokra a pontokra, amelyek például az akkori státusz válaszfalainak függvénye volt.

Vizi elvtárs például elmondotta, hogy a kérdéses időben naplózó volt. Hárman voltak az irodában: egy tiszt *„úr"*, egy *segédtiszt „úr"* és egy *„altiszt"*. Ebben az időben az adatokat, illetve a teljesítményt a vonatkísérők által kiállított jegyzék szerint vezették. Egy esetben visszaélés történt és fegyelmit indítottak mindhárman ellen. *Vizi* 80 pengő pénzbüntetést, a segédtiszt *„úr"* szigorú megrovást kapott, de a tiszt *„urat"* felmentették.

Vizi elvtárs esetéből is láthatták a dolgozók, hogy mire volt jó a régi fegyelmi szabályzat és fegyelmi tárgyalások. Vagy például egy másik eset. Rákosrendezőn felfüggesztettek egy dolgozót, majd később elbocsátották. Csodák-csodája, azonban másfél év multán ismét szolgálatba állt. Amint beszélték, jókora malaccal *„kedveskedett"* az akkori fegyelmi bíróság elnökének, aki rögtön *„ártatlannak"* találta.

Az úi Fegyelmi Szabályzat védi a népi demokráciához hű dolgozókat, segíti a szocializmus építésében küzdő vasutasokat. Ezért fordul nálunk mindenki nagy érdeklődéssel és szemmelláthatóan megelégedéssel az új Fegyelmi Szabályzat felé.

Kiknek nem tetszik az új Fegyelmi Szabályzat

Persze vannak kevésbbé öntudatos dolgozók is, akik gyakorlatilag máris szembehelyezkedtek a többség állásponjával. Igy például *Hajdu* József és *Biechel* Mihály raktári munkások szolgálat közben annyi szeszesitalt fogyasztottak, hogy szolgálatképtelenekké váltak. Ugyancsak szigorúan elítéli az új Fegyelmi Szabályzat G. *Tóth* László kocsirendezőt, aki felelőtlen és hanyag munkájával, egy váltó rossz állításával mozdonyt siklatott ki. Vagy például Béres Pál tolatásvezető és csapata, akik nemtörődömséggel dolgoztak és ezért két kocsi kiugrott.

Az öntudatos vasutas dolgozók részére biztosítéka az, hogy az új Fegyelmi Szabályzat a hanyag, rest, felületes, a munkafegyelmet sértő egyénekkel szemben határozottan, keményen lép fel és a szocializmus építésének fékezőit szigorúan megbünteti. Nem lehet közömbös ugyanis számunkra az, hogy

a munkafegyelem lazítói nemcsak békénk, alkotásaink gátlói, de legtöbb esetben az imperialisták beépített ügynökei,

akikkel szemben kérlelhetetlenül jár el az új Fegyelmi Szabályzat. Ugyanekkor lehetőséget és módot nyujt arra, hogy *nem az ellenség munkájaként* megítélt vétségeket a vasutas dolgozó öntudatosan helyrehozza és előbbi hibáját bizonyos időn túl meg nem történtnek vegyék.

Mi segítjük az új Fegyelmi Szabályzat minden pontjának érvényesülését, a Fegyelmi Szabályzat segít bennünket abban, hogy becsületesen, jól és eredményesen harcoljunk a szocialista vasútért

Herpai Antal
Budapest-Nyugati p. u. dolgozója



Az Országos Kultúrverseny vasutas győzteseinek budapesti bemutatója

Július 1-én nagyszámú dolgozó jelenlétében, a budapesti Építőipari Szakszervezet nagy tanácstermében meleg ünneplés közepette mutatkozott be számos élenjáró kultúrcsoportunk azok közül, amelyek az Országos Üzemi-Városi Kultúrverseny döntőjében kitünő teljesitményt nyujtottak.

A bemutatót a Vasutas Szakszervezet elzászlóinak és elismerő leveleinek ünnepélyes kiosztása előzte meg. Előtte Harmath László elvtárs, a Központi Kultúrnevelési Osztály helyettes vezetője számolt be az országoshirü vasutas kultúrcsoportok sikeres szerepléséről. Elmondotta többek között, hogy az Országos Népmüvelési Bizottság által megindított kultúrverseny második szakasza, az üzemi-városi kultúrcsoportok versenye is befejeződött és a falusi, valamint az üzemi-városi verseny országos viszonylatban is nagy fejlődésről tett tanuságot és komoly sikerrel zárult.

A vasutas kultúrcsoportok jó munkát végeztek. Üzemeink 162 szinjátszócsoporttal, 64 tánccsoporttal és 54 énekkarral neveztek be a versenybe. 280 csoportunk több mint 4000 kultúraktivát mozgósitott. Külön meg kell emlitenünk azt, hogy a benevezett csoportok közel 20 százaléka még új csoport, amelyek Pártunk II. kongresszusa tiszteletére alakultak meg.

A benevezett 280 csoportból 150-en kerültek az elődöntőkbe és 76 jutott a döntőkbe. 26 csoportunk ért el helyezést, első, második és harmadik helyezést és ezeket a csoportokat jutalmazta meg a szakszervezet vezetősége zászlóval, elismerőlevéllel és emlékplakettel.

Az ünnepélyes kiosztás után egymásután mutatták be jobbnál jobb es szebbnél szebb számaikat az élenjáró üzemek és állomások együttesei. Jól szerepelt a Szombathelyi Járműjavító ÜV énekkara, Zalaegerszeg állomás tánccsoportja, akik székely lassucsárdást és csürdöngölöst adtak elö nagy sikerrel. Utána Székesfehérvár állomás szinjátszói következtek, akik „Jegorka mozdonya" cimü jelenetet adták elö nagy sikerrel. Itt különösen meg kell dicsérni a kisfiú szereplőt, aki kész színész, s akit a közönség hosszasan és lelkesen ünnepelt alakitásáért. Utána dunántúli táncokat adott elö nagy tapssal jutalmazva Szeged központi tánccsoportja, majd szünni nem akaró tapsvihar köszöntötte két szovjet táncáért Miskolc központi tánccsoportját. A Dunakeszi Járműjavító ÜV énekkarának kitünö szereplését baranyai, széki táncok bemutatásával Pécs központi tánccsoportja követte ugyancsak megérdemelt sikerrel. Sárbogárd állomás szinjátszói ezután részleteket adtak elő nagy figyelem és derültség közepette a „Mélyszántás" cimü ismert darabból.

Zalaegerszeg állomás tánccsoportja román népi táncot adott elő; a közönség nagy tapssal jutalmazta a szereplőket. Utána Miskolc központi tánccsoportja székely népi táncokat mutatott be. Utoljára Nagykanizsa állomás énekkara több számmal szerepelt és nagy sikert aratott. Különösen egy új betanulású Sztálin-kantáta ragadtatta hosszú tapsra a nézőket.

Az országos versenyben különböző helyezéseket értek el Sárbogárd, Szombathely, Zalaegerszeg, Szolnok Fütőház, Pécs, Szeged, Bátaszék, Dunakeszi Járműjavító ÜV, Salgótarján, Székesfehérvár, Sopron GYSEV, Szeged, Debrecen, Nagykanizsa, Miskolc, az Északi Járműjavító ÜV és a Landler Müvek egy vagy több együttese.

A HONVÉDSÉG ÉS VASUTASOK KÖZÖS KULTURESTJE

A budapesti MAV Igazgatóság Vasútpolitikai Osztálya június 23-án Győr állomás kultúrotthonában a honvédség, és az AVH kullúrcsoportjával jól sikerült ünnepi kultürestet rendezett.

A közös müsor előtt Pálmai István elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály munkatársa elmondotta, hogy néphadseregünk és a vasút dolgozóinak közvetlen kapcsolata, egymás problémáinak megismerése, s a közös kultürmunka is a szocializmus építését, a béke harcos megvédését segiti elö. A közel ezer főnyi hallgatóság hosszasan éltette a béketábor első harcosát, a nagy Sztálint, és győzelmeink szervezőjét, Pártunkat s a magyar nép szeretett vezérét, Rákosi Mátyás elvtársat. A honvédség részéről Szücs Károly százados-bajtárs beszélt, majd megkezdődött az ünnepi müsor.

A vasutas kultúrcsoport közül különösen kiemelkedett a hegyeshalmi szinjátszó együttes, a győri zenekar, Dulai Mihály győri vasutas dolgozó énekszáma és a Landler Művek csasztuska-énekesei. A honvédség részéről Szépe Zoltán és Kovács Emil bajtársak szavalata és Gaál Gábor bajtárs énekszáma emelkedett ki. Nagyon tetszett az ÁVH tánccsoportjának szereplése, de müvészeti élményt nyujtott a vendégként szereplő vagongyári énekkar is.

Az ünnepi müsor bevételét, közel háromezer forintot a koreai gyermekek megsegitésére ajánlotta fel a rendezőség.

Lunyin-mozgalom a magyar mozdonyvezetők körében

1951 június hó 20-án a Keleti-fütőház dolgozói termelési értekezletet tartottak, ahol elhatározták, hogy bevezetik Nyikolaj Lunyin főmozdonyvezető, a szocialista munka hőse, Sztálin-dijas, ma már közlekedési mérnök-technikus munkamódszerét és országos versenyt indítanak a mozgalom fejlesztésére.

A lunyinista munkamódszer lényege tulajdonképpen az alkatrészek élettartamának meghosszabbításában van, s ez véget vet annak az áldatlan jelenségnek, hogy két mosás közt a mozdonynak le kell állni futójavításra. A lunyinista módszer ilyenmódon biztositja a mozdonypark zavartalan munkáját és azt is, hogy a lunyinista mozdonyok javitási költségei lényegesen alacsonyabbak mint a többi mozdonyoké.

Sokan tévesen azt tételezik fel erről a mozgalomról, hogy most már a mozdony brigádoknak kell elvégezniök a mosási, sőt süllyesztéses munkákat is. Tévedés lenne ezt feltételezni, mert egy lunyinista mozdonyvezető, illetve brigád sohasem állitja magát szembe komplexbrigád-társaival, a mozdonyjavitók brigádjával, ellenben feltétlen szükségesnek tartja azt, hogy a mosási javitásoknál feltétlen közreműködjenek, mert ilyen alkalomkor megfigyelhetik, ellenőrizhetik a lakatosok, kazánkovácsok munkáját, s kölcsönösen olyan munkamódszereket adhatnak át a javitási munkálatokkal kapcsolatosan egymásnak, ami elősegiti a munka gyors és minőségi elvégzését.

Szükséges e mozgalom keretében az is, hogy a fütő necsak kenési és tüzelőkészitési munkálatokkal foglalkozzon a vizsgálatok alkalmával, hanem a mozdonyvezetővel kölcsönösen végezzék a javitási munkálatokat.

Ezzel biztositják azt a lehetőséget, hogy a vonalon hibakeletkezés alkalmával a fütő már mint közvetlen és betanult munkatárs segédkezik a hiba elhárításában, mert hiszen az oktatások keretében megismerkedik a mozdony alkatrészeivel, azok működési elveivel, sőt javitási módjaival.

Korponai Jenő
a „Közlekedés" levelezője

ÚJ KÖNYVEKRŐL RÖVIDEN

Megjelent „Lenin Művei" 2. kötete

Négy hónappal az első kötet után most megjelent a Szikra kiadásában Lenin elvtárs összes müveit felölelő teljes kiadás 2. kötete.

A második kötet Lenin elvtársnak 1895—1897-ben alkotott munkáit öleli fel, amikor a marxista eszmék diadalmasan törtek utat maguknak s erős gyökeret eresztettek a legelőrehaladottabb munkások és értelmiségiek gondolkodásába.

Lenin elvtárs a második kötetben szereplő müveiben három fő irányban vitte tovább ezt a harcot. Egyrészt pompás gazdasági tanulmányokban folytatja a narodnyik ideológia elleni harcát, majd a szocialista agitáció mintaképéül szolgáló felhivásokban és cikkekben — az addigi sziikkörü propagandáról — áttér a széles munkástömegekben folyó agitációra, végül megveti a marxista programm, taktika és pártszervezés alapjait.

Lenin müvei a világ minden dolgozója számára a tudás kimeríthetetlen forrását jelentik.

Koroljev: „Vasutasok ötszázas tömegmozgalma"

A könyv szerzője elindítója volt a Szovjetunióban a vasutasok ötszázas tömegmozgalmának. Ennek nyomán tudták elérni vasutasaink is kiváló teljesítményeiket. A könyv ismerteti azokat a munkamódszereket, melyekkel oly nagyszerü eredményeket értek el a szovjet vasutasok. Megtudjuk a könyvből, hogyan függ az ötszázas mozgalom sikere, nemcsak a fütőházi, hanem a forgalmi dolgozók munkájától is.

közlekedés

A VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

Megjelenik havonta kétszer.

A szerkesztésért és kiadásért felelős
GASPAR SÁNDOR
főszerkesztő.

Szerkeszti:
SZELECSENYI ISTVÁN

Laptulajdonos: A Vasutas Szakszervezet
Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest VI., Munkácsy Mihály-u. 16.
Telefon: 113—887, 126—452, 124—893

Szikra Lapnyomda Budapest VIII., József körút 5.

Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

Készülünk a HARMADIK NEGYEDÉVI TERV megindítására

A MAV Felépitményi- és Vasanyagjavító ÜV, amint azt az eredmények mutatják kemény harcot viv a termelés fokozásáért a terv túlteljesitéséért. A terv beindításakor nagy nehézségekkel küzdöttünk, mert olyan üzemrészt kellett munkábaállitani, ahol saját maguknak termelnek nyersanyagból kész árut.

A müszaki vezetés minden lehető segitséget megad dolgozóinknak, akik lelkesen dolgoznak, erősitik és szélesitik a munkaversenyt. A dolgozók a termelékenység növelését összekötik a béketábor erősitésének ügyével. *Kiss* Ferenc és hattagú brigádja például állandóan fokozza teljesitményét és jelenleg már 190 százaléknál tart.

A termelési értekezleteken és röpgyüléseken egészséges vita folyik, birálat és önbirálat hangzik el.

A politikai felvilágositó munka eredményeként ma már jóval öntudatosabbak a dolgozóink és nemcsak a munkapadoknál adják át tapasztalataikat társaiknak, de ezeken az értekezleteken és röpgyüléseken is munkamódszerekkel, gazdag tapasztalatokkal segitik egymás munkáját. Ilyen együttmüködés következménye az például, hogy *Pusztai* János lakatos és brigádja 184 százalékos állagos teljesitménnyel már harmadik negyedévi tervét igyekszik befejezni. Vagy a *Városi* István sztahánovista váltószerelő-brigád, amelynek tagjai 164 százalékos átlagteljesitménnyel mérnek csapást *a Grősz-féle banditákra*, az imperialisták ötödik hadoszlopára.

Hasonló a váltóműhelyben is a lelkesedés alkotásaink megvédéséért, s az egyre fokozódó gyülölet az imperialisták ellen. Ez jól látszik a műhely teljesitményében. *Gyimóti* elvtárs, munkaérdemrendes főmüvezető, a műhely dolgozóival példásan együttmüködik. Ennek köszönhető, hogy a váltóműhely július elsejével már augusztus 31-i tervét fejezi be.

Most, amikor a tervfelbontást megkapták, az alkotmány ünnepének tiszteletére vállalták, hogy 54.000 forint értékben, terven felül készitenek váltókat. Itt

állandó munkamódszeradás folyik

és a munkamódszereket közvetlenül a munkapadoknál adják át egymásnak a dolgozók.

Nődolgozóink is segitik egymást, a felajánlások megtételében is egysorban haladnak számarányukhoz viszonyitva férfitársaikkal. *Kovács* Sándorné például egy év óta dolgozik a vállalatnál, mint gyalus, 142 százaléknál tart és augusztus 20-nak ünnepére vállalta, hogy termelékenységét öt százalékkal növeli. Ugyanakkor párosversenyre hivta ki *Dénes* Józsefnét.

A Felépitményi- és Vasanyagjavító ÜV dolgozói azért végeznek jó munkát, mert

a legszorosabb együttmüködésben dolgoznak a müszaki értelmiséggel

és az adminisztratív munkatársaikkal. Ennek az együttmüködésnek köszönhető például az, hogy már június első felében megkapták harmadik negyedévi tervüket, egészen a munkapadokig felbontva. A terveket, amelyeket müszaki értelmiségünk a fizikai dolgozókkal megbeszélve készitett el, már a felemelt ötéves terv harmadik negyedévében kell elvégeznünk.

Biztos vagyok abban, hogy a Felépitményi- és Vasanyagjavító ÜV. dolgozói *a munkafegyelem szilárdságával*, a terv túlteljesitésével erősitik nagy barátunk és támaszunk, a hatalmas Szovjetunió által vezetett béketábort.

Pázsiti Ödön
vállalatvezető



Sándor László — és a bürokrácia

Sándor László pályamunkás volt és a népi demokrácia jóvoltából átkerült a forgalomhoz, Hatvan állomásra. Sándor László kispénzü pályamunkás, három kis apró gyermeket nevel, felesége 75 százalékos vak. Volt egy ünneplőruhája, de már a kabátját is elhasználta, majd vett egy zubbonyt, ami úgy lefeslett róla, hogy már foltozni sem lehet.

A nép állama minden becsületes dolgozón segit. Sándor Lászlón is segitett, a forgalomhoz került, ahol ruha jár neki. Vettek is méretet, de mindezideig úgylátszik csak a ruhaméret bárcája maradt meg. Ebben az évben áthelyezték szolgálati érdekből Rákosrendezőre. Bejött hozzánk a szerkesztőségbe. Negyedik napja kilincsel a bürokrácia útvesztőjében, hogy illetményruháját megkapja. Az anyagleltár-számadó visszaküldi Hatvanba. A hatvaniak meg Budapestre. Persze az idö múlik és Sándor László megtanulja, hogy a MÁV-nál még mindig hátráltatja a fejlödést a bürokrácia. De azt is megtanulhatta, hogy akármerre jár, a bürokrata hivatalokban senki nem tud pontosan semmit és jobbra-balra küldözgetik és végülis oda jut, hogy meg kell várnia, amig a kiutalás, jó idö mulva valahonnan előkerül.

Nézzenek utána az illetékesek, mi van Sándor László ruhajárandóságával. Mi meggyözödtünk róla: sürgős szüksége van a segitségre, hogy szolgálatát jól elláthassa.

SPORT

KIEMELKEDŐ, ORSZÁGOS SPORTMŰSORRAL KÉSZÜLNEK SPORTOLÓINK A „VASUTAS-NAP"-RA

A vasutas dolgozók a sport területén is készülnek az első *„Vasutas-nap"* méltó módon való megünneplésére.

A Budapesten megrendezendő központi sportmüsorban a Budapesti Lokomotiv ökölvivói, birkózói, súlyemelői, labdarúgói, úszói és kajak-versenyzői szerepelnének.

Ezer fővel hatalmas MHK-próbázást rendeznek a nagyszerű sportmüsor keretén belül, amelyen egész sor budapesti állomás, üzem és egyéb szolgálati hely benevezett dolgozói vesznek majd részt. Ugyanekkor az úttörővasutasok részére, száz benevezett dolgozó számára LMHK-t rendeznek.

Ezenkivül a Landler Müvek és az Északi Járműjavító ÜV dolgozói önálló sportmüsort rendeznek, amelyet összekötnek MHK-tömegpróbázással.

Budapesttel párhuzamosan a területi központ és a nagyobb szolgálati helyek önállóan rendeznek sportmüsort és MHK-próbázásokat a *„Vasutas-napon"*.

MHK-verseny alkotmányunk ünnepére

Debrecen terület alkotmányunk ünnepének tiszteletére MHK-versenyre hivta ki Szombathely terület dolgozóit. Ebben a versenykihivásban feltételként szerepel, hogy a sportolók mind a kilenc számból lepróbázzanak és az, hogy a benevezett dolgozók 50 százaléka lepróbázzon. Szeged terület ugyanakkor vállalta, hogy lemaradását augusztus 20-ra behozza.

Budapest Déli-pályaudvar állomás dolgozói ugyancsak versenyre hivták ki a fütőház dolgozóit. Ebben a versenyfelhivásukban ezeket mondják:

„Felemelt ötéves tervünknek a vasútra háruló feladatait, továbbá az őszi forgalom zavartalan lebonyolitásának előkészitését csak úgy tudjuk teljesiteni, ha minden vasutas dolgozó szilárd és rendithetetlen öntudattal helytáll a rábizott feladatok teljes és maradéktalan elvégzésében.

Minden dolgozónak, aki munkáját maradéktalanul akarja elvégezni, edzett szervezettel kell rendelkeznie. Az MHK-sportmozgalomban való részvétel minden felszabadult, hazáját szerető, a szocializmust épitő, szabadságát és függetlenségét megvédeni kész magyar dolgozó kötelessége.

A kiértékelés úgy történik, hogy az illető szolgálati hely dolgozóinak összlétszámához viszonyitják az MHK-versenyben részvevők számát és az elsőbbség kérdését az dönti el, hogy melyik szolgálati helyről vesznek részt nagyobb százalékban a versenyen. Abban az esetben, ha a két szolgálati hely részvevőinek százalékos aránya egyenlő, az első az lesz, amelyik több első helyezést ér el. A versenyt levezetését a Budai Lokomotiv végzi."

Hát nem tudod?...

Ha valaki azt hiszi, hogy mindenütt lehet hibát találni, csak a Vasutas Szakszervezet központjában nem, az téved. A vasutas dolgozók lapját az is érdekli, hogy milyen hibák vannak például a központban. Elmondunk egyet hamarjában ...

A Kultúrnevelési Osztály még június 5-re ankétot hivott össze, hogy a „Népszava" kiadásában megjelent egyik kitünő könyvvel, a *„Kazanczov-családdal"* kapcsolatban vitát rendezzen. Ugyanezen a napon arról értesitették az Északi Fütőházat, hogy csak 14-én tartják meg az ankétot, ekkor derült ki, hogy a vitáról semmit sem tudnak a dolgozók az üzemben.

Milyen ankétról lesz szó — kérdezte a kultúrfelelős, mire a központ ezzel a visszatérő kérdéssel válaszolt: *„Hát nem tudod?..."* Bizony nem tudta, honnan is tudta volna, ha nem közölték vele.

Amikor pedig a kultúrfelelős a könyvet kérte és arról érdeklődött, hogy hol lehet azt megkapni, az ismert hang ezt kérdezte ismét: *„Hát nem tudod?..."* Persze, hogy ezt se tudta. Amikor pedig a területi bizottsághoz küldték azzal, hogy ott van a maradék tiz példány, s ott felvilágositották arról, hogy azt már visszaküldték a központba — újból ezt a mágikus kérdést szögezték neki: *„Hát nem tudod?..."* *(... hogy a könyv megérkezett?)*

A könyv ugyanis már előzőleg is a központban volt. Az Északi Fütőház dolgozói megkapták végülis a könyveket és alaposan felkészültek az ankétra. Közvetlenül az indulás előtt felhivták telefonon újból a központot és az iránt érdeklődtek, hogy nincs-e ujból változás. Mire a jólismert hang megtépödötten igy szólt a telefonba: *„Hát nem tudod?..."* *(hogy nem tartjuk meg?...)*

Mit tehetett az Északi Fütőház kultúrfelelőse, letette a kagylót és azon gondolkozott, hogyan tehetné jóvá a szakszervezet központjával szemben az ilyen tapintatlan és érzéketlen viselkedését.

Mit lehet tudni, a *„Kazanczov-család"* talán azóta már el is költözött a szakszervezetből ...

A felelősség áthárítása

Rövid *„Villámunk"* van arról, hogy *Szombati*, székesfehérvári osztálymérnökségi dolgozók nem egyeznek bele a felelősség áthárításába.



Mi Budapest-Vizafogó p.u. dolgozói szeretett vezérünk Rákosi Mátyás 60. születésnapja alkalmával a következő felajánlással kívánjuk hálánknak maradandó tanujelét adni: Bp. Vizafogó pu.-n szolgálatban levő 2 db. tartalékmozdony kiszerelését az állomáson elvégzik közbeváltó tartalék igénybevétele nélkül kollektive, így a mozdonynak a fűtőházba való be és kimenetele időben mint szénben megtakarítást jelent. Továbbá a rakva-rakott mozgalmat 15%-al emeljük és a kocsitartózkodást 15%-al csökkentjük és a takarékossági mozgalmunkban a fűtő, világító és kenőolajoknál 5% megtakarítást fogunk elérni, kocsikihasználást 10.2-ről 11.2 tonnára emeljük, a teljesítményi %-unkat 15%-al növeljük.

Delgyi Béla
Kovács Lajos
Shikiór Lajos
Tamási János
Gonosy Gábor
Marátyg
Balatoni Klára
Fulmán József
Gallai János
Rédo Béla

Anda Ráhoy
az állomás főnök

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
[illegible]

Sashegyi Károly
Pony tit. kart.

Szemethy Gyula
Fejfeldi János
Martin József
Bonifácsi Sándor
Araci Lajos
Kovács Gyula
Nagy István
Engel Istvánné
[illegible]
Jakó János
Horvó B. Bertalan
Szabó János
[illegible]

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KPM VASÚTI FŐOSZTÁLYA ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM. Ára: 20 fill. 1951 JÚLIUS 17.

Nemes versenyben a minisztertanács zászlajáért

Írta: Bebrits Lajos, közlekedés- és postaügyi miniszter

A diósgyőri dolgozók kezdeményezésére széleskörű verseny indult vállalataink, üzemeink között az alkotmány ünnepének tiszteletére. Ehhez a versenyhez széles körben csatlakoztak tárcánk közlekedési, posta- és mélyépítési üzemei, szolgálati helyei.

Vállalataink, üzemeink egymás után vállalják teljesítményük fokozását, a terv idő előtti teljesítését. Vállalásokat tesznek az anyagtakarékosságra, amelynek eredményeképpen sok tonna vas, színes fém, fa, üzemanyag, szén halmozódik fel.

Vállalataink, üzemeink egymás után vállalnak kötelezettséget arra is, hogy az üzemen belüli szervezettséget még magasabb fokra emelik, hogy az üzemek közötti együttműködést megjavítsák.

Kormányunk üdvözli dolgozóinknak ezt a kezdeményezését és a maga részéről elősegíteni kívánja. A minisztertanács június 22-i ülésén négy vándorzászlót alapított az alkotmány ünnepének tiszteletére rendezett verseny győztes üzemei részére, egyet a bányászati és nehézipari, egyet az építő- és építőanyagipari, egyet a könnyű- és élelmezésipari és egyet a közlekedési üzemek részére. Tárcánk üzemei tehát versenybe léphetnek a közlekedési üzemek részére felajánlott és az építőipar részére felajánlott miniszertanácsi vándorzászlókért. A vándorzászlót a minisztertanács első ízben ez év augusztus 20-án, alkotmányunk ünnepén, és ezentúl minden évben augusztus 20-án ítéli oda. A vándorzászló elnverését jelentő kitüntetésen kívül a győztes üzem 50—150.000 forintig terjedhető pénzjutalmat kap, amelynek fele a dolgozók jutalmazására, másik fele az üzem szociális-kulturális létesítményének fejlesztésére szolgál.

A minisztertanács vándorzászlaját és az ezzel járó pénzjutalmat az a vállalat, üzem nyeri el, amelyik folyó év augusztus 20-ig szóló tervteljesítésében, illetve túlteljesítésében

az anyagtakarékosságban, a minőségi termelés megjavításában, az üzemek közötti együttműködés kiépítésében

a legjobb eredményt éri el.

Közlekedési és mélyépítési üzemeink dolgozói kimagasló eredményeket értek el a kongresszusi verseny során és ezzel kifejezésre juttatták szeretetüket, ragaszkodásukat Pártunk iránt.

Most alkotmányunk ünnepének tiszteletére az elért eredményeket tovább kell fejlesztenünk.

A közlekedés- és postaügyi minisztérium dolgozóinak az alkotmány ünnepének tiszteletére tett eddigi vállalásai azt mutatják, hogy megértették alkotmányunk jelentőségét, hogy megtanulták értékelni, mit jelent az, hogy országunk a dolgozó népé, hogy minden, amit építünk, visszavonhatatlanul a miénk. Tárcáink dolgozói az eddiginél jobb munkával ünneplik alkotmányunkat és alkotmányunk megteremtőjét, *Rákosi* elvtársat.

Vasúti közlekedés dolgozói! A minisztertanács zászlajáért a dolgozók kezdeményezésére megindult versenyben

fokozzátok a raksúlyt, gyorsítsátok a kocsifordulót, csökkentsétek a szállítás önköltségét és emeljétek a javítások minőségét!

Harcoljatok a vonatközlekedés menetrendjének pontos betartásáért!

Gépjárműközlekedés és hajózás dolgozói! Növeljétek a szállítótér kihasználását, csökkentsétek a 100 kilométerre eső üzemanyagfogyasztást!

Városi és távolsági közlekedés dolgozói! Az utasok jobb ellátásával, a menetrend pontos betartásával javítsátok a közlekedés minőségét.

Posta dolgozói! Az egy főre eső bérmunkaegység növelésével harcoljatok a hírközlés és levélirányítás gyorsaságáért és pontosságáért!

Mélyépítés és útfenntartás dolgozói! Az anyagtakarékossággal és a munkafegyelem megszilárdításával harcoljatok a tervek határidő előtti teljesítéséért!

Elvárom a tárca minden dolgozójától, mérnököktől, technikusoktól, vállalatvezetőktől és minden egyéb vezetőtől, hogy minden erővel küzdjön az elsőség dicsőségéért!

Közlekedési és mélyépítési dolgozók!

Előre nemes versenyben a minisztertanács zászlajáért!

A PÁRT VEZETÉSÉVEL ÚJABB EREDMÉNYEK FELÉ

Írta: Gáspár Sándor, a vasutas szakszervezet főtitkára

A felemelt ötéves terv hatalmas szállítási feladatok elé állítja a dolgozó vasutasságot. A szocializmus építése ütemének meggyorsítása a vasutas dolgozók számára azt jelenti, hogy erőinket tovább kell fokozni, emelni kell a vasút teljesítőképességét, munkafegyelmre, szocialista hazaszeretetre, a dolgozó nép tulajdonának védelmére kell mozgósítanunk dolgozóink tízezreit.

A felemelt ötéves terv feladatainak maradéktalan elvégzése megköveteli, hogy munkánkból teljesen kiküszöböljük a szociáldemokrata munkamódszert, kíméletlen harcot folytassunk a fegyelemlazítók és az imperialisták belső ügynökei ellen, dolgozó népünk ádáz ellenségeivel szemben.

Azok a feladatok, melyeket Pártunk II. kongresszusa határozata alapján, valamint a Pártunk útmutatását követő dolgozó parasztság munkájának eredményeként betakarításra kerülő hatalmas termésmennyiségek elszállításával már ebben az időszakban el kell végeznünk, óriási felelősséggel, fokozott munkával járnak. Növelnünk kell a vasút technikai felkészültségét, a vasutas dolgozók öntudatát, tovább kell szélesíteni, meg kell szilárdítani szocialista munkafegyelmet. Mindez elősegíti a vasúti tervek gazdaságos végrehajtását, a Szovjetunió által vezetett béketábor ránk eső frontszakaszának erősödését.

A felemelt terv küzdelmeiben gyorsabb ütemben kovácsolódik ki az új szocialista vasutas típusa. Ugyanakkor felemelt ötéves tervünk ennek a szocialista vasutasnak jobb, boldogabb jövőt biztosít, életszínvonalának és életkörülményeinek olyan javulását, amelyre az elmult rendszerben még csak gondolni sem mert volna.

Ebben a munkában és harcban, amelyet az ötéves tervünk sikeréért folytatunk, fel nem mérhető segítséget kapunk Pártunk útmutatása mellett a hős szovjet vasutasoktól is, élenjáró munkamódszereik és különböző mozgalmaik átvételével és hazánkban való széleskörű alkalmazásával.

Feladataink eredményes megvalósításában a kiváló munkamódszerek ismertetésén keresztül a kritika és önkritika fegyverének igénybevételével szakszervezetünk eddigi lapja a *„Közlekedés"* is harcosan és eredményesen vett részt. Ahhoz azonban, hogy Pártunk II. kongresszusa határozatait a Vasútpolitikai Osztály segítségével a szakszolgálat és a szakszervezet munkájának megjavításával sikerre vigyük, szükséges az eddiginél is erősebb, harcosságában továbbfejlődő központi lap megteremtése. Ezt a célt szolgálja a közlekedés- és postaügyi minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet közös kiadásában megjelenő *„Szocialista Vasútért"* című új lapunk.

Az a tény, hogy a minisztérium és a szakszervezet közösen jelentet meg a Vasútpolitikai Osztály ellenőrző segítsége mellett egy új lapot, azt mutatja, hogy Pártunk vezetésével még szorosabban együttműködünk a kitűzött feladatok sikeres megvalósításán. A közös kiadásban megjelenő lapban még inkább lehetőség nyílik arra, hogy a szakszervezet és a szolgálati vezetés tárgyilagos bírálatot és önbírálatot gyakoroljon végzett munkája felett, amihez a reális alapot a *„Közlekedés"* által széles alapokra helyezett munkáslevelező hálózatunk további aktivizálása, a szerkesztés munkájába való fokozott bevonása fogja biztosítani.

Az új kiadásban megjelenő lapunkban tehát még nagyobb teret kívánunk adni az alulról jövő kezdeményezéseknek, a szakszervezeti és a felső szakvezetés felé irányuló nyilvános bírálatnak. Ezen keresztül lapunk harcos segítőtársa lesz a vasutas dolgozóknak abban a küzdelemben, melyet a Párt irányításával a termelési előirányzatok teljesítéséért, a vasútnál megbújó ellenséges elemek leleplezéséért és felszámolásáért, a szocialista vasút megteremtéséért vívnak.

Új lapunk a kiéleződött nemzetközi helyzetben a békeharc kemény küzdelmei között, felemelt ötéves tervünk második esztendejében, az őszi forgalom küszöbén indul meg. Mindez a körülmény azt követeli meg a *„Szocialista Vasútért"* szerkesztőbizottságától, hogy igéretéhez híven, harcos, megalkuvás nélküli lappá izmosodjék. Olyan harci fegyverré, mely képes mozgósítani a vasutas dolgozókat az előttük álló nehéz feladatok elvégzésére, mely szilárd helytállásra, áldozatvállalásra, hazánk, Pártunk, a nagy Szovjetunió iránti szeretetre nevel.

Lapunk következetesen harcol Pártunk politikájának megvalósításáért, a termelő munka megjavításáért, a munkafegyelem megszilárdításáért, a szovjet vasutasok példája nyomán kibontakozott sztahánovista mozgalmak továbbfejlesztéséért. Nem kíméljük erőinket, hogy leleplezzük a sorainkban megbúvó ellenséget, hogy küzdjünk a maradiság, a vaskalaposság ellen és hogy következetesen sikraszálljunk az újért.

A Szovjetunió vezette béketábor harcát csakis akkor tudjuk kellő mértékben támogatni, Pártunk vezető szerepének csakis akkor szerezhetünk érvényt lapunkon keresztül, ha ebben támogat bennünket a vasutas dolgozók széles tábora. Legyenek a vasutas dolgozók minél számosabban új lapunk munkatársai, levelezői, segítsék a szerkesztőbizottságot építő bírálatukkal, alulról jövő kezdeményezéseikkel.

A *„Szocialista Vasútért"* című lapnak a minisztérium és a szakszervezet közös kiadásában való megjelenése tehát nem jelent valamiféle egyesülést, ahol a szakszervezet vagy annak akár egy részterülete is egybeolvadna a Vasúti Főosztállyal, hanem azt jelenti, hogy Pártunk útmutatása nyomán elértünk egy olyan állomáshoz, ahol a szakszervezet és a szakszolgálat célkitűzései alapjában véve azonosak: *a szocializmus és ezen belül a szocialista vasút minélőbbi megteremtése.* Az azonos célért folyó harcunkat a közös kiadásban megjelenő lapunkkal is szimbolizáljuk, egy célért, a szocializmus megvalósításáért harcolunk és lapunk fejlécén igen találó ennek a közös küzdelemnek a meghatározása, hogy a szocialista vasútért egyesítjük erőinket.

Ebben a küzdelmünkben minden segítséget megad számunkra a Párt, a Vasútpolitikai Osztály és ezek a körülmények biztosítékot jelentenek arra, hogy a lap a vasutas dolgozók hozzáfűzött reményeit beváltja.

ELŐRE A BÉKEMŰSZAK SIKERÉÉRT!



Június 28-án lelkes tiltakozó békegyűlést tartottak a Landler Művek mozdonyműhelyében. A fiatalok egy csoportját látjuk a képen: Ungvári Benjámin ifi lakatos és társai tiltakozó nyilatkozatot írnak alá az FDI nyugatnémetországi szervezetének imperialisták által történt megszüntetése miatt.

A szovjet vasutasok napján forró, testvéri üdvözletünket küldjük példaképeinknek: a hős szovjet vasutasoknak!

Nemzetközi HIREK

A Szakszervezeti Világszövetség Végrehajtó Bizottsága határozatot hozott a békeharc fokozásáról

A Szakszervezeti Világszövetség az elmúlt napokban Bécsben ülésezett. Ezen az ülésszakon határozatot hoztak a békéért folyó küzdelemről, Nyugat-Németország és Japán újrafelfegyverzése ellen irányuló harcról.

Az SzVSz Végrehajtó Bizottsága megelégedéssel állapítja meg a békemozgalom erősödését. Ugyanakkor

felhívja a szakszervezeteket és minden dolgozót, hogy fokozzák a harcot a fegyverek gyártása, valamint szállítása ellen, továbbá, hogy hatékonyan vegyék ki részüket az aláírásgyűjtésből a Béke Világtanácsnak az 5 nagyhatalom közötti békeegyezmény megkötését követelő felhívására.

A Szakszervezeti Világszövetség végrehajtó bizottsága 78 millió dolgozó nevében támogatja a Nyugat-Németország remilitarizálása elleni Európai Munkásértekezlet határozatait és ajánlja a szakszervezeteknek, hogy

fokozzák a harcot a német békeszerződésnek 1951-ben történő megkötéséért.

A Szakszervezeti Világszövetség felhívja a szakszervezeteket és az ázsiai országok dolgozóit, hogy vegyenek részt az ázsiai és csendesóceáni országoknak a Béke Világtanács által összehívott értekezletén, amelynek tárgya a harc Japán felfegyverzése, a különbéke megkötése ellen és a mindenoldalú Japán békeszerződés 1951-ben történő megkötéséért.

Befejezésül

a Szakszervezeti Világszövetség üdvözli a Szovjetunió kezdeményezését, amely lehetővé tette a koreai fegyverszüneti tárgyalások megindítását,

és felhívja minden ország dolgozóit, harcoljanak azért, hogy ezek a tárgyalások Ázsiában és világszerte a béke megteremtéséhez vezessenek.

A Német Demokratikus Köztársaság dolgozó népe június 10-én ünnepelte a „Vasutasok Napját"

Az elmult napokban levelet intézett a szakszervezet központi vezetőségéhez a kelet-németországi vasutas szakszervezet elnöksége. Ebben a levélben beszámolnak a német *„vasutasok napjának"* ünnepségeiről. A levélben ezeket írják:

„Kedves Elvtársak! Kormányunk június 10-ét a német „vasutasok napjává" avatta, hogy ilymódon kellő méltatásra találjanak azok a nagy teljesítmények, valamint döntő jelentőségük, amelyet a vasút a mi Német Demokratikus Köztársaságunk életében, békegazdaságunk felépítésével kapcsolatban jelent.

Am. terveik teljesítése és túlteljesítése érdekében végzett erőfeszítésünk csak a

következetes békepolitika, valamint a Szovjetunió és a népi demokráciák részéről elvezett önzetlen segítség és támogatás révén vált lehetségessé

azáltal, hogy példamutatásukkal segítettek bennünket és jó munkamódszereiket átadták számunkra.

Aktivistáinknak, a munka élenjáró hőseinek, nemkülönben az erre érdemes vasutasoknak kiváló teljesítményeit kormányunk olymódon óhajtotta egész különlegesen méltányolni, hogy az „Érdemes Vasutas" kitüntetést létesítette.

Mi, a mai ünnepi napunkat abban a történelmi órákban ünnepeljük, amikor a német nép túlnyomó többsége kivétel nélkül és zárt rendben sorakozik fel a béke erői mögött.

Ezt a sikeres harcot csak a Szovjetunió és a népi demokráciák népeinek következetes békepolitikája, valamint a kapitalista országok békeharcosai tették lehetővé. Az egyre inkább elmélyülő barátság, amely a német népet ezeknek az országoknak népeihez füzi, — fájdalmas csapást jelent az imperialista háborús uszítók számára.

Ünnepnapunkon megfogadjuk, hogy még erősebben folytatjuk küzdelmünket a béke megvédése érdekében és hogy valamennyi ország vasutasaival való barátságunkat állandó tapasztalatcsere segítségével még jobban el fogjuk mélyíteni.

A „vasutasok napja" alkalmából a Német Demokratikus Köztársaság vasutasai nevében testvéri üdvözletünket küldjük.

A Német Vasutas Szakszervezet Központi Vezetősége.

Bolgár vasutasok köszönete

Az elmúlt hónapokban bolgár vasutasok tartózkodtak hazánkban. Megismerték a magyar vasutasokat, mindennapi munkájukat és tapasztalatcsere révén gazdag szakmai tudás birtokában tértek vissza hazájukba.

Most Alexander B. Atanaszov elvtárs, az itt járt bolgár vasutasok vezetője levelet intézett magyar barátaihoz. Atanaszov levelében többek között a következőket írta:

„Szabadság, Elvtársak! Szerencsésen hazaérkeztünk. Most a mindennapi munkával kell ismerkednünk, amely hathónapi távollétünk alatt erősen előrehaladt. A vasutas dolgozókkal máris ismertetjük kiváló munkamódszereiteket. Valamennyien örülünk annak, hogy szilárd testvéri kapcsolatok jöttek létre közöttünk.

Szívből kívánjuk, hogy még jobban haladjatok előre a szocialista közlekedés megteremtésében, a szocializmus építésében és eltökélt szándékunk, hogy továbbra is tanuljunk egymástól. Valamennyi bolgár vasutas dolgozó nevében köszönjük azt a nagy figyelmet és segítséget, amellyel bennünket elhalmoztatok. Fogadjátok harcos üdvözletünket. Előre, a demokrácia, a szocializmus és a népek közötti barátság győzelméért!"

ALEXANDER B. ATANASZOV
a Bolgár Államvasutak dolgozója.

AURELIA TAMBOR LEVELE A MAGYAR VASUTAS ÚTTÖRŐKHÖZ

Az alábbiakban közöljük Aurelia Tambor román úttörő levelét, amelyet a magyar vasutas úttörőkhöz intéz, lapunkon keresztül:

Kedves Elvtársak! Elhatároztam, hogy írok nektek, mivel a vizsgák vége felé közeledünk. Ha megkapjátok ezt a levelet, kérlek benneteket, válaszoljatok azonnal. Írjátok meg, hogyan készültetek fel tanulmányaitokkal, hogy a vizsgákat sikerrel letegyétek. Szeretnénk tudni, hogy a hetedikes pajtásoknak szintén két vizsgát kell-e letenniök és hogy milyen iskolák vannak nálatok? Hogyan töltitek a vakációt?

Irjatok sokat az életetekről, a városaitok életéről. Kinek köszönhetitek napjaitok javulását? Irjatok iskolai és az úttörő-egységben végzett munkátokról. Gróf József pajtással találkoztam Bukarestben, az Úttörők Palotájában és sok szép dolgot mesélt Rólatok.

Olvastok szovjet könyveket? Sok minden érdekel Benneteket a szovjet úttörők életéről? Hát a szovjet hősökről olvastatok? Olvastatok a krasznodóni komszomolisták, az „Ifjú Gárda" földalatti szervezetéről? Tanultok oroszul, tetszik Nektek? Milyen tantárgyakat tanulnak Nálatok? Van-e Budapesten románnyelvű iskola?

Kérlek Benneteket, írjatok a Magyar Népköztársaság dolgozóinak munkában elért sikereiről. Irjatok részletesen kulturális megmozdulásotokról. Válaszoljatok, hogy rendszeresen levelezhessünk.

Egységem nevében, valamint a magam nevében vidám és forró úttörői üdvözletemet küldöm.

Aurelia Tambor

Ralonul Nicolae Balsescu. Bucuresti
Strada Maior Borroczin Nr. 11.
(R. P. R.)

Nők a termelésben



KARIKÓ ERNŐNÉ

a Jegynyomda dolgozója. Eredetileg sztahánovista könyvkötő volt, most művezetővé léptették elő. Két gyermeke van. Karikóné az üzem pártitkára, tanácstag és választmányi tagja a VI. kerületi pártbizottságnak.

— Mindezt a munkám után értem el — beszéli Karikóné elvtársnő — és döntően annak köszönhetem, hogy nagy Pártunk és a mi forrón szeretett Rákosi elvtársunk egyenjogúsította a nőket. Az alkotmány közeledő ünnepe minden nő figyelmét felhívja ismét, hogy minél számosabban vegyék ki nőtársaim részüket a termelésből. Csakis így tudjuk felemelt ötéves tervünket megvalósítani, a szocializmus építésének ütemét meggyorsítani és erőteljesen hozzájárulni ahhoz, hogy békénket és boldog jövőnket megvédjük.



DANIELISZ BÉLANÉ

a Landler Jenő Járműjavító ÜV. dolgozója. Művezetőnő. Három gyermeke van. Egy most érettségizett és már fel is vették az agráregyetemre. Dánielisznéé azelőtt háztartási munkán dolgozott, de Pártunk tanítását megfogadva, elhatározta, hogy művezetői tanfolyamon vesz részt. A tanfolyamot jelesen végezte el. Jól dolgozik és mint az MNDSZ vezetőségi tagja, értékes társadalmi munkát fejt ki.

— A gyermekeim jövőjéért, a béke megvédéséért jöttem a termelő munkába — mondja — és azt hiszem, hogy lehetővé válik számomra, hogy megmutassam: szívügyem a szocializmus mihamarabbi felépítése.



GEISZT IRÉN

a Landler Művek dolgozója. Sztahánovista magkészítő. Jelenleg 145 százalék átlagteljesítménnyel dolgozik. Egy éve dolgozik a szakmában. Igy beszél:

— A Párt a közelmultban tagjelöltségre érdemesített. Ezt azzal hálálom meg, hogy az augusztus 20-i versenyben igyekszem felajánlásomat túlteljesíteni. Ugy szeretnék dolgozni, olyan jól és olyan sokat, hogy bebizonyítsam a Párt és Rákosi elvtárs iránti meleg szeretetemet. Ezzel is köszönetet mondok azért a megtiszteltetésért, amely minket, vasutas dolgozókat ért, a „Vasutas nap" rendszeresítésével. A magam területén is elősegítem az őszi forgalomra való felkészülést, majd a csúcsforgalmat.

A LANDLER-MŰVEKBŐL 660 dolgozó elindul aratni

A *Landler Jenő Járműjavító ÜV* dolgozói sohasem érezték olyan bensőségesen a munkás-paraszt szövetség tartalmát, mint éppen most, amikor 660 dolgozónk, brigádokba tömörülve elindult a fejérmegyei állami gazdaságokba, hogy résztvegyen a termés betakarításában indított harcban.

Pártunk és kormányzatunk felhívására tömegesen jelentkeztek öntudatos dolgozóink. Tudták, hogy évtizedek óta nem volt olyan termésünk, mint éppen most. A különbség csupán az, hogy nem a grófi magtárakba gyűlik a búza, hanem rákerül a dolgozó nép asztalára.

A Landler Művek fontos hivatást tölt be: vasúti mozdonyokat és kocsikat épit, javit — mégis a dolgozók megértették, hogy

a gabona minden szeméért folyó küzdelem,

most mindennél fontosabb és megelőzi az egyéb feladatokat.

Az üzemben maradt dolgozók most kétszeresen igyekeznek helytállni arató és betakarító társaik helyett is. Az a 660 dolgozó pedig, akik az elmúlt napokban elindultak új munkahelyük felé, két héten keresztül becsületesen dolgoznak majd a bő termés betakarításáért. Az üzemben maradt dolgozók hangsúlyozták, hogy

munkástársaik távollétében arra törekednek, hogy az üzem harmadik negyedévi tervének ezidőre eső részét túlteljesítsék.

Ugy dolgoznak, hogy a mozdony- és kocsimunkákat hátralék nélkül elvégezzék. Azt is tudják, hogy a termés betakarítását követi a szállítási feladatok megoldása, ezt pedig csak jól karbantartott járműparkkal lehet lebonyolítani.

Ezzel kívánunk hozzájárulni ötéves tervünk teljesítéséhez és a szocialista országépítés meggyorsításához.

Kolos! Árpád,
a Landler Művek dolgozója.

A VIT tiszteletére párosversenyre hívtam ki Vigh János ifi-sztahánovista hegesztőt

A DISZ politikai körön tanultam, hogy a munkaverseny a szocializmus építésének kommunista módszere. A versenymozgalom alapját az egyéni és párosverseny képezi. A versenymozgalom jelentőségét megértve kapcsolódtam be én is a párosversenybe és tettem versenykihivást a velem egy osztályon dolgozó Vigh János sztahánovista villanyhegesztő felé.

A versenykihivás után munkám tényegesen megjavult, mind minőségi, mind mennyiségi szempontból.

Párosversenybe lépésem előtt nem éreztem magamban azt az erőt, amely arra ösztönzött volna, hogy még nagyobb eredményeket érjek el, de megértve a verseny jelentőségét, valamint a DISZ-szervezetem felhivását, munkám döntően megváltozott. Munkámat jelenleg 136 százalékra teljesitem.

Versenytársammal, aki 137 százalékot teljesit, állandóan harcban állunk a több, jobb munka elvégzéséért, tervünk mielőbbi befejezéséért. Amióta versenyben vagyok a közösségnek is többet adtam munkámmal, de a magam anyagi helyzete is megjavult. Mindkettőnk keresete jelentősen emelkedett. Régi vágyam teljesült: vettem egy fényképezőgépet.

A harmadik berlini VIT tiszteletére, valamint alkotmányunk ünnepére módositottam versenyszerződésemet.

Feladatomnak tartom, hogy dolgozótársaim előtt saját tapasztalataimon keresztül világitsak rá a szocialista munkaversenyben elért eredményeimre és bevonjam őket a versenybe.

Nemrégen ért az a nagy megtiszteltetés, hogy jelvettek Pártunk tagjelöltjei sorába. Mint a Magyar Dolgozók Pártja tagjelöltjének a jövőben még fokozottabb kötelességem, hogy a termelő és társadalmi munkámat példamutatóan végezzem, mint tagjelölt ifit kövessenek a DISZ-szervezeten kivüli, még eddig nem mozgósitott fiatalok. Azon leszek, hogy Rákosi elvtárs szavait beváltva: a termelés rohamcsapatává segitsem üzemünk DISZ szervezetét.

FARKAS JÁNOS
Szolnoki Járómüjavító ÜV

Mit tanultam az „URALI HÁGÓKON" című brosúra elolvasásánál

Örömmel és érdeklődéssel vettem kezembe a Vasútpolitikai Osztály kiadásában megjelenő legújabb szovjet tapasztalati kézikönyvecskét. Ez a könyv az *„Urali hágókon"* címet viseli és *Kuprijanov* szovjet mozdonyvezető irta.

Ennek a könyvecskének tengelyében az áll, hogyan kell építeni egy mozdonyvezetőnek a szocializmust, illetve a kommunizmust. Nálunk azelőtt teljesen ismeretlen volt a *„2000 tonnás"*, az *„500 kilométeres"*, a felemelt sebességű és az irányvonatképzési mozgalom. A szovjet tapasztalatok átvételével, megismertük ezeknek a mozgalmaknak fontosságát. Fél év mulva már jelentős összeget takarítottunk meg millió forintokban népgazdaságunk számára.

Nálunk jelenleg a *„mosástól-mosásig"*-mozgalomban a mozdonyfutás emelésén dolgozunk. Az első próbánál 10.000 kilométerrel emeltük a mozdony mosás nélküli futását. Ezt az eredményt kellő vízlágyítással, szódázással és menetközben való leiúvatással, ólompakolással értük el. Ezt tovább feilesztjük. Mosáskor a kimosó fedeleket tauril-tömítéssel pakolták be és igy a következő mosásig már 25.000 kilométert irányoztunk elő, amelyet ha sikerül, túl is teljesítünk.

Június első napjaiban *Tamás* Vendel és *Führ* Ferenc fűtőtársaimmal, felhivással fordultam az ország mozdonyvezetőihez és fűtőihez. Arra kértem őket, hogy csatlakozzanak ahhoz a kezdeményezésünkhöz, hogy még

tovább fejlesszük a jóminőségü szénnel való takarékosságot és a külföldi, vagy hazai jóminőségü szenek mellett — az eddigi átlagos 35 százalék helyett 50 százalékban a gyengébb, harmadrendü hazai szeneket használják fel.

Ezt a mozgalmat fűtőházunk egyre szélesíti. Ezzel egyidejüleg az *egylapátos-tüzelést* és a gyors tüzkezelést az eddiginél is nagyobb mértékben alkalmazzuk, mert azt tapasztaljuk, hogy a mozgalommal segítjük felemelt ötéves tervünk túlteljesítését.

Mindezekhez, amit elmondottam, nagy segítséget nyujt *Kuprijanov* könyve. Amit ott elmond színesen, érdekfeszitően, azt igyekszünk felhasználni a mozgalmaknál. Komoly támogatás a dolgozók részére a kiadvány közkinccsé tétele.

Nagy értéke a könyvnek az, hogy lebilincselő módon közli velünk a munkamódszereit.

Mi, nemcsak felhasználjuk ezeket a módszereket, hanem igyekszünk hazai talajon gyakorlatba ültetni.

Igy segít bennünket a szovjet kisregény, igy nyúl a hónunk alá, mikor zavarba vagyunk egy problémánál és igy teszi lehetővé számunkra a szocializmus fokozott ütemü építését.

Födi Sándor,
sztahánovista mozdonyvezető,
Északi Fűtőház.

A „Közlekedés" lapfejpályázatának eredménye

Még az elmult év novemberében a „Közlekedés" pályázatot hirdetett új lapunk nevére.

Egyéb okok folytán, amely szorosan összefüggött az új lap megjelenésének idejével, a pályázat eredményét nem hozhattuk nyilvánosságra. Július 14-én a Vasutas Szakszervezet elnöksége foglalkozott a pályaművek odaitélésével.

Az elnökség az első dijat Csengeri Károly elvtársnak, a MÁV Pályaépítő- és Felujító ÜV dolgozójának itélte oda a „Szocialista Vasútért" lapcimért. Senki más ezzel a cimmel nem pályázott.

Az elnökség azonban méltányosnak találta a közel 300 pályázóra való tekintettel, hogy a pályaművek lelkes hangjáért és szocializmust épitő irányzatáért még két pályázónak odaitélje a második és harmadik dijat. Ezek: Szabó Antal mozdonyfütő, a Budapest-Ferencvárosi Fütőház és Deák Antal főkalauz, a Széchenyi-hegyi Úttörő Vasút dolgozója.

Az eredeti első pályadij kétszáz, a második száz és a harmadik dij ötven forint lett volna. Az elnökség ugy határozott, hogy méltányolja a dolgozók segitőkészségét és az eredeti pályadijak összegét felemeli. Igy az első pályamű négyszáz, mig a második és harmadik pályadij, amely mindegyike „Előre a szocialista vasútért" cimet viseli, 150—150 forint jutalmat kap. Felhivjuk a pályanyertes dolgozótársainkat, hogy a pályadij átvételére jelentkezzenek meg a „Szocialista Vasútért" szerkesztőségében, Budapest, VI., Munkácsy Mihály-utca 16. szám alatt.

Ugyanakkor szerkesztőségünk felhasználta a Völgyes László által beküldött pályamű egyik tussrajzát, a „Sorompót" rovatfejként. A szerkesztőség a rajzért postán megküldi a tervezőnek az érte járó szokásos munkadijat, kétszáz forintot.

Az alkotmány ünnepére tett vállalások túlteljesítésével készülünk a „Vasutas napra"

A vasút jelentőségének és a szocializmus építésében való fontosságának kihangsúlyozása érdekében — mint arról a *„Közlekedés"* július 3-i számában már beszámoltunk —, minden év augusztus hónapjának második vasárnapját *„Vasutas nap"*-nak nyilvánította a minisztertanács. A határozat utal arra, hogy ez a nap méginkább fokozza a vasutas dolgozók munkalendületét, mozgósítja a vasutas dolgozókat még nagyobb helytállásra, a vasút legnagyobb feladatának, a minden évi őszi szállításoknak végrehajtására, a felemelt ötéves tervben a vasútra eső feladatoknak teljesítésére, hazánk békevédelmének megerősítésére.

A *„Vasutas nap"* tudatosítja a magyar dolgozó néppel, a vasutas dolgozókkal a vasút népgazdasági jelentőségét ötéves tervünk végrehajtásában, a béke megvédésében. Ezen a napon még az eddiginél is hatványozottabban kifejezésre jut Pártunk, a Szovjetunió, a hős szovjet vasutasok segítsége és támogatása, amely nélkül nem lett volna lehetséges a vasút eddigi eredményeinek elérése.

A „Vasutas nap" lesz voltaképpen az őszi forgalom beindításának napja,

melyen a versenybe való bekapcsolódással harcba indulnak a vasutas dolgozók az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért.

A Párt és a kormány szerető gondoskodása, a dolgozó nép megbecsülése jut kifejezésre a „Vasutas napon"

A *„Vasutas nap"*-on az egész ország figyelme és elismerése a vasutas dolgozók felé fordul. Az öntudatos vasutasok jobb munkával, az augusztus 20-i versenybe való bekapcsolódással, munkafelajánlásokkal juttatják kifejezésre a Párt, a kormány iránt érzett hálájukat.

A magyar vasutasok még nagyon jól emlékeznek azokra az eseményekre, amelyek megaláztatást és elnyomást hoztak számukra. Ki ne emlékeznék arra például, hogy a vasutas társadalom egyes rétegeit szinte áthághatatlan akadályokkal választották szét egymástól. A tisztviselő *„úr"*, a segédtiszt *„úr"* mellett ott voltak az altisztek, a műhelyi munkások. Ott voltak a pályamunkások, akik már nem is számítottak. A bérek, a lakásés a szociális viszonyok mérlegelésénél mindig a tisztviselők voltak a kedvencek, mert osztályhelyzetüknél fogva legközelebb álltak a rendszerhez.

Ugyanez a bántó megkülönböztetés érvényesült a családi pótléknál is, ahol az *„úr"* gyermeke magasabb családi pótlékot kapott. Ki gondolt volna abban az időben arra, hogy a fizikai munkásokat is nyugdíjazzák. Senki! Öregségükre még nagyobb nyomorba döntötték őket: nyugbérezték őket. Ha magasrangú MÁV vezető halt meg, 1000 pengős temetkezési segélyt kaptak a hátramaradottak, a fizikai munkásnak meg kellett elégednie ennek negyedrészével.

Hol volt a multban a nők egyenjogúsága? Csak írott malaszt volt a vasúton is. Ugyanez volt a helyzet a vasutas tanoncifjúság vonalán is.

Ma már nincsenek válaszfalak. Megszüntették a MÁV Nyugbérpénztárt és az Államvasutaknál alkalmazásban lévő 30.000 órabérest kinevezték és öregségükre nyugdíjat kapnak. Végtelen hosszú oldalakon tudnánk sorolni a különbséget. Ezt látják maguk a vasutasok is és nem felejtik el a mult megaláztatását. Nem felejtik el a jobboldali szociáldemokraták árulását sem, a hírhedt Peyer-paktumot, amely elzárta a szervezkedés lehetőségét. Nem tanulhattak, végzett munkájuk gyümölcsét nem élvezhették.

Megváltozott teljesen a helyzet a felszabadulás után. A hatalmas szovjet haderő megsemmisítette a fasisztákat, felszabadította hazánkat. A közel három évtizeden át félrenevelt vasutasok 1945-ben a szó legszorosabb értelmében felszabadultak. A kommunisták irányításával megkezdődött a harc a vasút újjáépítéséért, a dolgozók anyagi helyzetének megjavításáért. A vasutasok látták, hogy gondolnak rájuk. A Magyar Kommunista Párt nem hagyta el a vasutasokat. *Gerő* Ernő elvtársat állította a közlekedés élére és mozgósította az egész magyar népet a vasút újjáépítésére.

Amíg a magyar vasutasok szabadon, megbecsüléstől övezve, kitüntetésben részesülve, egy boldogabb és szebb jövő alapjait rakják le, ugyanakkor az imperialista országok vasutasai véres harcokban küzdenek legelemibb jogaik, kenyerük és életük védelméért. *Fouillard* francia mozdonyvezető megtagadta egy amerikai **hadianyaggal rakott vonat továbbítását**. Julio *Llago* argentinai vasutas, a Santa-Féi műhely dolgozóival együtt küzdenek a jobb munka- és bérfeltételekért. A legtöbb vasutas nyomorúságos bért kap és igen szégyenteljes körülmények között él. Ez pedig — mint írja — a bekövetkezett inflációnak, a megduzzadt katonai költségvetésnek eredménye és ez az oka az életfenntartási költségek állandó emelkedésének is.

A magyar vasutas dolgozók nyugodt életkörülmények között építik a szocializmust és vállalásaikkal, hosszúlejáratú versenyszerződéseikkel hozzájárulnak a szocializmus építésének meggyorsításához. Összekötik augusztus 20-i vállalásukat a *„Vasutas nap"-ra* tett felajánlásaikkal. Miskolc területén például röpgyűléseken a dolgozók újabb vállalásokat tettek. Igy például a fűtőház, a kocsitisztító-műhely dolgozói havi tervüket három nappal, évi tervüket pedig egy hónappal előbb fejezik be. A versenyben élenjár *Pincsák* Lajos és brigádja 143. *Benkő* Kálmán sztahánovista, forgalmi szolgálattevő 126 százalékos teljesítménnyel.

A békéscsabai fűtőház dolgozói a „Vasutas Nap"-ra felajánlást tettek. *Szlávik* István kazánkovács 130—140 százalékra. *Viktó* Mihály esztergályos 153-ról 180-ra, *Bahus* Mihály tüzikovács 160-ról 180 százalékra emelik teljesítményüket.

Székesfehérvár állomás dolgozói nagy örömmel szereztek tudomást a Vasutas Napról. A dolgozók vállalták, hogy augusztus 20-i felajánlásukat már a Vasutas Napra, augusztus 12-re teljesíteni fogják. Rákosrendező dolgozói elindították a „Szavatossági mozgalmat", melynek az a lényege, hogy a vonatot indító állomás felelősséget vállal az indított szerelvényért, annak helyes összeállításáért. A menetlevélhez szavatossági lapot csatolnak, melyet a kocsivizsgáló, tolatásvezető, a mozdony- és vonatszemélyzet ír alá.

Szeged területén *Kovács* II. József kazánkovács 160 százalékot ért el egy társától átvett munkamódszerrel. Szombathely területén a dolgozók 90.4 százaléka készül vállalásokkal a *„Vasutas nap"-ra*. A felajánlás értéke megközelíti a másfélmillió forintot.

A vasutas dolgozók a vasút minden területén munkaversenyben állnak. Ugy dolgoznak, hogy a *„Vasutas nap"* méltó beindítója legyen az őszi forgalmi versenynek, s úgy küzdenek a minisztertanács vándorzászlajáért, hogy elősegítsék felemelt ötéves tervünk második tervévének határidőelőtti befejezését.

Az öntudatos vasúti dolgozók úgy készülnek a *„Vasutas nap"*-ra, hogy munkájuk eredménye kifejezi egyben harcos békevágyukat és tanubizonyságot tesznek arról, hogy még fokozottabban elmélyítik szeretetüket és hálájukat a Szovjetunió, a Párt és *Rákosi* elvtárs iránt. Ugy készülnek a *„Vasutas nap"* méltó megünneplésére, hogy harcolnak az ellenség ellen, fokozzák az éberséget, megszilárdítják a munkafegyelmet, és kivetik maguk közül mindazokat, akik hanyagságukkal akadályozzák tervünk teljesítését, az őszi forgalom lebonyolítását.

A magyar vasutasok igy készülnek augusztus 12-re, a *„Vasutas nap"-ra*.

Harci jelentés az augusztus 20-i verseny állásáról

A vasut dolgozói lendületesen és lelkesen készülnek az augusztus 20-i munkaverseny vállalásainak túlteljesítésére. Összekapcsolják a versenyt a *„Vasutas napra"* való felkészüléssel, de ugyanilyen gondossággal készülnek az őszi forgalom megindítására is. Területi bizottságaink és üzemi bizottságaink felhasználják Pártunk II. kongresszusára, április 4. és május 1. tiszteletére szervezett munkaverseny tapasztalatait, mint ahogy az augusztus 20-i verseny szervezését is felhasználták arra, hogy az aktivákat jobban működtessék és megjavítsák az üzemek közötti együttműködést.

A Debreceni Járműjavító ÜV-nél például értekezletet szerveztek és erre meghívták a sztahánovistákat is, hogy segítsenek kiküszöbölni a meglévő hibákat. Ez az értekezlet komoly eredménnyel járt. Az üzem 200 nagykapacitású gépén 250-en dolgoznak és ebből 120 gép 150 dolgozóval résztvesz a Nazarova-mozgalomban. *Varsányi* Ferenc, az üzem legtakarékosabb dolgozója kezdeményezésére új takarékossági mozgalmat indítottak, amellyel közel negyedmillió forint értékű külföldi anyag behozatalát takarítják meg.

A nagykanizsai fűtőháznál megszervezték a pártszervezet, az üzemi bizottság és a szakszolgálat patronázsmunkáját, így közösen nyújtanak támogatást a dolgozóknak a vállalások teljesítésére.

A Budapesti Területi Bizottság pedig nyolc társadalmi aktívát kapcsolt be a verseny szervezésébe, s felhasználja őket a verseny ellenőrzésére is. Esztergom állomáson az aktíva- és bizalmi értekezleten, a bizalmiak egymás között versenyt szerveztek. Megtették felajánlásaikat, s a versenypontok közé bevették a versenyagitáció munkájának megjavítását is.

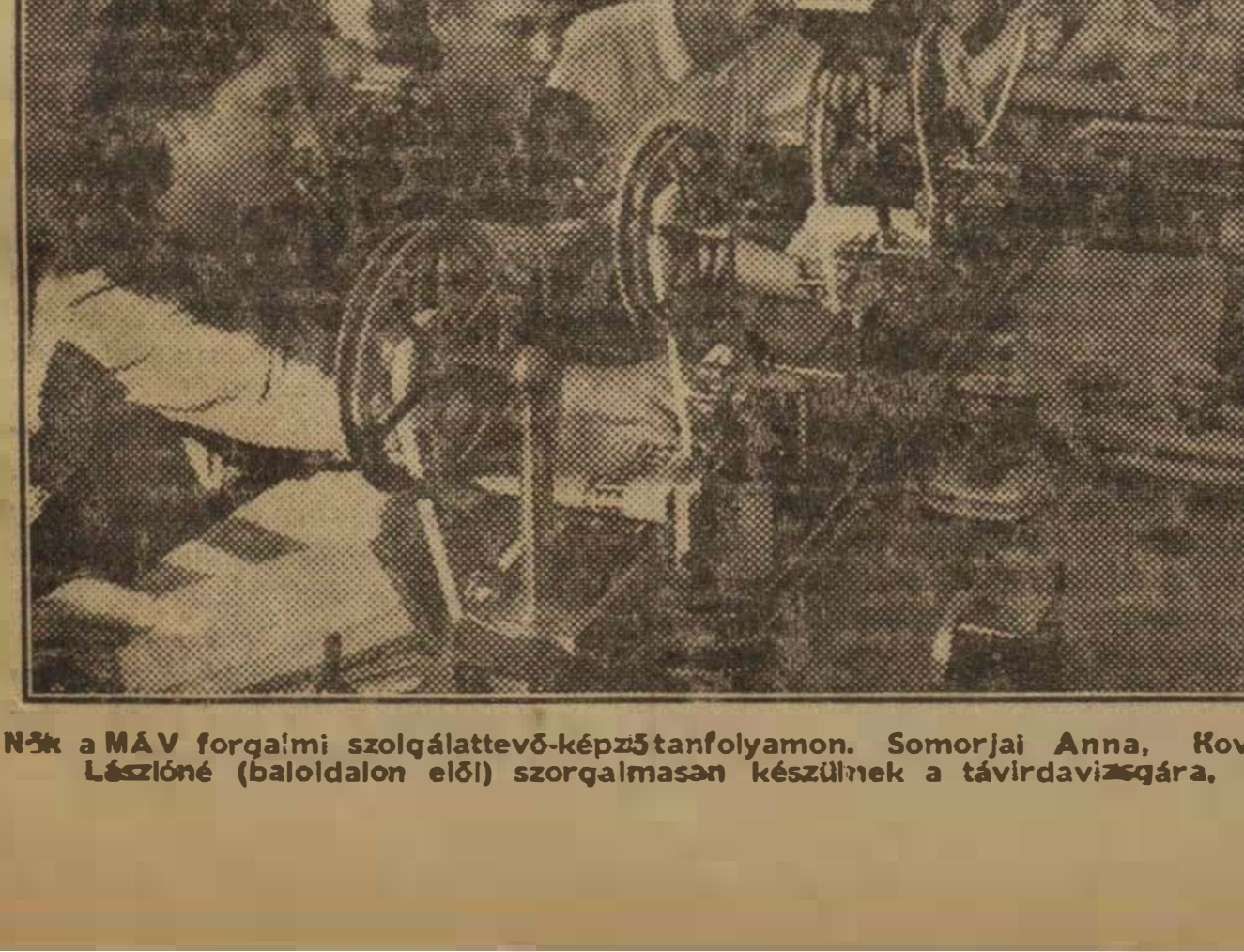
Nyíregyháza fűtőház alkotmányunk ünnepére a *„Minden út jövedelmezőségéért"*-mozgalomba a fűtőház valamennyi gépét beszervezte. Az üzem dolgozóinak 90 százaléka megújította a hosszúlejáratú versenyszerződést és 26 dolgozó lépett egymással párosversenybe. A debreceni fűtőházban a dolgozók 85 százaléka tett felajánlást, a mozdonyvezetők és fűtők ötszázalékos szénmegtakarítást vállaltak 75.600 forint értékben. A mozdony futójavítási költségét április hónaphoz viszonyítva, 25 százalékkal csökkentik, 22.340 forint értékben. A *„mosástól-mosásig"*-mozgalomban augusztus 20-ra 6200 kilométerről 8000-re emelik a kilométer-teljesítményt.

Budapest—Kelenföld állomás dolgozói a szállítóvállalatok küldötteivel értekezletet tartottak, a komplex-brigádok eredményeinek kiértékelésére, a kocsik gyors kirakására. Erre azért volt szükség, mert június 20-án például 96 kocsiálláspénzes vagon állt az állomáson, 1116 órával, 9420 forint kocsiálláspénzzel terhelve.

Az ómiskolci osztálymérnökségen *Révai* József és 17 főből álló brigádja, a szakszolgálat tervére ellentervet nyújtottak be, amelyben harmadik negyedévi tervüket 10 nappal a határidő előtt fogják teljesíteni. A Cegléd XIV., Adony XIII., Kavicsbánya IX. pályafenntartási szakaszok dolgozói sem fogadták el a szakszolgálat által ismertetett tervet, ellentervükben vállalták, hogy augusztus 12-re, a *„Vasutas nap"* tiszteletére befejezik harmadik negyedévi tervüket.

Az ellenség sem alszik. Dombóváron *Süveges* főkalauz lázított a verseny ellen, Szolnokon *Bakó* Ferenc agitált az ellenség érdekében.

Az öntudatos vasutas dolgozók azonban harcban állnak az ellenséggel és az augusztus 20-i munkaverseny vállalásainak túlteljesítésével küzdenek a minisztertanács vándorzászlajáért és készülnek fel az őszi forgalom sikeres végrehajtására.



Nők a MÁV forgalmi szolgálattevő-képző tanfolyamon. Somorjai Anna, Kovács Lászlóné (baloldalon elöl) szorgalmasan készülnek a távirdavizsgára.

Dolgozóink munkával ünneplik a szovjet vasutasok napját

(Emlékezés Sztálin elvtársnak a vasutasok fogadásán mondott beszéde 16-ik évfordulójára.)

1935 július 30-án az SZK(b)P Központi Bizottságának és a Szovjetunió kormányának vezetői a Kreml nagytermében fogadták a vasutasok országos tanácskozásának résztvevőit. Ezen az értekezleten a vasutak munkája megjavításának legfontosabb kérdéseit vitatták meg.

Az értekezlet résztvevőinek fogadása a Kremlben megmutatta, hogy milyen jelentőséget tulajdonít a Kommunista Párt és a kormány a vasuti közlekedésnek.

Ezen a fogadáson a szovjet nép vezére, I. V. Sztálin elvtárs is felszólalt és a vasutasok előtt feltárta azokat a fontos feladatokat, melyek a közlekedés további fejlődését meghatározzák.

„...A vasutnál dolgozni minden szovjet ember számára kitüntetést jelent. Vannak a vasutnál kisebb és nagyobb állásokat betöltő dolgozók, de felesleges vagy jelentéktelen munkát végzők nincsenek. A legmagasabb rangú vezetők munkájától kezdve egész a váltóőrig, az olajozó munkások és a vagonokat takarító asszonyok munkájáig, minden munka egyaránt jelentős és fontos.

A vasuti szállítás gazdasági egésszé kapcsolja és forrasztja össze az ipar központjait, az őket nyersanyaggal és élelemmel ellátó mezőgazdaság területeivel és körzeteivel.

A közlekedés dolgozóinak harci feladata abban áll, hogy emeljék minden egyes részlegének fennakadásnélküli együttműködését, erősítsék a munkafegyelmet, könyörtelenül harcoljanak a munkában mutatkozó hibák ellen és mindennek alapján érjék el a teherforgalom további emelését."

Sztálin elvtárs útmutatása egyben a szocializmust építő magyar vasutasok munkaprogrammja is. Nagy Pártunk, népköztársaságunk kormánya ebben az évben először, ugyancsak vasutas nappá nyilvánította augusztus 12-ét és minden évben augusztus hónap második vasárnapját. A magyar vasutasság, amikor hálával és szeretettel eltelve gondol a Pártra, Rákosi Mátyásra, népköztársaságunk kormányára a vasutasság megbecsüléséért, ugyanakkor forró szeretettel és a hála érzéseivel fordul a hatalmas Szovjetunió, a nagy Sztálin és a hős szovjet vasutasok felé, a szovjet vasutasok napja alkalmából, akiknek minden sikerünket köszönhetjük.

Szerte az országban a vasutas dolgozók lelkes munkafelajánlásokat tesznek a szovjet „Vasutas nap" tiszteletére. A magyar vasút dolgozói táviratokban számolnak be munkafelajánlásaikról, amelyekben kifejezik szeretetüket és hálájukat a hős szovjet vasutasok iránt, akiknek példamutatása, önzetlen, baráti támogatása tette lehetővé számukra, hogy a megnövekedett szállítási feladataikat sikerrel tudják megoldani.

A hódmezővásárhelyi vontatási és állomási dolgozók például táviratot küdtek ebből az alkalomból Ivan Fjodorovics *Pányin* elvtársnak s ebben elmondják, hogy a szovjet „Vasutas nap" tiszteletére, Pányin útmutatása alapján az utazási sebességüket 23 km-re teljesítették.

Az új szállítási feladatokat csak a többi szakszervezetek segítségével tudjuk megoldani

— A VASUTAS SZAKSZERVEZET FELHÍVÁSA —

A Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége nevében *Gáspár* Sándor elvtárs, főtitkár levéllel fordult a szállításban részvevő nagyobb szakszervezetekhez. Ebben támogatásukat kérte az elmúlt esztendő őszi forgalmát is meghaladó szállítási feladatok lebonyolításának előkészítésére.

A vasutas dolgozók — kezdődik a felhívás — az elmúlt őszi és téli forgalomban azelőtt elképzelhetetlennek tartott hatalmas szállítási feladatokat hajtottak végre. A szocializmus gyorsabb ütemű építése, békénk harcos megvédésére irányuló erőfeszítés, a terv teljesítése olyan tennivalók elé állította vasutasainkat, mint például a közel 80 százalékkal több árumennyiség elszállítása, a kocsifordulónak három napra való leszorítása.

Meg kell mondanunk, hogy a vasutasok helytállása ebben a küzdelemben döntően annak köszönhető, hogy Pártunk segített bennünket ebben a harcban és a többi szakszervezetek dolgozói is a végrehajtás során minden lehető segítséget megadtak.

Felemelt ötéves tervünk határidő előtti teljesítését, a szocializmus építését és ezen keresztül a Szovjetunió által vezetett béketábor magyarországi frontszakaszát erősítjük a vasut előtt álló rendkívüli feladatok megoldásával. Ezt a feladatot a vasutas dolgozók minden odaadása és öntudatos vasfegyelemmel végrehajtott munkája mellett csakis a többi szakszervezet öntudatos dolgozóinak fokozott segítségével tudjuk megoldani.

Ebben az évben még nagyobb feladatok hárulnak dolgozóinkra. Népgazdaságunk rohamos fejlődése, a szocialista építés ütemének gyorsulása és nem utolsó sorban az idei kitűnő termés eredményeként mind ipari, mind mezőgazdasági vonatkozásban a tavalyi szállítási terv 35—40 százalékos emelkedésével lehet számolni.

Az idei őszi csúcsforgalom tehát olyan feladatok megoldását kívánja vasutas dolgozóinktól, amelyeket feltétlenül és időben, zökkenőmentesen és biztosan, határidőre kell végrehajtani. Úgy kell megoldanunk ezeket a feladatokat, hogy a bő termés elszállítása, a gabona, burgonya, tengeri, cukorrépa stb. szállítása idején más, a szocialista építés ütemét fékező korlátozásokat ne kelljen életbeléptetnünk.

Kérjük az elvtársakat — fejeződik be a felhívás —, hogy adjanak meg minden lehető segítséget az öntudatos vasutasság munkájához és mozgósítsák dolgozóikat arra, hogy a kocsiforduló idejének meggyorsításával, a rakodások idejének leszorításával, közös komplex-brigádok létesítésével gyorsan, biztosan és az előírt időre elszállíthassuk begyüjtött terményeinket, ipari termelvényeinket.

A vasutas dolgozók bíznak abban, hogy a szállításban érdekelt szakszervezetek, döntő módon pedig a különféle vállalatok dolgozói eleget tesznek szakszervezetünk felhívásának és segítenek bennünket abban a küzdelemben, amelyet a felemelt ötéves tervért, a szocializmus mielőbbi felépítéséért és a béke megvédéséért folytatunk.

INDUL A BÉKEVONAT



Pártunk vezetésével, termelésünk fokozásával harcolunk az imperialisták háborús uszítása ellen — hirdeti a békevonat elején lévő tábla. Képünkön a budapest—ferencvárosi fűtőház és a soroksári-úti állomas DISZ-fiataljainak négyes-mozgalmi vonata indul Szajol felé.

Zrinyi János mozdonyvezető tudja, miért nem veszi le tekintetét a pályáról

Budapest-Keleti pályaudvar. Az ötödik vágányon hatalmas 424-es vár fordított állásban. Rekkenő a hőség. A sín koronája felett reszket, lebeg a felmelegedett levegő, s zavarja a látást. Mennyire fontos pedig az, hogy ameddig csak a szem ellát, tisztán lássuk, szabad-e a pálya. Mennyi veszélyt háríthat el az ébér mozdonyvezető, fűtő, felbecsülhetetlen kárt, sok ember életének kioltását idézheti elő a sinpár, a pálya, ha nem figyelünk kellő gondossággal rá.

Jó tíz perce áll a mozdonyóriás, a 424 219-es a forgalmi iroda mellett. *Zrinyi* János mozdonyvezető. *Sára* János fűtő megosztva figyelnek. Egyikük a csarnok felé, a másik a „*százlábú*" irányába.

— *Mire várunk?* — kiáltja a forgalmi iroda felé *Zrinyi*, de még csak válaszra sem méltatják, pedig nyitva az ablak és a hangos szó belalál az asztalok mellé. A gőzsip élesen megszólal. Erőteljesen sürgeti a menesztést. Végre ez is megtörténik. Indulunk.

Szerkocsival fordított állásban megyünk előre. Kelenföld már sürgette a gépet, menni kell az 1307-es elé. Javítják a hálózatot és Kelenföldtől Keletiig a Kandót előfogatolja a gőzmozdony. *Zrinyiék* vontatják a gyorsvonatot.

Ivben megyünk, 35—40 kilométeres sebességgel. *Zrinyi* elmondja kérdésemre, hogy a Keleti nagyfordában jár. Hegyeshalomra, Tapolcára, Záhonyra, Pécsre, Szolnokra, Nagykanizsára járnak. Beszél, de a szemét le nem veszi a vágányról. Meg is jegyzi:

— Most már beszélhetünk, tiszta a pálya, jól látok.

Amerre megyünk, mindenütt a lázas építkezés nyomai tűnnek szemünkbe. Vasúton belül és vasúton kívül egyaránt. A szocializmus építésének meggyorsult ütemét bizonyítja mindez. Találkozunk a 323.524-es géppel, vontatott 917-essel, majd a 424.046-ossal. Mindkét gép mozdonyvezetője előre tekint és üdvözlik egymást. A 424-es tehervonatot vontat, az egyik fűtő tüzel, a másik fűtő a mellvéden ül és hátra figyel. Ferencvárosban már vár a forgalmi szolgálattevő és a társának le- és felfelé való mozgatásával adja a jelzést. A kijárati jelző szabadot mutat. Simán haladunk tovább.

Zrinyi és *Sára* szaktársak bemondják egymásnak a jelző állását. Ugyanígy — bár a mozdonyszemélyzet nem is sejti, hogy mijáratban vagyok a gépen —, hogy mintaszerűen, éberen figyelnek a jelzők állására, s állandóan fürkészik a végtelen hosszú acélpántlikát, amelyet mintha a szél fújna előttünk, hol nyilegyenesen, hol kanyarogva látunk.

A jelzőknek és a pálya állapotának állandó figyelése vastörvény

Megkérdezem *Zrinyi* Jánostól, hogy akkor is így szoktak vigyázni, s akkor is ilyen éberek-e, mikor egyedül utaznak? *Zrinyi* elvtárs elmosolyodik és így felel:

— *Mi nem azért figyelünk a jelzők állására és nem azért lessük a pályát, mert úgy akarjuk feltüntetni, mintha mi kitünően dolgoznánk* — mondja *Zrinyi* elvtárs. — *Ennek más oka van. Ez az ok kézenfekvő. Az új forgalmi utasítás és a most készülő jelzési utasítás döntő fontosságot biztosít a jelzési képeknek. Ahogy Bebrits elvtárs mondta a vasutas sztahanovisták értekezletén: a jelzők állását „szentségnek" kell tekinteni.*

— *Minden öntudatos vasutasnak, de főképpen nekünk, mozdonyvezetőknek és fűtőknek meg kell fogadnunk Bebrits elvtárs mondását. Komoly okok késztetnek bennünket arra, hogy figueljük a jelzéseket, hogy minden idegszálunkkal figyeljük a pályát. A nemzetközi osztályharc élesedik; erre tanít bennünket a Párt és ezt bizonyítja a Grósz-féle kémkedési per, ezt bizonyítja a józsefvárosi állomásfőnök és társai hazaárulása. Őszintén szólva, van mit féltenem. Mi, akik utazunk, saját szemünkkel látjuk, hogyan építkeznek, hogyan alakítják át az országot. De azt is látjuk, hogy a Párt, Rákosi Mátyás elvtárs mennyit fáradozik a nép jólemelésén. Biztos a jövőnk és bizunk a Pártban. Tudjuk, hogy ha vigyázunk, éberek vagyunk és nem alszunk, akkor rajta csípjük az ellenséget és megakadályozzuk szabotázscselekményeit. Nem adjuk oda semmi pénzért magunkat az amerikai imperializmusnak. Hiába hallat szirénhangokat és hiába ócsárolják hazánkat s a népet.*

A hídon megyünk át. Sárga a jelző — szól át *Sára János Zrinyinek* —, a bejárat nem áll. *Zrinyi* elvtárs maga is látja, hiszen a légtéken már ott a keze és már húzza is befelé. Tovább robogunk, már látjuk az előjelzőt, amely védjelzőként működik. A zöld fény biztat bennünket: szabad a pálya!

A beszélgetés abbamarad. Közeledünk a bejárati váltókhoz, szerteágaznak a vágányok, egész sor váltót kell megfigyelni, útátjárók, mozgó emberek tűnnek elő a kanyarban. Csak a gép dohogása hallatszik. Csattogva szaladnak át a kerekek a kereszteződéseken, majd sima útszakasz jön: beértünk Budapest-Kelenföld állomásra.

Bejár a gép — de a forgalmistát nem érdekli

A gépmenetet senki nem fogadja. 9 óra 40 az idő. Várunk, hátha észrevesznek bennünket. Folytatjuk a beszélgetést.

Sára elvtárs közbeszól: A taktaharkányi ügyet megúsztuk. Ha nem figyeljük a pályát, bizony kidobta volna a mozdonyunkat a vágányra rakott sínkorona. 50—55 kilométeres sebességgel robogtunk, de érdemes volt figyelni a pályára. A drága gép és szerelvény, sokszáz ember élete forgott veszélyben.

Zrinyi elvtárs hozzáfűzi: — Itt volt a simontornyai eset is. Ez is bizonyítja, hogy miért nem vehetjük le tekintetünket a pályáról. Simontornya és Tolnanémedi között hatalmas felhőszakadás pusztított. Három helyen is kimosta 5—6 méter hosszúságban a töltést. Mi nagy sebességgel közeledtünk balkanyarban. Valahogy úgy tűnt, mintha nem volna valami rendben. Még alaposabban előre figyeltem. Ekkor észrevettem, hogy kis iskolásgyermekek mutogatnak. Lassan az arckifejezésüket is kivettem. Az ijedtség vonásait láttam. Abban a pillanatban már fékeztem is. Gyorsteher szerelvény volt, maga a vonat kézifékkel közlekedett. A megállj jelzés eredményes volt. A fékezők jól dolgoztak: 10 méterre megálltunk a biztos halál színhelyétől.

A pécsi igazgatóság elismerő levelét is megkaptam éberségemért. Azért, hogy népgazdaságunknak a nagyértékű gépen és szerelvényen kívül igen értékes szállítmányokat és emberéletet mentettünk meg.

Öt forint — amely még sincs „elintézve"

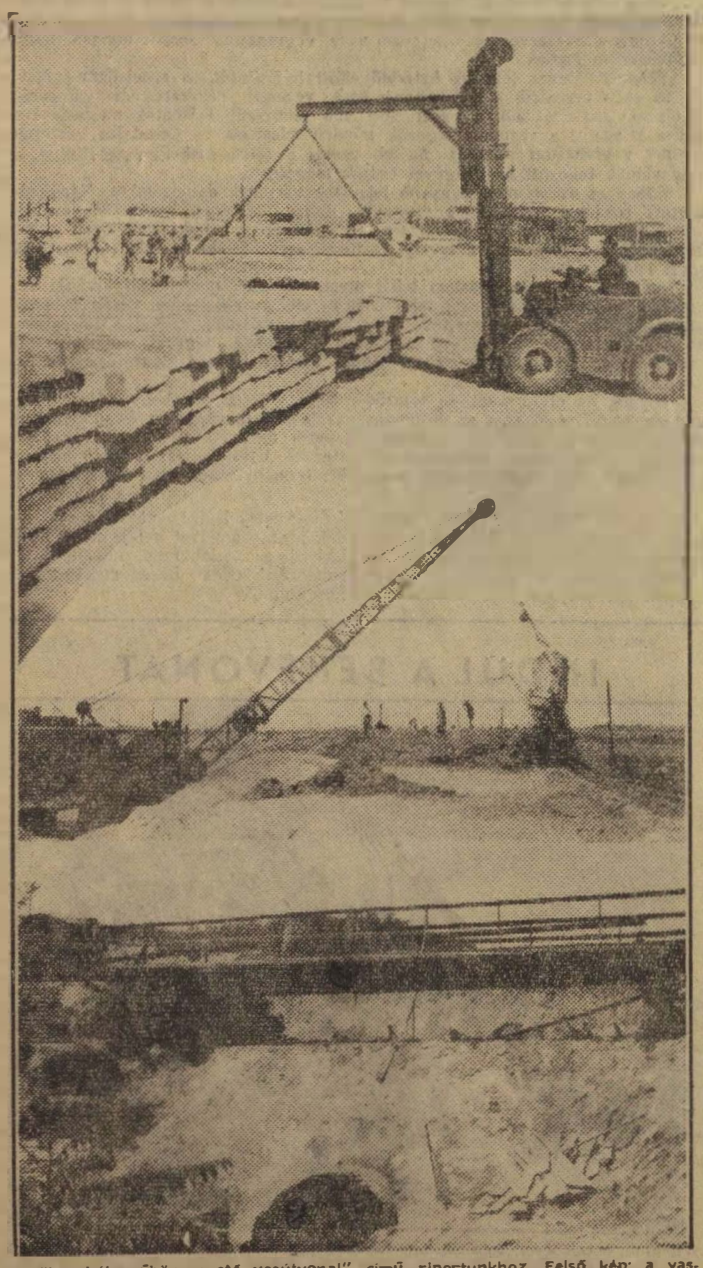
Már 10 óra van, pontosan 20 perce beszélgetünk, de a kelenföldi forgalmi iroda nem akar rólunk tudomást szerezni. Az állomásba ez alatt az idő alatt semmiféle mozgás nem volt. A perronon szembe jön velünk az állomásfőnök, aki azzal fordul a forgalmi szolgálattevőhöz, hogy miért nem fogadják a gépet, és miért nem törődnek vele? Végre előkerül *Hardi* István intéző, térfelügyeletes, aki igen rövid, de „*kifejező*" mondatokban válaszol a szolgálati vezetőnek: „*Nem fogadtam a gépet. Hát mindenütt nem lehetek ott, legfeljebb öt forintot kapok és el van intézve.*"

Így áll az új Fegyelmi Szabályzat ismerete *Hardi* Istvánnál. Érdemes lenne utánanézni, hogy egyáltalánban ismerik-e az állomáson a fegyelmet. Lehet-e így állomást vezetni, lehet-e ilyen felelőtlen szolgálattétellel és a Fegyelmi Szabályzatba ütköző modorban, azt ennyire lekicsinyelve, elintézni egy szolgálati vétséget. Nyilvánvaló, hogy nem. Itt hiba lehet az egyszemélyi felelős vezetés körül is. Az állomásvezetőnek élnie kell a Fegyelmi Szabályzat nevelő és büntető erejével. A szocializmus építésének gyors üteme, de döntően az ellenség elleni kérlelhetetlen harc megköveteli, hogy ne liberálisan, hanem keményen bírálja el a szolgálati főnök az itten megnyilvánulásokat. Éljen a Fegyelmi Szabályzat adta jogokkal, amelyek egyben a szolgálatvezető kötelességei is.

Zrinyi Jánossal kapcsolatban pedig az a megjegyzésünk, hogy csak továbbra is így: *figyelje a pályát, éjjel és nappal, napözönben, ködben és éjszaka egyaránt.* És ebben legyen segítségére *Sárai* János jó munkájával. A pécsi igazgatóságnak pedig ennyit: a jövőben ne csak elismerő levéllel jutalmazza az ilyen értékes munkát, hanem pénzzel is. És azt hisszük, hogy még mindig nem késő javítani a dolgon. Még mindig nem késő *Zrinyi* Jánosnak és fűtőjének anyagi vonatkozásban is kifejezni népi demokráciánk, a dolgozó nép köszönetét azért, hogy népgazdaságunk számára hatalmas értékeket mentett meg éberségével.

Sok *Zrinyi* Jánosra és *Sára* Jánosra van szüksége a magyar vasútnak és bízunk abban, hogy mozdony- és vonatkísérő személyzetünk megérti a jelzők állása és a pályák állapota figyelésének rendkívüli horderejét.

SZOVJET GÉPEK GYORSÍTJÁK A VASÚTÉPÍTÉST



„Épül a békeműhöz vezető vasútvonal" című riportunkhoz. Felső kép: a vasbetonalj-rakó gép munkában; középen: a földkotró építi az új töltést, alul: az új híd a kulcsi-vonalrészen.

Az elmúlt pártoktatási év tapasztalatai a Budapest Keleti-pályaudvaron

ÁLLOMÁSUNKON AZ 1950/1951. PÁRTOKTATÁSI ÉV összefoglalói lezajlottak, az oktatási év befejeződött.

Az oktatási munka megjavítása érdekében visszapillantást kell vetnünk az elmúlt oktatási évre, hogy mennyit fejlődött a párttagok marxista-leninista tudása, a pártoktatás mennyiben segítette elő a Párt munkáját, a termelési eredmények növekedését és mennyben járultunk hozzá azoknak a hatalmas feladatoknak a megvalósításához, amelyeket a kongresszus tüzött ki Pártunk és népünk elé.

Az 1950—51. oktatási évet megelőzően a párloktatás terén állomásunkon is súlyos hibák és hiányosságok voltak. Első hibánknak említhetjük meg, hogy nem rendelkeztünk elegendő és megfelelően képzett szemináriumi vezetővel. A szemináriumi vezető személye is gyakran változott.

A PÁRTTAGOK KÖZÜL OKTATÁSRA kevesen jelentkeztek. Az oktatás megindítását nem előzte meg megfelelő és alapos felvilágosító munka, majd az oktatások során nagy volt a lemorzsolódás.

A dolgozók nem voltak tisztában és nem értették meg az oktatás jelentőségét, a politikai nevelés kérdésével szemben passzívan viselkedtek.

Az 1950—51. pártoktatási év eredményeit vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a pártoktatás színvonala nagyot fejlődött és az elmult oktatási év jelentős eredményt mutat.

Az elmult oktatási évben állomásunkon 2 középfokú és 3 alapfokú politikai iskola indult és azokon 50 párttag végzett középfokú, 74 pedig alapfokú politikai iskolát.

Az oktatások során hallgatóink megértették, hogy a nagyobb feladatok megoldása lelkiismeretes, odaadóbb munkát, példamutatást, helytállást, a folyton élesedő osztályharcban az eddiginél nagyobb politikai és szakmai tudást követel. Az oktatás a marxista-leninista ismeretek elsajátítása, a jó politikai munkának elengedhetetlen feltétele, a szaktudás helyes alkalmazásához, a termelési feladatok megoldásához pedig biztos iránytű.

AZ OKTATÁSI ÉV ELEJÉN a tanulás kissé nehézkesen indult. A hallgatók nem ismerték a jegyzetkészítés módszereit, ami lényegesen megnehezítette tanulásukat. Amikor azonban oktatási osztályunk a jegyzetkészítés módszereit ismertető brosúrát rendelkezésre bocsátotta, a hallgatók megismerkedtek a jegyzetkészítés módszerével és így a heti tananyagot könnyen elsajátították, rendszeresebbé vált a tanulás.

Az eredmények mellett nem feledkezhetünk meg a hiányosságokról sem. A középfokú politikai iskolákon lemorzsolódás nem volt. Ugyanezt nem mondhatjuk el az alapfokú politikai iskolákra, ahol bizony a lemorzsolódás 25 százalékos volt. Pártvezetőségünk azonban ezt a hiányosságot menetközben felszámolta és a lemorzsolódott hallgatók pótlására 15 százalékban párttagot és 10 százalékban pedig pártonkívüli dolgozót kapcsolt be a pártoktatásba.

A lemorzsolódás oka az oktatási fegyelem lazulásában, az oktatás lebecsülésében keresendő. A hallgatók egyrészénél hiányzott a szocialista öntudat, károsan és helytelenül szembeállították a munkát és a tanulást egymással. De hiányzott az alapos, jó népnevelő munka is. A hallgatókkal jobban kellett volna tudatosítani, hogy a tanulás elhanyagolása milyen hibát jelent a pártmunkában.

A jövőben a tanulási fegyelem megsértőivel szemben szigorúbban kell fellépni.

A KÁDERNEVELÉS ÉRDEKÉBEN a propagandamunkába jobban be kell vonni a termelésben, a munkaversenyekben kitűnt és élenjáró dolgozókat, különösen a sztahanovistákat, a műszaki értelmiséget és a tanulnivágyó, Pártunkat követő pártonkívüli dolgozókat. Az elméleti színvonal további fejlesztése érdekében a Politikai Bizottság 1951. május 17-i határozatának megfelelően a VIII. kerületi pártbizottság és a Politikai Osztály által megadott irányelvek alapján akarjuk pártoktatásunkat rendszeresebbé és tervszerűbbé tenni.

A jövő oktatási évadra készült ütemtervünk szerint az alapszervek vezetőségének bevonásával egy propagandista-szemináriumot, 3 középfokú és 8 alapfokú politikai iskolát indítunk és így a tagság 75 és a pártonkívüliek 15 százalékát vonjuk be az oktatásba.

Emellett a párttagokból és pártonkívüliekből tömegesen vonunk be az oktatás lazább formájába, a rádiószemináriumi hallgatásába 200 dolgozót, akiknek vezetői a középfokú politikai iskolák feljett hallgatóiból kerülnek ki.

Az előkészületek során az volt a főcélunk, hogy minden dolgozóval egyéni agitáció útján megismertessük a pártoktatás és a pártiskolák jelentőségét.

A politikai iskolákat szakszolgálatok szerint fogjuk megindítani. Éspedig külön-külön politikai iskolát a forgalmi, a kereskedelmi, pénztári és vonatkísérői dolgozók részére.

Az összefoglalók után az elmult oktatási év eredményének kiértékelése után a hallgatók tudását és felkészültségét figyelembevéve az új iskolavezetők kiválasztására pártvezetőségünk a VIII. kerületi pártbizottságnak javaslatot tett.

ISKOLAVEZETŐKNEK RÁTERMETT, sokoldalú, jólképzett és a munkához jól viszonyuló elvtársakat javasoltunk. Felülvizsgálatra az alapszervi vezetőségek is azokat javasolták, akik az elmult politikai iskolákon a Párthoz való hűségüket, becsületességüket, példamutatásukat, jó termelő munkával bebizonyították, akik magasabb politikai ismeretekkel rendelkeznek, képzettségüknél és fejlettségüknél fogva a politikai iskolák vezetésére alkalmasak. Gondoskodás történt arról is, hogy minden iskolavezető mellé helyettes is kerüljön, ne fordulhasson elő az, ami az elmult oktatási évben történt, amikor az egyik politikai iskolán egymást váltották a vezetők.

A SZOVJETUNIÓ PÉLDÁJA NYOMÁN megállapították az új oktatási év munkaidő beosztását is. A munkaidő beosztásának nem szabad akadályoznia a tanulást, mert az elméleti színvonal emelése, a továbbképzés, a tanulás segíti a munkát.

A jó tanulással és munkával építjük a szocializmust, védjük a békét.

Vörös Ádám,
középfokú politikai iskola vezető,
Bp. Keleti pu.

„PÁLYAMUNKÁSOK"

Veres Péter könyvének nagysikerű ankétja a Vasúti Főosztályon

Nagysikerű irodalmi ankét zajlott le a Vasúti Főosztályon a napokban. Veres Péter Kossuth-díjas író „Pályamunkások" című könyvét vitatták a dolgozók a neves író jelenlétében. Az ankétra eljöttek az ország különböző részéről a pályamunkások, hogy elmondják, miként éltek a multban, hogyan változott meg a felszabadulással életük.

„Valaha a vasutasok nemigen olvastak" mondotta Veres Péter, aki maga is tizenöt éven keresztül volt órabéres kisegítő pályamunkás. A vasút egykori urai nem jó szemmel nézték, ha a vasutasok könyvet vesznek kezükbe, féltették a dolgozóktól a kultúrát, mely az ő monopóliumuk volt. Persze, hogy könnyebb volt kizsákmányolni azokat, akikhez nem jutott el a kultúra, könnyebb volt megfélemlíteni, rettegésben tartani azokat a dolgozókat, akik nem öntudatosodhattak a kultúra elsajátításával.

Veres Péter „Pályamunkások" című könyve leleplező erejű írás, mely megmutatja, milyen volt az egyszerű pályamunkás élete a Horthy-fasizmus idején. Ez a könyv, mely mindössze néhány egyszerű pályamunkás életéről szól, egyúttal keresztmetszetét adja a a mult vasutának. Megmutatja ez a könyv, hogyan basáskodtak a vasút egykori urai a dolgozók felett, hogyan alázták meg az egyszerű dolgozókat, hogyan igyekeztek gerincét törni a vasutas társadalomnak, hogy ne szervezkedjen, ne ismerje fel osztályhelyzetét.

Az ankéton megjelent pályamunkások beszámoltak arról, milyen az életük most, hogyan változott meg viszonyuk a munkához, milyen új emberré formálta őket a Párt. Kérték a megjelent dolgozók, hogy Veres Péter most már arról írjon, milyen a mai pályamunkás, a ma pályamunkásának, a ma vasutasának a sorsa, hogyan él, hogyan gondolkodik a ma vasutasa, hogyan kapcsolódik be a versenymozgalomba, hogyan építi a szocialista vasutat, a szocializmust.

Veres Péter Kossuth-díjas író kimerítően válaszolt a feltett kérdésekre és örömét fejezte ki afelett, hogy míg a multban a vasutasok nemigen olvastak, ma ilyen nagy érdeklődés mellett folyhat le egy olyan ankét, melyen irodalomról van szó.

A Vasúti Főosztályon lezajlott irodalmi ankét nagy sikere biztató jel arra, hogy a vasutas dolgozók egyre nagyobb ütemben és nagyobb számban hódítják meg a kultúra várát, tanulnak a szocialista-realista irodalomból, mely felemeli őket, segíti őket abban, hogy munkájukat megjavítsák, szocialista típusú emberré váljanak.

A Keleti fűtőház pártszervezetének harca a minőségi szén megtakarításáért

A Keleti fűtőházban serényen folyik a munka. A gépeket tisztitják, olajozzák és szerelik a munkások, szénnel töltik meg a szerkocsikat, hogy frissen kezelve, útrakész állapotban kerüljenek az ország minden tája felé közlekedö személyszállitó vonatok elé. A minöségi szén megtakaritásáért már régen megindult a mozgalom, de megállapodtak az elért eredmények mellett, a nyári hónapokra való hivatkozással. A minöségi szén megtakaritásának lényege az, hogy gyengébb minöségü, kevesebb kalóriájú szenet, nagyobb keverési arányban használunk fel, jobb minöségü tatai és pécsi szenek mellett. A termelési felelös kimutatása szerint május hónapban 35—40% arányban keverték a harmadosztályú szenet, a régebbi 30—33 százalékos aránnyal szemben. Ez az arány nem jelent különös megtakaritást és eredményt, mert a keverési arányt a 7851/C/8/951. IV. számú rendelet értelmében hivatalból 45 százalékban szabták meg.

Hiányosságok, melyeket meg kell szüntetni

A fűtőház dolgozói szivesen tennének vállalásokat arra, hogy harmadrendű borsodi szenet nagyobb arányban használnak fel, de az ellátó szervek ezt a szénfajtát nem tudják számukra kellő mennyiségben biztositani,

jóformán csakis elsőrendű magyar és külföldi szenekkel látják el őket.

Ezeknek a hibáknak egyik fő oka az, hogy nincs megfelelő széntere az üzemnek, úgyszólván a vagonokból a szén egyenesen a szerkocsikba megy át, tehát nem tudnak gazdálkodni sem a fűtőanyaggal. Lüktető tempóban érkezik meg a szén és gyakori esetben gyengébb minőségű harmadrendű fűtőanyag nincs a szállítmány között.

A másik döntő hiba az, hogy az üzemi pártszervezet sem fektetett kellő súlyt a szénmegtakarítási mozgalomra, megelégedtek az elért eredménnyel és a 45 százalék keverési arány szinte „plafont" képezett számukra, amit nem tudtak, vagy nem akartak áttörni.

Ha összehasonlítjuk a mult év júniusi barnaszénfogyasztást az idei júniusi adatokkal, azt látjuk, hogy csupán 4048 mázsával haladta meg az idei fogyasztás a tavalyit.

A fűtőház területén 19 mozdony személyzete van brigádban. *Márkus Béla mozdonyvezető, Balla József és Weigel András fűtő 40 százalékos arányban keverték a gyengébb minőségű szenet 424-es tipusú mozdonyukon. 328-as tipusú mozdonyon Király István és Józsa Benő brigádjai értek el hasonló eredményt.*

Csányi elvtárs magáévá tette a pártszervezet kezdeményezését

A dolgozóknak az a véleménye, hogy a nyári hónapokban gyengébb minőségű barnaszenet nem szabad nagymértékben felhasználni, mert ennek nagy szikraszórása van és száraz időben könnyen meggyujthatja a gabonát és egyéb száraz, könnyen gyulladó növényeket. Ennek ellenére büszkén csillog a megtakaritási tábla Csányi János mozdonyvezető 424.069. számú gépén. Csányi elvtárs világosan látja a szénmegtakarítási mozgalom politikai és gazdasági jelentőségét. Nemcsak a harmadrendű szén nagyobbarányú keverésével ér el megtakarítást, hanem a pálya lejtviszonyának helyes kihasználásával és nem utolsósorban azzal, hogy példásan rendben tartja a mozdonyát.

— Az üzemi pártszervezet felvetette a mozdonyvezetők előtt a kérdést, hogyan vehetnénk ki jobban és eredményesebben részünket a minőségi szénmegtakaritásért folyó harcban — mondotta Csányi elvtárs. *— Ugy gondolom, ha biztosítanák számunkra, hogy 50 százalék harmadrendű borsodi rostált diószenet kapnánk és 50 százalék pécsi szenet, akkor teljes mértékben lemondanánk a tatai szénről.*

A Vasuti Főosztály támogatja a dolgozók kezdeményezését

A Vasúti Főosztály tudomást szerzett a Keleti fűtőház pártszervezetének javaslatáról és teljesen egyetért vele.

Mindenben támogatni kívánják ezt a kezdeményezést.

A Keleti fűtőház mozdonyvezetői és fűtői tehát nekiláthatnak a pártszervezet javaslatának végrehajtásához. Csányi elvtárs megkezdheti a szénnek ilyen módon való keverését. A Vasúti Főosztály gondoskodik róla, hogy a fűtőház szénkeveréke megfelelő legyen.

Azonban szükséges, hogy felhívjuk a borsodvidéki bányáink figyelmét arra:

adjanak minél több szenet a vasút részére, mert ez egész népgazdaságunk szempontjából fontos.

A Keleti fűtőház dolgozóinak javaslata azt bizonyítja, hogy vasutas dolgozóink szívügyüknek tekintik népi államunk érdekeit, igyekeznek munkaterületükön újítások bevezetésével, anyagtakarékossági mozgalom kiszélesítésével és jó munkájukkal elősegíteni a béke ügyét és hazánk szocialista fejlődését.

A új FEGYELMI SZABÁLYZAT segíti a dolgozókat

Az új Fegyelmi Szabályzat olyan harci eszközt adott az öntudatos dolgozók kezebe, amellyel

eredményesen tud küzdeni a felelőtlenség, a hanyagság, a felelős egyszemélyi vezetés elkenése, a laza munkafegyelem és nem utolsósorban a mult rendszer igazságtalanságai ellen.

Az öntudatos dolgozok magukéva tették Pártunk II. kongresszusának határozatait és a kongresszusi versenyben ígéretet tettek arra, hogy a telemelt ötéves terv túlteljesítésével meggyorsítják a szocializmus építésének ütemét.

A Fegyelmi Szabályzat alkalmas arra, hogy egyes üzemek munkalendületét, teljesítményét, a felelősség érzését megerősítse a vezetőkben. Alkalmas arra, hogy a becsületes dolgozók nyugodt és zavartalan munkáját biztosítsa, de ugyanakkor elég erős ahhoz, hogy kíméletlenül lesújtson a visszatérően hanyag, vagy rest dolgozókra.

A MÁV Hídépítő ÜV-ben jól ismerik már az új Fegyelmi Szabályzatot, politikai felvilágosító munkával egybekötve tudatosították.

A Fegyelmi Szabályzat tette lehetővé például *Zátrok* István sztahánovista fúrós számára a munka folyamatosságának biztosítását s a hozzákapcsolódó munka jó megszervezését.

Zátrok elvtárs, a szakma első dolgozója az üzemben, fiatalos lendülettel végzi munkáját. Nagyon jól tudja, hogy az augusztus 20-i verseny sikere döntően mozdítja elő a harmadik negyedévi terv túlteljesítését és előkészíti az őszi szállítási feladatok elvégzését. De azt is tudja, hogy ezzel tartozik — amint mondja társai körében — nagy Pártunknak, és *Rákosi* elvtársnak azért, mert a minisztertanács útján *„Vasutas-nappá"* emelte minden év augusztusának második vasárnapját.

Zátrok István összehasonlítást tesz a Fegyelmi Szabályzat előtti időkre.

— Sokszor megtörtént velem — mondja mosolyogva —, hogy a műszaki vezetés nem biztosította számomra az állandó folyamatos munkát. Pedig 200 százalékon felül teljesítettem átlagosan a munkámat.

Amikor 219 százalékos teljesítményt értem el, megállt a tudomány és sepernem kellett az üzemben.

Nem valami jól festett a Hidépitő ÜV. sztahánovistája, a szokásos fúró helyett seprűvel a kezében.

Ennek vége — mondja örömmel *Zátrok* elvtárs. — A Fegyelmi Szabályzat megszilárdította a munkafegyelmet, érvényesíti az egyszemélyi felelős vezetést. Megszüntette az üzemen belül azt a szervezetlenséget, amelyet a szabályzat nem tűr meg. Ma már úgy szervezik meg a termelés folyamatosságát, hogy valamennyiünk számára biztosítva van a munka és nem fenyeget a veszélye annak, hogy sztahánovistákat seperni küldenek.

Valóban így van, ahogy *Zátrok* sztahánovista mondja. Itt van például *Ujhegyi* elvtárs főművezető, a szabályzat megjelenése óta sokkal fokozottabb mértékben érzi át felelősségét, s ez meg is mutatkozik a teljesítmények emelkedésében.

Igy segíti az új Fegyelmi Szabályzat vasútüzemeinkben megszilárdítani az egyszemélyi felelős vezetést, az öntudatos vasfegyelmet, s így járul hozzá a szocializmus építésén keresztül a béke megvédéséhez.

A Felépitményi- és Vasanyagjavító MNDSZ női brigádjának felajánlása

A MÁV Felépitményi- és Vasanyagjavító ÜV. gépműhelyének MNDSZ női brigádja levelet írt szerkesztőségünkhöz. Ebben mélyen elitélik az imperialisták belső banditáit, a Grősz-féle összeesküvőket. Mélyen elitélik a banditákat, akik „szabad életünk ellen vétettek és aljasságukat, mellyel szovjet katonák élete ellen törtek".

Levelük végén felajánlást tesznek az alkotmány ünnepére és hangoztatják, hogy a nőknek kétszeresen ünnep az alkotmány ünnepe. Hálából az alkotmányért, teljesitményüket 5 százalékkal emelik, s selejtet kiküszöbölik, a 10 perces mozgalmat kifejlesztik, az anyagtakarékosságban élenjárnak és úgy dolgoznak, hogy a munkafegyelemmel összeütközésbe ne kerüljenek.

Épül a békeműhöz vezető vasútvonal

— DUNAPENTELEI RIPORT —

Gyönyörű napsütéses idő van. Néhány bárányfelhő úszik a síma kék égen. Már az új betonúton suhanunk... Alig várjuk, hogy Pentelére érjünk. Közben felfedezzük az izzó napsültésben félmeztelen testtel dolgozó pályaépítő munkásokat. Ezek a derék emberek tiszteletet érdemelnek. Nehéz a munkájuk, égő napsütésben, zúgó szélben, cipőmarasztaló sárban és csikorgó fagyban egyaránt helytállnak. Most, a népi demokráciában jutnak először emberi megbecsüléshez. Azelőtt, Horthyék alatt, emberszámba sem vették őket. A kutyának jobb sorsa volt, mint annak a páriának, akit pályamunkásnak neveztek. A felszabadulás meghozta a pályamunkások felszabadulását is. A kommunisták éles harcot folytattak ennek az elhanyagolt, lerongyosodott, semmibevett munkásrétegnek a felemeléséért. Nagy Ferencék, Sulyok Dezsőék és kebelbarátaik mindent elkövettek, hogy akadályt gördítsenek a kommunisták szándékai elé. De nem sikerült: több mint tízezer pályafenntartási munkást neveztetett ki a Magyar Kommunista Párt a reakció minden kapálózása ellenére.

Az egyik legnehezebb fizikai munkát végző pályamunkás, akinek keresete háromszor-négyszer volt alacsonyabb mint a szakmunkásoké, ekkor vette észre először, hogy törődnek vele, és bizakodással tekintett a kommunisták felé.

A Simonyi-kastély — ma vasúti főépítésvezetőség

Megérkezünk Dunapentelére. Egy község, ahol senki nem tudta megálmodni azt, ami most és a jövőben történik velük. A meseírók történetei eltörpülnek azok mellett az események mellett, amelyek itt játszódnak le a Duna mentén egy egyszerű, kis falu határában. A falu dombra kapaszkodik, s jól látni az épülő békemű, a Dunai Vasmű és a város körvonalait. Aki először van itt, nem tudja kivonni magát itt sem a lenyügöző hatás alól. Itt érzi az ember igazán, hogy hova tartozik. Itt szippant nagyot a levegőből, s szorul kemény markolásra az ökle: milyen büszke tud lenni az ember arra, hogy kommunista. Hogy ő is részese annak a csodálatos építő munkának, amelyet a Párt hív életre, s amely elvezet bennünket visszavonhatatlanul a szocializmus útján a kommunizmusba.

És amint elnézzük a Simonyi-féle kastélyt, a földbirtokos képviselő „úr" rezidenciáját, s látjuk benne a szocializmust építő vasúti pályamunkások kibe járását, felszabaduitan, örömmel és bizakodóan simogatjuk tekintetünkkel őket.

Bemegyünk a volt kastélyba. Ellágyulásunkat odakint hagyjuk és arról érdeklődünk *Papp* elvtárstól, hogyan áll a széna?

Elmondja nekünk, hogy augusztus 20-a tiszteletére újraszervezik a munkaversenyt és szakosították a brigádokat, hogy a teljesítményeket ezáltal 10—15 százalékkal emeljék.

Minden este előmunkás-értekezletet tartunk — folytatja — s itt megbeszéljük a műszaki vezetőkkel és az élenjáró dolgozókkal a következő napi munkát. Most vezetjük be a *napi munkatervezési könyvecskét*. Ez nagy segítséget jelent a verseny túlteljesítésében, előmunkások pontosan előre látják, mi a másnapi teendő. Üzemünk 114 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik. Ilyen dolgozók, mint *Vermes* János, vagy *Temesfalvi* László előmunkások, akik szorgalmasak a munkában, felelősséget érzőek az irányításban, és ügyesek a szervezésben, vagy például a *Debrei* Gábor-brigád, melynek tagjai 122 százalékos teljesítménnyel dolgoznak — valóban a várva-várt szocializmust építik.

Papp elvtársnak panasza is van, de ez a panasz inkább csak formai. A bő aratás, a nagyszerű termés, a betakarítás láza lemorzsolódást idézett elő a dolgozóknál. Siettek segíteni a termést betakarítani s közel 60 százaléka arat, csépel, begyüjt a széles határban. A főépítésvezetőség azonban nem csügged. Ismerik pályamunkásaikat, tudják, mikor visszatérnek, úgy fognak dolgozni, hogy a viszonylagos lemaradást behozzák és mire a *„Vasutas nap"* ünnepe elérkezik, mire augusztus 20-át írják, már el is felejtik, hogy kizökkentek a versenyből.

Augusztus 2-re ötletnapot hirdetnek és versenytáblájukon ott látjuk az élenjáró *Dózsa-*, *Táncsics-* és *Beke-*brigádok teljesítményét.

Nagyszerű szovjet gépek segítenek a vasútépítőknek

Tovább megyünk a város felé. Hosszú autókaravánok robognak a békemű felé és felől. Ahogy közelebb kerülünk a vasműhöz, mindinkább úrrá lesz rajtunk az a gondolat, amely nagy Pártunk és a mi drága *Rákosi* elvtársunk felé röpít bennünket: az életet nem kímélve harcolni a Párt célkitűzéseiért, annak a boldog jövőnek megvalósításáért, amelynek alapjait most rakjuk le áldozatvállalással, öntudatosan. A szerte kanyargó új betonutak, műtárgyak mentén még ott látjuk a domb egy csücskét, a többi részét már elhordták. És ahogy ezt nézzük, s elhúzunk az égő vörös zászlóval díszitett autók mellett, s hallgatjuk a fiatalok énekét, meleg szeretet száll szívünkbe győzelmeink szervezője, a Párt és édesapánk, *Rákosi* Mátyás iránt.

A gyári részhez érünk, itt van a rendezőpályaudvar. Akármerre nézünk, mindenütt nagyszerű szovjet gépeket látunk. A vasútépítőknek a közel négy és féltonnás vasbeton-alj rakodógép segít. *Deák* Béla alig két hete hogy kezeli a gépet és már olyan gyakorlatra tett szert, hogy 30 perc alatt kirak egy vagon vasbeton-aljat. Ez a szovjet gép 10—12 ember megfeszített munkáját helyettesíti könnyedén. Három és félméter magasságra fel tud kapaszkodni a 140 lóerős, olajkompresszoros emelővel ellátott emelő. 3000 kilogrammot könnyű labdaként emel a levegőbe és viszi nagy gyorsasággal a rakodóhoz, ahol egymásra rakják. *Deák* Béla most újitáson töri a fejét. Az emelési kapcsolásnál léc-megoldást talált és most folytatja a kisérleteket.

Amit tíz ember négy óra leforgása alatt, nehéz testi munkával tudott csak elvégezni, a Szovjetunió segítségével most félóra alatt elvégzi.

Megnézzük a várost, az épülő nagyszerű ötemeletes házakat, a kultúrpalotát, a nyüzsgő életet és elindulunk az új dunapentelei állomáshoz. Itt mindjárt szembetűnik, hogy milyen sok épületanyag van felraktározva. Azonban meg tudjuk *Fodor* József elvtárstól, hogy az anyag ugyan megvan az építkezéshez, de még mindig nem kapták meg az új terveket. Egyedül a raktárépületen dolgoznak. Augusztus 20-ra vállalt felajánlásaikat segédmunkások hiányában nem tudják előrelendíteni, de ahogy az aratásról visszatérnek a pályamunkások, két műszakban fognak dolgozni és behozzák az elmaradást.

Visszafordulunk és a rácalmási építésvezetőség felé vesszük utunkat. A *„Kulcs"* Építésvezetőségnél állunk meg. Itt nagyarányú földmunkálatok folynak és a provizórium mutatja, új, korszerű híd épül.

Ficsor Márton elvtársat, a főépítésvezetőség politikai tisztjét és, minket körülvesznek a dolgozók. Arról beszélnek, hogy kemény harcot kell vivni az ellenség ellen. Az imperialisták ügynökei, a volt csendőrtisztek és nyugatosok, a nép államának esküdt ellenségei befészkelték magukat a becsületes pályamunkások közé. *Sajóhegyi* Lórándról, a nyugatos üzemi statisztikusról beszélnek, aki az előszállási főépítésvezetőségen azzal nyugtalanította a munkásokat, hogy elbocsájtják őket. A versenyjelentések körül is bajok voltak. A dolgozók a dolgozók társadalmi bíróság elé állítják *Sajóhegyit*.

A Grősz-banditák ügynökei a vasútépítők között

Ugyanott, ahol a Grősz-bandita Hagyó-Kovács jószágkormányzó gyilkolt és nyúzta a *„cselédséget"*, még a Grősz-per után is agitáltak a papok. úgy, hogy a dolgozók követelésére például a nagykarácsonyi papot kitiltották a dolgozók közül.

Az öntudatos pálya- és hídépítők itt, a *„Kulcsban"* fejezték ki gyűlöletüket a hazaáruló Grősz-féle kémbanda árulása miatt és követelték a halálos ítéletet.

Kiss Kálmán pályaépítőmunkás elmondotta a röpgyűlésen, hogy ő is Hagyó-Kovács gazdasági cselédje volt. A gazember hajnali két órától este 10 óráig dolgoztatta őket. Legtöbbször korpával kevert gombócot kaptak. Amelyik cselédnek kukoricaföldet adott bérbe Hagyó-Kovács, köteles volt három hold csalamádét lekaszálni. Lóháton járta be a határt és korbáccsal verte végig az embereket.

A röpgyűlés izzó gyűlölettel eltelve hallgatta Hagyó-Kovács nőügyeit és azt, hogy sokszor követelte magának az első éjszaka jogát a férjhezmenő lányoktól. *Kiss Kálmán* izzó szenvedéllyel elmondott szavaira a dolgozók halált követeltek a banditákra.

A kulcsi építésvezetőség brigádokat szervez, felülvizsgálja a munkafolyamatokat és minden területről összeülnek a háromszögek és megtárgyalják a tennivalókat. A rácalmási *„Szabadság"*-ifibrigád 184 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik. A vasútépítők azt akarják, hogy augusztus 15-re elsőrangusítsák a dunapentelei-paksi vonalat. Igen jól dolgozik a váli sztahánovista brigád is.

Amikor erről beszélnek, előjön a szó a hibákról. Elmondják a vasútépítők, hogy a pályamunkások közé hogyan furakodott be az ellenség. Az éberséggel eleinte baj volt, de a Grősz-eset felnyitotta a dolgozók szemét. Leleplezték és eltávolitották maguk közül a pályamunkások között agitáló Németh Erzsébet apácát és egy pálosrendi szerzetest.

A hiányosságokról is beszélünk. A dolgozók hibáztatják, hogy *Szabó* Arpád főépítésvezető elaltatja az alulról jövő kezdeményezést, kiadja albérletbe a termelési értekezleteket és nem fektet súlyt az egyszemélyi felelős vezetés megjavítására sem. *Szabó* Arpád még úgylátszik nem olvasta az új Fegyelmi Szabályzatot.

Súlyos hiba az is, hogy megfeledkeznek az emberről való szocialista gondoskodásról. A dolgozók elszállásolása sok kívánnivalót hagy maga után, orvos vagy rendelő nincs, az üzemi étkeztetéssel is bajok vannak. Ebben hibás a szakszervezet központi Munkavédelmi Osztálya és hibás a szakszolgálati felsőbb vezetés, hogy nem gondoskodnak a hibák megszüntetéséről.

A közelben két hatalmas szovjet földmarkoló exkavátor dolgozik a töltésen. Egy kordét, egy kubikust nem látni, hiszen a nyolc méter magas töltésen, ha nem volnának itt a szovjet gépek, most 120 ember dolgozna.

Itt halljuk, hogy a Vasúti Főosztály DISZ-szervezetének kezdeményezésére a főosztály közel 200 dolgozója utazott le Dunapentelére, hogy segítsenek a vasútépítőknek meggyorsítani a Dunai Vasműhöz vezető ütőér megépítését. Itt az egyik munkabrigád, a Sárosi—Csanálosi-brigád 209 százalékot ért el lelkes, példaadó munkájával.

A délutáni órákban még egy pillantást vetünk az épülő vasútvonalra, a szorgalmas vasútépítők nyüzsgő csapatára és telve tapasztalatokkal, szebbnél-szebb élményekkel, visszatérünk a fővárosba.

Igy dolgoznak, küzdenek vasútépítőink, így segítik a Dunai Vasmű, szocialista alkotásunk remekművének határidő előtti felépítését...

A nép bírósága ítélt a miskolci vagonfosztogatók felett

Június 27—29-én a miskolci MAV központi kultúrterembe kiszállt a megyei bíróság büntetőtanácsa, hogy *Keszthelyi* Bertalan és 42 társa lopási ügyében tárgyalást tartson.

Az ügyész vádbeszédében ismertette, hogy a miskolci rendezőpályaudvaron 1950-től kezdődően a vasuti lopások egyre jobban elszaporodtak. Az Államvasutak Igazgatóságától és az állomásfőnökségtől mind sűrűbben érkeztek a feljelentések ismeretlen tettesek ellen. Ezek arról számolnak be, hogy a pályaudvaron átmenő, rendszerint exportra, külföldre irányzott árukat tartalmazó kocsikat dézsmálták meg. A tettesek válogatás nélkül, minden közszükségleti cikkből vittek magukkal. Cukrot, rizst, szappant, cipőt stb. tulajdonítottak el a vagonokból.

A feljelentések tárgyában indult nyomozások sokáig nem vezettek eredményre, a tettesek kilétét nem sikerült megállapitani. Ezen a sikeren aztán felbátorodtak, mind merészebbek lettek és az év elején ugyszólván nem mehetett keresztül olyan vagon a pályaudvaron, amelyet meg ne dézsmáltak volna. A mohóságuk kevésbbé elővigyázatossá tette őket, végülis a nyomozás kideritette, hogy a vagonfosztogatásokat azok követték el, akik a miskolci pályaudvaron, mint kocsirendezők tettek szolgálatot és akiknek éppen az lett volna a feladatuk, hogy a népgazdaság érdekeit az ellenséges elemektől megóvják. A dolgozó népet megkárosító vasutasok ahelyett, hogy a társadalmi vagyont megóvták volna, szolgálatukat arra használták fel, hogy jogtalan haszonszerzéshez jussanak. A vagonok megdézsmálásával azonban nemcsak maguknak szereztek jogtalan vagyoni hasznot, de repi demokráciánknak is komoly károkat okoztak azzal, hogy az exportáruk a külföldi rendeltetési helyükre hiányosan érkeztek.

A bíróság a nép ellenségeihez szegődött vádlottakat kisebb fogházbüntetéstől kezdve egészen öt és félévig terjedő börtönbüntetésre itélte, akik az ítéletben megnyugodtak.

Az ügyész vádbeszédében hangoztatta, hogy a nemzetközi osztályharc kiéleződése idején, minden eredmény, ami népi demokráciánkat, a béketábort erősiti, — az az ellenség növekvő elenálását váltja ki. Ezek az elemek mindent megragadnak, hogy sikereinket akadályozzák, hogy népi demokráciánknak ártsanak, hogy romboló munkájukkal zavart idézzenek elő népgazdaságunkban, hogy közellátásunkban nehézségeket támasszanak és a végén az amerikai imperialisták segitségével fegyveres erővel megdöntsék népköztársaságunkat és visszaállitsák a régi rendszert a Habsburgokkal, a népnyúzó hercegekkel, grófokkal, bárókkal, fő desurakkal, gyárosokkal, csendőrökkel együtt. A Grósz-per is ezt bizonyitja.

Vajjon az, amit a vagondézsmálók vettek el — mondotta az ügyész — nem ill. ett-e bele Grőszék tervébe, Balázsi tervébe, aki vezetője és irányitója volt a MAV-nál az összeesküvésnek. A vádlottak nem romboltak, nem siklattak ki szerelvényeket, de éppen annak az ügynek szolgálatában álltak a lopásokkal, amelyet Grőszék és Balázsiék irányitottak.

A nép bírósága keményen, példamutatóan itélt a miskolci vagonfosztogatók felett...

A Budapesti Lokomotiv sakk-csapata jó ötödik lett az országos csapatbajnoki döntőben

Az országos magyar sakk-csapatbajnokságot, a szovjet példa alapján, ebben az évben már új rendszer szerint, területi beosztásban bonyolitották le. Ez a rendszer lehetővé teszi a sakkozás országos méretüvé való kiszélesitését. Egyuttal biztositották hogy az ország minden részének sakkozói arányosan vegyenek részt a minőségi küzdelmekben.

Ebben az esztendőben közel 900 sakk-csapat küzdött hazánkban.

Az országos versenyt három szakaszban bonyolitották le. Az első szakaszt a megyei bajnokságok és a budapesti első osztályú csapatbajnokság alkotta. A megyei bajnokságok győztesei és a budapesti első osztályú csapatbajnokság első öt helyezettje került tovább a második szakaszba, vagyis az ország legjobb 24 csapata.

A középdöntőbe a budapesti, a balassagyarmati, a debreceni, a dombóvári, a győri, a pécsi, a szolnoki és a szombathelyi Lokomotiv SE jutott be.

A nyolc vasutas csapatból a Budapesti Lokomotiv csapata jutott tovább és igy jogot nyert arra, hogy a június 13—17-én a Vasas Székházban a megtartott országos csapatbajnoki döntőben részt vehessen. Itt, 25 ponttal az ötödik helyezést érte el.

A döntő tapasztalatai alapján meg lehetett állapitani, hogy

nincs elegendő számú fiatal versenyzőnk.

Ezzel szemben a jobb helyezést elérő csapatokban sok kiváló fiatal sakkozó tünt fel. De

nemcsak megállapitani, hanem tenni is kell valamit.

A legsürgősebben gondoskodni kell az utánpótlásról. Gondoskodni kell arról, hogy a fiatal vasutasok megfelelő kezekbe kerüljenek, s a Vasutas Szakszervezet szineiben a sakk-csapatbajnokságokban, az eddigi jó helyezésnél is jobb helyet harcoljanak ki maguknak.

RÉTI ÁRPÁD
a Budapesti Lokomotiv SE sakk-szakosztályvezetője

Simán megúszta...

Szín: egy vasúti fülke. Történik: Olaszországban. Szereplők: egy amerikai, egy munkanélküli olasz dolgozó, egy idősebb nő és egy csinos, fiatal lány.

Kezdődhet a történet: a vonat befut egy alagútba. Az utasok először egy csók cuppanását hallják, aztán egy hatalmas pofon csattanását.

A vonat kifut az alagútból. Zavarodott csend. Mindenki hallgat. Az amerikai szeme alatt nagy, vörös folt éktelenkedik.

Az idősebb nő (magában): *Tisztességes kislány lehet ez.*

A csinos, fiatal lány (ezt gondolja): *Hát nem furcsa, hogy ez a bolond amerikai ezt az idős nőt akarta megcsókolni és nem engem?*

Az amerikai (gondolja): *Ez az olasz is jobb cég lehet. Ő csokolódzik és én kapom a pofont!*

És az olasz (munkás magában): *Ez aztán jól sikerült! Cuppantok egyet a levegőbe, behúzok egy jót az amerikainak és ráadásul még simán megúszom!...*

(A bratislavai Tyzdenből)

KIK FELELNEK EZÉRT?

Az elmúlt napokban a Vasutas Szakszervezet Központjában elnökségi ülésen tárgyalták a laktanya-kérdéseket és külön értekezletet hivtak egybe azoknak a hibáknak megtárgyalására és kiküszöbölésére, amelyeket a szakszervezet, ellenőrzése során tapasztalt az egyes főépitésvezetőségek körül.

A szakszolgálat azonban rosszul viszonyult a szakszervezet kezdeményezéséhez. A tárgyalásra meghivót kapott a 6—7—8. szakosztály. A 7. szakosztály még csak nem is küldte el képviselőjét erre a rendkivül fontos megbeszélésre.

Miről is volt itt szó? Arról például, hogy a Ferencvárosi Épitésvezetőségnél

200 dolgozót szállásoltak el egészségtelen, dohos, büdös pincékbe

és ennek a 200 dolgozónak mindössze hat mosdótálat adtak.

Arról volt szó, hogy a szolnoki Delta épitkezésénél a dolgozókat

dideredő tehénistállóban szállásolták el és oly sürün, hogy két szalmazsákra hárman jutnak.

Az istállóban mindössze két kis ablak van, világitás egyáltalán nincs. A zsúfoltságra jellemző, hogy

sokan a jászolba szorulnak és ott alusznak.

Az egész helyiségben mindössze három köbméter levegő jut és legalább hat kellene. Összesen hat poharuk van.

Itt van a dunapentelei épitkezés. Olyan kicsik a mosdótálak, hogy a dolgozó keze alig fér bele. Azt mondják rá, hogy *„Vigye el a pap szentolviztartónak"*. Meglátszik az ellenség aknamunkája az étkeztetésnél is. A nehéz és fárasztó munkát végző pályamunkások az ebédet csak 4 óra körül kapják meg.

Egerben nyolc vendégszoba van, de ezeket főként a központi szakszolgálati dolgozók veszik igénybe. A mozdonyvezetők és fütők a gépen, a vonatkisérő személyzet a kocsiban *„pihen"*, Mátészalkán 11-en fekszenek hét ágyban, *férfiak és nők vegyesen.*

Ezeket az állapotokat akarja és meg is fogja szüntetni a pártszervezet segitségével a szakszervezet. Persze ehhez elengedhetetlenül szükséges, hogy a szakszolgálat is segitsen. A tárgyalások azonban nem arra mutattak, mintha a szakszolgálatnak szivügye volna a kérdés.

Az elnökségi ülésen például a vontatás részéről senki sem vett részt, pedig éppen a legfájóbb ügyüket, a laktanyakérdést vették elő. A 7. szakosztály képviselője igyekezett elkenni a felelősséget, mintha neki semmi köze nem volna az egészhez. Csupán a 6. szakosztály küldötte ismerte el felelősségét, de már javaslatot nem tudott tenni arra, hogy hogyan javitsanak a hiányosságokon.

Persze, ez a rossz viszonyulás nem jelentheti a dolgozók legelemibb jogainak elkenését. A Párt útmutatása nyomán, a miniszertanácsi határozat alapján a szakszervezet nem altatja el a kérdést, hanem a szakszolgálati vezetéssel közösen megszünteti a hibákat és biztositja, hogy a dolgozók a legrövidebb időn belül érezzék a Pártnak az emberről való gondoskodásáról szóló tanitását gyakorlatilag és érezzék azt, hogy Alkotmányunk irott szava törvény: „A dolgozó ember legértékesebb kincsünk".



Vonjunk be minden dolgozót az augusztus 20-ra vállalt MHK próbázásokba

A magyar tömegsport fejlődésében hatalmas szerepet játszik a „Munkára, Harcra Kész"-sportmozgalom. A mozgalom óriási arányban növelte sportolóink számát, megteremtette az elkövetkezendő idők virágzó sportmozgalmának alapját és nem utolsó sorban nagymértékben fokozta a dolgozóknak a termelésben elért eredményeit.

26.000 vasutas dolgozó próbázik az MHK-ban

Az elmult esztendő számarányához viszonyitva, ma már 26.000 vasutas dolgozó végzi az MHK szintek teljesitését a mozgalomban. Az eredmény megmutatja az üzemi szervezetek és üzemi sportegyesületek jó munkáját. El lehet mondani, hogy Pártunk irányitásával egyre több szakszervezeti és sportfunkcionárius értette meg az MHK-mozgalom jelentőségét és lelkes, tevékeny, számos esetben példamutató munkával támogatják a mozgalom kiszélesitését.

Széleskörü felvilágositó munkát végeznek szervezeteink. Ennek köszönhető például az, hogy a területek versenybe lendültek egymással a próbázások letételére. A debreceni területen augusztus 20-ra vállalták a sportolók teljes egészének és a dolgozók felének lepróbáztatását, egyben versenyre hivták a többi területi bizottságokat is. A felhiváshoz Szombathely már csatlakozott. A többi területek azonban nem igen fejtenek ki olyan tevékenységet, amelyből arra lehetne következtetni, hogy ők is csatlakoznak a debreceniek felhivásához.

Biharkeresztes dolgozói megértették az MHK jelentőségét, valamennyien lepróbáztak. Békéscsabán már 357-en lepróbáztak és közelednek a száz százalék felé

Akik azt sem tudják — mi az MHK

Nem mondhatjuk azonban minden üzemi bizottságra és sportvezetőre, hogy erejükhöz mérten segitették az MHK-mozgalom fejlesztését. Sok esetben a funkcionáriusok harmadrendü kérdésként kezelték a mozgalmat. Nem kapcsolódtak be abba a munkába, amely a dolgozók tömegeinek bevonására irányult, sőt saját magukis távol maradtak a próbázásoktól.

Itt vannak a veszprémiek, ahol elsősorban a sportkör vezetősége nem végez jó felvilágositó munkát.

Még olyan fiatal vasutas-dolgozók is vannak, akik nem hallottak az MHK-mozgalomról.

A területi sportszervező irodák elnökségei sem tettek meg ezen a téren minden intézkedést. Igy van ez pápai viszonylatban is, ahol nem képesek a jelentkezőket próbákra mozgósitani, mert sok értekezletet tartanak és ütemtervük nincs. Pápán azonban maga a pártszervezet és a szakvonal sem támogatja az MHK-bizottság és a sportkör munkáját.

A „Vasutas Nap"-ra sokezer próbázást várnak

Mi a feladatunk, hogyan mozgósitsuk a dolgozókat a próbák letételére? Az MHK próbázásokat csak akkor tudják üzemszervezeteink végrehajtani, ha ütemterv szerint dolgoznak, MHK-párosversenyt szerveznek az üzemek között. Itt tekintetbe kell venni azt is, hogy melyik termelési vonalon áll párosversenyben az üzem, vagy hol szélesitették ki a párosversenyeket. A verseny állásának eredményeit ugyanúgy kiértékelik és nyilvánosságra hozzák, mint a termelési eredményeket.

Végezzenek fokozott munkát az augusztus 12 i *„Vasutas-nap"* és ezen keresztül az augusztus 20-i felajánlások teljesitésére, aktivizálják a dolgozókat a próbák széleskörü letételére. Kapcsolják be az augusztus 20-i sportműsorba a próbák letételét és minden kövessenek el a vállalások százszázalékos teljesitésére. Ezért vegyük fel a kapcsolatot és kérjenek irányitást a helyi TSB-től.

Sportvezetőink forduljanak a párt szervezetekhez, a helyi DISZ vezető szervekhez, ahol megkapják a kellő segitséget és útmutatást.

Előre tehát az augusztus 20 i versenyt, a *„Vasutas-nap"* sikerének biztositására az MHK-próbázások sikeres letételével is!

A hónap könyvei

IDEOLÓGIAI, POLITIKAI MÜVEK:

Boriszov: Rankovics Gestapója (Szikra) Füzve 1.— Ft.

Diaz: Válogatott cikkek és beszédek (Szikra) Kötve 8.50 Ft.

Európai munkásértekezlet Nyugat-Németország újrafelfegyverzése ellen (Népszava) Füzve: 1.20 Ft.

Leleplező dokumentumok a koreai háború kirobbantásáról (Szikra) Füzve: 4.— Ft

Ötéves tervünk: Béketerv (Szikra) Füzve: 1.80 Ft.

SZÉPIRODALOM:

Laffitte: Életre, halálra. Regény. (Szépirodalmi K.) Füzve 11.50. kötve 16.— Ft.

Holdi János: Igy kezdődött. Bányászregény. (Szépirodalmi K.) Füzve 8.50, kötve 12.50 Ft.

Chao Ming: Energia. Regény a villamositásról (Szépirodalmi K.) Füzve 6.— Ft.

Howard Fast: Ekhós szekér. Elbeszélések. (Szépirodalmi K.) Füzve: 3.— Ft.

Gorkij Maxim: Az anya. (Uj Magyar Könyvkiadó) Füzve 7.—, kötve 11.— forint.

Sztrokovszkij: Gyár épül az őserdőben. Regény. Füzve 15.—, kötve 19.50 Ft.

Wanda Wasilewska: Sötét napok. Regény Füzve: 9.50, kötve 15.50 Ft.

Nyikolajeva: Az aratás (Uj Magyar Könyvkiadó) Kötve 15.50 Ft.



Rozetta vagy paszomány?

Rozetta vagy paszomány, ez itt a kérdés. Ezt halja az ember unos-untalan a vasút széles hálózatán. Ez foglalkoztat ezernyi vasutast. Hogy miért a paszomány és miért nem a rozetta? És jogosztásról, szerzett jogok elvételéről hallunk. Beadványok jönnek a minisztériumba: állitsák vissza a régit, ne vegyék el a rozettát. Szervezkedések vannak, megbeszélések, memorandum szerkesztők kacskaringós sorokban, még kacskaringósabb érvelet kanyaritanak és megszerzik hozzá az aláirásokat.

Igy van ez, kedves vasutas dolgozó. Csodálkozol rajta, hihetetlennek találod? Hihetetlen bizony, pedig igy igaz. Nem érted ugye, hogy egyesek energiájukat, tetterejüket ilyen ügyeknek képesek szentelni. Nem érted ugye, hogy amikor a dolgozó magyar nép a kiéleződött nemzetközi helyzetben felemelt ötéves tervünk második esztendejének idöelőtti befejezéséért harcol, amikor a dús termést aratják a föld dolgozói, amikor a vasutas dolgozók tizezrei nap-nap után birkóznak meg a megnövekedett szállitási feladatokkal, készülnek az őszi forgalom sikeres lebonyolitására, akkor...

Nem érted ugye kedves vasutas dolgozó azt sem, hogy mit nem értenek ezen a rendelkezésen a rozetta felkent kovagjai, a paszomány elszánt ellenségei. Nem érted ugye, hogy mi nem világos számukra. Mert hogy a régi rangjelzések nem világosak, az biztos. Ki tudja megállapitani a sokféle rozettából, hogy ki segédtiszt, tiszt, vagy altiszt. Vajjon a néphadseregnél a rangjelzésekből nem lehet-e világosan megállapitani, hogy ki kicsoda? És vajjon cél-e az, hogy összekuszáljuk dolgainkat. Vagy kevesebb lett bárki azzal, hogy rozetta helyett paszományt varrt jel?

Csodálkozol ugye vasutas dolgozó, hogy a felszabadulás heteidik esztendejében a szocializmus épitésének hősi feladatai között még közülünk ilyen sokan nem gyógyultak ki a régi világ cimkórságából. De hiszen a cim nem is változik, csak a megtévesztő helyett a könnyen felismerhető rangjelzés kerül dolgozóink vállára. Rozetta helyett paszomány. Enynyi az egész. Vihar egy pohár vizben...

Igy áll Mezőkövesden az éberség

A szakszervezet központjából a közelmultban vonali ellenőrzést tartottak. Igy került két dolgozónk Mezőkövesd állomásra.

A forgalmi szolgálattevő azt kérdezte, hogy „Maguk kicsodák?", mire odaadták a közlekedés- és postaügyi minisztérium által kiállitott vörösszinü jóléligyeleti hatósági igazolványt. A forgalmista beletekintett, visszaadta és nyilván nem tudta, hogy mit olvasott, mert megkérdezte: — „Maguk vasutasok?"

Ezután bementek a forgalmi irodába, elbeszélgettek a főnökkel, aki viszont nem igazoltatta le őket, s minden különösebb felkiismeretfurdalás nélkül hagyta, hogy alaposan körülnézzenek.

A funkcionáriusok érzékeny búcsút vettek a jószivü vezetőtől és kimentek a „toronyba", ahol bemutatkoztak a váltókezelőnek. Ez az udvariassági aktus csupán a név bemondására szoritkozott. A név — bár nem ismeretlen funkcionáriusról volt szó — mégis mesebeli varázsszó erejével birt. Az ÚB-titkár váltókezelői szolgálatot látott el itt. Beengedte a funkcionáriusokat a szolgálati helyiségbe és egy szava sem volt az ellen, hogy az egyik funkcionárius a gondjaira bizott blokkkészülékeken „játszott". Ezek a mezőkövesdiek nem lehetnek rossz emberek, annyira nem rosszak, hogy összeverik a barátot az ellenséggel. Mert nyilván legközelebb — ha eddig nem tették meg — nem szakszervezeti központi funkcionáriusoknak, hanem másoknak is elmondják: hány vonat közlekedik naponta, ebből hány tehervonat, milyen gépek, stb., stb.

A két vezető ezután megmagyarázta a váltókezelőnek, úgyis mint őrszemélyzetnek, s úgyis mint szakszervezeti funkcionáriusnak a nemzetközi osztályharc kiéleződése idején hogyan vigyázzanak Mezőkövesden az éberségre, hogyan vigyék a kimélletlen harcot az ellenség aknamunkájával szemben.

Reméljük: a mezőkövesdiek esetéből minden szolgálati hely vezetősége, minden becsületes vasutas dolgozó tanul.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT
A KPM VASUTI FŐOSZTALYA ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA
Megjelenik havonta kétszer
Szerkesztő a szerkesztő bizottság:
Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasuti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet
Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16.
Telefon: 113—887, 124—893, 313—744.
Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM. Ára: 20 fill. 1951 AUGUSZTUS 7.

Maradéktalanul hajtsuk végre a vasútüzemi értekezlet határozatait

A szovjet vasutasok napján, azon a napon, amikor a szovjet nép ünnepelte a hős szovjet vasutasokat, amikor a magyar vasutasok szeretettel, hálával emlékeztek meg példaképeikről, tartottuk meg vasútüzemi értekezletünket.

Az országos vasútüzemi értekezleten a vasutas dolgozók széles tömegeinek képviselői a vasut vezetőivel együttesen tárgyalták meg a vasút előtt álló feladatokat. Egészséges, alulról jövő kezdeményezések születtek ezen az értekezleten, ahol a vasutas dolgozók képviseletében megjelent küldöttek beszámoltak arról, milyen hibákat tapasztaltak a tavalyi őszi forgalom idején és javaslatokat tettek arra vonatkozóan, hogyan lehet ezeket a hibákat a mostani még nagyobb feladatokat elénk állító őszi forgalom idején kiküszöbölni.

A vasútüzemi értekezlet egész sor olyan határozatot hozott, mely az idei őszi forgalom sikeres, gazdaságos lebonyolítását teszi lehetővé. A határozatok, melyek minden vasutas dolgozóra egyformán érvényesek, kimondják, hogy

a kétezer tonnás mozgalomban napi 50.000 tonna többterhelést kell továbbítanunk. A kétezer tonnás vonatok számát naponta 250-re emeljük, naponta 300 irányvonatot közlekedtetünk, a tehervonatok késését 40 százalékkal, a közvetlen irány- és tolatós vonatokét pedig 25 százalékkal csökkentjük.

Határozat született arra vonatkozóan, hogy a mozdonyok átlagos napi kilométerteljesítményét 155 kilométerre emeljük, az „500 kilométeres" mozgalomban résztvevő mozdonyok napi kilométerteljesítményét pedig 190 kilométerre. Napi 150 vonatunk közlekedik az őszi forgalom ideje alatt felemelt menetsebességgel. A tehervonatok utazási sebességét 17.5 kilométerre emeljük. A kocsifordulók csökkentése érdekében a kocsi ki- és berakásokat úgy kell megszervezni, hogy a mindenkori rakodási idő legalább 5 százalékkal megrövidüljön. A határozat leszögezte: a 150.000 tonna szén megtakarításáért folyó harcot a vasutasok sikerre viszik. A „Minden út jövedelmezőségéért" mozgalomba 600 mozdony és 1200 mozdonyvezető bekapcsolódik. A „mosástól-mosásig" mozgalomban 10.000 kilométeres eredményt értünk el. Döntő fontosságú újítást is hozott a határozat: a gazdaságosság és a tervszerűség szemelőtt tartásával a forgalmat 24 órás forgalmi terv alapján bonyolítjuk le.

Néhány legdöntőbb pontját soroltuk fel azoknak a határozatoknak, melyek a vasútüzemi értekezleten születtek. Ezek a határozatok megszabják a vasutas dolgozók feladatait és lehetőséget nyújtanak arra, hogy az őszi forgalmat sikeresen, gazdaságosan bonyolítsuk le.

Tudjuk jól, hogy minden határozat annyit ér, amennyit végrehajtunk belőle. A vasutas dolgozók már eddig is bebizonyították, hogy tudnak és akarnak harcolni a határozatok végrehajtásáért és egyemberként átérzik, milyen feladatok hárulnak rájuk népgazdaságunk további felemelkedése, ötéves tervünk sikeres végrehajtása érdekében.

Hazánk minden táján új erőtelepek, gyárak, kórházak, lakóházak épülnek. Nap-nap után erősödik, növekedik Dunapentele, épül Inota, a tiszaújvárosi erőmű, a barcikai kombinát, a földalatti gyorsvasút, az új vasutvonalak, a béke nagy művei. Minden munkapadnál verseny folyik, növekedik a termelés, több nyersanyagra van szükség, a bányák mélyéből végtelen futószalagon jön fel a szén, a gépek kenyere. Gazdag termést aratunk, színültig telnek a magtáraink, a krumpliföldek bőségesen fizetnek, kukorica, takarmány nem volt ilyen dúsan termő a felszabadulás óta, mint az idén. Alkot a magyar nép, magának alkot, a munka lázában ég az egész ország. Kő, cement, tégla, homok kell mindenhová és gépek az új üzemekbe, élelmiszer az ötéves terv hőseinek, a dolgozóknak. A vasutas dolgozókra hárul az a megtisztelő feladat, hogy túlnyomó részben mindazt, amit a dolgozó nép alkot, elszállítsa rendeltetési helyére. A vasutas dolgozóké az a feladat, hogy gyors, biztonságos, gazdaságos szállítással járuljanak hozzá a szocializmus építésének nagy munkájához. E megtisztelő feladat a vasutas dolgozókra hárul, akik éjjel-nappal, hétköznap és ünnepnap megszakítás nélkül végzik munkájukat, akik esőben, hóban, napsütésben, viharban teljesítik kötelességüket. E megtisztelő feladat a vasutas dolgozóké, akik hiven őrködnek a dolgozó emberek tízezreinek élete felett, akik a népvagyon milliós értékeit óvják a károsodástól. Ez a megtisztelő feladat a vasutas dolgozóké, akik munkájukat hivatásuknak tekintik, akik büszkék arra, hogy ezt a nehéz felelősségteljes munkát végezhetik.

A tavalyi őszi forgalmunkat nem bonyolíthattuk volna le a szovjet vasutasok példájának követése nélkül. Elképzelhetetlen, hogy az az árumennyiség, amely tavaly az őszi forgalom idején a vasutra zúdult, rendeltetési helyére ért volna, ha nem alkalmaztuk volna a „2000 tonnás", az „500 kilométeres", az irányvonatok, a felemelt menetsebesség mozgalmait, ha nem harcoltunk volna a minél hosszabb mozdonyfutásért. Ha tehát a tavalyi őszi forgalmat képtelenek lettünk volna lebonyolítani a szovjet vasutasok példamutatása nélkül, hogyan tudnánk a mostanit, a hatványozott feladatokat követelő őszi forgalmunkat a szovjet vasutasok munkamódszereinek alkalmazása nélkül lebonyolítani. Nem kétséges ez egyetlen vasutas dolgozó előtt sem, hogy azon úton, amin tavaly elindultunk, tovább kell mennünk, a hős szovjet vasutasok példája nyomán kibontakozott sztahanovista mozgalmakat tovább kell fejleszteni. Az országos vasútüzemi értekezleten a vasutas dolgozók képviseletében megjelentek beszámoltak arról, hogyan kívánják tovább szélesíteni a vasutas sztahanovista mozgalmakat. Az a feladatunk, hogy minden vasutas dolgozó magáévá tegye a határozatokat és küzdjön azok maradéktalan teljesítéséért.

Az első magyar vasutasnapig, augusztus 12-ig valamennyi szolgálati helyen „békeőrséget" adnak a vasutas dolgozók. A békeőrség azt jelenti, hogy az alkotmányunk ünnepének jegyében folyó munkaversenyt ezekben a napokban tovább fokozzuk, olyan lendületet adunk a munkának, mely hiven kifejezésre juttatja a vasutas dolgozók örömét az őket ért megbecsülés, megtisztelteltetés felett és megmutatja, hogy a vasutas dolgozók tudatában vannak, hogy a vasutasnap nemcsak az öröm napja, hanem az őszi forgalom beindulásának napja is, a kötelességvállalások napja.

A békeőrség alatt a vasutas dolgozók kinyilvánítják: számíthat rájuk Pártunk, dolgozó népünk, megszilárdítják a munkafegyelmet, kiüzik soraikból az eredményeikre törő, az őszi forgalom sikeres lebonyolítását veszélyeztetni akaró ellenséget, győzedelmeskednek a nehézségek felett, sikeresen, gazdaságosan bonyolítják le az idei őszi forgalmat és ezzel is biztosítják felemelt ötéves tervünk második esztendejének győzelmes, idő előtti befejezését.

A vasutasnapon az ország dolgozó népe ünnepli a vasutas dolgozókat, kifejezésre juttatja, hogy megbecsüli, szereti a vasutasokat, akiknek jó munkája jelentősen hozzájárul felemelt ötéves tervünk sikeréhez, a szocializmus építéséhez. A *vasutasnap*, mely fényes külsőségek között fog lezajlani, nemcsak az öröm ünnepi napja lesz, de az őszi forgalom beindulásának, az *„őszi forgalom legjobb dolgozója"* címért induló hatalmas szocialista versenynek napja is. Ez a szocialista verseny adjon lendületet a vasuton folyó munkának, fokozza a dolgozók éberségét, növelje felelősségérzetünket. Ebben a versenyben a kommunisták mutassanak példát és ragadják magukkal a többi dolgozókat. Úgy nőjjön, terebélyesedjen ez a verseny, hogy mindenhová elérjen: a vasúti hálózat minden területére. Olyan munkát végezzünk, hogy Pártunk, dolgozó népünk láthassa: a vasutas dolgozók iránti bizalom megbecsülés jogosan illetett meg bennünket.

A VI. ORSZÁGOS VASÚTÜZEMI ÉRTEKEZLET HOSSZÚ IDŐRE MEGSZABJA FELADATAINKAT



Munkában a VI. Országos Vasútüzemi Értekezlet.

Augusztus 4-én és 5-én kétnapos ülésen tárgyalták a magyar vasutasok azokat a feladatokat, amelyek az őszi csúcsforgalomban várnak a vasút dolgozóira.

A VI. Országos Vasútüzemi Értekezlet fontos állomása annak az útnak, amelyen az öntudatos vasutas dolgozók tízezrei haladnak a felemelt ötéves terv túlteljesítése, a szocializmus építésének meggyorsítása és a béketábor magyarországi frontszakaszának további erősítése felé. Ebben az évben még nagyobb feladatok hárulnak dolgozóinkra. A tavalyinál is magasabb szállítási tervet kell végrehajtani és ezt úgy kell elvégezni, hogy a szocialista építés ütemét fékező korlátozásokat ne kelljen életbeléptetni.

Az értekezletet az Építő-, Fa- és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezetének nagy kongresszusi termében tartották meg, még a tavalyinál is kitünőbb rendezésben. Az értekezlet két részre oszlott: Augusztus 4-én pártaktivaértekezlet volt a déli órákig, majd délután két órakor megkezdődött az együttes értekezlet.

A pártaktivát *Döményi* elvtárs rövid beszéd kíséretében nyitotta meg, majd utána *Rózsavölgyi* József elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály helyettes vezetője szólt az elvtársakhoz.

Rózsavölgyi elvtárs:
Nekünk kommunista vasutasoknak meg kell mutatnunk, az őszi forgalom végrehajtásával: méltók vagyunk arra, hogy a hős szovjet vasutasok fegyvertársai lehessünk

Rózsavölgyi elvtárs beszéde elején hangsúlyozta, hogy az országos vasutas kommunista aktivaértekezletnek az a feladata, hogy megtárgyalja az őszi forgalom végrehajtásából adódó politikai feladatokat, — hogy mint Pártunk, az ország szocialista építésének motorja,

a vasutas pártszervezeteknek is az őszi forgalom végrehajtása motorjává kell válni.

Feladata volt az értekezletnek, hogy a Központi Vezetőség határozata szellemében megbeszélje a pártvezetőségek újraválasztásának feladatát és döntően az, hogy biztosítsa, hogy a választások erősítsék nagy Pártunkat és így segítsék elő az őszi forgalom eredményes lebonyolítását.

Az aktivaértekezlet és az azt követő VI. Országos Vasútüzemi Értekezlet egybe esik példaképeink, a *Sztálin elvtárs* nevelte hős szovjet vasutasok tapasztalával. Nekünk, kommunista vasutasoknak — mondotta *Rózsavölgyi* elvtárs — az őszi forgalom végrehajtásával meg kell mutatnunk, hogy méltók vagyunk arra, hogy a hős szovjet vasutasok fegyvertársai lehessünk, hogy

továbbra is jól tudunk élni a szovjet hősöktől kapott szabadsággal és készek vagyunk ezt a szabadságot hazánk forró szeretetével megvédeni, minden külső és belső ellenség ellen.

Ezután a nemzetközi kérdésekkel foglalkozott. Elmondotta, hogy az amerikai imperialisták háborús törekvései ellenére egyre növekednek a béke erői és épülnek a Szovjetunióban a béke és a kommunizmus nagy alkotásai. Az elmúlt hónapban vasutas küldöttség járt a Szovjetunióban, melynek ő is tagja volt. A vasúton is tapasztalták a kommunizmus építésének hatalmas ütemét. Példaként említette, hogy a Szovjetunióban a vágánycserét oly nagy mértékben gépesítették, hogy határőrás vágányzár alatt két kilométert tudnak cserélni, úgy hogy ha szükséges, az alépítmény magasságát 45 centiméterrel növelik.

Ezt a munkát hatalmas gépek végzik, melynél munkaerőt csak a gépek kezelésére és a talpfa aláverésére használnak, persze, nem *„krampáccsal"*, hanem kézi vibrátorral. A kommunizmus építkezései a Szovjetunióban a vasúton csodálatos új technika, gépek beállítását biztosítják. Például

egy 80 kilométeres, egyvaganyú pálya összes váltóit és jelzőit egy szobából, automatikus berendezéssel irányítják.

Ezután az ellenség elleni harccal foglalkozott, és párhuzamot vonva a kiéleződött nemzetközi helyzettel, hangsúlyozta, hogy azt a következtetést kell levonnunk, különösen néhány

héttel a Grősz-per után —, hogy fokozott éberséget tanusítsunk békénk védelmében, hogy a megvert ellenség minden újabb kisérletét felismerjük és csirájában elfojtsuk. Ugy kell a békeharcot fokozni, hogy a Béke Világtanács határozata értelmében kialakuljon a nemzetközi együttműködés olyan légköre, hogy az öt nagyhatalom közötti békeegyezményt megkössék. A vasutasoknak az őszi forgalomban a munkát a békeszállítás lebonyolításával kell végezni és békeszállitással kell harcolni a békéért.

A békeharcban a vasutasnak résztvenni az őszi forgalom idején annyit jelent, mint harcolni a kocsiforduló csökkentéséért, a napi 50.000 tonna túlsúly továbbitásáért, a vonatok pontosságáért és biztonságáért, a napi 300 irányvonat közlekedéséért és mindennek a leggazdaságosabb lebonyolításáért.

Ezek azok — folytatta — amit a nemzetközi helyzet szempontjából — vasutas dolgozóink között tudatositani kell. A kommunista vasutasoknak és a pártszervezeteknek a harc élére kell állni példamutatóan és olyan izzó és lelkes hangulatot teremteni, ami magával ragadja a vasutas dolgozók százezres táborát.

A Grősz-perrel kapcsolatban hangsúlyozta, hogy vasúti tanulsága is van és ismételten bebizonyosodott, hogy a vasúton az ellenség mélyen befészkelte magát. A józsefvárosi Péchyhez hasonló akad még jónéhány és ezekkel szemben úgy kell fellépni, mint imperialista ügynökökkel. Meg kell keresni és le kell leplezni a vasút szolgálati helyein a klerikális reakció ügynökeit.

Különösen a szakvezetésben dolgozó kommunista elvtársainknak kell végre levonni azt a tanulságot, hogy egyes szolgálati főnökök munkájában található sorozatos hibák nem véletlenek, nem tudatlanságból erednek, hanem — az esetek többségében — az ellenség közvetlen vagy közvetett kártevéséről van szó.

Pártszervezeteink ébertelensége folytán a klerikális reakció támadásba lendült a vasúton

Rózsavölgyi elvtárs hosszasan foglalkozott a Grősz-per utáni helyzettel és kiemelte beszédében, hogy a Grősz-perrel ismét csapást mértünk az ellenségre, de az, minél jobban szoritjuk kifelé, annál elkeseredettebben folytatja támadását és kártevését. A hazaárulási per után a vasúton a klerikális reakció ismét igyekszik támadni. Ez azért következhetett be, mert felvilágositó munkánk nem volt elég átütő erejű és pártszervezeteink nem voltak eléggé éberek. A klerikális reakció befolyásolja a vasutas dolgozók, igaz, kis részét, de úgy kell felvenni a harcot ellene, hogy az egyet jelentsen a vasút biztonságáért, saját vasúti tulajdonunk megvédéséért, rendkívüli szállitási feladatok végrehajtásáért folytatott küzdelem sikerével.

Az idei őszi forgalmat csak az ellenség elleni szívós harccal tudjuk végrehajtani, s ez a harc szorosan kapcsolódik a balesetek elleni küzdelemhez, a munkafegyelem megszilárditásához.

Rózsavölgyi elvtárs ezután elmondotta, hogy az eddigi őszi forgalmak tásával foglalkozott és hangsúlyozta, hogy ahhoz, hogy e feladatot megoldjuk, szükség van a kádermunka megjavitására az éberség fokozására. Egész sor gyakorlati példával bizonyította be, hogy mennyire alapvető feladata a következő időkben a politikai osztályoknak és politikai tiszteknek résztvenniök a vezetőségek újraválasztásában, a területi pártszervezetekkel szorosan együttmüködve. Örködni kell a pártdemokrácia feltétlen betartása felett. Csak alapos munkával érhetjük el — mondotta *Rózsavölgyi* elvtárs —, hogy a vezetőségek újraválasztása megerősitse a vasutas pártszervezeteket, növelje Pártunk tekintélyét a vasúton és mozgósitani tudja a vasutasokat a nagy békeszállitásra, az őszi forgalom sikeres megvalósitására.

Rcesavölgyi elvtárs ezután elmondotta,hogy az eddigi őszi forgalmak tapasztalatait felhasználva, — megállapitható, hogy a pártszervezetek, a őszi forgalmat ebben az esztendőben alaposabban előkészitették. Az alkotmányunk ünnepére inditott munkaverseny lendületé állandóan fokozódik a vasút területén.

A pártszervezetek felvilágositó munkájával, a tömegszervezeteknek az eddigieknél nagyobbfokú mozgósításával jó eredményeket értünk el. A vasutas dolgozók 92 százaléka tett felajánlást és az egy főre eső átlag 248 forint országos viszonylatban.

Az egyes igazgatóságok közötti versenyben kiemelkedik a miskolci igazgatóság területe, ahol a dolgozók 98 százaléka tett felajánlást és az egy főre eső átlag 410 forint. Az alkotmány ünnepére inditott verseny eredményei azt bizonyitják a vasúton, hogy dolgozóink megértik az alkotmány jelentőségét. A versenyben olyan új jelenségeket tapasztalunk, amelyeket pártszervezeteinknek, politikai osztályainknak feltétlenül tovább kell fejleszteniök. Ilyen

a fokozódó kommunista példamutatás.

Kiskúnhalason *Kipa* László főmozdonyvezető a *„négyes kapcsolt”*-mozgalom keretén belül 37.7 kilométer utazási sebességet ért el. Ennek az eredménynek a jelentősége a példamutatáson túlmenően az, hogy

a versenyben egyre inkább előtérbe kerülnek a minőségi tényezők és a forgalmi szakszolgálatnál dolgozó elvtársak fokozottabban vesznek részt a vontatási szakszolgálat versenyvállalásainak teljesítése segitésében.

Több példát hozott fel ezután, majd arról beszélt, hogy a kiváló teljesitmények mellett nem hallgathatjuk el, hogy versenyünket még mindig nem töltöttük meg eléggé politikai tartalommal és kevés szó esik az alkotmány jelentőségének tudatositásáról. Ennek tudható be, hogy egyes területeken a felajánlások teljesitésével elmaradtunk. Feladatunk, hogy ezt az elmaradást behozzuk és az első magyar *„Vasutas Napon”* meginduló őszi forgalmi verseny vállalásaiban ezeket az eredményeket továbbfejlesszük.

Ezután a *„Vasutas Nap”* jelentőségével foglalkozott. Elmondotta, hogy amikor a *„Vasutas Nap”* és az őszi forgalom előkészületeit ellenőrizték, megállapitották, hogy

különösen a közép- és kisállomásokon vannak elmaradva. Itt a dolgozók nem nagy számban teljesitenek szolgálatot és nem kapnak elég segitséget és ellenőrzést.

A baleseti statisztikában is megállapitható, hogy a balesetek elég tekintélyes része az utóbbi időkben ezekre a közép- és kisállomásokra esik. Az ellenség itt könnyebben végzi romboló munkáját és ugyanigy a munkafegyelem megszilárditása terén is itt érünk el a leglassabban eredményeket.

Két példát hozott fel erre, ahol a váltóőr és a vezető váltóőr a szolgálati helyükön aludtak, s ebből baleset, illetve vonatácsorgás következett be.

A tanulság ebből az — mondotta *Rózsavölgyi* elvtárs —, hogy a Politikai Osztálynak, a szakszervezetnek és a szakvezetésnek is éberen kell figyelni ezekre a jelenségekre és ezeket a közép- és kisállomásokat is tevékenyen be kell kapcsolni az őszi forgalomba.

Rózsavölgyi elvtárs beszéde további során hangsúlyozta, hogy az őszi forgalom végrehajtásához a pártszervezetek megerősitése, a felvilágositás megjavitása és az ellenség elleni fokozottabb harc mellett elengedhetetlenül szükséges, hogy a politikai osztályok, a pártszervezetek és a szakszervezet

sokkal behatóbban foglalkozzanak a vasút szakmai feladataival, résztvegyenek ezek kidolgozásában, segitsék a szakvezetést a szakfeladatok tudatositásában, mozgósitsák azokra a vasutas dolgozókat.

Ezen a téren igen komoly hiányosságaink vannak. *Gerő* elvtárs hangsúlyozta, hogy a vasút fejlődésének — ami nemcsak technikai, hanem a munkamódszerek fejlődését is jelenti — lépést kell tartani a népgazdaság általános fejlődésével, különben fékjévé, akadályozójává válik az egész népgazdaság fejlődésének.

Pártunk II. kongresszusa kiemelte a vasút jelentőségét azzal is, hogy az ötéves tervben eredetileg tervezett beruházási összeget, mintegy 35 százalékkal, két és félmilliárd forintról 10 milliárdra emelte. Az elmondottakból kitünik, hogy a vasút fejlesztése nemcsak szakmai, hanem politikai feladat is, és Pártunk II. kongresszusa megszabta a pártszervezetek feladatait a termelés vonalán is. Pártszervezeteink az eddigieknél is határozottabban forduljanak a termelés felé és az ötéves népgazdasági terv teljesitésének és túlteljesitésének legyenek motorjai. A vasutas pártszervezetek egyrésze a termelés kérdésével már helyesen foglalkozik, kellő ellenőrzést gyakorol a szakvonali vezetés felett, emellett segiti a szakvonal munkáját.

Dombóvár állomáson szük keresztmetszetet képezett az elegyfeldolgozás, a munka lassan ment. A szakvezetés a pártszervezet segitségével új munkamódszert dolgozott ki, melynek következtében az elegyácsorgás lényegében megszünt. Ebben a pártszervezet népnevelői hathatós munkát végeztek a dolgozók között.

Azonban a pártszervezetek egy része — és ezért a Politikai Osztály is hibás — még most sem kezeli központi kérdésként a termelés kérdését. Elfeledkeztünk arról, hogy a Párt és a kormány által kitüzött feladatok végrehajtásáért, a szolgálati hely tervének teljesitéséért nemcsak a szolgálati vezetés, de a pártszervezet is felelős.

Igen hiányos pártszervezeteink részéről a szakszolgálat munkájának politikai ellenőrzése. Ez igen mélyrehatóan politikai okokra vezethető vissza.

Az ellenség tudatos politikát folytat a vasúton, a szakszolgálatnak a Párt fölé való emelése érdekében és meg kell mondani —, hogy ez sokszor sikerül is. Pártszervezeteinknek változtatni kell a szakvezetéshez való viszonyokon és nem mindenkor a kritika, sőt legtöbbször a helytelen birálat kell, hogy érvényesüljön, hanem a segités, a feladatok kölcsönös megtárgyalása. Ehhez azonban az szükséges, hogy a párttitkárok fokozzák szakmai tudásukat, mert csak igy tudják a kellő ellenőrzést végrehajtani és a szükséges segitséget megadni.

A Szovjetunióban például a Politikai Osztályon dolgozó elvtársak többsége mérnöki képzettséggel bir, de általában el lehet mondani, hogy

a Szovjetuniót és benne a vasutasságot úgy lehetne jellemezni, mint egy hatalmas egyetemet.

Nekünk is arra kell törekednünk, hogy felkeltsük a vasutas dolgozókban a tanulás iránti, a mainál is nagyobb érdeklődést és a vasutas általános szaktudása nivóját magasabbra emeljük. Meg kell tanulni, különösen a párttitkároknak az üzemelszámolási ivén eligazodni, de ezen túlmenően ismerni kell az üzem tervét egyes munkákra megállapitott normákra és mutatószámokra, hogy azok teljesitését és alakulását állandóan figyelni tudják s ezen keresztül a vasúti munka fejlesztésében rendszeresen részt tudjanak venni.

Pártszervezeteinknek segiteniük kell abban, hogy a szolgálati hely vezetésében teljes mértékben érvényesüljön az egyéni felelősség

Rózsavölgyi elvtárs ezután hangsúlyozta, hogy az őszi forgalom végrehajtása szempontjából döntően fontos a terv felbontása és azt a pártszervezeteknek ellenőrizni kell, hogy minél előbb munkaegységekig megtörténjenek. A Szovjetunióban nem tudtunk a szovjet elvtársaknak olyan kérdést feltenni, amelynél elsősorban nem a tervre hivatkoztak volna. A vasúti szállitás központjában a szállitási terv áll.

A vasúti bérezés kérdéséről szólott ezután, majd azt mondotta, hogy pártszervezeteinknek segitséget kell adni, hogy a szolgálati hely vezetésében teljes mértékben érvényesüljön az egyéni felelősség. Kiemelte, hogy az őszi forgalom során elsősorban a szovjet vasutasok munkamódszereire kell támaszkodni. Az új munkamódszerek bevezetésénél pedig jobban kell a dolgozókat bevonni a vezetésbe, a problémák megtárgyalásába, fokozni kell a vasutas dolgozó alkotókészségét és kezdeményezőképességét. Igy, mint a példák sokasága mutatja, értékes új módszerek jönnek felszinre. Ilyen például *Lengyel* elvtárnak, a *„Minden út jövedelmezőségéért”* szovjet példán elinditott mozgalma, mely kétségtelenül a gazdaságos szállitást s ezen belül a szénmegtakaritást, mint fő feladatot — nagymértékben elősegiti.

Rózsavölgyi elvtárs beszéde végén felhivta a párttitkárok figyelmét arra, hogy éberen örködjenek a verseny tisztaságára, majd a 24 órás vonatforgalmi tervről, a széntakarékosságról, a menetirányitó szolgálat kérdéseiről beszélt.

Elengedhetetlenül szükséges, hogy megjavitsuk a szakszervezet munkáját

Az őszi forgalom végrehajtásához elengedhetetlenül szükséges — mondotta befejezésül *Rózsavölgyi* elvtárs —, hogy megjavitsuk a szakszervezet munkáját, hogy

pártszervezeteink bátrabban bizzák meg a szakszervezetben dolgozó kommunistákat feladatokkal,

támasszanak nagyobb igényt és rendszeresen számoltassák be a szakszervezetben dolgozó elvtársakat a feladatok elvégzéséről. El kell érni, hogy a Vasutasok Szakszervezetének apparátusát sokkal inkább szoritsuk a termeléssel való foglalkozás felé. Meg kell szüntetni azt az állapotot, hogy

sok esetben a szakszervezet helyett végezzük el a feladatot.

A szakszervezetben dolgozó elvtársak meg kell, hogy értsék, hogy az az igazi érdekvédelem, hogyha a munkaversenyen keresztül növeljük a munka termelékenységét, mert csak igy érhetünk el általános felemelkedést.

Segiteni kell a szakszervezetben dolgozó elvtársainkat,

sőt maguknak is feladatuk az üzemi bizottságokat megtisztitani az ellenségtől, különösen a jobboldali szociáldemokratáktól, akiknek befolyása igen nagymértékben érezhető.

Javitsuk meg a békebizottságok munkáját

Pártszervezeteink gondoskodjanak arról is, hogy az őszi forgalom kapcsán megjavitsuk a békebizottságok munkáját.

A békebizottságok a békeszállitás végrehajtására adjanak békemegbizatásokat a vasutas dolgozóknak.

Pártszervezeteink kisérjék figyelemmel a vasutas dolgozók őszi forgalomban tanusitott magatartását, hogy új, értékes káderek ezreit nyerhessük, akik munkájukkal bizonyitják be hűségüket a Pártunk és *Rákosi* elvtárs, a népi demokrácia iránt és erősitsük legjobbjainkkal, új tag- és tagjelöltfelvételen keresztül Pártunkat. Az aktiván résztvesznek az első öthónapos politikai tiszti iskola hallgatói. E hónap végén már úgy üdvözölhetjük őket, mint új politikai tiszteket, akiknek első erőpróbájuk az lesz, hogy segitik a vasutas pártszervezeteket, a szakszervezetet és a szakvezetést az őszi csúcsforgalom és az általános feladatok végrehajtásában.

Nagy és szép feladatok előtt állunk — fejezte be beszédét *Rózsavölgyi* elvtárs — és ehhez megkapjuk Pártunk segitségét. Mutassuk meg, hogy a *„Vasutas Nap”* alkalmából a vasutas dolgozók egyemberként csatlakoznak az őszi forgalom versenyéhez, evvel is kifejezve szeretetüket Pártunkhoz és *Rákosi* elvtárshoz.

A pártaktiva hozzászólói

Rózsavölgyi elvtárs beszéde után megkezdődtek a hozzászólások. Elsőnek *Kovács* József elvtárs, a Szombathelyi Járműjavító ÜV dolgozója szólalt fel. Az ellenség elleni harcról beszélt és elmondotta, hogy a Szombathelyi Járműjavító ÜV rossz munkája, *Neményi* és társainak szabotálása egész sor hönfutást opozott a kiadott kocsiknál. *Bebrits* elvtárs, miniszter a klerikális reakció aknamunkájáról szólt és az őszi forgalom kérdéseivel foglalkozva kérte a pártaktivákat, hogy szálljanak szembe a reakcionák azzal a mesterkedésével, hogy a dolgozó nőket támadják. Meg kell változni a bánásmódnak, a modornak, a légkörnek és álljanak oda az öntudatos vasutas dolgozók védőpajzsként a dolgozó nők mellé, akik megérdemlik ezt, mert megfogják a munkát és szép eredményeket érnek el.

Kocsis László elvtárs, a Miskolci Járműjavító ÜV dolgozója: A szakszervezet aktivái helyett a pártszervezetek végzik el a feladatokat, igy a politikai felvilágositó munkát elhanyagolják. Ennek következménye, hogy a kevésbbé öntudatos dolgozók az őszi csúcsforgalom előkészitési munkáit elhanyagolják és a jobban jövedelmező munkát végzik.

Az üzemben a takarékosságot háttérbe szoritják, nem tudják teljesiteni a kocsikiszabást. Kifogásolta, a miskolci rendezőpályaudvar a mozdonyrendeléseket minduntalan változtatja, persze igy gazdaságosan dolgozni nem lehet. *Gombaszögi* Emma (Kalocsa), az ellenség elleni harccal foglalkozott. *Mihálka* László megjegyezte, hogy sok szolgálati főnök az irodából irányitja a forgalmat. Beszédében tapasztalatcsereként ismertette azokat a versenymódszereket, amelyeket a szolgálati főnökök munkájuk megjavitása során felhasználhatnak. Bejelentette, hogy bevezették az állomáson a *„finomrendezést”*, s ezzel elérték azt, hogy 22 irány helyett 36 felé tudnak rendezni.

Ezután *Bogyó* Géza elvtárs, a debreceni politikai osztály vezetője szólalt fel. Arra irányitotta a pártaktiva figyelmét, hogy a politikai osztályoknak, a politikai tiszteknek, a területi pártszervezetekkel való kapcsolatukat az eddiginél szorosabbra kell füzni. *Rutkovszki* Antal, a miskolci fütőház problémáival foglalkozva, kérte a forgalmi szolgálattevőket, hogy zöldutat biztositsanak a mozgalomban résztvevő vonatoknak, s megállapitotta, hogy a vontatási fiókműhelyben emelni kell a szakképzettséget.

Bangó Sándor elvtárs, az MDP Központi Államgazdasági Osztálya nevében üdvözölte a pártaktivát és hangsúlyozta, hogy a vasutasoknak a béke harcos katonáinak kell lenniök, akik vasfegyelemmel járnak élen a versenyben és az anyagtakarékosság során. Arra mutatott rá, hogyha a vasutas dolgozók teljesitik a Párt és a kormány minden határozatát, s küzdenek a mult rossz hagyományai ellen, akkor az ellenség minden aknamunkája ellenére siker koronázza



A kereskedelmi szolgálat szakmai értekezletét a Vasutas Szakszervezet tanácstermében tartották meg. Képünkön balról-jobbra: Gadanecz Béla elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály munkatársa, Megyeri Endre sztahánovista forgalmi főnök (Debrecen), Vermessi Sándor elvtárs, a Vasuti Főosztály V. Szakosztályának vezetője, Kádár István elvtárs, ÚB-titkár, Szabó József elvtárs, a Vasutas Szakszervezet Gazdasági Osztályának vezetője, Elek Tivadar elvtárs, a BVKH vezetője, Dombai József elvtárs, alapszervi párttitkár, Bánkuti Gábor elvtárs, a Vasuti Főosztály osztályvezetője. A képen lent: az értekezlet résztvevőinek egyik csoportja.

a vasutasok erőfeszítéseit. A Párt fokozottan figyeli a vasutas dolgozók működését, segíti őket nehéz és felelősségteljes munkájukban és a Párt biztos abban, hogy a vasutasok megnyerik azt a csatát, amelyért harcban állnak.

Faludi György elvtárs, DISZ-titkár, (Debrecen) az ifjúmunkások készülődéséről számolt be a *„Vasutas Nappal"*, a VIT-tel és az alkotmány ünnepével kapcsolatban.

Máté Sándor elvtárs, a Vasutas Szakszervezet Termelési- és Bérosztályának helyettes vezetője a szakszervezetben dolgozó kommunisták feladatával és a szakszervezeti munka hiányosságaival foglalkozott. Bírálta az elszakadást, amely a szakszervezet, a Vasútpolitikai Osztály és a pártszervezetek között sokszor még ma is fennáll.

Kiss Istvánné elvtársnő, MNDSZ-vezető (Budapest-Déli pályaudvar) felszólalásában a dolgozó nők kérdésével foglalkozott és a férfiak felé hangsúlyozta, hogy jó volna, ha a dolgozó nőkkel való foglalkozás kérdését napirendre tűznék, hogy ezáltal is megjavulna a munka menete. A férfiaknak semmi okuk nincs félni azért, hogy népi demokráciánk a dolgozó nőket tömegesen állítja be vasúti szolgálatba.

Oblánszki Flórián elvtárs, a pécsi szabadságharcosok nevében szólalt fel és kifogásolta, hogy a helyi pártszervezetek nem eléggé ismerik fel a szövetség jelentőségét és éppen ezért nem is támogatják úgy, mint ahogy azt a Szabadságharcos Szövetség jelentősége megkívánná. Több támogatást kért.

A pártaktiva *Rózsavölgyi* elvtárs válaszadásával és az Internacionálé eléneklésével ért véget.



A VI. Országos Vasútüzemi Értekezleten Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter az őszi forgalom feladatait ismerteti. Első sor balról-jobbra: a képen második Igorov, a negyedik Szovicsov elvtársak, az értekezlet szovjet vendégei, mellettük: Csanádi György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója, Rózsavölgyi József elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály helyettes vezetője, Rácz Kálmán elvtárs, a Vasutas Szakszervezet főtitkárhelyettese, Bognár Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetője. Második sorban balról-jobbra: Bencs Mihály elvtárs, a Vasutas Szakszervezet Termelési- és Bérosztályának vezetője, Lakatos Béla elvtárs, a SZOT Termelési Osztályának vezetője, Vermesi Sándor, a Vasuti Főosztály V. Szakosztályának vezetője, Földvári László elvtárs közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, Vendrei Ottó és Bangó László elvtársak, az MDP Központi Államgazdasági Osztályának képviselői.

Az értekezlet első napján Bebrits elvtárs ismerteti a vasút előtt álló őszi feladatokat

Az országos pártaktiva után, a koradélutáni órákban kezdetét vette a VI. Országos Vasútüzemi Értekezlet együttes tanácskozása. A résztvevők száma megkétszereződött. *Somkúti* Árpád elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatóhelyettese üdvözölte az értekezletet és javaslatot tett az elnökség megválasztására. Ezután, a már megválasztott elnökség elfoglalta helyét és *Rácz* Kálmán elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára megnyitotta az értekezletet. Beszéde elején üdvözölte a Párt Központi Államgazdasági Osztálya és a SZOT jelenlévő képviselőit, a nem vasutas üzemek és a termelőszövetkezetek küldötteit, a minisztérium, a szakszolgálat és az egyes vasúti üzemek képviselőit.

Külön üdvözölte a Vasútpolitikai Osztály új vezetőjét, *Bognár* Imre elvtársat.

Meleg szeretettel köszöntötte az értekezleten megjelenő *Igorov* és *Gloviscsuk* szovjet elvtársakat, akiket hosszantartó viharos ünneplésben részesítettek a konferencia küldöttei.

Rácz elvtárs elnöki bevezetőjében méltatta az eddigi őszi csúcsforgalmakat előkészítő vasúti értekezletek fontosságát és hangsúlyozta, hogy a jelenlegi értekezletnek külön jelentősége is van. Ezt az adja meg, hogy Pártunk és *Rákosi* elvtárs javaslatára az országgyűlés törvényerőre emelte ötéves tervünk eredeti előirányzatának nagyvmérvű felemelését a szocializmus építése ütemének meggyorsítása, a béke védelme érdekében. A már azóta eltelt időszak, a Központi Statisztikai Hivatal tervjelentései világosan igazolják: Pártunk célkitűzése reális, felemelt tervünk teljesíthető, sőt túl is teljesíthető. Vasúti vonatkozásban felemelt tervünk teljesítése azonban nem tehet bennünket elbizakodottá. Valamennyiünknek tudnunk kell, hogy ezévi tervünk hátralévő részének teljesítése, az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítása, a vasút dolgozóitól és vezetőitől fokozott helytállást követel.

Rácz elvtárs bevezető szavai után az úttörő vasutasok küldöttsége megjelent az értekezleten és *Várhegyi* Erzsébet úttörő vasutas a pajtások nevében üdvözölte a *„nagy vasút"* képviselőit.

Ezután került sor *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter beszédére. Elmondotta, hogy a vasúti munka új ciklusa kezdődik ezekben a napokban. Ezt nemcsak mi, hanem a Szovjetunió és a népi demokráciák is úgy tekintik, mint egy ünnepnapot, amely mértékadó a teendőkre nézve. A *„Vasutas Nap"* voltaképpen a ciklus kezdete. Ezen a napon mérlegelik az elmult év eredményét, jutalmazzák az élenjárókat és meghatározzák, hogy mi a teendő a következő évben.

Ebben az évben a Párt és a kormányzat azt a feladatot állítja elénk — mondotta többek között —, hogy érjük el a csúcsforgalom idején a 13.000—14.000 kocsi forgalmat, amennyiben pedig szükség lesz rá

el kell érnünk a 15.000 kocsi forgalmat is.

Naponta ma már 400—500 kocsit kell megrakni a nagy termés következményeként és ez most egyre nő. Ez 1000—1200 kocsiig fokozódik és egészen november elejéig kell ebben a tempóban dolgoznunk, 20.000 vagon paradicsomot, 9000 vagon dinnyét, 12.000 kocsi káposztát, 40.000 vagon burgonyát kell elszállítanunk, a sok egyéb áru között. A mult évi egy és negyedmillió tonna cukorrépával szemben két és félmillió tonnára szól a rendelés. Az ipari termelés 30 százalékkal nagyobb szállítást igényel.

A szállításnak ez az 50 százalékos emelkedése rendkívüli feladat és egészen rendkívüli eszközöket és módszereket kell alkalmazni, ha ezt a feladatot meg akarjuk oldani. Ebben az évben feltétlenül igénybe kell venni a háromnapos kocsifordulót, és ha kell, még a három nap alá is leszorítjuk a kocsifordulót.

A harci front nálunk hármas tagozású

A feladat óriási és ilyen feladattal még nem kellett megbirkóznunk. 14.000—15.000 kocsi naponkénti rakodásának elérése — harci feladat. A harci front nálunk hármas tagozású. Először is meg kell birkóznunk a vasúton belül lévő ellenséggel és

a legkíméletlenebb harc árán is le kell gyürnünk ezt az ellenséget.

A másik frontszakasz: harc a hátul kullogók, a lusták, a szolgálatból elmaradók, mindazok ellen, akik nem adják oda munkaerejüket a szolgálat jó elvégzéséhez.

A harmadik frontszakasz: az az elvégezni való, amelyet feltétlenül meg kell valósítanunk az őszi forgalom jó lebonyolítása érdekében. Raktárépítés, új vágány, telefonok felállítása, stb.

Bebrits elvtárs ezután azt taglalta, hogy miként vagyunk felkészülve az őszi forgalomra. Hangsúlyozta, hogy a Párt és a kormányzat nemcsak követeli a jó szállítást, de segít is abban, hogy ezt a feladatot el tudjuk végezni.

Törvény lesz az éjjel-nappali rakodás

A Népgazdasági Tanács és a minisztertanács határozattal törvényerőre emeli azt, ami eddig csak kivételesen volt engedélyezve: az éjjel-nappali rakodást. A be- és kirakás, árumozdítás ezentúl éjjel-nappal végzendő. És hétköznap, vasár-, vagy ünnepnap egyaránt rakodni kell. Hatalmas segítség ez, és ehhez jön még a Párt és kormányzati intézkedések egész sora, amelyek nemcsak a vasút, hanem a szállítófelek, a különböző tárcák és azok szervei felé is szólnak:

segíteni a vasutat abban, hogy az őszi forgalom idején meg tudja állni a helyét.

A mozdony- és kocsiparkról szólva hangsúlyozta, hogy a mozdonyok és kocsik állapota és jókarbantartása magasabb fokon áll, mint a mult évben. Jobb járműveink vannak, kevesebb javítást igényelnek majd az őszi forgalom idején. A felemelt ötéves terv nemcsak nagyobb feladatokat fog elénk állítani, de

az ötéves tervben rohamosan emelkedni fog mozdony-, kocsi- és villamosmozdony-parkunk.

A mult évivel összehasonlítva, jelentős számú állomási vágánnyal, rakodó- és kitérővágánnyal van több: kettősvágányu vonalaink is nőttek és összehasonlíthatatlanul több az iparvágányunk. A menetirányító berendezések tekintetében is nagy fejlődés van. Az önműködő térközbiztositásunk, a félig automatikus térközbiztositás is több vonalon sűrűbb térközzel, mint azelőtt, szintén fejlődést mutat. Ma már sokkal tanultabbak, magasabb műszaki ismeretekkel bírnak, és politikailag jóval fejlettebbek a vasút dolgozói, mint a mult évben. Mindez elősegíti a rendkívüli feladatok megoldását.

Becsüljük meg és segítsük a dolgozó nők ezreit, akik a vasúthoz jönnek

Bebrits elvtárs ezután kifogásolta a férfi dolgozók viselkedését a dolgozó nőkkel szemben és hangsúlyozta, hogy a szolgálatvezetőknek gondoskodni kell arról, hogy

az a légkör, ahogy sokan a dolgozó nőket fogadják, kezelik — ne legyen rideg, sokszor visszautasító.

Ezután sorra vette a miniszter azokat a teendőket, amelyeket az egyes szakszolgálatoknak kell elvégezniök az őszi forgalom idején. A forgalomnak — mondotta — szakítani kell azzal, hogy ő legyen a leghátul kullogó az új módszerek átvételében, megismerésében és elsajátításában. A menetirányítást egyszer már tökéletesen meg kellene tanulni. A menetirányítókat ki kell emelni az elszigeteltségből és a legközvetlenebb kapcsolatba kell hozni a vonatforgalmi élettel.

24 órás vonatforgalmi terv

De nemcsak a menetirányítást kell megjavítani, hanem a tolatási módszereket is. Ötven évvel el vagyunk maradva. Amit a vontatásnál sikerült: megfelelő politikai alátámasztással megvalósítani és sikerült a nagyszerű Sztahanov-mozgalmat is előbbrevinni, úgy most a forgalomnál is törjenek be és vezessék be az egész világon legfejlettebb szovjet módszereket, a gurító dombról történő munkában és a siktolatásnál.

Meg kell szűnnie a vonatok ácsorogtatásának. A vonatok menetében nincs áthatolhatatlan gát és bizonyos fenntartással, bizonyos jelzőállításokkal is —, de minden mozog. Indokolatlan a vonatok ácsorogtatása, mert kezünkben van számos módszer, amellyel a vonatok dinamikáját a rohanó életben előrehaladva tudjuk tartani. A vonatforgalmi terv például egészen új dolog nálunk. A Szovjetunióban már régebben megvan. Ennek lényege az, hogy kezünkben van, hogy a következő 24 órában milyen vonatok fognak közlekedni. Persze, nem egy embernek a munkája a vonatforgalmi terv. Az adatokat ezzel kapcsolatban éjfélről reggelig össze kell szedni, le kell fektetni, lentről kell, hogy jöjjön, mind feljebb és feljebb. A vasúton az anarchia ideje elmult és 24 órára előre láthatjuk, hogy mit kell végezni. Ezt az egyszerű és szép munkamódszert helyezzük magas színvonalra, mentesitsük a hibáktól, hogy egy hónap mulva már megközelítően tökéletesen működjön, hogy a nagyarányú feladatok elvégzéséhez segítség legyen.

Bebrits elvtárs ezután a kereskedelmi szolgálat kérdésével foglalkozott. Elmondotta, hogy ma már 24 órás rakodási tervről beszélhetünk és öt nappal előre majdnem bizonyosan tudjuk, hogy az állomáson mit kell rakni. A szállításnak ez a tervezése elég jó színvonalon áll. De a vele kapcsolatos másik feladat: az irányvonatok tervezése és rakodása még sok hiánnyal küzd.

Bebrits elvtárs a vontatással kapcsolatban megjegyezte, hogy a futójavítás most sem megy jól. Tömérdek kocsi áll. Ez teljesen helytelen. Két váltást kell bevezetni és arra kell törekedni, hogy

az elkövetkező két-három hónapban már három váltásban vigyük a futójavítást.

Egyelőre csak a kocsikra érvényes ez, de ha az erős forgalom követelni fogja, akkor a mozdonyoknál is be kell vezetni. Hosszasan foglalkozott a vontatási szolgálat kérdéseivel, majd az újítókkal kapcsolatos eljárásról beszélt és hangoztatta, hogy már nem lehet azt mondani, hogy a reakció ül azokban a székekben, ahol az elbírálás folyik. Itt már politikailag fejlettebb és műszakilag hozzáértő emberek, a haladás emberei, szocialista rendszerünk vonalán gondolkodó emberek intézik az újítások kérdését. Kifogásolta a válaszok szövegezését, amely sokszor félreértésre ad alkalmat.

Minden erővel harcoljunk a balesetek ellen

A továbbiak során a miniszter a balesetek elleni harc kérdéséről beszélt és hangoztatta, hogy valamennyi szolgálati ágnak ügye a baleset elleni küzdelem kérdése. Több példával alátámasztotta a baleset elleni harc szükségességét és hangsúlyozta, hogy soha sem szabad azt mondani, hogy az emelkedő forgalom, emelkedő balesetszámot vált ki. Emelkedik a balesetek száma és ugyanakkor csökken az éberség és a fegyelem. Ebben az esztendőben a baleseti statisztika magasabb számot mutat, mint a mult évben. Ez tűrhetetlen állapot.

A balesetek növekedése azt jelenti — mondotta —, hogy hiba van az egyéni felelősség, a főnökök vezetőképessége körül. Hiba van az oktatásnál is. Az állomási berendezések nem teljes korszerűsége, a kétlakiság: első helyen álló baleseti források. Meg kell mondani, hogy túlmagasra értékeltük azoknak a vasutas dolgozóknak a számát, akik már jól viszonyulnak a munkához, akik szocialista értelemben dolgoznak.

Szovjet példa alapján vonatforgalombiztonsági ellenőrző csoportot létesítettünk.

A bizottság egyik szolgálati helyről a másikra fog menni és az lesz a feladata, hogy alaposan megnézze a váltókezelők és térfelvigyázók munkáját. Kényszeritsék a mozdonyvezetőket és fűtőket arra, hogy a tekintetüket ne vegyék le a pályáról, mert ha a pályát nem figyelik, az ellenség könnyen ráteszi az akadályt. És az ellenség aknamunkáját idejében meg kell látni a pályán éjjel is, nappal is. Ugyanígy kell figyelnünk azt, hogy hogyan áll a váltó. A vontatószolgálat dicséretére legyen mondva: az utóbbi időben ezt már megteszik a mozdonyvezetők. Az ellenőrző szervnek azonban nemcsak műszaki vonalon kell dolgozni. Azt is feladatává tettük, hogy segítse a Politikai Osztályt, a pártszervezetet, a szakszervezetet az emberek mozgósításában: úgy végezzék a munkájukat, hogy tudatában legyenek annak, hogy tízezrek élete és sokmillió forint értékű áru van a kezükre bízva.

Tizenkétmillió forint jutalom a legjobbaknak

A miniszter megállapította, hogy a szocialista verseny a vasúton a hibák ellenére is egyre magasabb fokra emelkedik. Mind több lesz az élüzem és a sztahánovisták száma. A dolgozók állandóan tanulnak és feljebb emelkednek. A pártszervezet, a szakszervezet és a szakszolgálati vezetés arra törekszik, hogy ez a folyamat minél nagyobb arányú legyen és ennek következtében minél eredményesebb legyen a dolgozók belső átalakulása.

— Számos új munkamódszert vettünk át az elmúlt években a szovjet sztahánovistáktól és megtanultuk kisebb-nagyobb mértékben alkalmazni is ezeket. Ezekkel a módszerekkel tudtuk sikeresen lebonyolítani az előző évek őszi csúcsforgalmát. Az idei megnövekedett feladatokat azonban csak úgy tudjuk teljesíteni, ha a szovjet módszereket még tökéletesebben, még szélesebb körben alkalmazzuk. Különösen a forgalmi szolgálatra hárul nagy feladat, de a kereskedelmi szolgálatnak is javitania kell munkáját: arra kell törekednie, hogy helyes rakodással minél több irányvonatot indithassanak állomásainkról.

— Az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért legjobban harcolók jutalmazása terén nem leszünk szükmarkúak.

Tizenkétmillió forintot osztunk majd szét azoknak a kiváló dolgozóknak, akik legjobban segítik elő a gabona zökkenőmentes elszállítását, építkezéseink és üzemeink anyagellátását.

Bebrits elvtárs ezután ismételten hangsúlyozta az idei őszi forgalom maradéktalan teljesítésének szükségességét.

Amit ma építünk, a béke építése — mondotta befejezésül — amit szállítunk az építkezésekhez, azt *„békevonatok"* viszik. Az őszi forgalom megnövekedett feladatainak végrehajtása azt jelenti, hogy a vasutasság a békéért folyó harcban eredményesen állja meg a helyét. A vasutasok az őszi forgalom, a békeszállítások lebonyolításával harcolnak a béke megvédéséért. Ez a feladat szép és nagy feladat! Érdemes küzdeni, érdemes dolgozni e feladat teljesítéséért. A magasabbra emelt gazdasági és kulturális életszínvonal, a köz életének megszépítése, gazdagítása visszahárul ránk: a vasutas dolgozó együtt emelkedik magasabb életszínvonalra az ország többi dolgozójával. Éljenek a vasutasok, sztahanovistáink, az élenjárók, akik most is kézbentartják és biztositják a forgalom menetét! Éljenek, dolgozzanak az őszi csúcsforgalom sikeréért!

Bebrits elvtárs beszéde után *Rácz* elvtárs az értekezletet üdvözlő táviratok egyikét olvasta fel a dolgozók nagy lelkesedése közben.

Szünet után az értekezlet elnöki tisztét *Rózsavölgyi* elvtárs vette át. Az értekezlet folytatása után elsőnek a DISZ-ifjúság küldöttsége üdvözölte az értekezletet. *Dózsa* Piroska, a Vasúti Főosztály fiataljainak harcos üdvözletét tolmácsolta. Igéretet tettek arra, hogy a főosztályi fiatalok az őszi csúcsforgalom lebonyolítása idején még fokozottabb harcot folytatnak az ellenség és a bürokrácia ellen.

A fiatalok után *Szedlacsek* Sándor elvtárs, sztahánovista, a Rákosi Művek küldötte állt fel szólásra. *Szedlacsek* elvtárs a Rákosi Művek forró üdvözletét tolmácsolta. Elmondotta, hogy különösen nagyra értékelik és megbecsülik a vasutas dolgozókat, akik az időjárás minden viszontagságával dacolva, mindenkor életveszély közepette teljesítik kötelességüket és ezzel az ipari dolgozóknak is lehetővé teszik, hogy a szocializmust építő munkából kivegyék részüket.

És ha a vasút dolgozói — mondotta — segítséget kérnek tőlünk, az ipar dolgozóitól, vajjon gondolkozhatunk-e egy percig is azon, hogy megadjuk ezt a segítséget. Nem! Feltétel nélkül meg kell adnunk a segítséget ahhoz, hogy a vasút dolgozói meg tudjanak felelni a követelményeknek, amelyet a Párt, a népgazdaság állít fel a vasúttal szemben.

Utána *Lengyel* József sztahánovista főmozdonyvezető olvasta fel a szovjet *„Vasutas Nap"* alkalmából küldendő táviratszövegét, a küldöttek hatalmas lelkesedése közben és mint annyiszor máskor, az értekezlet során szünni nem akaró taps közepette elfogadták a hatalmas Szovjetunió, *Sztálin* elvtárs és a hős szovjet vasutasokat, a Pártot és a magyar nép szeretett vezérét, *Rákosi* elvtársat.

A következő felszólaló *Mester* Ernő elvtárs volt, aki az alsógödi *„Egyesült Törekvő"* termelőszövetkezet nevében üdvözölte az értekezletet. Azt kérte, hogy a vasutas dolgozók segítsenek a mezőgazdaságnak a bő termést és az iparból áramló nagymennyiségű árut leszállítani. Vigyázzanak rájuk, minden szem gabona veszteséget jelent. Igéretet tett arra, hogy az érkező kocsikat azonnal kirakják a szövetkezet dolgozói és a rendelt kocsikat azonnal megrakják, hogy a szövetkezet hibájából ne késleltessék a kocsiforduló gyorsítását. Arra kérte végül *Mester* elvtárs a vasutas dolgozókat, hogy végezzenek népnevelő munkát a vasúton megforduló mezőgazdasági dolgozók között, hogy minél többen lépjenek be a szövetkezetekbe s ezáltal a vasutasok is segítsék elő a mezőgazdaság mielőbbi szocialista átszervezését.

Ezután *Rózsavölgyi* elvtárs elnöki zárszava következett. Hangsúlyozta, hogy Pártunk a vasutas dolgozók társadalmát szüntelenül támogatja és segíti a felszabadulás óta. A mult rendszerben még lenézett vasutas, ma az ország egyik legmegbecsülöbb dolgozója. A *„Vasutas Nap"* rendszeresítése is ezt bizonyítja. Röviden összegezte a vasutasság feladatait és kiemelte, hogy minden erő összefogása, a feladatok helyes felmérése, az ellenség elleni következetes harc, ez az, ami alapjává kell hogy váljék az őszi forgalom végrehajtásának. Át kell hogy hassa az értekezlet minden résztvevőjét az a felelősség, amellyel nemcsak a vasutasok százezres táborának, hanem az egész ország dolgozó népének és Pártunknak tartozunk

A vasutüzemi értekezlet második napja

Rózsavölgyi elvtárs záróbeszédével végetért a Vasútüzemi Értekezlet első napja. Az együttes értekezlet második napján, augusztus 5-én, szakmai értekezletek kezdődtek, ahol a Vasúti Főosztály szakosztályvezetői voltak az előadók. A forgalmi távközlő és biztosító berendezési szolgálat részére a MÉMOSZ kongresszusi termében, a kereskedelmi szolgálat részére a Vasutas Szakszervezet tanácstermében, a pályafenntartási és hídszolgálat részére a Vasúti Főosztály kultúrtermében, a vontatási szolgálat és anyaghivatal részére a MÉMOSZ olvasótermében, a műhelyi szolgálat részére pedig a Royal kultúrtermében tartották meg az értekezletet, ahol szakmai vonatkozásban tárgyalták az elmúlt őszi forgalom tapasztalatait és az új őszi csúcsforgalom feladatait. Utána újból összeült az együttes értekezlet a MÉMOSZ-székház kongresszusi termében, ahol megkezdődtek a hozzászólások.

Rácz elvtárs elnöki bevezetője után *Födi* Sándor elvtárs, sztahánovista mozdonyvezető felolvasta a VI. Országos Vasútüzemi Értekezlet határozati javaslatának tervezetét, amelyet a küldöttek egyhangúan magukévá tettek. A határozat szövegét lapunk hatodik oldalán közöljük.

Ezután következtek a hozzászólások. *Veszeli* Jenő (Budapest-Keleti Fűtőház) a fűtőház nevében párosversenyre hívta ki az Északi Fűtőház dolgozóit. *Bakos* József elvtárs az Északi Fűtőház dolgozói nevében elfogadta a kihívást. *Horváth* István, Szombathely állomás dolgozója bejelentette, hogy eddigi vállalásaikat teljesítették és az őszi forgalom érdekében újabb párosversenyre hívják ki Tapolca állomás dolgozóit. A kihívásra *Bérci* Béla, Tapolca állomás dolgozói nevében a kihívást elfogadta. Utána *Horváth* Sándor, a pápai osztálymérnökség dolgozói nevében versenyre hívta ki a szombathelyi osztálymérnökség dolgozóit, amelyet *Varga* József elvtárs, a szombathelyi osztálymérnökség dolgozója fogadott el. Ezután *Vereckei* János, a Landler Művek dolgozója párosversenyre hívta ki a MÁV Északi Járműjavító ÜV dolgozóit, amire *Tengerdi* József elvtárs válaszolt, bejelentve, hogy az üzem dolgozói nevében örömmel fogadja el a kihívást. A kereskedelmi szolgálat vonalán *Kiss* Imre elvtárs, Budapest-Nyugati pályaudvar részéről Budapest-Józsefváros kereskedelmi dolgozóit hívta ki párosversenyre, amelyet *Dombai* László elvtárs fogadott el.

Pozsonyi Mihály csatlakozik Gazda Géza felhívásához

A lelkesen megtapsolt felhívásokat követte *Pozsonyi* Mihály elvtársnak, a Landler Művek sztahánovistájának felhívása. Kérte az illetékeseket, hogy a munkatervet az anyagterv előtt adják meg, hogy ezzel is jelentős anyagot lehessen megtakarítani. Bejelentette, hogy

elsőnek csatlakozik Gazda Géza felhívásához, amely a SZOT V. teljes ülésén hangzott el az anyagtakarékossággal kapcsolatban.

Pozsonyi elvtárs versenyre hívta ki a járműjavítók valamennyi művezetőjét a hulladéknak, az elkövő és ócska, de használható anyagoknak a legnagyobb mértékben való felhasználására. Kiemelte, hogy a mozgalom újabb lendületet és újabb eredményt jelent az őszi csúcsforgalom zavartalan biztosítása érdekében.

Csanádi elvtárs összefoglaló előadása

Ezután került sor *Csanádi* György elvtársnak, az államvasutak vezérigazgatójának összefoglaló előadására. Elmondotta, hogy a tanácskozások és a határozathozatal munkája az értekezlet mögött áll, de ezzel csak az első lépést tettük meg az őszi forgalom lebonyolítása felé. A bolsevik szervező munka egyik alapelve: minden határozat annyit ér, amennyit tényleg meg is valósítanak belőle. Mindez azt jelenti, hogy konferenciáink eredményeit, a határozat pontjait most a legszélesebb alapokon ki kell vinnünk a vasutas dolgozók közé. El kell érnünk, hogy augusztus 12-ig a békehét alatt valamennyi szolgálati ág dolgozói megismerjék, megértsék és magukévá tegyék a Vasútüzemi Értekezlet határozatának minden pontját.

Csanádi elvtárs ezután a határozat egyes pontjaival kapcsolatban ismertette a feladatokat az egyes szakszolgálatnak megfelelően. A kereskedelmi szolgálatnál hangsúlyozta a jó együttműködést a vasútüzemen kívüli felekkel. Egyik legfontosabb feladatnak jelölte meg, hogy az irányvonatképzési mozgalmat a forgalmi és vontatási szolgálattal együttműködve továbbfejlesszék és a csúcsforgalom ideje alatt elérjék a napi 300 irányvonat közlekedtetését. A komplexbrigád mozgalmat tovább kell fejleszteni és a jelenlegi komplexbrigádok számát 1200-ról 3500-ra kell emelni. Vastörvényként kell érvényesülnie annak, hogy a kocsirakományú küldeményeket a rendelkezésrebocsátás előtt négy órával, a zárt vonatokat pedig 12 órával előértesítjük.

A forgalmi szolgálat feladatait összefoglalva hangsúlyozta, hogy a 24 órás vonatforgalmi terv rendszere hivatva van biztosítani azt, hogy forgalmi szolgálatunkat teljes egészében tervszerűvé tegyük. A forgalmi szolgálat dolgozói közül a legnagyobb feladat ismét a menetirányítókra hárul és itt komoly fejlődést kell elérnünk. Meg kell javítani a vonatkísérő személyzet vezényelési munkáját. A női dolgozóknak a munkáját elvtársi segítségnyújtással kell segíteni, hogy az őszi forgalom során már ők is teljes értékű dolgozói legyenek vasútunknak. Ehhez tartozik a laktanyakérdés sürgős megoldása. A távközlő és biztosítóberendezési szolgálatnál összpontosítani kell az erőket, hogy vállalásaikat határidőre elvégezzék.

A vontatási szolgálat feladatairól szólva elmondotta, hogy a *„2000 tonnás"*-mozgalommal el kell érnünk napi 50.000 tonna többterhelés továbbítását. El kell érni a közlekedő tehervonatok számának 250-re való növelését és azt, hogy az *„500 kilométeres"* mozgalomban résztvevő mozdonyok napi kilométerteljesítménye elérje a 190 kilométert.

Hosszan sorolta fel a vontatási szolgálat feladatait, és fontos feladatnak emelte ki, hogy az 1951. évre előirányzott 150.000 tonna szénmegtakarítást az őszi forgalom ideje alatt tovább fejlesszék.

A továbbiak során a műhely, a pályafenntartás és hídszolgálat feladatait foglalta össze. Felhívta a küldöttek figyelmét a hős szovjet vasutasok példamutatására és arra a megbecsülésre, amely a magyar vasutasságot a *„Vasutas Nap"* megtartásával éri. Hangsúlyozta, hogy az ezzel kapcsolatos országos ünnepségek egész sora, a békeőrségek és a békevonatok ezrei kell, hogy demonstrálják a magyar vasutasság törhetetlen elhatározását a fegyelmezett, pontos és éber szolgálattételre, a politikai és szakmai tudás állandó növelésére, a vasutas munka színvonalának szakadatlan emelésére.

De a megmozdulások és ünnepségek mögött ott kell lenniök a teljesértékű munkafelajánlásoknak. Ezen a napon adjunk újabb hatalmas lendületet az alkotmányunk ünnepére indított munkaversenynek, hogy augusztus 20-ra a magyar vasutasság minden eddiginél nagyobb munkasikerekkel állhasson dolgozó népünk elé.

Legyen tehát ez a nap az első magyar *„Vasutas Nap"* egy méreteiben és eredményeiben egy minden eddigit felülmuló vasutas versenymozgalom kibontakozásának napja, egy olyan versenymozgalom megindulásának napja, amely hatalmas eredményekkel gazdagítja egész dolgozó népünket az alkotmány ünnepére kiteljesített versenyvállalásaival és utána törhetetlen lendülettel folytatódik tovább az őszi forgalom sikeréért folyó munkaversenyben az ötéves tervünk második évének határidőelőtti teljesítéséért vívott harcban. Legyen ez a nap, az első magyar *„Vasutas Nap"* lelkes tüntetés, hatalmas demonstráció, a Szovjetunió, Pártunk és népköztársaságunk mellett, bizonyíték a mi törhetetlen akaratunkról, ötéves tervünk sikeres végrehajtására, a szocializmus építésére és a világbéke fenntartására, — fejezte be beszédét *Csanádi* elvtárs.

A konferencia résztvevői hatalmas, zúgó taps közben határozták el, hogy táviratban üdvözlik népünk szeretett vezérét, Rákosi Mátyás elvtársat.

Ezzel a VI. Országos Vasútüzemi Értekezlet végetért.



A „Vasutas Nap" nagysikerű plakátja

Berlini vasutasok válasza a kelenföldi Békebizottságnak

Nagy örömmel töltött el bennünket békeüdvözletetek és hálás köszönetünket fejezzük ki érte. Ebből azt látjuk, hogy a békéért való küzdelemben nem állunk egyedül. Ebben a harcban valamennyi haladószellemű szaktársunk, az összes békeszerető népek támogatását élvezi.

Mi, a Berlin-Charlottenburgi pályaudvar vasutasai, — állomásunk a berlini angol megszállási övezetben fekszik — érezzük nagyon jól, hogy miként készítik elő a nyugati imperialisták a háborút. Békéért való küzdelmünk azáltal is nehezebbé válik, mert a nyugati megszálló hatalmak minden elképzelhető akadályt útunkba gördítenek. Szaktársainkat és békeharcosainkat munkájuk közben gyakran letartóztatják, majd fogságba vetik őket.

Nagyon is jól tudjuk, hogy csupán valamennyi nemzet dolgozóinak szoros együttműködése mentheti meg számunkra a békét s éppen ezért leveletek bizonyság számunkra, hogy mi közös fronton, azonos célokért küzdünk. Ma, amikor a német vasutasok napját ünnepeljük és válaszunkat megirjuk, különösképpen lekötelezve érezzük magunkat.

Mi azt is tudjuk, hogy a mi közös harcunkban, amelyet a béke érdekében folytatunk — valamennyi dolgozó hazája: a nagy Szovjetunió áll mellettünk és hogy a béke hiveinek tábora egyre hatalmasabbá válik. Azt üzenjük a magyar vasutas dolgozóknak, hogy mi nem fáradunk bele a küzdelembe és itt Nyugat-Berlinben mindent megteszünk a béke fenntartása érdekében.

Éljen a német és magyar vasutasok barátsága! Éljen a békeharc vezére, a Szovjetunió nagy vezetője, Sztálin! Békeharcosi üdvözlettel: a Berlin-Charlottenburgi vasutasok békebizottsága.

H. Richter

A VASUTAS NAPPAL KAPCSOLATOS ÜNNEPSÉGEK MENETRENDJE

Augusztus 9-én 16 órakor: az Északi Fűtőház Hámán Kató-névváltoztatási ünnepsége.

Augusztus 11-én 12 órakor: 25 vasutas dolgozó kitüntetése a Royal épületében.

Augusztus 11-én 14 órakor: a Vasutas Képzőművészeti Kiállítás megnyitása a Nemzeti Szalonban.

Augusztus 11-én 17.30-kor: a „Teljes gőzzel" című vasutastárgyú film bemutatója a Vörös Csillag filmszínházban.

Augusztus 11-én 20 órakor: a Parlamentben a Párt és a kormány tagjai fogadják az élenjáró vasutas dolgozók küldöttségét.

Augusztus 12-én 6 órakor: Zenés ébresztő.

Augusztus 12-én 10 órakor: a gellérthegyi Szovjet Emlékmű megkoszorúzása.

Augusztus 12-én 14 órakor: a kormány tagjainak, a külföldi delegációknak és közel 15.000 vasutas dolgozó jelenlétében ünnepélyes vasutas tisztavatás. Utána sportbemutató a Vasas-pályán.

Augusztus 12-én 20 órakor: Díszelőadás a Margit-szigeten.



Várhegyi Erzsébet úttörő vasutas dolgozó pajtástársai nevében üdvözli az értekezleten megjelent „Nagy vasút" képviselőit. Kívánjuk — mondotta többek között —, hogy ez az értekezlet Pártunk és Bebrits pajtás vezetésével jó munkát végezzen és nagy lépéssel vigye előbbre szocialista vasutunk építésének nagy ügyét.



A dolgozó nők is szép számmal voltak képviselve az értekezleten. Képünkön (balról-jobbra) Boda Magdolnát (törökszentmiklósi osztálymérnökség) és Borhi Bélánét (MÁV Felépítményi- és Vasanyagjavító ÜV.) láthatjuk, amint szorgalmasan jegyeznek, hogy az értekezleten hallottakról beszámolhassanak az üzemben és tapasztalataikat közkinccsé tegyék.

KÉSZÜLJÜNK FEL AZ 1951—52. TÖMEGOKTATÁSI MUNKÁRA

Szeptemberben indul az 1951 52. évi oktatási évad, így beinditjuk országszerte tömegoktató előadásainkat is. A szakszervezetekre hárul az a döntő feladat, hogy a tömegoktató előadásokon keresztül a pártonkivüli dolgozók széles tömegeit vonja be az oktatásba és ezen keresztül segítse a termelés emelését, dolgozóink tudásának bővítését.

Pártunk Politikai Bizottsága május 17-i határozata nyomán, — amelyben a pártoktatás és ezen belül a tömegoktatás továbbvitelére mutatott utat — a SZOT Elnöksége 1951. június 6-i ülésén megvizsgálta a szakszervezetek tömegnevelési munkáját és határozatot hozott a mutatkozó hiányosságok kiküszöbölésére, a tömegoktatási munka megjavítására. A SZOT Elnöksége megállapította, hogy tömegnevelési munkánkban mutatkoznak eredmények, azonban tapasztalhatók igen komoly hiányosságok is. A szakszervezeti tömegelőadásokat eddig nem sikerült az üzemek dolgozói között folyó szakszervezeti nevelő munka alapjává tenni. A szakszervezeti funkcionáriusok nagyrésze nem értette meg a tömegelőadások jelentőségét, sőt lebecsülte azt.

Ez megmutatkozott abban, hogy funkcionáriusaink nem látogatták, nem ellenőrizték kellőképpen a tömegoktató előadásokat. Ez főleg nagyüzemeinknél mutatkozott meg. Pl. Északi vagy Landler Járműjavitóban egy-egy tömegoktató előadáson 20—30 résztvevő volt. Előfordult gyakran az is, hogy a kitűzött előadásokat különböző megokolással lemondták vagy elhalasztották.

A tömegoktatási munka elmaradásához nagyban hozzájárult szakszervezetünk kultúrnevelési osztályának a hibás munkája is. Lebecsültük a tömegoktatás jelentőségét és reszortfeladatként kezeltük. Ezt mutatja az is, hogy osztályunkon egy elvtárs foglalkozott a tömegneveléssel és három elvtárs a művészi munkával. Nem kötöttük össze a tömegnevelést a többi reszorttal és nem kértük a munka megjavítása érdekében kellő erellyel sem a Főtitkárság, sem a többi osztályok támogatását. Nem vettük tekintetbe Pártunknak a szakszervezetek nevelő munkájával kapcsolatos bírálatát, melynek értelmében: a szakszervezetek fontos feladata, hogy a kulturális nevelő módszerek segítségével állandóan fejlesszék a dolgozók öntudatát, emeljék általános müveltségi szinvonalát. Nevelő munkánknak elsősorban a termelékenység emelkedésében, a munkafegyelem megszilárditásában kell megmutatkoznia, tehát nem kezelhető reszortfeladatként és a tömegoktatás lebecsülése Pártunk határozatának lebecsülését jelenti.

Területi bizottságainknak, üzemi szervezeteinknek, minden funkcionáriusunknak látnia kell és magáévá kell tenni, hogy a tömegelőadásokon keresztül sikeres harcot lehet és kell folytatni pártonkivüli dolgozóink széles rétegeinek nevelése érdekében.

A SZOT Elnöksége határozata megjelöli azokat a feladatokat, melyeket a tömegoktatás megjavítása érdekében végre kell hajtanunk. Ezeket a feladatokat megoldani csak úgy tudjuk, ha tervszerüen látunk hozzá az 1951 52-es év tömegoktatási munkájának végzéséhez. Foglalkozzanak tehát már most területi bizottságaink, üzemi szervezeteink a jövő évi oktatási munka előkészítésével. Javítsák ki azt a komoly hibát, mely eddig végzett munkánkban döntő mértékben megmutatkozott, építsék ki a tömegnevelési hálózatot és szervezzenek be megfelelő társadalmi aktivahálózatot, kik résztvesznek a tömegelőadások előkészitésében és a személyes agitáció fegyverével élve meggyőzik dolgozóinkat egy-egy előadáson való részvételre. Az aktivahálózatot állandó feladatok elvégzésével kell megbizni, ne végezzenek kampányszerü munkát.

Tömegoktatási hálózatunk eredményes munkát csak akkor tud végezni, ha gondoskodunk arról, hogy az üzemi tömegnevelési felelősök megismerjék a tömegoktatás formáit, ha tisztában lesznek a tömegoktatás döntő jelentőségével.

A kultúraktiváink továbbképzése céljából esti iskolákat indítunk be, ahol megismertetjük aktiváinkkal azokat a feladatokat, melyek reánk, kultúrnevelési felelősökre hárulnak. Ehhez nagy segítséget ad a SZOT Kultúrnevelési Osztálya által augusztus hó végén megtartandó egyhetes bentlakásos iskola, melyen 20 kultúraktivánk fog résztvenni, kik az esti iskolák vezetői lesznek.

A politikai és ismeretterjesztő előadások színvonalának emelése érdekében minden területi bizottságunk székhelyén előadóköröket fogunk szervezni, melyekbe úgy a Központ, mint a területek politikai munkatársait is bevonjuk. Beszervezzük ezekbe az előadó-körökbe a fejlettebb társadalmi aktivákat is. Az előadó-körök részére havonta egyszer területenként mintaelőadást tartunk a SZOT által megadott szempontok alapján. Az előadó-kör tagjai a mintaelőadások tapasztalatai alapján fogják megtartani tömegnevelési előadásaikat az üzemekben.

A tömegnevelési előadás sikerét csak akkor biztosithatjuk, ha az előadások előkészítésébe, dolgozóink személyes agitációval való meggyőződésébe bevonjuk bizalmihálózatunkat is. Foglalkozzanak a bizalmiaink a tömegoktatással és tegyék magukévá Pártunk irányvonalát. Az elmélet a gyakorlattól el nem választható. Egy jól megszervezett tömegnevelési előadás eredménye megmutatkozik dolgozóink teljesítményének emelésében, vagy az ellenség leleplezésében, mely sorainkban még megtalálható. Legyen intő példa a közelmúltban lezajlott Grősz-per, melynek folyamán fény derült a „dr. Péchy" és aljas bandája szabotőrcselekményeire. A tömegnevelő előadás hatékony fegyver dolgozóink éberségének emelése terén.

A tömegelőadások szervezésénél vegyük tekintetbe kultúrotthonainkat és rendszeresen szervezzünk tömegnevelési előadásokat, melyekre dolgozóinkon kívül családtagjaikat is vonjuk be. Be kell szervezni minden kultúrotthonban az előadói-kört, mely álljon a termelésben élenjáró dolgozókból, műszaki értelmiségből és az üzemi orvosból. Ez a szakkör látja el majd előadókkal az ismeretterjesztő előadásokat és megadja a segítséget az egyes előadások megtartásához, melyeknek kapcsolódniok kell az egyes üzemek kérdéseihez.

Különösen fontos kultúrotthonainkban az Élet és Tudomány-körök működése, melyek nagymértékben járulnak hozzá dolgozóink tudásának emeléséhez.

Az 1951 52-es tömegoktatási munka megjavítása végett, tüzzék napirendre üzemeinkben a tömegoktatási munka kérdését és hozzanak határozatokat a munka megjavítása céljából. Kapcsolódjék be ebbe a munkába minden kommunista, minden funkcionárius, minden becsületes dolgozó.

A nevelő munka, tehát a tömegoktatás is az a fegyver, amellyel a szakszervezetek mozgósítani tudják a dolgozó tömegeket Pártunk célkitűzéseinek megvalósítására. Ezt a fegyvert kell minden szakszervezeti funkcionáriusnak úgy kezelni, hogy szakszervezeteink teljesíteni tudják azt a hatalmas feladatot, melyet békénk védelme, szocializmust építő felemelt ötéves tervünk, Pártunk tüz el énk.

Harmath László,
a Kultúrnevelési Osztály vezetője

A KPM második jelentése a vándorzászlóért folyó küzdelem állásáról

ELSŐ HELYEZETT: A MÁV Miskolci Fűtőház. A vontatási műhely 119,5 százalékra teljesitette előirányzatát. A „2000 tonnás" mozgalom keretében naponta 5248 tonnát továbbitottak. A „mosástól mosásig" mozgalomban 8580 kilométert teljesitettek átlagosan. A „minden út jövedelmezőségéért"-mozgalomban minden mozdony résztvesz. Az egy üzemi mozdonyra eső napi teljesitmény 136 kilométer volt.

Az egyes iparágakon belül a helyezési sorrend a következő:

VASÚTVONTATÁS: Első: Miskolci Fűtőház. Második: Budapest Északi Fűtőház. Harmadik: Szolnoki Fűtőház. A versenyben továbbra is utolsó helyen áll a Székesfehérvári Fűtőház.

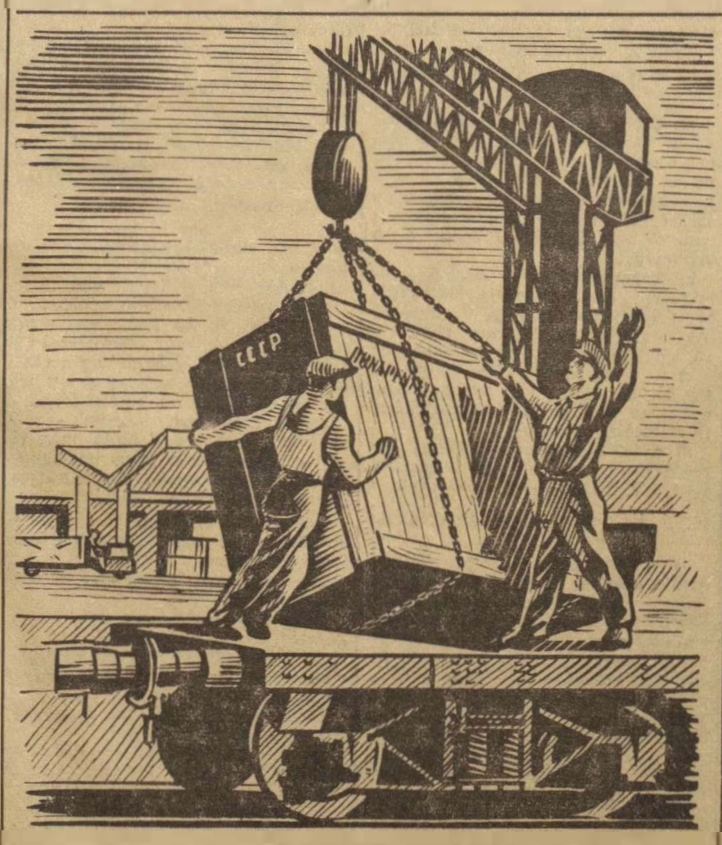
VASÚTFORGALOM: Első: Békéscsaba Állomás. Második: Rákosrendező Állomás. Harmadik: Szeged Állomás. Utolsó helyen áll: Ipolyság Állomás.

VASÚT PÁLYAFENNTARTÁS: Első: Hódmezővásárhelyi osztálymérnökség. Második: Békéscsabai osztálymérnökség. Harmadik: Kecskeméti osztálymérnökség.

VASÚT MŰHELYI SZOLGÁLAT: Első: Északi Járműjavító ÜV. Második: Landler Jenő Járműjavító ÜV. Harmadik: Szolnoki Járműjavító ÜV.

VASÚT KERESKEDELMI SZOLGÁLAT: Első: Budapest Nyugati pályaudvar kereskedelmi főnökség. Második: Hatvan kereskedelmi főnökség. Harmadik: Józsefvárosi kereskedelmi főnökség. Utolsó helyen áll a nagykanizsai kereskedelmi főnökség. Kocsikihasználás terén mind össze 79 százalékos eredményt ért el.

GAZDASÁGI VASÚT: Első: Szolnoki Gazdasági Vasútvállalat. Második: Békéscsabai Gazdasági Vasút vállalat.



A kocsik gyorski. és berakásával, irányvonatok tömeges képzésével harcoljatok az őszi forgalom sikeréért!

ALKOTMÁNYUNK ÜNNEPE

A magyar dolgozó nép lelkesedéssel készül az alkotmány ünnepére. Első alkotmányát ünnepli a magyar dolgozó nép, azt az alkotmányt, mely biztositja számára a munkához, pihenéshez, tanuláshoz való jogot, azt az alkotmányt, mely a szabad életet, a család védelmét, a nők egyenjogúságát, a kultúra vívmányait biztositja a dolgozók számára. Az alkotmány ünnepére készülnek a vasutas dolgozók is. A vasutas dolgozók az alkotmány ünnepének jegyében tett felajánlásaikat javarészt előbbrehozták a Vasutas Napra. Ez korántsem azt jelenti, hogy a vasutas dolgozók számára elhomályosul az alkotmány ünnepének jelentősége. Éppen ellenkezőleg. A vasutasok tudják, hogy augusztus 12-ét, az első magyar Vasutas Napot annak az alkotmánynak köszönhetik, mely a dolgozó nép védelmében jogainak biztositására született. Ez az alkotmány tette lehetővé, hogy a vasutas dolgozók, akik a multban semmibevett, megalázott emberek voltak, ma az ország dolgozó népének ilyen nagyfokú megbecsülését, bizalmát élvezik. A vasutas dolgozók jól tudják, mit köszönhetnek az alkotmánynak. Ez jut kifejezésre most a minisztertanács zászlajáért folyó harcban, az őszi forgalomra való felkészülésben, ez jut kifejezésre a vasutas ifjúság lelkes munkájában, azokban a felajánlásokban és teljesitésekben, amit ifjúságunk az alkotmány ünnepének jegyében vállalt és véghezvitt.

Az alkotmány ünnepének jegyében érnek el szebbnél szebb eredményt női dolgozóink, akik az alkotmány szellemének értelmében egyre több parancsnoki posztját foglalják el vasútüzemünknek, akik odaadó jó munkájukkal egysorban küzdenek a férfi dolgozókkal.

Az alkotmány ünnepét ezért köszönti ily nagy szeretettel a magyar dolgozó nép s közte a vasutasok, mert annak szellemében nap-nap után valósul meg mindaz a jog, ami a szocializmust építő embereket megilleti.

Alkotmányunk ünnepének tiszteletére folyó munkaverseny nagy segitséget jelent népgazdaságunk további megerősödéséhez, így az egész béketábor erőnövekedéséhez és kifejezésre juttatja, hogy a dolgozó magyar nép méltó módon megbecsüli első alkotmányát.

A SZOT titkárságának határozata a vasutas újító- és sztahánovista-mozgalom akadályairól

A Magyar Dolgozók Pártja vezetésével dolgozó népünk a szocializmus építése terén nap mint nap újabb és újabb eredményeket ér el. Ebben a harcban felmérhetetlen segítséget kapunk a Szovjetuniótól és ezt a segítséget népgazdaságunk minden területén érezhetjük. A magyar sztahanovisták mind nagyobb eredménnyel veszik át a szovjet sztahánovistáktól a jobbnál jobb munkamódszereket és alkalmazzák azokat a mi viszonyainkra. Igy van ez a vasút területén is. A magyar vasutas sztahánovistáknak és újitóknak a szovjet sztahánovistáktól átvett munkamódszerekkel elért eredményei nem egy esetben bebizonyitották azt, hogy a szocializmus építésében gazdasági életünk bármely területén felbecsülhetetlen segítséget jelent a szovjet tapasztalatok alkalmazása. *Panyin* elvtárs, szovjet sztahanovista mozdonyvezető útmutatásával a magyar vasutasság a 2000 tonnás és az 500 km-es mozgalom terén hatalmas eredményeket ért el. Sorra döntötte meg a vasutunk területén még nagy mértékben megtalálható idejétmult szabályzatokat, a maradi gondolkodásmódot éppen úgy, mint a régi, elavult normákat.

Az új, a munka magasabb termelékenységét szolgáló módszerek alkalmazása azonban a vasút területén nem kielégitő. A vasútnál még széles körben uralkodó régimódi gondolkodás és egyes régi szakemberek, akik közöttt nem egy esetben ellenséges elemek is találhatók, minden lehetőt elkövettek, hogy megakadályozzák a Szovjetunióban jól bevált munkamódszerek alkalmazását hazánkban. A becsületes vasutas dolgozók ezrei által felvetett észszerüsitések, javaslatok sok esetben nem kerülnek megvalósitásra, hanem elvesznek a bürokrácia útvesztőjében. Elesen bizonyítja ezt a számtalan példa közül *Lengyel József* sztahanovista mozdonyvezető kezdeményezésének a szakvezetés részéről történt „elintézése". Lengyel József elvtárs Panyin elvtárs útmutatása alapján célul tűzte ki a mozdonyok mosási normájának megdöntését. Elgondolását a Szovjetunióban alkalmazott „menetközbeni szakaszos lefuvatásra" építette fel és az idevonatkozó javaslatát eljuttatta a vasút szakszervezetéhez. A vasút illetékes felső vezetői, miután a javaslat agyonhallgatásától kezdve az enyhébb személyes megfélemlitésig mindent elkövettek, hogy ezt a jelentős újitást elgáncsolják, közel egy évi huzavona után Lengyel elvtárs újitását elfogadták „próbaképpeni bevezetésre". A szakvezetés azonban az újitás elfogadása után sem intézkedett annak bevezetéséről, hanem egy már alkalmazott sokkal költségesebb eljárás fenntartását javasolta, melyet egy volt tőkéstől vettek át és amelyért azt a volt tőkést többezer forinttal dijazták. A készülék a gyakorlatban nem vált be, télen egyáltalán nem alkalmazható, míg — ezzel szemben — a Lengyel elvtárs által javasolt menetközbeni szakaszos lefuvatás módszere a gyakorlatban igen jól beválik.

Ezeknek a jelenségeknek kapcsán a SZOT titkársága megvizsgálta a Sztahánov-mozgalom és az újitómunka kérdéseit a vasut területén és a következőket állapitja meg:

1. A vasút felső vezetése nem hajtja végre következetesen Pártunk célkitüzéseit, nem karolja fel a dolgozók helyes kezdeményezéseit és nem valósitja meg a dolgozók hasznos javaslatait. A vasút felső vezetése nem támaszkodik a dolgozó tömegekre és nem teszi magáévá azok kritikáját. Mint Lengyel József esete is bizonyitja, a vasút vezetése megtűri, hogy ellenséges elemek és bürokraták fékezzék a vasutas dolgozók újitásainak bevezetését. A SZOT titkársága felkéri a közlekedés- és postaügyi minisztériumot, hogy Pártunk politikájának szellemében erélyesen járjon el azokkal szemben, akik eltürik, hogy egyes bürokraták és ellenséges elemek a sztahanovista- és újitómozgalmat fékezzék.

2. A vasút területén fennálló hibákért és hiányosságokért komoly felelősség terheli a Vasutas Szakszervezetet is, mert nem figyelt fel idejében a hiányosságokra, nem folytatott következetes harcot a vasút területén megbúvó ellenséges elemek leleplezéséért és felelős vezető helyekről való eltávolitásáért, a dolgozók kezdeményező javaslatainak megvalósitásáért. Nem figyelt fel a szakszervezet különösen az újitások terén megmutatkozó ellenséges tevékenységre. Nem támaszkodott a szakszervezet a dolgozók tapasztalataira, bátor kezdeményezésére. A SZOT titkársága felhivja a szakszervezetet, hogy a jövőben következetesebben folytassa a harcot a vasútnál megbúvó ellenséges elemek leleplezésére és a bürokrácia megszüntetésére. A szakszervezet a vasút dolgozóira támaszkodva, velük együttműködve, hajtsa végre a Pártunk által kitüzött feladatokat.

3. A SZOT titkársága felszólitja a vasút dolgozóit — hogy a szovjet tapasztalatok alkalmazásával, merész kezdeményezésekkel szálljanak sikra a Pártunk II. Kongresszusán meghatározott célkitüzések következetes megvalósitásáért, a vasút szocialista átépitéséért, a tömegek kezdeményezését akadályozó bürokratikus és ellenséges megnyilvánulások teljes felszámolásáért. Harcukban éljenek a nyilvános birálat minden lehetőségével és harcoljanak a birálat elfojtására irányuló minden törekvés ellen.

Budapest, 1951. július 26.

A SZOT titkársága

AZ ORSZÁGOS VASÚTÜZEMI ÉRTEKEZLET HATÁROZATA

A béke és háború erőinek gigászi küzdelmei közepette harcol a magyar dolgozó nép felemelt ötéves tervünk végrehajtásáért. Hazánk minden táján új erőművek, gyárak, gépállomások, lakóházak, iskolák épülnek. Uj városok nőnek ki a földből. Földjeinkről dús termést takarítunk be. Az országépítő, békét védő munkában nekünk vasutasoknak, akik az ország zavartalan gazdasági vérkeringésének harcosai vagyunk, feladatunk a dolgozók áldozatkész, termelő munkájának gyümölcsét rendeltetési helyére elszállítani. A dolgozók asztalára az élelmiszert, az üzemekbe a szenet, nyersanyagokat, gépeket. A cement, kő, tégla, homok elszállításával részesei vagyunk a békeművek építésének hazánkban.

Míg a Szovjetunióban épül a kommunizmus, hazánkban és a többi népi demokráciában győzelmesen halad a szocializmus alapjainak lerakása, addig az imperialisták Koreában elhúzzák a fegyverszüneti tárgyalásokat, hogy tovább gyilkolhassák az egyszerű embereket Nyugat-Németországban újjáélesztik a fasizmust, dollárokkal tömik a déli határainkon acsarkodó Tito-bandát. Az imperialisták háborús tervei ellen a béke táborában harcolnak a még elnyomott népek is, köztük a szállítómunkások, vasutassztrájkokkal és fegyverszállítások megtagadásával.

Ilyen helyzetben áll előttünk a nagy őszi szállítások által megszabott feladat. Pártunk II. kongresszusa határozatai szellemében indítunk harcot az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért, ötéves tervünk második évének határidő előtti befejezéséért. Népünk számít ránk, vasutasokra, becsületes munkánkra. Elvárják tőlünk, hogy mindent megtegyünk a szocializmus építésének meggyorsítása, a béke megvédése érdekében.

Pártunk, kormányunk iránt való bizalma, munkánk megbecsülése a felszabadulás óta mindig és most ismételten megnyilvánult a minisztertanács határozatában, mely minden év augusztusának második vasárnapját „Vasutas Nap"-á nyilvánította.

Mindazért, amit a felszabadító Szovjetuniónak és győzelmeinket vezető Pártunknak köszönhetünk, úgy fejezhetjük ki hálánkat, hogy az őszi forgalomban megszilárdítjuk a munkafegyelmet, kiűzzük sorainkból az eredményeinkre törő, a boldog jövőnket szétzúzni akaró ellenséget, kiszélesítjük a hős szovjet vasutasok példája nyomán nálunk is meghonosodott sztahánovista mozgalmat, mint szemünk fényére, úgy vigyázunk a kezeinkre bízott népvagyonra. Biztosítva a szolgálati ágak jó együttműködését, a szállító üzemekkel való szoros kapcsolatot, harcolunk a nagy őszi forgalom sikeres végrehajtásáért. Tovább erősítjük hazánkat, a magunk erejével segítjük a kapitalista országok vasutasainak békeharcát, tovább szilárdítjuk a béke táborát, melyet a nagy Szovjetunió és a béke első katonája, Sztálin elvtárs vezet.

Az előttünk álló feladat nagyságával együtt járó felelősség tudatában vállaljuk:

1. A FORGALMI, KERESKEDELMI ÉS VONTATASI SZAKSZOLGALAT DOLGOZOI EGYÜTTESEN:

a) A gazdaságosság kérdését szem előtt tartva, a kocsifordulót szeptember hónapban 3.1—3.6, október hónapban 3.0—3.5, november hónapban pedig 3.1—3.5 nap átlagidő alatt teljesítjük és szükség szerint 3 nap alá is leszorítjuk.

b) A 2000 tonnás-mozgalomban napi 50.000 tonna többterhelést továbbítunk. A közlekedő 2000 tonnás vonatok számát naponta 250-re emeljük.

c) Irány- és közvetlen tehervonatokból a csúcsforgalom idején átlagosan napi 300 vonatot közlekedtetünk.

d) A tehervonatok késését az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva a gyorsteher és C. D. vonatoknál 40 százalékkal, a közvetlen irány- és tolatóvonatoknál pedig 25 százalékkal csökkentjük.

e) A „Minden út jövedelmezőségéért"- és a „Nazarova"-mozgalmat mindhárom szolgálati ág területén kiszélesítjük.

2. FORGALMI ÉS VONTATASI SZAKSZOLGALAT DOLGOZOI KÖZÖSEN:

a) A mozdonyok átlagos napi km-teljesítményét 155 km-re növeljük. Az 500 km-es-mozgalomban résztvevő mozdonyok napi km-teljesítményét pedig 190 km-re emeljük.

b) A felemelt sebességgel közlekedő vonatok számát napi 150 vonatra emeljük.

c) A tehervonatok utazási sebességét a mult évi 14 km/óráról 17.5 km/órára emeljük. Ebből a gyorstehervonatoknál a mult évi 17.8 km/óra helyett 20.7 km óra, tolatóstehervonatoknál pedig a mult évi 9 km/óra helyett 10 km/óra utazási sebességet fogunk elérni.

d) A személyszállító vonatok késését országos átlagban 4.5 százalék alá, a munkásvonatok késését 1 százalék alá csökkentjük és december 15-ig elérjük, hogy a napi maximális vonatkésés 36 óra alatt lesz.

3. FORGALMI ÉS KERESKEDELMI SZOLGALAT DOLGOZOI KÖZÖSEN:

A kocsirakományi küldeményeknél a kocsik kihasználását december 15-ig 14.5 tonnára emeljük.

4. A VONTATASI ÉS MŰHELYI SZOLGALAT DOLGOZOI KÖZÖSEN:

A terv előírása szerint a vontatójármű- és kocsiállagot szeptember 20-ra üzemképes állapotba hozzuk. A kocsijavítási állagot pedig szeptember, november hónapban a javítási idő megrövidítésével a jelenlegi 7 százalékról legalább 5 százalékra csökkentjük.

5. A PALYAFENNTARTASI ÉS HIDSZOLGALAT DOLGOZOI EGYÜTTESEN:

a) A pálya- és hídépítő, továbbá a pálya- és hídfenntartási munkák miatt szükségessé váló vágányzárak időtartamát 125 százalékos átlageredmény figyelembevételével tervezzük meg. A vágányzárási munkákat a műszaki vezetők bevonásával komplex-brigádok keretében úgy szervezzük meg, hogy a vágányzárak időtartama a tervhez képest, legalább 10 százalékkal megrövidüljön.

b) A kocsifordulók idejének csökkentése érdekében a kocsi ki- és berakásokat úgy szervezzük meg, hogy a mindenkori előírt rakodási idő legalább 5 százalékkal megrövidüljön, anélkül, hogy az anyagokat károsodás érné.

c) 1951. II. felében az anyagnormákhoz viszonyítva betonkavicsnál 5 százalékos, cementnél 2 százalékos, motorbenzinnél 7 százalékos, egyéb olajszállításnál pedig 5 százalékos megtakarítást érünk el.

6. A VONTATASI SZOLGALAT DOLGOZÓI:

a) Az 1951. évre előirányzott 150.000 tonna szénmegtakarítást szovjet munkamódszerek bevezetésével a továbbiakban biztosítjuk, s ennek keretében augusztus hónapban 11.245 tonna, szeptember hónapban 1020 tonna, október hónapban 14.60 tonna, november hónapban 15.000 tonna, december hónapban pedig 15.875 tonna szenet takarítunk meg.

b) A „Minden út jövedelmezőségéért"-mozgalomba 600 mozdonyt és 1200 mozdonyvezetőt bekapcsolunk.

c) Mozdonyszolgálatképtelenség eseteinek számát a II. negyedévhez viszonyítva, 25 százalékkal csökkentjük és a kocsi hönfutások viszonyszámát 230.000 km-re növeljük.

d) A „mosástól mosásig"-mozgalomban a mozdonyok mosási km-teljesítményét átlagosan szeptember hónapban 7000 km-re, október hónapban 8000 km-re, november hónapban pedig 10.000 km-re növeljük

7. A FORGALMI SZOLGALAT DOLGOZÓI:

a) A forgalmat a gyorsaság, a gazdaságosság és a tervszerűség szem előtt tartásával a 24 órás forgalmi terv alapján bonyolítjuk le.

b) Az egyes állomásokra érvényes kocsitartózkodási egységidő értékét 2 százalékkal csökkentjük.

c) A rendkívüli megállások számát a júniusi helyzethez viszonyítva szeptember 30-ig 12 százalékkal, október 1-től december hó 15-ig pedig további 5 százalékkal csökkentjük.

d) A berakási terv alapján szükséges kocsikat a csúcsforgalom idején is száz százalékban kiállítjuk.

e) A anyag-, valamint villamosenergiatakarékosság biztosítása érdekében a szolgálati helyekre megszabott anyag- és villanyáram-előirányzatot 5 százalékkal csökkentjük.

f) A forgalmat ácsorgás nélkül bonyolítjuk le, különösen a szabad vágány hiánya miatti ácsorgás okát teljes mértékben kiküszöböljük.

g) A menetirányító szolgálat hibáit megszüntetjük. A vonatforgalmat tervszerű tényleges irányítással, a vonatok menetének előzetes megtervezésével, a szomszédos menetirányító szakaszokkal, az állomási, vontatási és vonatkisérő-személyzettel szoros kapcsolatot tartva, szabályozzuk.

h) A gurító- és siktolatásos rendezőpályaudvarokon, továbbá középállomásokon alkalmazni fogjuk a tolatás meggyorsítására szolgáló új, sztahánovista módszereket.

i) Az őszi forgalom munkaerőszükségletének biztosítása érdekében a női vonatfékezők munkába állítása terén fennálló lemaradást szeptember 15-ig felszámoljuk. Ezért a budapesti igazgatóság 120, a miskolci 90, a pécsi 60, a szombathelyi 50, a debreceni 60 és a szegedi legalább 40 női vonatfékezőt felvesz és kiképez.

j) Az őszi forgalom zavartalan lebonyolítása, különösképpen a balesetmentes szolgálat biztosítása végett az őszi forgalom négy hónapjában a súlyponti állomásokon megszakítás nélküli felügyeleteti szolgálatot rendszeresítünk.

8. A KERESKEDELMI SZOLGALAT DOLGOZOI:

a) A fuvarozott tételek számához viszonyítva az árukárokat december 15-ig a jelenlegi 0.8 százalékról 0.5 százalékra csökkentjük.

b) A fuvaroztatókkal való együttműködés kiépítése céljából december hó 15-ig a komplex-brigádok számát 1200-ra emeljük és a komplexbrigád-mozgalomban 3500 fuvaroztató vállalatot beszervezünk.

c) A csúcsforgalom ideje alatt havonta legalább 40.000 kocsit, a „rakva rakott"-mozgalomban továbbítunk.

d) Kocsirakományú küldeményeket a rendelkezésre bocsátás előtt 4 órával, a zártvonatokat pedig a rendelkezésre bocsátás előtt 12 órával előértesítjük. Az irányvonatok zavartalan kirakásának lehetőségét az irányvonatok erkezése előtt maradéktalanul biztosítjuk. Az irányvonatok rakodásáról a leadási állomást minden esetben értesítjük.

e) Az irányvonatok gazdaságosságának legnagyobb mértékben való biztosítása és a versenymozgalomba való reális és helyes beállítása érdekében célul tűzzük ki árunemenként százalékarányban növelni az irányvonattal továbbítandó áruk mennyiségét.

9. A PALYAFENNTARTASI SZOLGALAT DOLGOZOI:

a) Azokat a jelentősebb magasépítményi építési és karbantartási munkákat, amelyekre a forgalmi, kereskedelmi és vontatási szolgálatnak az őszi forgalomban szüksége lesz, valamint a szükséges iparvágányokat a tervezett határidő előtt legalább 7 nappal előbb befejezzük.

b) A pályafenntartási munkákat kis brigádok párosversenyének kiszélesítésével úgy végezzük, hogy a lassújelek hossza a jelenlegi helyzethez viszonyítva, legalább 20 százalékkal csökkenjen.

c) A Felépítményi Vasanyagjavító ÜV-nél az 1951. év I. feléhez viszonyítva az ócskaanyag felhasználását 10 százalékkal emeljük.

d) A telitötelepeken a telítőolaj elcsorgását az 1951. év első feléhez viszonyítva, 2 százalékkal csökkentjük.

10. A MŰHELYI SZOLGALAT DOLGOZÓI:

a) A felemelt gőzmozdonyjavítási kiszabásunkat IX. hó 30-ra 4321 egységteljesítmény értékben száz százalékban kiteljesítjük, úgyhogy már IX. hó 15-re az őszi forgalomhoz a szükséges üzemképes mozdonymennyiség a vontatási szolgálat rendelkezésére álljon.

b) A gőzmozdonyjavítási állagot a javítási időtartam megrövidítésével szeptember, október, november hónapok alatt a jelenlegi 13 százalékról legalább 10 százalékra csökkentjük, hogy az üzemképes mozdonyok számát az őszi forgalom ideje alatt a szükséges szinten tarthassuk.

c) A teherkocsik újjáépítési kiszabásunkat szeptember hó 15-re 1334 egységteljesítmény értékben száz százalékig kiteljesítjük.

d) A teherkocsijavítási állagot, a személykocsijavítási állagot is a jelenlegi 7 százalékról legalább 5 százalékra csökkentjük, hogy az őszi forgalom ideje alatt az üzemképes teherkocsik számát állandó szinten tarhassuk, illetve, hogy a személyszállító vonatokban minél kevesebb teherkocsit kelljen besorozni.

e) A műhelyek minőségi munkáját olymértékben emeljük, hogy a műhelyi hibából eredő hönfutásokat, vonórúdszakadásokat, a lehető legkisebb mértékre csökkentjük, a kocsibeázásokat, valamint áruelszóródásokat jó munkával megszüntetjük. A műhelyi munka minőségét úgy megjavítjuk, a belső munkaátvételt úgy megszervezzük, és a végzett minőségi szempontból olyan mértékü szavatosságot vállalunk, hogy ennek következtében október 1-től kezdve a vontatási szakközegek átvételi eljárása megszüntethető lesz.

f) Az 1—5. pontok alatt felsorolt feladatokat úgy érjük el, hogy 2.95-et/1000 órában megállapított termelékenységi és 5 százalékos önköltségcsökkentéssel készített önköltségi terveinket maradéktalanul teljesítjük.

g) Hengerelt vasanyagoknál, a szénfajtáknál, valamint faanyagoknál 7 százalékos, egyéb anyagoknál pedig legalább 5 százalékos megtakarítást érünk el. Az általánosan előirányzott 5 százalékos megtakarítást a fokozott gonddal végzett bontási munkából visszanyert anyagok felhasználásával biztosítjuk.

11. A TAVKÖZLŐ- ÉS BIZTOSITÓBERENDEZÉSI SZOLGALAT DOLGOZÓI:

a) Az évenként elvégzendő nagyobbszabású hibamegelőzési és karbantartási munkákat, valamint a berendezések évi felülvizsgálatát, továbbá az őszi forgalom lebonyolítását elősegítő munkákat augusztus 31-ig befejezzük. A berendezéseket az őszi forgalom ideje alatt kifogástalan állapotban tartjuk.

b) Az áruirányító-szolgálat telefonhálózatát szeptember hó 1-ig 80 százalékban, október hó 31-ig pedig 100 százalékban elkészítjük és üzembe helyezzük.

c) Mindazokat az anyagokat, melyek javítással beépíthetők, feljavítjuk és a fenntartási, valamint a hibamegelőzési munkák elvégzésénél új anyagok helyett, felhasználjuk. Ezzel kapcsolatban Pusztaszabolcs—Dunapentele között műszakilag teljes értékü 2 mm-es használt bronzvezetékanyagból építjük meg a jelzésadó távbeszélővonalat.

12. AZ ANYAGKEZELÉSI SZOLGALAT DOLGOZOI:

a) A folyékony üzemanyagokra vonatkozólag, mivel azok kiutalásánál a tervhez képest kiesések mutatkoznak, úgyszintén a szén- és vasanyagoknál, az őszi forgalom zavartalan biztosítása érdekében az anyagkezelési szolgálat dolgozói vállalják, hogy a kiutaló felsőbb szervekkel, úgymint: Tervhivatal, bánya- és energiaügyi minisztérium, kohó- és gépipari minisztérium, valamint a Tárca Anyaggazdálkodási főosztálya, a tervszerűséget biztosítják. Az őszi csúcsforgalom zavartalan biztosításához szükséges terven felüli — a felhasználó szakszolgálatok által a lehető legrövidebb időn belül közölt — anyagszükségleteknek a biztosítása, a lehetőséghez képest a megállapított kereteken belül is.

b) Vállaljuk, hogy a kocsirakási határidők betartása érdekében a szénfeladások tervszerűségét célzó rendeletet az anyagszerkezelési szolgálat dolgozói maradéktalanul végrehajtják. Vállalásunk biztosítására megteremtjük a forgalmi, kereskedelmi, vontatási és pályafenntartási szolgálati ágakkal a szoros együttműködést.

Az őszi forgalom lebonyolítása nagy feladatok elé állít bennüket. Mi, a Vasútüzemi Értekezlet részvevői vállaljuk, hogy ezt a határozatot hazamenve minden vasutas dolgozóval megismertetjük. Az egész vasutasság nevében ígérjük, hogy augusztus 12-ig a „Vasutas Nap"-ig bezárólag a vasut minden dolgozója egyénileg tett felajánlásával csatlakozik az őszi forgalmi versenyhez. Biztosak vagyunk a győzelemben, mert az őszi forgalomért vivott csatánkat is a mi nagy Pártunk és a magyar nép forrón szeretett atyja, Rákosi elvtárs vezeti.

Előre Pártunk vezetésével a békeszállítások, az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért.

Éljen augusztus 12, az első magyar Vasutas Nap!

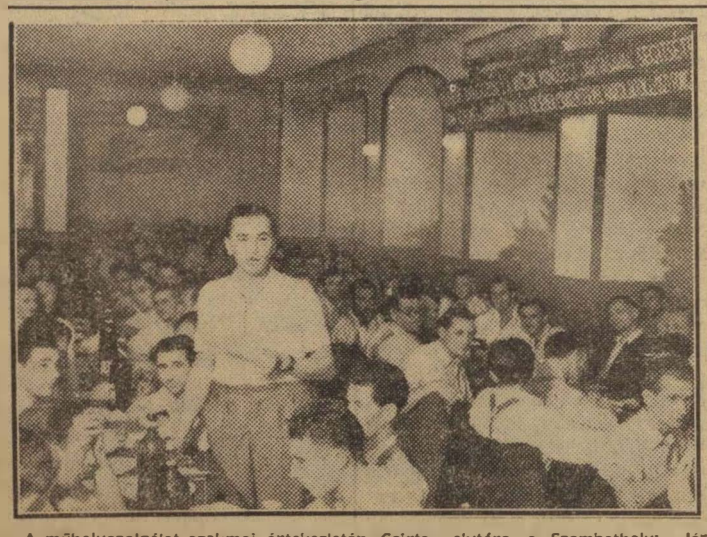
Éljenek a szovjet vasutasok, és példájukat követő sztahánovistáink!

Éljen győzelmeink szervezője, szocialista építésünk motorja, a Magyar Dolgozók Pártja!

Éljen forrón szeretett vezérünk, Rákosi elvtárs!

Éljen a hazánkat felszabadító nagy Szovjetunió, a legyőzhetetlen béketábor szilárd vezetője és bástyája!

Éljen népünk nagy barátja, a béke első katonája, a mi drága Sztálin elvtársunk!



A műhelyszolgálat szakmai értekezletén Csirta elvtárs, a Szombathelyi Járműjavító ÜV. dolgozója beszél.

Új élüzemeink

A közlekedés- és postügyi minisztérium az 1951. tervév második negyedében az élüzem címért folyó versenyben a következő sorrendet állapította meg a vasut területén:

A VONTATASNAL *élüzem a Budapesti Északi Fütőház.* A mozdonyok 50 százaléka résztvesz az *„500 kilométeres"*-mozgalomban, a normát 53 százalékkal túlteljesítették. A dolgozók hibájából baleset nem történt. A *„mosástól-mosásig"*-mozgalomban országosan kiemelkedő eredményt értek el. *Második a Mátészalkai Fütőház.*

AZ ALLOMASOKNAL *élüzem: Szeged állomás.* A teher- és személyvonatokat menetrend szerint indították. A kocsik ki- és berakását a meghatározott időben végezték. Fütési és világitási anyagból 29 százalékos megtakarítást értek el. Az állomás dolgozóinak hibájából baleset nem történt. *Második: Tapolca állomás.*

A PALYAFENNTARTASNAL *élüzem a Szombathelyi Osztálymérnökség.* 56 brigád dolgozik munkaversenyben, a koplex-brigádok száma három. A dolgozók hibájából baleset nem történt. *Második a Kiskunhalasi Osztálymérnökség.*

A MÜHELYSZOLGALATNAL *élüzem a Budapesti Északi Járműjavító ÜV.* Tervét 132 százalékra teljesitette. Anyagtakarékosság terén az előirányzatot 0.9 százalékkal túlteljesitették. *Második a Debreceni Járműjavító ÜV.*

„A szovjet vasutasok az újtermésü kenyérmagvak szállitását harci feladatként végzik el"

A Vasútpolitikai Osztály kiadásában megjelent „A szovjet vasutasok az újtermésü kenyérmagvak szállitását harci feladatként végzik el" cimü brosúra. Ez a füzet egész sor munkatapasztalatot nyújt a magyar vasutas dolgozók számára, hogyan készüljenek fel a szemveszteség nélküli gabonaszállitásokra, hogyan készitsék el a kocsikat, a raktárakat, hogyan szervezzék meg a szállitásokat. Ez a brosura, mely most a gabonaszállitások idején kerül a vasutas dolgozók kezébe, ismételten nagy segitséget jelent. Minél több vasutas dolgozó tanulmányozza át ezt a füzetet és kövesse a szovjet vasutasok példamutatását, alkalmazza mindazt a tapasztalatot, amit a szovjet vasutasok hosszú évtizedeken keresztül kemény harcokban szereztek és számunkra önzetlenül nyújtottak át.

A kocsik minőségi javitása, a gabonaszállitmányok megszervezése, a gabonairányvonatok képzése mind olyan kérdés, mely élénken érdekli a vasutas dolgozókat, melynek sikeres megoldása szerves része az őszi forgalomnak. A füzetben közölt munkamódszerek e fenti kérdésekben döntő erejü segitséget jelentenek és ezért szükséges, hogy a vasutas dolgozók e brosúra anyagát ankétokon tárgyalják meg, értékeljék ki és a maguk viszonyaira alkalmazzák.

50.000 ANGOL VASUTAS NÉZ SZEMBE AZ ELBOCSÁTASSAL. A Daily Worker beszámol arról, hogy újból válságban vannak Anglia vasutai. Az angol vasutasokat érzékenyen érinti a válság. Ismét 50.000 angol vasutas dolgozó néz szembe azzal a lehetőséggel, hogy a közeljövőben, amikor a Vasútügyi Végrehajtó Bizottság racionalizálási terveit végrehajtja, — elbocsátják.

Tárgyalások folynak a szakszervezetek között. A javaslatokban szerepel a dolgozók újabb kiuzsorázása, mint például a vonatkisérők fordulójának meghosszabbítása. Ez gyakorlatban annyit jelent, hogy csökkentik a vonatkisérő személyzet létszámát és meghosszabbítják a mozdonyvezetőknek és fütőknek a mozdonyon eltöltött szolgálati óráit. A javaslat szerint elsősorban a kereskedelmi szolgálatnál foglalkoztatott munkásokat érinti, de az úgynevezett *„fölös"* mellékvonalak megszüntetése révén sokezer mozdonyvezető, fütő, váltókezelő és pályamunkás válik munkanélkülivé.

Igy segitik az imperialisták által lepénzelt nyugati kormányok a dolgozó nép *„felemelkedését"*.

Előre az 1951-es terv határidő előtti teljesítéséért!

A Szakszervezetek Országos Tanácsa V. teljes ülésének határozatából

A SZOT ötödik teljes ülése a Szakszervezetek Országos Tanácsának Elnökségét bízta meg a határozati javaslat végleges kidolgozásával. A határozatot az alábbiakban kivonatosan közöljük:

A Szakszervezetek Országos Tanácsa lelkesen üdvözli a Magyar Dolgozók Pártja II. kongresszusának határozatait, amelyek megszabják a magyar dolgozók feladatait a béke megvédéséért, a szocializmus építéséért vívott harcban.

A SZOT ötödik teljes ülése magáévá teszi a Szakszervezeti Világszövetség végrehajtó bizottsága bécsi ülésének és a Béke Világtanács irodája helsinki értekezletének határozatait, az ötharalmi békeegyezmény megkötéséért vívott harc fokozásáról.

A határozat miután rámutat a népgazdaságunkban végbement hatalmas fejlődésre és a megmutatkozó fogyatékosságokra, megállapítja, hogy a szakszervezetek előtt álló közvetlen és legfőbb feladat:

— Harcra mozgósítani a dolgozók százezreit, az ötéves terv és ezen belül az 1951-es terv minden részletében való megvalósításáért és határidőelőtti teljesítéséért.

A határozat a továbbiakban megállapítja, hogy a szakszervezetek munkájában — bár vannak bizonyos eredmények — jelentős fogyatékosságok, hibák mutatkoznak. A szakszervezetek versenyszervező munkájában igen sok a bürokratikus vonás; a szakszervezetek még mindig nem harcolnak következetesen a bércsalások, a normalazítások különböző válfajai ellen; a munkafegyelem megszilárdítását rövidlejáratú kampányfeladatnak tekintik; számos esetben elhanyagolják a dolgozók jogos kívánságait és nem folytatnak következetes harcot a munka jobb megszervezéséért, a dolgozók munkafeltételeinek és életviszonyainak megjavításáért. A határozat megállapítja, hogy e hibákat a szakszervezetek csak úgy küszöbölhetik ki, ha figyelmüket az 1951-es terv teljesítése és túlteljesítése legfőbb előfeltételeinek megteremtésére összpontosítják. Éppen ezért *a SZOT V. teljes ülése kötelezi a szakszervezeteket,* hogy

a munkafegyelem további megszilárdítását

állandó harci feladatnak tekintsék! Folytassanak széleskörű felvilágosító munkát a munkafegyelem megszilárdítása érdekében. Különösen nagy figyelmet fordítsanak a politikailag kevésbbé fejlett, az iskolákból, falura ról és a háztartásból újonnan az üzemekbe került dolgozók nevelésére. Állítsák példaképül a dolgozók elé az üzem régi munkásait, akik évek hosszú során át fegyelmezett munkával kivívták maguknak a jogos megbecsülést és elismerést.

A határozat a továbbiakban kötelezi a szakszervezeteket, hogy minden olyan munkahelyen, ahol erre lehetőség nyílik, szervezzék meg a munkának időveszteség nélküli átadását és átvételét (melegcsákányváltás, mozgó gépátadási mozgalom stb.), terjesszék el szélesebb körben a munkaidő jobb kihasználására irányuló mozgalmakat. Harcoljanak következetesen a dolgozók munkafeltételeinek megjavításáért, az egészségre ártalmas munkakörülmények megszüntetéséért.

A határozat a továbbiakban rámutat arra, hogy

a takarékosság minden dolgozónak hazafias kötelessége

Különös figyelmet kell szentelni a színesfémekkel, szénnel, olajjal, hengerelt árukkal, acéllal, fonallal, fával, bőrrel, villamosenergiával való takarékosságra. A dolgozók takarékossági tömegmozgalmának megszervezése érdekében a SZOT V teljes ülése a következőket határozta el:

— A bizalmiak felvilágosító munkával érjék el hogy a versenyszerződések terjedjenek ki a takarékosság legkülönbözőbb területeire (nyersanyag, szerszám, energiatakarékosság, stb.) is.

— A szakszervezetek minden iparágban szervezzék meg, hogy egyes dolgozók, műhelyek és üzemek rendszeresen, bizonyos időig megtakarított anyagból dolgozzanak.

A szocialista bérezés továbbfejlesztésével

kapcsolatban a SZOT V. teljes ülése a szakszervezeti vezetők és aktívák elsőrendű feladatává teszi, hogy megalkuvás nélkül harcoljanak a szocialista bérezés megvalósításáért, a darabbérrendszer kiterjesztéséért.

A határozat kötelezi a szakszervezetek központi vezetőségeit, területi és üzemi bizottságait, hogy harcoljanak az eddiginél következetesebben a bérlazítások, a normacsalások ellen. A szakszervezeti vezetőszervek ülésein, a termelési értekezleteken rendszeresen tárgyalják meg a bérkérdéseket. Lépjenek fel határozottan és következetesen a jogos bérek kifizetéséért, a dolgozók szociális és kulturális helyzetének megjavításáért.

A nőknek a termelésbe való fokozott bevonása

terén a SZOT V. teljes ülése a szakszervezetek feladatait a következőkben határozza meg:

— A szakszervezetek központi vezetőségei és az üzemi bizottságok harcoljanak azért és segítsenek abban, hogy a nőknek a termelésbe való fokozottabb bevonásáról szóló miniszertanácsi határozat rendelkezéseit megfelelően végrehajtsák (napközi otthonok, bölcsődék felállítása, üzemi étkeztetés, a nők háztartási munkáját megkönnyítő gépek elterjesztése, stb.). A dolgozó nők számára kulturált munkakörülményeket, ruhát, tisztálkodási lehetőségeket kell biztosítani — állapítja meg a határozat s felhívja az üzemi bizottságok figyelmét, hogy *gondoskodjanak arról, hogy a nők minél nagyobb számban vegyenek részt a szakma oktatásában,* hogy a termelésben élenjárók felsőbb műszaki iskolára kerüljenek és a kiemelkedő teljesítményűeket megfelelően népszerűsítsék.

— A tervszerűség terén mutatkozó hibák egyik főoka a rossz együttműködés az üzemen belül és az üzemek között — állapítja meg a határozat. Éppen ezért a szakszervezetek kötelességévé teszi, hogy *„magyarázzák meg a munkásoknak, hogy a másik műhely vagy üzem számára készülő áru késedelmes szállítása, rossz minősége egész népgazdaságunk tervének teljesítését, így végső fokon saját üzemük tervének teljesítését is akadályozza...* Gondoskodjanak arról, hogy az üzem, valamint a műhelyversenyszerződésekbe bekerüljenek a kooperációs feladatok."

A határozat a továbbiakban kötelezi a szakszervezeteket, hogy *javítsák meg a verseny nyilvánosságát,* emeljék a termelési értekezletek színvonalát, a dolgozók bírálatának, javaslatainak bátorításával és világosan határozzák meg a versenyfeladatokat.

— A szakszervezetek elnökségei tűzzenek ki *jutalmat a versenyszervező munkában legjobb eredményt elérő üzemi bizottságok, műhelybizottságok és bizalmiak számára.* Gondoskodjanak a felvilágosító és szervezőmunka területén kiváló eredményt elért szakszervezeti funkcionáriusok és aktívák megbecsüléséről.

A SZOT V. teljes ülésének határozata befejezésül leszögezi:

— A szakszervezeti munka sikerességének és eredményességének, tehát az e határozatban megjelölt feladatok megvalósításának is *döntő előfeltétele a legmagasabb fokú éberség.* Feladatainknak csak akkor tudunk eleget tenni, ha következetesen harcot folytatunk a szociáldemokratizmus maradványai ellen, amelyek még mindig jelentkeznek a szakszervezeti munkában és akadályozzák a szocializmus építésében való eredményes részvételünket.

A népnevelő munka megjavításával az őszi „békeszállítások" sikeres és gazdaságos lebonyolításáért

A vasutas dolgozók küldöttei az Országos Vasútüzemi Értekezleten aug. 4—5-én tárgyalták meg a vasút vezetőivel az idei őszi csúcsforgalom lebonyolításának feladatát. Az értekezlet megállapította, hogy a szocialista iparosítás meggyorsulása, mezőgazdaság szocialista módon való átszervezése, a gazdag termés, az egész országra kiterjedő nagy békeépítkezések — a magyar vasút történetében eddig ismeretlen, nagy szállítások lebonyolítását teszik szükségessé. Az idei őszi forgalom során kétszer annyi árut kell elszállítani, mint 1949 ben, 30 százalékkal többet, mint az elmult esztendőben. A feladat hatalmas, de nem megoldhatatlan. A magyar vasutasok az idei őszi csúcsforgalmat is sikeresen lebonyolítják, mint ahogy a felszabadulás óta a Párt vezetésével, a szovjet vasutasok segítségével megoldottak minden szállítási feladatot.

A Vasútüzemi Értekezlet megállapította, hogy az idei őszi forgalom lebonyolítása nem egyszerűen szakmai feladat: harci feladat. Az idei őszi forgalmat csak úgy lehet lebonyolítani, ha minden vasutas dolgozóval megismertetjük a kétnapos értekezlet határozatait és mindenkit mozgósítunk a szállítási feladatok maradéktalan, gazdaságos végrehajtására. A Vasútüzemi Értekezlet ezen megállapítása különösen aláhúzza a vasúton folyó népnevelő és oktató munka fontosságát. Ezért írták az értekezlet résztvevői Rákosi elvtársnak küldött táviratukban — valamennyi népnevelő és aktíva nevében: „Igérjük Önnek, kedves Rákosi elvtárs, hogy szüntelenül magyarázzuk és minden vasutas dolgozóval megértetjük, hogy mi a szállításra kínált áru gyors, biztonságos és gazdaságos elszállításával járulunk hozzá népünk alkotó munkájához, Pártunk II. kongresszusa határozatai végrehajtásához, felemelt ötéves tervünk második éve sikeres időelőtti befejezéséhez a hatalmas Szovjetunió vezette béketábor megerősítéséhez, a béke védelméhez." Rákosi elvtársnak tett ígéretünk maradéktalan végrehajtása szükségessé teszi népnevelő munkánk tartalmában és módszereiben lévő hibák, hiányosságok felszámolását.

Népnevelő munkánk komoly hiányossága, hogy keveset és rendszertelenül foglalkozik a békeharc kérdésével. Ezért van az, hogy a vasutas dolgozók jelentékeny része nem ismeri a békeharc alapvető kérdéseit, a béketábor erőfölényét. Sőt vannak olyanok is, akik még azt sem tudják, szemé szerint mennyiben felelősek a békéért és mik a feladataik a béke védelmében. Komoly hibát követnek el azok a vasutas népnevelők, békebizottságok, pártszervezetek, akik elhallgatják a növekvő nemzetközi feszültséget és nem mondják meg nyíltan, hogy békés építő munkánkat az imperialista háborús gyujtogatók fenyegetik. Tudnunk és tudatosítanunk kell, hogy az előttünk álló őszi szállítási feladatok végrehajtásának — akárcsak az ötéves terv második éve teljesítésének — feltétele a béke megvédése. Ez a feladatok feladata, mert a béke megvédése nélkül nem tudjuk lebonyolítani az őszi csúcsforgalmat.

A vasúton folyó népnevelő munka nem tudatosítja eléggé, hogy az idei őszi szállításokat olyan nemzetközi helyzetben kell gyorsan, pontosan és gazdaságosan elszállítani, amely egyre feszültebbé válik, amelyben *„nem azért van béke* — ahogy Farkas Mihály elvtárs a pártkongresszuson mondotta —, *mert az imperialisták még nem akarnak háborút, hanem azért, mert erős a Szovjetunió és erős a világ békefrontja."* A népnevelőkre hárul az a megtisztelő feladat, hogy megmutassák az őszi forgalom sikeres, gazdaságos lebonyolításával, a magyar vasutasok hogyan járulnak hozzá a béke erői gyarapításához, a béke védelméhez. *Magyarázzák meg, hogy az idei őszi forgalom szállításait azért nevezzük „békeszállításoknak", mert az őszi forgalom sikeres, gazdaságos lebonyolításával hozzájárulunk a népgazdaság felemelt ötéves terve, a béke terve második évének időelőtti teljesítéséhez.* Az őszi forgalom szállításai biztos, gazdaságos lebonyolításáért folyó harc békeharc, mert a szocializmust építő dolgozó népünk által munkaversenyben termelt értékek elszállításával hozzájárult a béketábor erősítéséhez, a béke védelméhez.

Népnevelő munkánk másik hiányossága, hogy nem nevel eléggé kemény helytállásra, nem tudatosítja a vasutas dolgozókra háruló felelősséget

Nemzetközi HIREK

A Szárazföldi- és Légiközlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetségének felhívása

A Szárazföldi- és Légiközlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetségének bécsi értekezletén felhivással fordultak a világ szállítómunkás szervezeteihez. Ebben elmondják, hogy a jelenlegi rendkivül kiéleződött nemzetközi helyzetben igen nagy felelősség hárul a szállítómunkásokra, akik a termelésben kijelölt helyükön döntő mértékben tudnak résztvenni a háború megakadályozása érdekében folytatott küzdelemben. Ez az oka annak, amiért a szállitási szakszervezeteknek haladéktalanul meg kell valósitaniok a következő feladatokat:

Fejleszteniök és erősíteniök kell még nagyobb mértékben a béke érdekében kialakított harci szervezetüket; növelni kell az üzemekben a békebizottságok számát, amelyeknek egyéb feladatok mellett még az a szerepük is megvan, hogy valamennyi szállítómunkás előtt folyamatosan nyilvánvalóvá teszi a háborús politika veszedelmeit és ennek a politikának hatását a dolgozók munkabérével és életfeltételeivel kapcsolatban. Meg kell erősíteniök frontszakaszukat a háborús propaganda minden formájával szemben, mindazokkal a hazugságokkal és rágalmakkal szemben, amelyekkel a Szovjetuniót és a népi demokráciákat elárasztják. Valamennyi szállítómunkás bevonásával országos és kerületi gyüléseket kell rendezni a béke megvédése érdekében, valamint mindazon mozgalmak támogatására, amely a világbéke megmentését tűzte ki céljául.

Azokban az országokban, ahol háborúra készülnek, széles mederben meg kell erősíteni a szállítómunkások között a felvilágositás munkáját, meg kell értetni velük, hogy mind az ő, mind pedig valamennyi dolgozó érdekét szolgálják akkor, ha a hadianyagszállitás keresztülvitelét megakadályozzák. Ha erőteljesen szállnak küzdelembe a hadianyag berakása, kirakása és szállitása ellen, úgy ezek a dolgozók megzavarhatják az imperialisták agresszív szándékait és hatékonyan járulnak hozzá ilymódon a béke megvédéséhez.

El kell érni azt, hogy valamennyi szállítómunkás résztvegyen abban a mozgalomban, amelyet az öt nagyhatalom között megkötendő megegyezés érdekében inditottak meg. El kell érni azt, hogy valamennyi szállítómunkás aláírása ott szerepeljen a Béke Világtanács felhivásán ennek az egyezménynek megkötése érdekében.

Olyan tömegakciót kell szervezni, melynek során a szállítómunkások követelik az azonnal megkötendő békét Koreában. Erősítsék meg a koreai népnek juttatandó erkölcsi és anyagi segélyt, amely nép oly kegyetlenül szenved az imperialisták cselekedeteitől. Akadályozzák meg a katonai szállításokat a koreai, maláji és vietnami imperialista seregek számára.

Valamennyi szakmai ágazatban meg kell élénkíteni a szállítómunkások aktivitását Nyugat-Németország és Japán újrafelfegyverzésével szemben. Minden támogatást meg kell adni valamennyi, bármilyen formai és szervezeti dolgozó részéről elindított akciónak, amely ezekben az országokban újjászülető militarizmus ellen irányul.

Folytassanak aktív küzdelmet az ellen, hogy Nyugat-Európában amerikai katonai hatóságok ellenőrzése alatt hangolják össze a szállítási szervezetek valamennyi ágazatát, minthogy ez az együttműködés a háborús uszítók katonai terveinek egyik alapvető részét képezi és csak a kizsákmányolás folyamatának megerősödését, a bérek leszállítását, valamint a szállítómunkások tízezreinek elbocsátását eredményezi.

Allandóan szélesíteni kell az akcióegységet a békeharc során, valamint a dolgozók létérdekeiért folyó küzdelmet függetlenül attól, hogy milyen szakszervezethez tartoznak, mi a politikai véleményük, vallási meggyőződésük, nemzetiségük és fajuk. Különösképen szükséges az egység megkötése és megerősítése azokkal a hajósokkal és rakodómunkásokkal, akik a hadianyagok szállítása ellen küzdenek, valamint a bányászokkal és fémkohászokkal, akik a Schumann-terv ellen vették fel a harcot.

A szállítómunkások csak abban az esetben tudják megvalósitani a rájukháruló felelősségteljes feladatokat a béke megvédése érdekében, ha egységet teremtenek soraik között. Éppen ezért felhivással fordul valamennyi, Nemzetközi Szövetség keretéhez nem tartozó szállítómunkásokhoz, hogy ők is valósítsák meg a legszélesebbkörü akcióegységet a szövetséghez tartozó szakszervezetekkel. Vegyenek részt a béke híveinek egész világra kiterjedő frontjában. Leplezzék le azokat a szakszervezeti vezetőket, akik akadályozni próbálják a békéért folyó küzdelmet, mint az amerikai háborús tervek ügynökeit, akik új világháborúba akarják taszitani a szállítómunkásokat.

A szakszervezeti szervek kötelessége, hogy késedelem nélkül tárják fel a szállítómunkások előtt, hogy csupán valamennyi dolgozónak, a béke érdekében folyó aktiv küzdelme tudja megakadályozni a háborút, egyedül a szilárd béke képes az egész világon biztositani a haladást, valamint a bér- és életszínvonal javulását.

A magyar szállitóipari dolgozókat Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutas Szakszervezet főtitkára képviselte a bécsi értekezleten.

VASUTASOK HARCA AZ IMPERIALISTA ELNYOMÁS ELLEN

A SZOVJET ELLENŐRZŐ BIZOTTSÁG TILTAKOZASA A VASUTASOK ÜLDÖZÉSE MIATT. S. A. *Dengin* elvtárs, a Berlini Szovjet Ellenőrző Bizottság elnöke az elmúlt napokban tiltakozó jegyzéket juttatott el L. *Mattheweson* vezérőrnagyhoz, az amerikai övezet parancsnokához. Egész sor példát hozott fel arra, hogy Berlin amerikai övezetében folyamatosan üldözik és letartóztatják a vasút azon alkalmazottait, akik részt vállalnak az egész nép mozgalmában, az egységes, békeszerető és demokratikus Németország megteremtése érdekében.

Dengin elvtárs a leghatározottabban követelte az üldözés megszüntetését.

OSZTRÁK VASUTASOK HARCOLNAK AZ IMPERIALISTA NYOMORPOLITIKA ELLEN. Az osztrák *Betriebszeitung* egyik száma ezzel a címmel számol be a nyomor várható fokozódásáról: *„Ujabb áremelkedések előtt."* A vasutas lap megirja, hogy a legközelebbi napokon már várható tejdrágulás mellett, az elkövetkező hat-nyolc hétben már számolni kell a kenyér, lisztterékek, zsir és cukor árának jelentős emelkedésével is. *Kolb* kereskedelmi miniszter bejelentése nagy felzudulást váltott ki a dolgozó vasutasság között. Ezek szerint a kenyér jelenlegi 2.40 schillinges ára kilogrammonként 3.50 re, a 2.98-as liszt 4.70-re emelkedik. Ugyanakkor a nagybirtokosok és nagy tejgazdaságok hivatalos szerve: a Tejgazdasági Alap védelme alatt a tej- és tejtermékek szállitása terén valóságos közélelmezési szabotázst üz, hogy ilymódon kicsikarhassák ezeknek az életfontosságú élelmiszereknek azonnali, mélyreható megdrágítását.

A *„Wiener Börsen-Kurir"* arról ir, hogy sem a közalkalmazottak, sem pedig a vasutasok számára nincs pénz, de az exportőrök fantasztikus haszonkulcsokkal dolgoznak. „Hogy ily rendszeres, a dolgozó lakosság és az ország kizsákmányolására irányuló politika mellett a létfenntartási költségek állandóan emelkednek, — talán nem is szükséges külön megemliteni. Hasonló szomorú képet nyujt az Osztrák Gazdaságkutató Intézet is az imperialista zsoldban álló kormány nyomorpolitikájáról".

A FRANCIA VASUTASOK AZ ÖTHATALMI BÉKEEGYEZMÉNY MEGKÖTÉSÉÉRT. A francia vasutasok kemény harcban állnak szervezeteiken keresztül az öthatalmi békeegyezmény megkötéséért. A Békemozgalom Nemzeti Tanácsa legutóbbi ülésén kimondotta, hogy a dolgozók a pályán brigádonként, az üzemekben és műhelyekben csapatonként vitaösszejöveteleket tartanak, ahol megbeszélik a közös küzdelmet az öthatalmi békeegyezmény kiterjesztésére.

A „Vasutas Nap" kultúrprogrammja emeli ünnepünk fényét

A *vasutasnapot* szerte az országban ünnepi megnyilvánulásokkal kötik össze. Ezeken kultúr- és sportbemutatók lesznek. A vasutasság nagy ünnepén részvesznek és bekapcsolódnak néphadseregünk alakulatai és dolgozó népünk legjobb fiai is. Az ünnepi műsorban részvesznek a városok, községek, valamint nagyobb üzemek kultúrcsoportjai is.

Ötven nagyobb szolgálati helyen a *„Vasút jelentősége és szerepe, a vasutas dolgozók felelőssége a felemelt ötéves terv teljesitésében"* cimen tömegelőadásokat rendeznek.

Három kiváló sztahánovistánk életéről és munkamódszeréről kisregény alakjában brosurát ad ki a Vasutas Szakszervezet.

A határállomásokról indítandó *„Vasutas békeváltó küldöttségek"* is emelik az ünnepség fényét.

Augusztus 11-én délután 2 órakor nyilik meg az Országos Vasutas Képzőmüvészeti- és Ujjitó Kiállitás a Nemzeti Szalonban. Különösen a nagyobb vasuti gócpontokon vasutas tárgyú filmeket vetitenek és 11-én bemutatják a Vörös Csillag filmszinházban a *„Teljes gőzzel"* cimü vasutas tárgyú filmet.

Országos vonatkozásban 55 helyen rendeznek könyvkiállitásokat és könyvankétokat a *„Kazanczov-család"* és a *„Pályamunkások"* cimü könyvekből.

A *vasutasnap* ünnepségeire lelkesen készülnek a szakszervezeti kultúrcsoportok és társadalmi aktivák, mert tudatában vannak annak, hogy a kultúr- és sportbemutatók sikere nagyban emeli ünnepnapunknak, a *vasutasnap*-nak fényét és mozgósit az újabb feladatok jó végrehajtására.

„TELJES GŐZZEL"

A Grösz-féle összeesküvés bírósági tárgyalásán Balázsi Sándor volt MÁV állomásfőnök tanúvallomásából kiderült, hogy a szervezkedésnek vasuti kártevő csoportja is volt, amelynek élére 1949 őszén dr. Péchy Pál, a józsefvárosi pályaudvar főnökét és Vályi Kálmánt, a Kisgazda Párt vasuti csoportjának egyik vezetőjét állitották. Ők azután cinkosaikkal együtt forgalmi akadályok létrehozásával, vonatkisiklatások előkészitésével próbálták megállitani az ország gazdasági vérkeringésének legfontosabb ütőerét.

A per anyaga különös időszerüséget ad a „Teljes gőzzel" cimü új magyar filmnek, melynek felvételei az elmúlt hetekben fejeződtek be.

Szinetár György, aki Mancserov Frigyes filmművészeti főiskolai hallgató ötlete alapján, Ákos Miklós társaságában irta a forgatókönyvet, elmondotta, hogy a film azoknak az öntudatos és becsületes mozdonyvezetőknek, fütőházi dolgozóknak és a vasút más területén dolgozó elvtársaknak harcát eleveniti meg, akik a Párt segitségével a „2000 tonnás" mozgalmat 1949-ben elindították, megvalósították és a jó szovjet tapasztalatok felhasználásával és segitségével sikerre vitték. A „2000 tonnás"-mozgalom hazánkban a szocializmus épitésének abban az időszakában bontogatta szárnyait, amikor a hazaáruló Mindszenty vezetésével a klerikális reakció, a külföldi imperialista táborral összefogva, mindent elkövettek arra, hogy megakadályozzák egészséges fejlődésünket, a munkásosztály győzelmének kibontakozását és kénei, szabotőrjei, valamint a jobboldali szociáldemokraták közreműködésével megsemmisitse azokat az eredményeket, amiket dolgozó népünk, Pártunk segitségével már elért és még el akar érni.

A „Teljes gőzzel" cimü film irói — mondotta Szinetár György — azt akarták megmutatni, miként győzik le elvtársaink, öntudatos dolgozóink, mindenekelőtt az önmagukban fel-felbukkanó ingadozást, gyengeségeket, majd a legnagyobb győzelem után, miképpen semmisitik meg a Párt segitségével, haladásunkat akadályozni akaró ellenségeinket.

Máriássy Félix, a film rendezője elmondotta, hogy a forgatás alatt ő maga, valamint a szereplő művészek szoros baráti kapcsolatba kerültek a vasút dolgozóival, megismerték munkájukat, életüket. A mozdonyvezetőt, a fütőt és a többi fontos szerepet alakitó művészek igyekeztek megismerkedni a mesterséggel. Általában a MÁV vezetősége a legmesszebbmenő segitséget nyujtotta az ábrázolás hitelességének érdekében.

A forgatócsoport tagjai Máriássy Félix rendezővel az élén alkotmányunk tiszteletére azt a felajánlást tették, hogy a terv szerinti szeptember 5. helyett augusztus 12-re elkészitik a filmet, hogy azt a magyar vasutas dolgozók ünnepén bemutathassák.

Acs Károly,
a Magyar Filmgyártó Vállalat sajtóelőadója.



A Dunakeszi Járműjavító ÜV fiataljai által elkészitett VIT-szerelvényt lelkes ünnepség között adták át rendeltetésének

Prieszol elvtárs vezetésével elutazott a Szovjetunióba a magyar vasutas küldöttség

Augusztus 4-én a Szovjetunió hős vasutasainak meghivására repülőgépen elutazott Moszkvába a magyar vasutas küldöttség. A küldöttség tagjai résztvesznek a szovjet *„Vasutasok Napjának"* ünnepségein. A küldöttséget *Prieszol* József elvtárs, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese vezeti.

A küldöttség tagjai: *Felcsuti* László elvtárs, a Vasutpolitikai Osztály Nevelési Alosztályának vezetője, *Gáspár* Sándor elvtárs, a Vasutas Szakszervezet főtitkára, *Szekszárdi* Imre elvtárs, a budapesti MÁV Igazgatóság Politikai Osztályának vezetője, *Surányi* József elvtárs, a Vasúti Főosztály Építési és Pályafenntartási Szakosztályának vezetője, *Szücs* Sándor, *Pataki* András, *Takács* Ilona és *Szüs* Sándor elvtársak.

A küldöttség tagjai a repülőgép elindulása előtt táviratilag üdvözölték az akkor kezdődő magyar Vasutüzemi Értekezletet.

Termelési és sportfelajánlásokkal készülnek sportolóink a vasutasnapra

A minisztertanács határozata elismerést és megbecsülést jelent a vasutas dolgozók — közöttük a sportolók — részére is. Megtiszteltetés minden vasutas számára a vasutasnap, mert ezen a napon az egész ország valamennyi dolgozójának figyelme a vasutasok felé irányul. Vasutas sportolóinknak be kell bizonyitani, hogy méltók a kitüntetésre és a Párt, a kormány megbecsülését azzal hálálják meg, hogy a termelés és a sport területén fokozzák teljesitményüket.

A sportkör elnökségi, és a területi sportelnökségi választások alkalmával a vasutas sportolók megtették augusztus 12-re és 20-ra felajánlásaikat. Ezekben vállalták, hogy a vasutasnap tiszteletére, valamint alkotmányunk ünnepére fokozzák eddigi termelési és sporteredményeiket. Ezzel is kifejezésre akarják juttatni köszönetüket a Pártnak, Rákosi elvtársnak, hüségüket a Szovjetunióhoz, és törhetetlen békeakaratukat.

A vasutasnap tiszteletére

Debrecen, Szombathely és Pécs területe vállalta, hogy az MHK-ra jelentkező sportolókat 100 százalékig leprobáztatják az előirt 9 számból, míg a dolgozóknak 50 százaléka végzi el az MHK-próbákat. Augusztus 20-ára, alkotmányunk ünnepére a dolgozók 80—100 százalékig való leprobáztatását ajánlották fel a fenti területek.

Budapest, Miskolc és Szeged területén elmaradás mutatkozik az MHK terén. Ezért augusztus 12-ére, valamint augusztus 20-ára vállalják, hogy munkájukat megkétszeresítve biztositják az MHK-ra jelentkező dolgozók leprobáztatását.

Pártszervezeteink, üzemi bizottságaink, valamint a szakvonali vezetők segitsék elő a területi sportelnökségek által tett felajánlások végrehajtását.

A siker érdekében pedig azok az üzemek, amelyek eddig semminemű intézkedést nem tettek, tegyék meg felajánlásukat augusztus 12-ére, illetve augusztus 20-ára. Igy: Bükk, Körmend, Kőszeg, Landler Művek, Északi Járműjavító, Józsefváros, Püspökladány, Kisújszállás, Kisvárda, Nyiregyháza fütőház, Debrecen pályafelujító, Bánréve, Miskolci Járműjavító és még fel tudnák sorolni jónéhány üzemet, ahol az MHK érdekében semminemű intézkedést nem tettek. Ahol figyelmen kivül hagyták a SZOT elnökségének ilyenirányú határozatát, az üzemi háromszög üljön össze, készitsen munkatervet és fejtsen ki népnevelő, propaganda és agitációs munkát, hogy üzemük dolgozói az MHK testnevelési rendszeren keresztül készüljenek fel a munkára, békénk megvédésére.

Élen haladnak

üzemeink közül jó munkájukkal: a békéscsabai, somoskőújfalusi, füzesabonyi, zalaegerszegi, északi fütőház, Déli p. u., Komárom, Biharkeresztes dolgozói, ahol az MHK testnevelési rendszert magukévá téve, biztositják dolgozóinak részére az alkotmányban biztositott jogokat.

A vasutas sportolók termelési felajánlásukon keresztül járulnak hozzá népgazdaságunk megszilárditásához és közülük mind többen és többen nyerik el a sztahánovista oklevelet. A Debreceni Fütőház, a létszámába tartozó Orosházi István, Kürősi István, Antal József főmozdonyvezetők, Hajdu Sándor, Oláh András fütők, mint sztahánovisták tették meg termelési felajánlásukat aug. 12-re, melyet összekötöttek aug. 20-iki vállalásukkal. Mátészalkai állomás létszámába tartozó Bongráter István, Nagy Gábor raktári munkások mint sztahánovisták példát mutatnak a többi sporttársaik részére a termelés vonalán. A debreceni és a mátészalkai sztahánovisták a Lokomotiv Sportkör labdarúgó tagjai. A zalaegerszegi Lokomotiv Sportkör sportolói közül Gorza Jenő sztahánovista forgalmi szolgálattevő (tekéző) vállalta, hogy 130 százalékos teljesitményét 170 százalékra emeli és már 150 százalékra teljesitette is.

A fentiekhez hasonóan megtették felajánlásukat a termelési és sportvonalon a Lokomotiv Sportkörben dolgozók. Pártszervezeteink, üzemi bizottságaink, szakvonali vezetőink és a területi bizottságok nyujtsanak kellő segitséget ahhoz, hogy a sportolók által megtett felajánlásukat akadálytalanul tudják végrehajtani. Az augusztus 12-ére tett felajánlásukat kössék össze augusztus 20-iki felajánlásukkal.

Területi Sportelnökségeink

ellenőrizzék a felügyeletük alá tartozó sportkör elnökségének munkáját és gyakorlati segitséget adjanak részükre, hogy eredményes munkát tudjanak végezni.

Minden vasutas sportoló szálljon harcba az eddig elért eredmények túlszárnyalásáért. Legyenek a munka és a sport élenjárói, akik magukkal ragadják azokat a sportolókat is, akik elmaradtak.

Szocialista Vasútért
A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság:
Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet
Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16.
Telefon: 113—887. 124—893. 313—744.
Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM. Ára: 20 fill. 1951. AUGUSZTUS 15.

A vasutasok nagy nemzeti feladata

A Szabad Nép 1951. augusztus hó 11.én vezércikkben foglalkozott a vasutasok nagy nemzeti feladataival. A cikket az alábbiakban teljes terjedelemben közöljük.

A minisztertanács vasutasnappá nyilvánította minden év augusztusának második vasárnapját, hogy ezzel is hangsúlyozza: milyen nagy fontosságot tulajdonítunk a vasútnak a szocializmus építésében, mennyire megbecsüljük a vasút dolgozóinak munkáját. Holnap elsősorban ünneplik a vasutasnapot a magyar vasutasok — és velük együtt az ország egész népe.

Szeretettel, büszkeséggel fordulunk vasutasaink felé! *Sohasem feledhetjük el azokat a nagyszerű tetteket, amelyeket az újjáépítés első hónapjaiban végehezvittek.* „Gondolnak-e arra az emberek, akik elégedetten nézik a kijavított vagonokat, hogy ezek a kocsik fedetlen műhelyben készültek? Esőben, szélben, izzó napsütésben. Az élelmezés gyenge. Egyik nap krumpli, másik nap bab — írta a Szabad Nép 1945. május 26-án. És idézte a vasutasok elhatározását: — De meg kell valósítani a munkatervet. Minden akadályon át." Elsősorban a vasút helyreállításán múlott akkor: megindul-e az életen gazdasági élet hazánkban. A gazdasági élet egyetlen területén sem volt olyan súlyos a háború pusztítása, mint éppen a közlekedésnél. A fasiszták barbár módon szétrombolták a fővonalak 30—40 százalékát, kisebb hídjaink felét és valamennyi nagyobb vasúti hidat. A mozdony- és kocsipark egy részét felrobbantották, más részét pedig Nyugatra hurcolták. Itt az amerikai imperialisták tették rá a kezüket és a békeszerződés előírásait cinikusan felrúgva, megtagadták, hogy visszaszolgáltassák egyedül jogos tulajdonosuknak, a magyar népnek. De hasztalan igyekeztek országunk vagyonának megrablásával nehezíteni az újjáépítést — vasutasaink bátran szembenéztek a nehézségekkel! A Párt kiadta a jelszót: „Arccal a vasút felé!" Rákosi elvtárs mozgósította a dolgozókat: *„A Magyar Kommunista Párt arra szólítja fel tagjait, rajtuk túlmenőleg az egész munkásosztályt, az egész magyar demokráciát, hogy vesse latba erőit a vasút megjavítása céljából."* A vasutasok dolgozni kezdtek a rombadöntött javítóműhelyekben, rossz szerszámokkal, éhesen, rongyosan — és becsülettel teljesítették a rájuk bízott feladatot. Megindult a közlekedés. Ma már — hála a Szovjetunió segítségének, a Párt és a kormány gondoskodásának, a vasutasok hős munkájának — nyoma sincs a háborús pusztításoknak, közlekedésünk zavartalanul látja el a háború előttinél sokkal nagyobb szállítási feladatokat.

Szeretettel és nagy megbecsüléssel fordulunk vasutasaink felé, mert tudjuk: milyen *nagyjelentőségű munkát* végeznek. Népgazdaságunk csak akkor képes feladatait megoldani, ha a vasút zökkenőmentesen elszállítja a termeléshez szükséges nyersanyagokat, az építkezések anyagszükségletét, ha eljuttatja az ipar termékeit a fogyasztókhoz, ha a faluról a városba továbbítja a mezőgazdaság terményeit és a városból a falura az iparcikkeket. A vasút szállítja a munkásokat, akik munkahelyükre igyekeznek, a dolgozókat, akik üdülésre készülnek, az utasok millióit és millióit. És a feladatok egyre növekednek: az ötéves terv végére 133 százalékkal több árut, jóval több utast kell elszállítani, mint 1949-ben. Ezért állapította meg a minisztertanács határozata: *„A vasút az ország gazdasági vérkeringésének legfőbb ütőere."* A vasút — egyik legfontosabb üzemünk, amelyre komoly szerep vár ötéves tervünk teljesítésében, hazánk erősítésében, békénk védelmében.

Pártunk, kormányunk állandóan gondoskodik a vasúti közlekedés fejlesztéséről. Az ötéves tervben hatalmas összeget, négymilliárd forintot fordítunk erre a célra. Több mint 170 kilométer új vasútvonalat építünk, új vonalszakaszokat villamosítunk, új fűtőházakat, önműködő térközbiztosító berendezéseket létesítünk. Tervünk nagy figyelmet szentel a vasutasok szociális, kulturális igényeinek is. A tervidőszakban például 150—160 új, korszerű, nyugodt pihenési, művelődési lehetőséget biztosító pályafenntartási laktanyát építünk. Az ötéves terv — az örömteli alkotómunka, a szép jövő útja vasutasaink számára is.

A Párt és a kormány gondoskodására, dolgozó népünk megbecsülésére vasutasaink jó munkával válaszolnak. Abba a lelkes mozgalomba, amellyel dolgozó népünk az alkotmány napjára készül, bekapcsolódtak a vasutasok is. Ezrek és ezrek tettek felajánlást az augusztus 20 és a vasutasnap tiszteletére. Azok a békevonatok, amelyek ma érkeznek fővárosunkba, magukkal hozzák tízezer és tízezer vasutas írásban lerögzített szocialista kötelezettségvállalását, Rákosi elvtársnak tett harcos fogadalmát: munkájuk megjavításával készülnek fel az év legnagyobb feladatára, az *őszi csúcsforgalomra.*

Az őszi csúcsforgalom mindig nagy erőpróbát jelent a vasút számára — de ebben az évben különösen megnövekedtek a követelmények. Ipari termelésünk rohamosan emelkedik. Főként az őszi hónapokra esik a mezőgazdasági termények elszállításának nagy munkája — s ez az idén, hála a bő termésnek, a tavalyinál jóval nagyobb feladatot jelent. *Az ezévi őszi csúcsforgalom ideje alatt 30 százalékkal több árut kell elszállítani, mint az elmúlt esztendőben. Az őszi csúcsforgalom zavartalan, gazdaságos lebonyolítása — a vasutasok hazafias kötelessége, nagy nemzeti feladata. Teljesítése elé várakozással és elvtársi segítőkészséggel tekint egész munkásosztályunk, egész dolgozó népünk.*

Ezt a hatalmas teljesítményt csak akkor tudják elvégezni a vasutasok, ha sokkal jobban használják ki a mozdony- és kocsiállományt. Éppen ezért a legfőbb harci cél most vasutasaink előtt: *a küzdelem a kocsiforduló lerövidítéséért.* El kell érnünk, hogy a kocsifordulót a tavalyi 3.9 napos átlagról a legmagasabb forgalom időpontjáig 3 napra, sőt 3 nap alá szorítsuk le. Ha ezt nem teljesítjük, akkor a vasut fékezni fogja népgazdaságunk egészséges fejlődési ütemét. Ha ezt végrehajtjuk, akkor zavartalanul bonyolódik le az őszi csúcsforgalom.

A vasut valamennyi dolgozójának, valamennyi szolgálati ágnak elsősorban *ezért* kell harcolnia most! Ezt kell elősegíteniök azzal, hogy bevezetik a 24 órás forgalmi terveket, szervezettebb együttműködést valósítanak meg az ipari és kereskedelmi vállalatokkal, a mezőgazdasággal. Ezzel kapcsolatban sokat tehetnek a *szállíttató vállalatok* vezetői és dolgozói is: a szerződések betartásával, gyorsabb rakodással támogathatják a vasutasok erőfeszítéseit. A vasút dolgozóinak a kocsiforduló lerövidítését kell szolgálniok a sebesség fokozásával is: az átlagos utazási sebességet 14 kilométerről 17.5 kilométerre kell felemelni. A mozdony- és kocsiállomány jobb kihasználásához járulnak hozzá vasutasaink azzal is, hogy minél több irányvonatot, minél több túlsúlyos vonatot indítanak.

Mindez nagy feladatok elé állítja a vasút műszaki vezetőit, hiszen az őszi csúcsforgalom lebonyolítása sokrétű és felelősségteljes tervezési, szervezési és ellenőrzési munkát igényel. De nem csupán műszaki, nem csupán szervezési kérdésről van szó. Az őszi csúcsforgalom sikere legfőképpen azon múlik, mennyire ismerik fel a jelentőségét a vasút dolgozói. *Az őszi csúcsforgalom — mindenekelőtt politikai kérdés, harci feladat! Ez tehát még jobban megnöveli a kommunista vasutasok, a pártszervezetek, a vasútpolitikai osztály felelősségét.* A kommunistáknak fáradhatatlanul küzdeniök kell a politikai nevelőmunka megjavításáért; a munka iránti lelkesedés, a helytállás, a harcosság légkörének kialakításáért.

Mi szükséges ahhoz, hogy a vasút vezetői és dolgozói eleget tegyenek az őszi csúcsforgalom megnövekedett követelményeinek? Mindenekelőtt az, hogy megerősítsük a vasúton a munkafegyelmet, fokozzuk az éberséget. *„A közlekedés — tanítja Sztálin elvtárs — olyan futószalag, amelynél minden dolgozó és minden kis csavar munkája fontos. Ha ezt önök, vasutas elvtársak, megértik, és ha összhangot teremtenek valamennyi részleg és valamennyi dolgozó között a közlekedés gépezetében, az lesz majd az igazi bolsevik fegyelem."* Jelenleg még nem ritkák a hibák, a lazaságok a vasúti munkafegyelemben, a különféle szolgálati ágak együttműködésében; a mulasztások a vasúti berendezések, a szállítandó áruk — a szocialista köztulajdon — védelmében. Pedig, ha a magunk soraiban lazaságot tűrünk meg, akkor megkönnyítjük az ellenség dolgát, amely kétségtelenül megpróbálja majd zavarni, akadályozni az őszi csúcsforgalom lebonyolítását. *Minél következetesebben szállunk szembe a fegyelem minden megbontásával és minél keményebben csapunk le minden ellenséges mesterkedésre — annál gyorsabb, zavartalanabb, gazdaságosabb lesz a közlekedés.*

A munkafegyelem megerősítésének, a tömegek mozgósításának legnagyszerűbb eszköze: *a szocialista verseny, a Sztahánov-mozgalom.* Vasútunkon már meghonosodtak a Sztahánov-mozgalom különféle kitűnő módszerei, tízezer és tízezer vasutasnak vált már húsává-vérévé a verseny. Az egész ország ismeri és tiszteli a munka olyan hőseit, mint Lengyel József főmozdonyvezető, aki harcosan lelkesítette az útjában tornyosuló nehézségeket és számos nagyjelentőségű kezdeményezéssel lépett fel. Kormányunk kitüntetésekkel, magasabb kereset biztosításával, anyagi jutalmakkal fejezi ki népünk megbecsülését a közlekedés legjobbjai iránt is. De még nem lehetünk elégedettek az eddigi eredményekkel. A szovjet sztahánovista vasutasok tapasztalatai még korántsem terjednek eléggé gyorsan, még mindig gyakran akadályozza a versenyt a vasúton elég sűrűn előforduló bürokratizmus, maradiság, még mindig nem kapnak elég segítséget a sztahánovisták. Ha az őszi csúcsforgalom feladatait meg akarjuk oldani, akkor le kell dönteni ezeket az akadályokat, még nagyobb lendületet kell adni az 500 kilométeres és a 2000 tonnás mozgalomnak, a „minden út jövedelmezőségéért" indított harcnak, a versenyfelajánlások teljesítésének és túlteljesítésének.

„Mi, magyar vasutasok — írták a vasutas dolgozók Rákosi elvtárshoz intézett táviratukban —. *köszönjük nagy Pártunknak és szeretett Rákosi elvtársunknak azt a bizalmat, amit számunkra munkánk elismeréseképpen előlegezett azzal, hogy a szovjet vasutasok példája nyomán minden év augusztus második vasárnapján megtarthatjuk a vasutasok ünnepét, a magyar vasutasnapot. Hogy erre a kitüntetésre és előlegezett bizalomra méltók vagyunk, azt az őszi forgalom maradéktalan és gazdaságos lebonyolításával bizonyítjuk be."* A magyar vasutasok megfogadják, hogy becsülettel teljesítik nagy kötelességüket.

Dolgozó népünk üdvözli a vasút dolgozóit — és újabb sikereket kíván a Párt és a kormány által kitűzött felelősségteljes feladatok megoldásához.



Ünnepélyesen fogadták a ferihegyi repülőtéren a magyar vasutasok a Vasutasnapra érkező kedves szovjet vendégeket. A hatalmas Szovjetunió szeretete jutott itt is kifejezésre a magyar dolgozó nép, a magyar vasutasság iránt, amikor a közlekedésügyi miniszterhelyettest és egyik legjobb sztahanovista vasutas hőst jelölte küldöttnek. Képünkön balról-jobbra: Rózsavölgyi elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetőhelyettese, Rácz Kálmán elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter, Vaszilij Vaszilijevics Kurocskin elvtárs, a Szovjetunió közlekedésügyi miniszterhelyettese, V. Blazsenov elvtárs, Sztálin-díjas sztahanovista főmozdonyvezető, az „500 kilométeres"-mozgalom megindítója.

Minden dolgozónk számára felejthetetlen marad az első magyar Vasutasnap

AZ ÜNNEPSÉGEK UTÁN A MUNKAFEGYELEM MEGSZILÁRDÍTÁSÁVAL KÜZDENEK VASUTASAINK AZ ŐSZI CSÚCSFORGALOM HARCI FELADATAINAK MEGVALÓSÍTÁSÁÉRT

Az ország egész vasutassága szeretettel és hálával tekintett a Párt és a népköztarsaság kormánya felé, amiért a vasutas dolgozók megbecsüléseként minden év augusztusának második vasárnapját *Vasutasnappa* nyilvanitotta.

A magyar vasutasok éppen e határozat következtében ismerték fel igazán a vasút népgazdasági jelentőségét, amelyet ötéves tervünk végrehajtásában, a béke megvédésében tölt be. Ezen a napon fokozottabban jutott kifejezésre a Párt, a Szovjetunió, a szovjet vasutasok segítsége, támogatása, amely lehetővé tette a vasút eddigi eredményeinek elérését A *Vasutasnap* amellett, hogy ezt kidomborította, egyben az őszi forgalom elindításának napja is volt, amikor a versenybe való bekapcsolódással harcba indultak a vasutas dolgozók az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért.

A *Vasutasnap* megmutatta, hogy a Párt, *Rákosi* elvtárs és a kormány szerető gondoskodása, útmutatása tette lehetővé, hogy a magyar vasutasok az egész dolgozó nép megbecsülését és szeretetét élvezik.

Már jóval a *Vasutasnap* előtt, de különösképpen a *Vasutasnapon* az eész ország figyelme és elismerése a vasutas dolgozók felé fordult. A vasutasok jobb munkával, az őszi forgalom versenyében való bekapcsolódással és a munkafelajánlások,

az augusztus 20-i versenyre tett vállalások ezreinek már a Vasutasnapra történő elvégzésével és túlteljesítésével juttatták kifejezésre a Párt, Rákosi elvtárs és a kormány iránt érzett hálájukat.

A magyar vasutasok nem felejtették el a mult megaláztatását, elnyomatását, amikor nem tanulhattak, elvégzett munkájuk gyümölcsét nem élvezhették. Azt sem feledik el, hogy amig az imperialista országok vasutasai legelemibb jogaik védelméért kénytelenek harcolni, addig a magyar vasutasok szabadon, megbecsülve, kitüntetésben részesülve újabb és újabb eredményeiket ünneplik, mint például a vasutas egyetem felállítása, a mostani első *Vasutasnap*, a Szovjetunióba menő küldöttségek, stb. s egyéb, szociális és kulturális juttatások, amelyekről azelőtt álmodni sem mertek volna.

A *Vasutasnapon* indult el az őszi forgalmi verseny, amely égyben felemelt ötéves tervünk második tervévének időelőtti befejezését segíti. A dolgozók tízezrei

az alkotmány ünnepére tett munkafelajánlásaik teljesítésével és túlteljesítésével harcolnak a terv időelőtti végrehajtásáért.

A vasutasok ezzel segítik nehézipari unk megerősödését, hadseregünk fejlődését, a mezőgazdaság szocialista átépítését, a béke megvédését. A *Vasutasnap* újabb lendületet ad a VI. Országos Vasútüzemi Értekezlet határozatai teljesítésének. *„Az őszi forgalom legjobb dolgozója"* címért folyó versenyben résztvesz minden becsületes vasutas dolgozó, mert tudja, hogy ez hazafias kötelessége. A vasutas ifjúság és a nők egyre nagyobb számmal és lelkesedéssel vesznek részt a szocialista vasút megteremtésében, de az első *Vasutasnap* után még több

ifjú sztahanovistánk lesz és még több nőt vonunk be a termelő munkába.

Férfi dolgozoink segítik a női munkaerőket, átadják munkamódszereiket és megtanítjak őket a magasabb teljesítmények elérésére.

A vasutasnap kifejezi a vasutas dolgozók harcos békevagyát Az öntudatos vasutas dolgozók tömegei nemcsak akarjak a békét, hanem harcolnak is érte. A szolgálati ágak közös együttműködésével leküzdik a nehézségeket és *békeszállítással* juttatják el a békeművekhez a békemüszakokon termelt szenet és ipari termelvényeket. A vasutas dolgozók tudják, hogy ha kezükbe veszik az őszi csúcsforgalom, az őszi *békeszállítások* ügyét, akkor voltaképpen a békéért harcolnak.

A *Vasutasnapot* megelőző időben és a *Vasutasnapon* még fokozottabban tettek tanubizonyságot a magyar vasutasok a Szovjetunió népe, a szovjet vasutasok iránt érzett szeretetükről és hálájukról. A magyaar vasutas sosem fogja elfelejteni, hogy eddig elért eredményeinek alapja, a szovjet vasutasoktól átvett munkamódszerek alkalmazása helyi viszonyainkra. A *Vasutasnap* mégjobban tudatositja dolgozóink között, hogy az eredmények fokozásához még az eddiginél is jobban használják fel a szovjet módszereket és széles tömegmozgalommá fejlesszük azokat. A magyar vasutasság példaképének tekinti Elena *Csuhnyukot* és hős társait és magatartásukban is a szovjet vasutasok példáját követik. Nagyon jól tudják, hogy a szovjet vasutasok példakövetése egyet jelent a haza, a dolgozó nép iránti szeretet elmélyítésével, a szovjet nép, a szovjet vasutasok iránt érzett barátság megszilárditásával.

Ez a szeretet és barátság érzése jutott kifejezésre a hazánkba érkezett Vaszilij Vasziljevics Kurocskin elvtárs, és Blázsenov elvtárs meleg ünneplésével,

amerre csak megfordultak az országban. És különösen szünni nem akaró ünneplésük a *Vasutasnapon*, ahol *Kurocskin* elvtárs, mint a Szovjetunió közlekedési miniszterhelyettese átadta a szovjet nép, a szovjet vasutasok forró üdvözletét. *A Vasutasnap* fokozta a vasutas dolgozók éberségét a vasúton megbúvó ellenséggel szemben Szilárd fogadalmat tettek arra, népünk szeretett vezérének, *Rákosi* elvtársnak: úgy harcolnak ellenük, hogy

megszilárdítják a munkafegyelmet, kivetik maguk közül mindazokat, akik akadályozzák hanyagságukkal tervünk teljesítését, az őszi forgalom lebonyolítását.

Lelkes ünnepségek az egész országban

Augusztus 12-én, az első *Vasutasnapon* az ország majd minden városában és olyan községében, ahol nagyobb számú vasutas dolgozó tesz szolgálatot, meleg ünnepségeket rendeztek. Az ünnepségeken méltatták a *Vasutasnap* jelentőségét. Ezt nagy szabású kultúr- és sportbemutatók követték

Az ünnepségeken résztvettek a néphadsereg egyes alakulatai, tiszti küldöttségei, a nagyüzemek, a városok és községek dolgozoi.

Ezen a napon kifejezésre jutott a vasutas dolgozók és a dolgozó nép többi szervezeteinek, fiainak egysége.

A hat igazgatósági szekhelyen egésznapos programmot állitottak összse. Az ünnepségek szinhelyére a vasutas dolgozók tömegei zenekiséretel, szebbnél-szebb dekorációkkal vonultak fel, de dicséretesen feldiszitették a sokezer békevonatot, magát a vasutat, a pályaudvarokat, az állomásokat.

Az ünnepségeken megjelentek Pártunk, különféle szakszervezetek és egyéb tömegszervezetek vezetői. Ott voltak a honvédség, a rendőrség, a tanácsok, a kinti üzemek és termelőszövetkezetek népes küldöttségei, Megjelentek

azok a vasutas dolgozók is, akik jelenleg a Párt, a honvédség, a rendőrség, a kormányzat vezető funkcióiban végzik munkájukat.

Az Északi Fűtőház – Hámán Kató Fűtőház

Budapesten már augusztus 9-én megkezdődtek a *Vasutasnappal* kapcsolatos ünnepségek. A délutáni órákban meleg ünnepség keretében nevezték el *Hámán* Katóról az Északi Fütőházat.

Az 1951 év második negyedévében és az alkotmány tiszteletére folyó verseny eddigi szakaszában a legjobb eredményt a vasúti üzemek közül az Északi Fütőház érte el. A fütőház dolgozói jó munkájukkal kiérdemelték azt a megtiszteltetést, hogy

Hámán Katóról, a magyar munkásmozgalom hős harcosáról

nevezzék el a fütőházat.

Az ünnepségen *Csanádi* György elvtárs vezérigazgató méltatta a fütőház dolgozóinak kitünő munkáját, majd a dolgozók lelkesedése közepette átadta az élüzemkitüntetést, valamint a közlekedés- és postaügyi minisztérium zászlaját.

A fütőház dolgozói nevében *Fődi* Sándor sztahanovista főmozdonyvezető köszönte meg a kettős kitüntetést.

Ezután kiosztották a 70 sztahanovista-szintet elérő dolgozó között a sztahanovista-oklevelet és hat élenjáró dolgozónak nyujtottak át sztahanovista jelvényt, 14 dolgozót pedig 200—250 forinttal jutalmaztak jó munkájukért.

A termelésben élenjáró vasutas dolgozók kormánykitüntetése

A *Vasutasnap* alkalmából népköztársaságunk kormánya a legjobb vasutas dolgozóknak kitüntetéseket adományozott. A kitüntetési ünnepségen, amelyet augusztus 11-én a MAV Anyaghivatal Lenin-körúti diszteremében tartottak, megjelent *Dobi* István, a minisztertanács elnöke, *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter, *Harustyák* József elvtárs, a Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöke, *Katona* Antal és *Földvári* László közlekedés és postaügyi miniszterhelyettesek, valamint a hazánkban tartózkodó szovjet és csehszlovák küldöttek.

A kitüntetési ünnepségen *Bebrits* elvtárs beszédet mondott. Ebben méltatta az első magyar *Vasutasnap* jelentőségét, majd rámutatott, hogy minden esztendő augusztusának második vasárnapján megrendezendő Vasutasnap Pártunk és kormányzatunk megbecsülésének jele a vasutas dolgozók iránt. Ezután a vasútnál meglévő hiányosságokról beszélt és felhivta az ünnepségen megjelent kiváló vasutas dolgozókat, hogy harcoljanak továbbra is és ha lehet még fokozottabban mint eddig, a szovjet sztahanovista-mozgalmak átvételével az új, haladó technika bevezetésével az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért. Ezután a jelenlévők ünneplése közben átadta a kitüntetéseket. A kitüntetett dolgozók névsorát, lapunk másik helyén közöljük.

Az Első Országos Vasutas Képzőművészeti- és Újitókiállítás megnyitása a Nemzeti Szalonban

Augusztus 11-én, délután 2 órakor nyitotta meg nagyszámú meghivott vendég jelenlétében *Rácz* Kálmán elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, az első Országos Vasutas Képzőművészeti és Ujitó Kiállitást. A kiállításon megjelent V. V. *Kurocskin* elvtárs, közlekedésügyi miniszterhelyettes. V. *Blazsenov* elvtárs, Sztálin-díjas sztahanovista főmozdonyvezető, a Szovjetunió *„500 kilométeres"*-mozgalmának elindítója, *Bognár* Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetője, *Rózsavölgyi* József elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetőhelyettese, *Rácz* Kálmán elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, a minisztérium, a társadalmi szervezetek, a kinti nagyüzemek dolgozóinak küldöttei és sokan mások.

Az ünnepi megnyitóbeszédet *Rácz* Kálmán elvtárs mondotta. Arról beszélt, hogy a vasutas dolgozók ma még nem számottevő, de mindjobban növekvő része, a termelés frontján való helytállás mellett kulturális alkotásokkal kivánta megünnepelni a *Vasutasnapot*. A Vasutas Szakszervezet Képzőművészeti Iskolájának hallgatói és tanitói lelkesedéssel vettek tudomást Pártunk és kormányzatunk elismeréséről és elhatározták, hogy a magánszorgalomból végzett művészi önképzésük terén eredményeikről a *Vasutasnap* tiszteletére újabb alkotásokkal adnak számot.

Rácz elvtárs hangsúlyozta, hogy a kiallitás megrendezésével, az előkészitő bizottság jó munkája és a tömegek széleskörü nyilvános birálata révén,

a vasutas képzőművészeti és újitómozgalom újabb lendületet vesz.

Ezután arról beszélt, hogy a mai eredményeket minek köszönheti a magyar vasutasság, a vasutas képzőművészek és újitók. Elismeréssel szólt egy-két dolgozóról, akik művészi önképzéssel jó úton haladnak *Velényi* Lajos mintaasztalosról elmondotta, amellett, hogy munkaterületén kiérdemelte a sztahanovista kitüntetést képzőművészeti vonatkozásban is eredményes munkát végez. Vagy *Ollé* Lajos elvtárs, aki munkaterületén először élmunkás, majd sztahanovista lett, és mint a kerületi tanács tagja cselekvően veszi ki részét a politikai munkából is. *Obermayer* Mihály elvtárs, képzőművészünk újtípusú csapágykiöntő készülékét évente negyedmilió forint megtakaritást eredményez népgazdaságunknak. *Obermayer* elvtárs készülékét már a testvéri Román Népköztársaság is átvette és alkalmazza.

A szakszervezet nem harcolt elég keményen az újitást gátló ellenség ellen

Rácz elvtárs ezután a hiányosságokra mutatott rá. Kiemelte, hogy

a szakszervezet nem segitette elő kellően a dolgozók újitómozgalmának széleskörü kibontakozását, eltürte és nem vette fel a harcot a vasúthoz beépült ellenséges elemek ellen,

A szakszervezetben dolgozók, a szakvezetésben munkálkodó kommunisták nem szivelték meg eléggé Rákosi elvtárs többszöri figyelmeztetését. A vasutas újitások bürokratikus intézése a felső vezetés részéről, azt igazolják, hogy Rákosi elvtárs tanitásának megvalósitásán, amelyet az első Sztahanovista kongresszuson mondott, csak egy kézzel dolgozhatnak újitóink, másik kezükkel állandó és kemény harcot kell vívni az ellenség tevékenysége, módszerei, a bürokrácia különböző megnyilvánulási formája ellen

Ezután *Révai* elvtárs szavait idézte: *„A mi követelésünk a magyar kultúra munkásai, nem utolsó sorban festőink felé, tanuljanak a szovjet kultúrától, hogy immár ne Párizsra, hanem Moszkvára vessék vigyázó szemüket — tulajdonképpen azt jelenti, tanuld meg a szovjet kultúrától, a szovjet művészettől, hogyan kell a dolgozó nép számára alkotni, hogyan kell a magyar dolgozó nép életét és harcait ábrázolni, hogyan kell a magyar dolgozó népnek segiteni harcainak megvivásában és új életének megépitésében."*

Tartsuk szem előtt — mondotta befejezésül *Rácz* elvtárs — *Pártunk tanitásait ezen a területen is, hogy a kultúra egyik bástyájának, a képzőművészeti munkának még szélesebb mértékben való meghódítása terén is előretörjünk a szocializmus megvalósitása felé.*

Ezután megnyitotta a kiállitást, amely képeivel, s kiállitott újitási tárgyaival osztatlan sikert aratott.

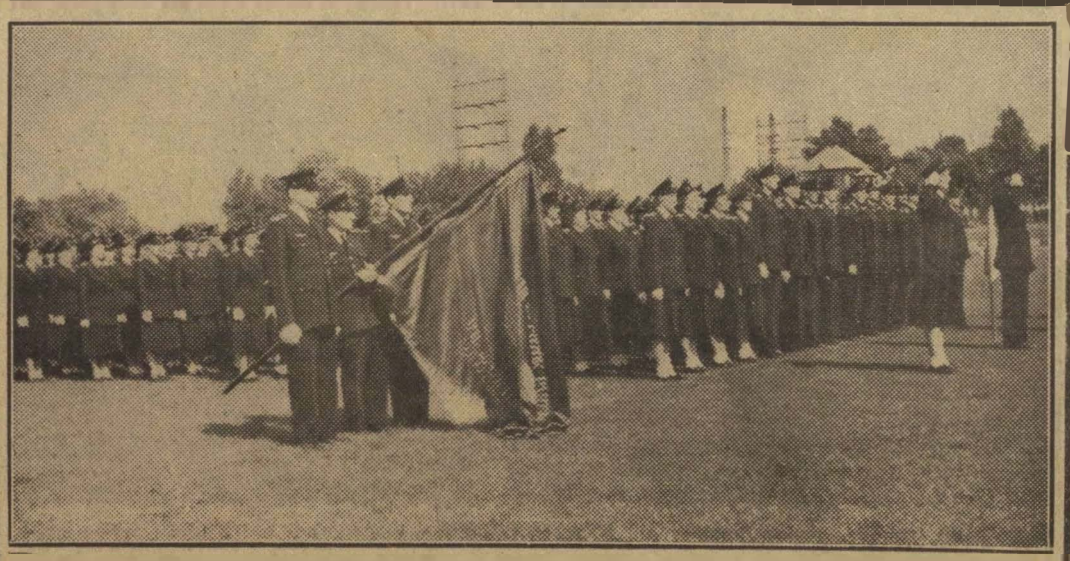
A Párt és a kormány tagjai fogadták az élenjáró vasutas dolgozók küldöttségét a parlamentben

A *Vasutasnap* alkalmából Pártunk Központi Vezetősége és a Magyar Népköztársaság miniszertanácsa augusztus 11-én este 8 órakor a parlament kupolacsarnokában fogadást rendezett. A fogadáson résztvett *Rákosi* Mátyás elvtárs. Megjelent: *Rónai* Sándor elvtárs, a Népköztársaság Elnöki Tanácsának elnöke, *Dobi* István, a minisztertanács elnöke, *Gerő* Ernő elvtárs, államminiszter, valamint a Magyar Dolgozók Pártja Politikai Bizottságának, Központi Vezetőségének és a minisztertanácsnak több tagja is. Ott volt a fogadáson J. D. *Kiszeljov* elvtárs, a Szovjetunió magyarországi nagykövete, a magyar *Vasutasnap* alkalmából hazánkba érkezett külföldi küldöttségek tagjai, élükön a Szovjetunió vasutaskküldöttségével.

A magyar vasutasok fogadalmi lapokra irott vállalásait tartalmazó szines albumot *Pákozdi* Jenő elvtárs, a Ferencvárosi-állomás munkaérdemrendes sztahanovistája nagy taps közben adta át *Rákosi* Mátyás elvtársnak.

— *Mi, a magyar vasutasok küldöttei* — mondotta a többi között — *büszke örömmel adjuk át a fogadalmi lapokat, amelyek a magyar vasutas dolgozók elszánt békeakaratáról, Pártunk és kormányunk iránti szeretetükről tanuskodnak. Pártunk és az Ön útmutatása, közvetlen szervező és irányitó munkája s a vasutasok iránti szerető gondoskodása eredményeként évről évre emelkedik a vasutas dolgozók öntudata, munkájuk szinvonala, a vasutak teljesitőképessége.*

Az első magyar Vasutasnap alkalmából fogadjuk Önnek, drága Rákosi elvtárs, hogy becsülettel teljesitjük valamennyi feladatunkat.



A Vasutasnapon 210 munkás- és parasztifjúból lett vasutastisztet avattak. Képünkön az avatandó tisztjelöltek egy csoportját látjuk.

Az első Vasutasnap alkalmával első útunk a felszabadító hős Szovjet Hadsereg emlékművéhez vezetett

Vidám zeneszóval ébredt augusztus 12-én a főváros: a vasutas zenekar, a postás zenekar, a szabadságharcosok és a Hofherr-gyáriak zenekara zenés ébresztőt adott az első magyar *Vasutasnap* tiszteletére.

A *Vasutasnap* alkalmával a vasutasság képviselői és a hazánkba érkezett külföldi vasutasküldöttségek augusztus 12-én 10 órakor megkoszorúzták a gellérthegyi szovjet emlékművet.

Az ünnepségen megjelent *Dobi* István, a minisztertanács elnöke, a Vasútpolitikai Osztály, a szakszervezet, a közlekedés- és postaügyi minisztérium, valamint a Vasúti Főosztály vezetői, a tisztképzőintézet hallgatói és sokan mások.

A szovjet és magyar Himnusz elhangzása után *Rózsavölgyi* József elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetőhelyettese a magyar vasutas dolgozók képviseletében megkoszorúzta a felszabadító szovjet hősök emlékművét, majd beszédet mondott.

Az első Vasutasnap alkalmából — kezdte beszédét *Rózsavölgyi* elvtárs — *első útunk a hazánkat felszabadító hős Szovjet Hadsereg emlékművéhez vezet, hogy kegyelettel emlékezzünk meg azokról a hősökről, akiknek szabadságunkat, népgazdaságunk, jólétünk, kultúránk új, szocialista úton való elindulását köszönhetjük.*

Hat és félesztendeje annak, hogy a hős Szovjet Hadsereg dicsőséges győzelmekkel, áldozatok árán felszabadította hazánkat a hitleri fasizmus és magyarországi csatlósainak nyilas uralma alól.

A szovjet nép, Sztálin elvtárs vezetésével nemcsak felszabadította hazánkat, hanem azóta is állandó segítséget nyujt szabadságunk, függetlenségünk, békénk megvédésére, népünk anyagi és szellemi felemelkedésére.

A Szovjetunió segítsége az alapja annak, hogy népünk ma szabad és független, hogy az amerikai imperialisták gazdasági és politikai leigázásától szilárd falként óvja meg a Szovjetunió vezette hatalmas béketábort.

A Szovjetunió dicsőséges hadserege a felszabadulás első pillanatától kezdve hatalmas segítséget nyujtott a vasutas dolgozóknak. Felszabadítottak bennünket a fehér terrort legteljesebben kiszolgáló reakciós vasúti vezetők uralma alól és lehetővé tették, hogy Pártunk vezetésével a vasutas dolgozók is résztvehessenek a mozgalmi életben, amelytől Peyerék és a jobboldali szociáldemokraták oly gondosan távoltartották a vasutasokat.

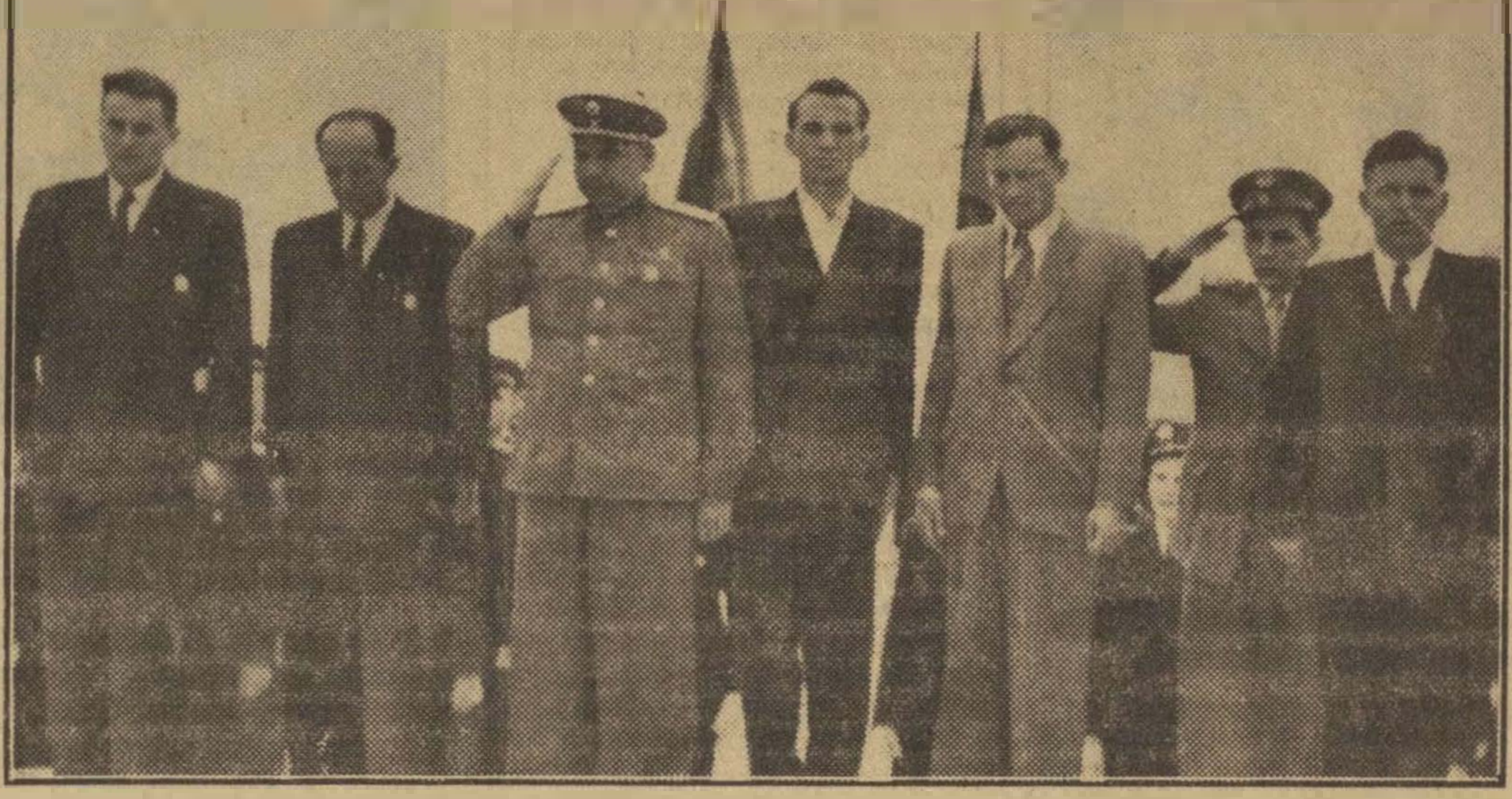
A dicsőséges Szovjet Hadsereg katonai voltak azok, akiknek segítségével tudtuk csak újjáépíteni a fasiszták által lerombolt vasutunkat, helyrehozni vasúti hídjainkat és a fasiszták által elrabolt mozdonyok és kocsik visszaadásával az ország vérkeringését a közlekedést megindítani.

A Párt és Rákosi elvtárs vezetésével a magyar dolgozó nép és benne a vasutasok is bebizonyították, hogy élni tudnak szabadságukkal. És amikor Pártunk győzelemről-győzelemre vezette és vezeti a magyar népet,

a vasutas dolgozók a rájuk bízott szállítási feladatok maradéktalan elvégzésével bizonyítják, hogy a hős szovjet nép által adott szabadság a legnagyobb kincs számukra és készek azt minden belső és külső ellenség ellen megvédeni.

Ma, amikor az első magyar Vasutasnapot ünnepeljük, — hangsúlyozta a továbbiakban — *és velünk együtt az ország egész népe, — melyen keresztül Pártunk, kormányunk s az egész dolgozó nép szeretettel fordul a vasutasok felé — megállapíthatjuk, hogy a szovjet hősök nélkül mindez nem lehetne. És ha mi, vasutas dolgozók, soha el nem múló hálánkat akarjuk kifejezni a szovjet hősöknek és méltó fegyvertársai akarunk lenni a Sztálin elvtárs nevelte hős vasutasoknak, — példaképeinknek —, akkor feladatunk, hogy fokozzuk a vasút teljesítőképességét és úgy dolgozzunk, hogy a szállításra feladott áruk gyorsan és maradéktalanul rendeltetési helyükre jussanak az őszi forgalom során.*

Az őszi forgalom végrehajtása a vasutasok nagy nemzeti feladata, erősíti hazánkat a béketábor reánk eső szakaszán, az ötéves terv vasútra eső részének eredményesebb végrehajtásán keresztül.



Kurocskin elvtárs, a szovjet delegáció vezetője, közlekedésügyi miniszterhelyettes megkoszorúzta a Szovjet Hősök Emlékművét a Gellért-hegyen. Balról-jobbra: Földvári László, Katona Antal elvtársak, közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettesek, Vaszilij Vasziljevics Kurocskin, a Szovjetunió közlekedésügyi miniszterhelyettese, a kép jobbszélén sötét ruhában Bognár Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetője az emlékmű előtt.

A felszabadító szovjet hősök emlékművénél, az első Vasutasnap alkalmából fogadjuk — fejezte be beszédét *Rózsavölgyi* elvtárs —, *hogy még nagyobb lendülettel harcolunk a nagy Szovjetunió és a világ békeharcának lángeszű vezére, forrón szeretett Sztálin elvtárs vezetésével. Fogadjuk, hogy még egységesebben zárkózunk fel Pártunk és Rákosi elvtárs vezetésével megszabott feladatok végrehajtására és szeretett hazánkban a szocializmus felépítéséhez*

Ezután a Vasutas Szakszervezet a közlekedés- és postaügyi minisztérium, a minisztérium Vasúti Főosztálya helyezték el koszorúikat az emlékművön.

A Magyarországon tartózkodó vasutas és más külföldi küldöttek első koszorúját V. V. *Kurocskin* helyezte el. Utána a koreai, csehszlovák, román, bolgár, francia, német, belga, osztrák, svéd, norvég és dán küldöttségek fejezték ki az emlékmű megkoszorúzásával országaik vasutas dolgozóinak tiszteletét a Magyarország felszabadításáért vérüket áldozott szovjet hősök iránt. A koszorúzási ünnepség az Internacionálé hangjaival ért véget.

Bebrits elvtárs: A Vasutasnapon az egész ország figyelme és elismerése a vasutas dolgozók felé fordul

Délután két órakor a népligeti Vasas-pályán ünnepi nagygyűlésse' folytatódott a *Vasutasnap*. Hatalmas tömeg gyűlt össze a nagygyűlésre, amelynek középpontjában 210 munkás- és parasztifjúból lett vasutas tiszt felavatása állott. Az ünnepség színpompás felvonulással kezdődött. A menet élén az ünnepségen résztvevő vasutas alakulatok zászlóit vitték. Sötétkék egyenruhás vasúti tisztek menete *Lenin, Sztálin* és *Rákosi* Mátyás képét emelte magasra. A Lokomotiv-sportolók és a vasút többi dolgozóinak oszlopai után menetelt a felavatandó tisztek csapata, amely a tribün előtt a sportpálya zöld gyepére kanyarodott és a díszpáholy előtt helyezkedett el. A felvonulást az úttörő vasút szürke egyenruhás, pirossapkás kis vasutasainak menete zárta be.

Pákozdi Jenő munkaérdemrendes sztahánovista forgalmi szolgálattevő, a magyar vasút valamennyi dolgozójának nevében nyitotta meg az ünnepséget, szívélyesen üdvözölte a vasutas békeváltó tagjait, a külföldi küldötteket, élükön a szovjet vasutasok küldötteivel. Hangoztatta, hogy az első magyar *Vasutasnap* hatalmas ünnepe a magyar vasutasságnak. Köszönetet mondott a Pártnak és *Rákosi* Mátyásnak, hogy lehetővé tették az első magyar *Vasutasnap* megrendezését s ezzel is megbecsülést szereztek a vasút dolgozóinak.

A jelenlévő 20.000 főnyi tömeg felállva, lelkesen éltette a Pártot és a magyar nép szeretett vezérét, *Rákosi* Mátyást.

A beszéd végeztével kis úttörőlány vált ki a sorból, és üdvözölte a felavatandó tiszteket. Közben úttörőküldöttség vonult fel a díszpáholyba és virágcsokrokat nyujtott át a külföldi küldötteknek.

Kürtjel hirdette ezután, hogy kezdődik az avatási ünnepség. *Bebrits* Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rózsavölgyi* József, a Vasútpolitikai Osztály helyettes vezetője és *Somkuti Árpád*, a MÁV vezérigazgatóhelyettese kíséretében az avatandók elé lépett és köszöntötte őket. A köszöntésre 210 fiatal torok *„Erőt, egészséget!”* köszöntéssel válaszolt. Díszlépésben vörös selyemzászlót hoztak most, amelyet a felavatandó tisztiosoporttal szemben állítottak fel. A magyar és szovjet Himnusz elhangzása után *„Eskühöz!”* vezényszó hallattszott. Ünnepélyes csendben hangzott el ezután a 210 új vasúti tiszt esküje — akik között 44 nő van —, hogy a Magyar Népköztársasághoz, annak népéhez és alkotmányához hűek lesznek, kötelességeiket híven teljesítik.

Bebrits Lajos miniszter az eskü elhangzása után beszédet intézett az új tisztekhez. Felhívta figyelmüket: belőlük kell kikerülnie a vasúti tisztek élcsapatának. A magyar dolgozó nép elvárja a most felavatott tisztektől: ők is ugyanolyan jól lássák el feladatukat, mint azok a munkás- és paraszt fiatalok, akik eddig is jól beváltak a nehéz vasúti szolgálat ellátásában.

Kéki Lajos a felavatottak nevében válaszolt a miniszter szavaira. Megfogadta hogy hűek lesznek a néphez és minden erejükkel azon lesznek, hogy harcos katonái legyenek a béke megvédésének, népi demokráciánknak. Köszönetet mondott a Pártnak és a kormánynak, hogy lehetővé tette számukra a vasutas tiszti fokozat elnyerését.

Az új vasutas tisztek díszfelvonulása után került sor *Bebrits* Lajos elvtárs közlekedés- és postaügyi miniszter beszédére.

Új ünnep került naptárunkba, a *Vasutasnap* — kezdte beszédét *Bebrits* elvtárs. — A vasutas dolgozók ünnepe ez, de résztvesz benne egész dolgozó népünk. Pártunk és a kormányzat határozata révén lett augusztus második vasárnapja *Vasutasnappá*. Ezen a napon az egész ország figyelme és elismerése a vasutas dolgozók felé fordul.

Ezután arról beszélt, hogy a Párt már a felszabadulás után segítségére sietett a vasutasoknak. *Gerő* elvtársat állította a közlekedés élére, aki az egész magyar népet mozgósította a vasút újjáépítésére.

Így vált valóra a Párt jelszava: *„Arccal a vasút felé”*. Így került élre a vasutas dolgozó és ebben a helyzetében végleg megerősíti a *Vasutasnap*.

A miniszter ezután összehasonlítást tett a vasutas dolgozóknak a multban tapasztalt megaláztatása, elnyomatása és a mai megbecsülése között. A vasutas dolgozók nem szervezkedhettek szabadon, a jobboldali szociáldemokraták árulásai elzárták a vasutasság elől azt a lehetőséget, hogy az öntudatos, osztályharcos munkások oldalára sorakozzon fel. A szolgai alázatosság szellemét hintették a vasutasok közé és kíméletlen terrorintézkedések kellett biztosították a fegyelmet. Mindez a multé. Teljesen új utakon járunk a szocializmus útjára lépett országunkban. Eltöröljük a régi MÁV-ot, mert legalább ötven évvel maradt el a fejlett vasútrendszerek mögött technikában és munkamódszerekben egyaránt.

Bebrits elvtárs elmondotta, hogy ilyen előzmények után mulhatatlanul szükség volt új utakra térni. A Párt és a kormányzat azért követelte ezt tőlünk, mert a régi MÁV-val képtelenek lettünk volna a szocialista tervgazdaság megnőtt szállítási feladataival megbirkózni.

Ma két és félszer, sőt háromszor annyi árut kell továbbítanunk és négyszer annyi az elszállítandó utasok száma, mint a Horthy-rendszer idején volt.

Az ezzel kapcsolatos megoldást a baráti Szovjetunió segítsége biztosította. A Szovjetunióból kaptuk a gazdag tapasztalatokat, a nagyszerű példákat, a tervet és az anyagi támogatást. Ezért a legmélyebb hálával és elismeréssel kell viseltetnünk a Szovjetunió iránt. Ugyanakkor az amerikai imperializmus elzárja előlünk a piacait és a német fasiszta hordák által elhurcolt mozdonyainkat és kocsijainkat sem adják vissza.

Építjük a holnap vasútját

Ha egy fél évszázad óta nem volt új vasútépítés nálunk, most van — folytatta. — *Száz és száz kilométer új vonal és iparvágány épül. Olyan 10—15 kilométer hosszú iparvágányok, amelyek már új vonalnak is beválnak. Az építés mechanizált már és nem a rettentő fizikai megerőltetést igénylő robot többé a kubikosoknak. Tovább fejlesztjük a villamosítást. Megvan nagyarányú tervünk és máris megkezdtük a végrehajtást. Nagyobbak lesznek állomásaink és rendezőpályaudvaraink. Tágítjuk raktárainkat. A legmodernebb jelző- és biztosító berendezéseket vezetjük be. Van már és épül tovább az önműködő térközbiztosítás. A villamos váltó- és jelzőállítás, amely egyúttal vágányfoglaltságot is jelez és lehetetlenné teszi, hogy oda újabb vonatot fogadjunk és összeütközésre kerülhessen sor. Megindult az új, nagyobb teljesítőképességű mozdonyok építése. Új, nagyobb raksúlyú teherkocsik képezik már parkunknak lényeges részét. Megkezdtük a négytengelyes teherkocsik építését és végleg, — az egész parkra kiterjedően — bevezettük az önműködő fékezést. Egyre több a pompás új négytengelyes személykocsi.*

Bebrits elvtárs hangsúlyozta, hogy az új módszerekre a munkánál még sürgősebben szükség van, mint az új berendezésekre. Itt látszik meg legerőteljesebben a Szovjetunió segítsége. Atadja nekünk a szovjet sztahánovisták munkamódszereit, amelyek lényegesen emelik a vasút teljesítőképességét.

A hős szovjet vasutasok közül száz ezrével emelkedtek ki a sztahánovisták. Példájuk fellelkesítette és tekozott aktivitásra késztette a magyar vasutas dolgozókat, közöttük vasutas újítóinkat. Megindult a szocialista verseny s egyre szélesebb tömegeket ölelt fel. Mind több a magyar sztahánovista már és példájukat százak és ezrek követik. Az új munkamódszerek bevezetésénél övék a legnagyobb érdem.



Az új vasutas tisztek esküt tesznek.



Rózsavölgyi József elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetőhelyettese a magyar vasutas dolgozók nevében elhelyezi a hála és szeretet koszorúját a hazánkat felszabadító szovjet hősök gellérthegyi emlékművén.



Az első Vasutasnap alkalmából rendezett fogadáson a jövő vasutasainak, az úttörő vasutasoknak két éltanuló küldötte is résztvett. Az ifjak boldogsága csak fokozódott, mikor Bebrits pajtás, miniszter leült közéjük és hosszasan elbeszélgetett velük.

Vasútrendszerünk további fejlődése attól függ, miként nő sztahanovista-mozgalmunk

Meg kell állapitani, hogy a vasúti adminisztrációban megbúvó ellenség és a még mindig mélyen ülő bürokrácia gátolja és jelenleg is akadályozza a szocialista verseny és a sztahanovista mozgalom kifejlődését. Történt már intézkedés e gát eltávolitására, de korántsem elég és

kíméletlenül meg kell semmisiteni utolsó maradványait is.

Sokkal nagyobb mértékben van szükségünk olyan újitókra most, akik a rakodást, a vonatösszeállitást és a vonattovábbitás gyorsabb lebonyolitására új, teremtő gondolatokat hoznak. Az anyagtakarékosságnál még csak a kezdeti megmozdulásokat tettük meg. Itt is tért kell nyernünk a újitóknak. Szójanak erről a Szovjetunió vasutas sztahanovistái által kivívott eredmények.

Vasútrendszerünk további fejlődése lényegében attól függ, miként nő sztahanovista-mozgalmunk.

Magasabb kultúrájú, gazdagabb és szebb élet felé megy a magyar vasutas

A Szovjetunióban minden mozdony 13.000 tonnával nagyobb súlyt visz évente a rendes terhelésnél és 14 és fél százalékkal kevesebb szenet fogyaszt az előirt normánál

Szabad utat a sztahanovistáink részére, — ez alapfeltétele további haladásunknak.

A *Vasutasnapon* tényként leszögezhetjük, hogy magasabb kultúrájú, gazdagabb és szebb élet felé megy a felszabadult vasutas. A jólvégzett munkáért megkapja a megfelelő bért és olyan szolgálati kategóriáknál, melyeknek bérezése nem áll arányban az általuk végzett munka jelentőségével, most van folyamatban a bérek rendezése. Ilyenek a vonatfékezők, kocsirendezők, váltókezelők és mások, kiknek válain nagyarányú felelősség nehezedik.

Kimagasló nagy teljesitmények, mint az őszi forgalom lebonyolitása, külön — nagyobb arányú — premizálással jár.

Gondoskodnunk kell a jövőben vasuti lakások építéséről. Vasúti lakótelepek létesitéséről, melyekben helyet foglal a szocialista gazdaság komfortja és kultúrája, minden intézménye. Sürgősen meg kell javitanunk laktanyáinkat. Korszerü laktanyát kell épitenünk az utazószemélyzet, a mozgó pályafenntartás és a rakodómunkások részére. El kell érni, hogy

az utazó személyzetet gépkocsik hozzák ki szolgálatba és telefont vezessünk lakásaikba,

a gyorsabb kiérlesités biztositása végett. Tehát nemcsak elismerés jár a jólvégzett munkáért, de a legmelegebb gondoskodás is jelen van e munkát végzők iránt. Igy van nálunk ahol a szocializmus épül. De odaát a kapitalista országokban nem ez a vasutas sorsa. Ott a legelemibb jogaikért súlyos harcot kell vivniok a vasutasoknak. Életük, testi épségük, kenyerük és szabadságuk van veszélyben a sztrájk alatt velük szemben alkalmazott véres rendőrterror következtében. A kapitalista világban a vasutasok részére nincs ünnep, nincs *Vasutasnap.*

A Vasntasnapnak fokoznia kell dolgozóink munkalendületét és az ellenség elleni harcot

Bebrits elvtárs a továbbiak során arról beszélt, hogy a *Vasutasnap* tulajdonképpen — vasutas újév. Ebben az időben fejeződik be a vasúti munka régi ciklusa és kezdődik az új ciklus mely teljes esztendeig tart. A ciklus elején az őszi nagy forgalom kezdete, a mezőgazdaság termékei ettől az időtől kezdve nagyobb mértékben kerülnek elszállitásra. Nagyobb erővel folyik ebben az időben az üzemek biztositása a téli időszakra nyersanyaggal. Az ipar termékeiből mind több és több kiván elszállitást A nagy épitési munkák az ősz idején sem veszitenek lendületükből és szakadatlanul szállitanunk kell a téglát, cserepet, követ, meszet és egyéb épitési anyagot. E szállitásokat kivétel és késedelem nélkül le kell bonyolitani. Ez a feltétele annak, hogy ötéves tervünk idején a második tervévet sikeresen még határidő előtt befejezzük.

A dolgozók milliói munkafelajánlásaik teljesitésével harcolnak azért, hogy a tervet végrehajtsák. A vasutasoknak vállalniok kell ebből a rájuk eső részt. Ezért

a Vasutasnapnak az őszi forgalmi verseny elindítójának kell lennie.

E napnak mozgósitania kell a vasutas dolgozók legszélesebb tömegeit. Még nagyobb erőfeszitésekre, még fokozottabb munkafegyelemre van szükség. Fokozni kell a vasutas dolgozók munkalendületét. Kövessenek el mindent a kocsiforduló olyan arányú megrövidítésére, amely lehetővé teszi az utolsó tonnáig a szállitásra felkinált áruk elvitelét.

A Vasutasnap kifejezi a vasutas dolgozók harcos békevágyát

A jól végzett munkával a béke ügyét erősitjük. Minden becsületes vasutasnak tudatában kell lennie annak, hogy munkájáért nemcsak népének felelős, hanem a békéért harcoló népek nagy családjának is. A *Vasutasnapnak* kifejezésre kell juttatnia a vasutas dolgozók harcos békevágyát. Dunapentelén, Inotán, Barcikán és az ország száz más helyén békemüvek épülnek és igényelnek épitőanyagot. A bányászok békemüszakok útján termelnek mind nagyobb és nagyobb szénmennyiséget. Ezeket

békeszállitással kell elvinniük a vasutasoknak a különböző rendeltetési helyekre.

Az irányvonatok, a *„2000 tonnás"*, az *„500 kilométeres"* vonatok, — békevonatok.

A béke megvédése ügyében dolgozik az a vasutas, aki fegyelmezetten és zökkenőmentesen, balesetek nélkül biztositja a rakodást, vonatösszeállitást, vonattovábbitást.

A Vasutasnapon fogadalmat kell tennünk — fejezte be beszédét *Bebrits* elvtárs, melyet sokszor szakitott félbe a dolgozók tetszésnyilvánitása, a hatalmas Szovjetunió, *Sztálin* és *Rákosi* elvtársak, a Párt és a hős szovjet vasutasok éltetése —, *hogy fokozzuk éberségünket a vasúton megbúvó ellenséggel szemben. Az ellenség tudatában van a vasút nagyarányú népgazdasági és honvédelmi jelentőségének. Ezért az ellenség támadásának egyik nagy célpontja a vasút. Mind nyiltabban mutatja fogafehérét a vasútnál az ellenség. A Grősz-per is bizonyságot szolgáltatott a vasútnál megbúvó ellenség tevékenységéről.*

A klerikális reakció mélyen be van ágyazva a vasutasok között és azon mesterkedik, hogy megtörje a termelési versenyek lendületét, szembe fordítsa a vasutasokat tervgazdaságunk célkitüzéseivel, az őszi forgalom idejére vállalt kötelezettségekkel.

Az ellenség elleni harc sikere érdekében meg kell szilárditani a munkafegyelmet és ki kell vetni magunk közül mindazokat, akik nem használják ki munkaidejüket, akik indokolatlanul túlóráznak, lazitják a normát, csalnak a bérekkel, megdézsmálják az árukat és felkütsmeretlen hanyagsággukkal baleseteket idéznek elö. Ki kell vetnünk magunk közül azokat akik lázitanak a munkafegyelem ellen, a jobboldali szociáldemokratákat, szocialista épitésünk dühödt ellenségeit: Csak igy válunk teljesen méltóvá nagy Pártunk és kormányunk megbecsülésére, a vasutas ünnepre: a Vasutasnapra.



Felejthetetlen élmény marad a parlamenti fogadás mindazok számára, akiket Pártunk Központi Vezetősége és a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa vendégül látott a Parlament kupolacsarnokában rendezett fogadáson. Képünkön Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter és felesége fogadják az érkező Lengyel József sztahanovista főmozdonyvezetőt és feleségét.

Kurocskin elvtárs a hős szovjet vasutasok forró üdvözletét tolmácsolja

Szünni nem akaró taps fogadta V. V. *Kurocskin* elvtársat, a Szovjetunió vasútügyi miniszterhelyettesét, aki elhozta a szovjet vasutasok forró, testvéri üdvözletét.

Kurocskin elvtárs elmondotta: milyen újabb sikereket érnek el a szovjet vasutasok a kommunizmus diadalmas épitésében, hogyan segitik a béke hatalmas alkotásainak, az új vizierőmüveknek épitését, a természet átalakitásának sztálini tervét.

— A szovjet vasutasok — mondta — figyelemmel és szeretettel kisérik a magyar vasutas szaktársak sikeres munkáját.

Örömmel látták, hogy Magyarország vasúthálózatának hossza már 1948 végére felülmulta a háború előttit, s hogy a dunai hidak bámulatosan rövid idő alatt újjáépültek. Ugyanigy örvendetes, hogy Magyarország vasúti dolgozói feladatuknak tekintik, hogy az ötéves terv ideje alatt öt új dunai és egy új tiszai vasúti hidat felépitsenek. És örömet vált ki a szovjet emberekből az is, hogy a jelmondat, *„Tanuljunk a szovjet emberektől, sajátitsuk el a szovjet vasúti dolgozók hatalmas tapasztalatait"* — a magyar közlekedés dolgozóinak elve lett. A szovjet vasutasok őszintén örülnek az önök sikereinek, győzelmeinek!

A koreai, csehszlovák, román, bolgár és francia küldöttek felszólalása

Ezután *Csen Gjo Szep*, a koreai közlekedési és vasutas szakszervezet központi vezetőségének elnöke beszélt. Izzó szavakkal mondott köszönetet a magyar népnek azért a testvéri segitségért, amellyel hozzájárult a koreai nép szabadságharcának sikereihez.

— Felszabaditó harcunkban vasutasaink tömegével bizonyitják be hazafiasságukat, hősiességüket. Nem törődve a kegyetlen, barbár bombázással és a tüzérségi tüzzel, eredményesen biztositják a szállitást. A hős *Ham Nam Szu* vasutas tavaly augusztus 20-án, amikor vonatát megtámadták az amerikai légi kalózok, nem ijedt meg a bombázástól és a géppuskázástól, a heves támadás közben lekapcsolta az égő vagonokat s továbbitotta a szerelvényt, nem törődve azzal, hogy összeégette a kezét.

Az idén februárban Ham Nam Szu a barbár bombázások alatt 12 megrakott kocsit mentett meg a pusztulástól.

A koreai vasutasok küldötte beszéde végén további eredményeket kivánt a magyar népnek a szocializmus épitésében.

Vojtech Daubner, a csehszlovák közlekedési dolgozók szakszervezete központi vezetőségének elnöke a csehszlovák vasutasok üdvözletét hozta. *„A csehszlovák és magyar vasutasokat nemcsak a vasúti vágányok kötik össze, hanem közös erőfeszitésük is a szocializmus épitésében, a béke védelmében"* — mondotta többek között.

Petár *Petrov*, a bolgár közlekedési szakszervezet küldötte üdvözlésében elmondta, hogy a bolgár vasutasok egy héttel előbb ünnepelték magas termelési eredményekkel *Vasutasnapjukat.* A vasutasok közösségét mindinkább átfogja az *„500 kilométeres"* és a nagyterhelésü vonatok mozgalma.

A bolgár vasútépitők kilenc nappal a határidő előtt törték át a Balkán-félsziget leghosszabb alagútját, a hatkilométeres Koznica-alagutat.

A román vasutasok nevében Dimitru *Sarbu*, a román közlekedési dolgozók szakszervezetének elnöke beszélt a román vasutasok munkaversenyéről, amelynek során augusztus 23, Románia felszabadulási ünnepe tiszteletére értékes felajánlásokat tettek. A bukaresti teherpályaudvar dolgozói a ki- és berakási időtartamot 38 százalékkal csökkentették.

Végül Marcel *Jeannot*, a francia vasutas szakszervezet titkára adta át a francia vasutasság üdvözletét. Hangsúlyozta, hogy a francia vasutasok látják: a Vasutasnap a népi demokrácia megbecsülését mutatja a magyar vasutasok iránt. Majd a francia munkások békeharcáról beszélt.

— A francia munkásosztály minden elnyomás és terror ellenére harcol — mondta. — Dokkmunkásaink megtagadják a hadianyag kirakását,

vasutasaink számtalan alkalommal tüntettek a hadianyagszállitások ellen. Franciaországban napról napra növekszik az áldozatkész, bátor békeharcosok száma.

Az első magyar *Vasutasnapot* ünnepi diszelőadás fejezte be a Margitszigeti Szabadtéri Színpadon. A kitünő müsor, amelyet a Vasutas Központi Énekkar, az Épitő- és Faipari Dolgozók Szakszervezetének Központi Népi Együttese, *Fodor* János, az Operaház müvésze, *Ascher* Oszkár, *Ladomerszki* Margit és a Vasasok Központi Népi Együttese adott elő, nagy sikert aratott. A diszelőadáson mutatták be *Raics* István — *Szelecsényi* István — *Tóth* László *„Vasutas indulóját"*, amelyet a *Vasutasnap* tiszteletére szereztek. A MAV szimfónikusok ugyancsak sikert könyveltek el, *Lukács* Miklós vezényletével, s lelkes ünneplés követte *Térey* Mária vezényletével a Vasutas Központi Zenekar népi részlegének, és a Központi Vegyeskar kitünő müsorát.

Az ünnepi diszelőadáson *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter beszédet mondott.

Az első magyar *Vasutasnap* a margitszigeti ünnepi diszelőadással végéhez érkezett. A magyar vasutas dolgozók, a dolgozó nép millióinak, a Pártnak, a kormányzatnak megbecsülésétől övezve, az eddiginél is jobb munkával harcolnak az alkotmány ünnepére tett vállalásaiknak túlteljesitésével az őszi csúcsforgalom feladatainak megvalósitásáért, s ezen keresztül a terv idő előtti végrehajtásáért.



Csen-Gjo-Szep elvtárs, Korea küldötte.



V. Daubner elvtárs, csehszlovák küldött



Dimitru Sarbu elvtárs, Románia küldötte,



Petár Petrov elvtárs, Bulgária küldötte.



Marcel Jeannot, Franciaország küldötte.

Az alkotmány ünnepére tett vállalások túlteljesítésével segítjük az őszi forgalmi verseny sikerét

A vasutas dolgozók már a „*Vasutasnap*" hetében és az azt megelőző időben úgy dolgoztak, hogy az augusztus 20-i verseny vállalásait legalább augusztus 12-re az első „*Vasutasnapra*" teljesítsék.

A vasutas dolgozók azonban nem elégszenek meg a „*vasutasnapi*" kiváló eredményekkel, hanem azon igyekeznek, hogy még a „vasutasnapi" eredményeket is messze túlszárnyalják.

Ez a lelkes és öntudatos munka látszik meg a békéscsabai fűtőház dolgozóinál is. *Nagy* Károly kocsilakatos 193, *Fazekas* Sándor tüzikovács 196 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik. Orosházán például *Mogyorós* István tolatásvezető és brigádja 202 százalékot ért el. A szentesi fűtőházban röpgyűlésre jöttek össze a dolgozók. Itt tudták meg, hogy

Csutora József kazánmosó 140 százalékos felajánlását 169, Bíró Sándor esztergályos pedig 130 százalékos felajánlását 159 százalékra teljesítette.

A szegedi területi bizottság dolgozóihoz hasonlóan küzdenek a minisztertanács zászlajáért a debreceniek is. A Debreceni Járműjavító ÜV-ben például *Kovács* Kálmán kazántisztító kovács 157, *Csukás* László fúrósbrigád, s *Nagy* László kerekesbrigád 126, *Bíró* Károly armatúralakatos 130, *Zabos* László kerékesztergályos 131. *Kocári* Zoltán esztergályos 207 százalékos átlagteljesítménnyel küzd az augusztus 20-i versenyben. A műhely átlaga elérte a 103.1 százalékot. Az osztályok közötti versenyben első helyen áll a VIII osztály 110.7, míg a VII osztály 102.1, a III. osztály 100.2 százalékkal a második, illetve harmadik helyen állnak.

Az üzem a Miskolci Járműjavítóval van versenyben és jelenleg a debrecenieknek vezetnek.

A miskolci területen a dolgozók az alkotmány ünnepére tett felajánlásaikat nagy általánosságban már a „*Vasutasnapra*" teljesítették és most a hátralévő időre újabb felajánlásokat tesznek. Miskolcról a „*Vasutasnapon*" indították el „*négyes kapcsolt*"-mozgalomban az első őszi forgalmi vonatot.

A pécsiek a békeműszakokban döntő többségben teljesítették az augusztus 20-i vállalásaikat. Dombóváron *Gurinyi* Tibor, *Radó* Rezső forgalmi szolgálattevők a vonatok terhelését 113, *Faragó* Flórián kocsimester a kocsimozgatást 122, *Látos* János tolatásvezető a gurítási egységidőt 165, míg *Kovács* Mihály vonatvezető az utazási sebességet tolatós vonattal 124 százalékra. *Tarr* István vonatvezető és brigádja, a kezelő és tolató tehervonat utazási sebességét 113 százalékra teljesítette.

A budapesti területi bizottság területén is számos kimagasló eredmény született. Például a Keleti Fűtőházban *Szedán* István salakos 163, *Lotos* János csőluvató 140, *Szalai* István kimosó 153, *Torma* István begyujtó 167.8 százalékos teljesítményt értek el. Ugyanitt *Szilágyi* Gyula

napi kilométertervét 275, tonnatervét 305, széntakarékosságát 27.6 százalékra teljesíti az alkotmány ünnepének tiszteletére.

Kovács Pál mozdonyvezető sem marad el *Szilágyi* mögött. *Kovács* például napi kilométertervét 227, százaléktonna tervét 412, a széntakarékosságot 14.8 százalékra teljesítette.

A szegedi Alműhelyben ifj. *Arva Ferenc* esztergályos az augusztus 20-i versenyben a békeműszakban 318 százalékot ért el.

A dunapentelei vasúti üzem dolgozói a „*Vasutasnapra*" való jó felkészüléssel teljesítették túl az augusztus 20-i versenyvállalásaikat. A békeműszakban elvégezték a „D"-út feletti betonhid utolsó szakaszának próbaterhelését.

Az új dunapentelei pályaudvar nyocadik vágányának építését befejezték és összekötötték a fővonallal.

Így a Dunai Vasmű részére érkező gépekkel és építőanyagokkal megrakott vonatok most már sűrűbben és gazdaságosabban közlekedhetnek.

A Szolnoki Járműjavító ÜV dolgozói minden pénteken békeműszakokat tartanak.

A Ferencvárosi Fűtőház dolgozói augusztus 20-ig 150 túlsúlyos vonat indítását vállalták, de már több mint 185 ilyen vonatot indítottak és most újabb 120 túlsúlyos vonat indítására tettek felajánlást.

A fiatalok sem maradnak el a versenyben. *Farkas* Ferenc mozdonyvezető, *Bocsi* Imre és *Nagy* József ifj. fűtők egy 424-es géppel, 50 kilométeres sebességgel 1821 tonnát továbbítottak 1250 tonna helyett Miskolcról Hatvanba és 69 mázsa szenet takarítottak meg ezen az úton.

Hosszan sorolhatnánk fel a jobbnál jobb eredményeket, amelyekkel dolgozóink bizonyítják: hálájukat és szeretetüket a Párt és a kormányzat iránt, a „*Vasutasnap*" rendszeresítéséért. Jó munkájukkal, az ellenség elleni harc fokozásával bizonyítják, hogy érdekeltek az őszi forgalom zavartalan lebonyolításában. Érdekeltek a munkafegyelem megszilárditásában, abban, hogy öntudatos vasfegyelmen felépülő eredményeikkel méginkább erősítsék népgazdaságunkat és ezen keresztül a Szovjetunió vezette béketábor, szocialista építésünk ütemének meggyorsítására irányuló fáradozásainkat.

A „*Vasutasnap*" lelkes hangulatával lendületesen küzdjünk továbbra is a minisztertanács vándorzászlajáért, az őszi forgalom sikeréért!

Pável Szemjonovics Szmetankin üzenete a magyar vasutasoknak

Pável Szemjonovics *Szmetankin* elvtárs, a moszkvai metro építkezések Sztálin-díjas kitüntetett mérnöke, az első magyar Vasutasnap alkalmából rádióüzenetet intézett a magyar vasutasokhoz. *Szmetankin* elvtárs a szovjet vasutasok nevében üdvözölte a magyar vasutasokat, majd hangsúlyozta, hogy a vasúti szállítás munkája biztosítja a népgazdaság valamennyi ágának fejlődését, a dolgozók kulturális és anyagi színvonalának emelkedését és biztosítja az előrehaladást a szocializmus és a kommunizmus felépítésében. *Szmetankin* elvtárs elmondotta, hogy a szovjet vasutasok örömmel hallották a budapesti földalatti vasút építkezésének megkezdését és az ott dolgozók jó eredményeit.

— A szovjet vasutasok meg vannak győződve arról, hogy a Magyar Dolgozók Pártjának és Rákosi Mátyásnak gondoskodására a magyar vasutasok újabb sikerekkel válaszolnak — fejezte be a magyar vasutasokhoz intézett rádióüzenetét *Szmetankin* elvtárs.

Prieszol és Felcsúti elvtársak nyilatkozata a moszkvai rádióban

A Moszkvában tartózkodó magyar vasutasküldöttség vezetőjének, *Prieszol* József elvtársnak, a Magyar Népköztársaság közlekedésügyi minisztere első helyettesének nyilatkozatát közvetítette a moszkvai rádió.

— Ámerre jártunk — mondotta *Prieszol* elvtárs —, *rendet, fegyelmet, pontosságot, tisztaságot, az utasokkal való udvarias bánásmódot, az utasok kényelméről való gondoskodást láttuk a szovjet vasutakon. Gyönyörü példáit láttuk mindenütt az együttműködésnek, az egyes szolgálati ágak, valamint azok szellemi és fizikai dolgozói egymásközötti együttműködésének* — mondotta a többi között *Prieszol* elvtárs, aki befejezésül a Szovjetunióban tartózkodó magyar vasutas küldöttség tagjai nevében üdvözölte a Vasutasnap alkalmából a magyar vasutasokat.

Felcsuti László elvtárs, a Szovjetunióban tartózkodó magyar vasutasküldöttség tagja is beszámolt tapasztalatairól a moszkvai rádióban. Elmondotta, hogy a küldöttség tagjai a szovjet vasutasok központi technikai házában *meggyőződtek a fizikai munkások és a műszaki értelmiségiek alkotó együttműködésének gyakorlati megvalósításáról. Felcsuti* elvtárs elkésedéssel beszélt a moszkvai rádióban a többi között azokról az újtípusú mozdonyokról, amelyek 10—12 000 tonnát is vontatnak.

— Mi, a Szovjetunióban tartózkodó magyar vasúti delegáció tagjai, azt igérjük, hogy a sok nagyszerű és jellett munkamódszer alkalmazásának hazánkban, a magyar vasútakon elsővonalbeli harcosai leszünk — fejezte be *Felcsuti* elvtárs a moszkvai rádióban tett nyilatkozatát.

A világ minden részéről érkeztek üdvözlő táviratok a magyar Vasutasnap alkalmából

Az első magyar Vasutasnap alkalmából a hatalmas Szovjetunió hős vasutasai küldtek elsőnek üdvözlő táviratot. A Vasúti Szállító Munkások Szövetsége Elnöksége nevében Csernicsenkó elvtárs tolmácsolta a Szovjetunió vasutas dolgozóinak forró üdvözletét és új sikereket kivánt a magyar vasutasoknak az ötéves terv teljesítéséért, a szocialista Magyarország felépítéséért és a béke megvédéséért vivott harchoz.

Ugyancsak meleghangú táviratot küldtek Kina, Albánia, Lengyelország, Csehszlovákia, Bulgária, Románia, a Német Demokratikus Köztársaság vasutas szervezetei.

A marshallizált országok kemény harcban álló dolgozói ugyancsak meleghangú üdvözlő táviratokban juttatták kifejezésre dolgozóik érzelmeit az első Vasutasnapon. A francia és olasz szakszervezeti szövetség hangsúlyozta táviratában a megalkuvásnélküli harcot, amellyel dolgozóik küzdenek a jobb életfeltételekért, a békéért, szemben az imperialisták elnyomó politikájával, amely nyomort és szenvedést jelent számukra.

A Marianske-Lazneban üdülő magyar vasutasok sem feledkeztek meg az első Vasutasnapról és a Szovjetunióban tartózkodó magyar vasutas küldöttséggel egyetemben ugyancsak táviratilag üdvözölték a Vasutasnapot.

Többszáz távirat érkezett a magyar vasutas üzemek és szolgálati helyek dolgozóitól, de ugyancsak táviratilag üdvözölték a szakszervezeten keresztül vasutasainkat a testvér magyar szakszervezetek vezetőségei is.



A Vasutasnap alkalmából ünnepélyes keretek között nyitották meg a Nemzeti Szalónban az első Országos Vasutas Képzőművészeti- és Ujító Kiállitást, nagyszámú meghivott vendég jelenlétében. Képünkön Rácz Kálmán elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára ünnepi beszédét mondja. Előtte jobbról-balra: Vaszilij Vaszilijevics Kurocskin elvtárs, a szovjet közlekedésügyi miniszterhelyettes, Blazsenov elvtárs, Sztálin díjas sztahanovista mozdonyvezető, Rózsavölgyi József elvtárs, a Vasutpolitikai Osztály helyettes vezetője.

A munka biztonsága

egyik elengedhetetlen feltétele a termelés emelésének, a tervek teljesitésének. Kormányzatunk rendeletekkel, törvényekkel biztositja, hogy a vállalatok vezetőségei, szakszolgálati főnökségek, törödjenek az egészségesebb és biztonságosabb munkakörülmények megteremtésével, a dolgozók szociális helyzetének megjavításával.

PÁRTUNK JAVASLATÁRA *kormányzatunk ezen törvények, rendeletek betartásának és végrehajtásának ellenőrzését a szakszervezetek irányitásával magukra a dolgozókra bizta. A SZOT elnökségének 1950 október 6-i határozata eredményeként a szakszervezetekben létrejöttek a munkavédelmi szervek, akiknek feladatuk harcolni a jobb, egészségesebb munkakörülményekért, a balesetek megelőzéséért. Kormányzatunk külön rendeletben szabta meg a dolgozók szociális létesitményekkel való ellátásának alsó határát, megállapitotta az üzem szociális létesitmények minimális normáit.*

A rendeletek betartása és végrehajtása terén komoly hiányosságok mutatkoznak. A vállalatvezetőségek és szakszolgálati főnökségek egy része nem tartja, illetve nem tartatja be a dolgozók egészségét, testi épségét védő törvényeket, rendeleteket, balesetelhárítási óvórendszabályokat. Egyes vezetők még mindig nem látják a munkavédelem és a termelés közötti szoros összefüggést, nem ismerték fel, hogy csak a biztonságos munka lehet termelékeny és igy lebecsülik a munkavédelem fontosságát. Az üzemeik területén lévő hiányosságokkal megalkusznak, azok megszüntetését liberálisan kezelik és igy módot nyujtanak az üzemen belül meghúzódó ellenség további kártevésének. A munkavédelmi szerveknek a hiányosságok határidőn belül való megszüntetését célzó felhivásait figyelmen kivül hagyják. Nem harcolnak a felsőbb szakszolgálati szervek felé a hiányosságok megszüntetéséért, még abban az esetben sem, amikor azok az üzemen belül megoldhatók lennének. Nem ellenőrzik rendszeresen a szállitóeszközök, daruk, csigasorok, emelők, biztonsági berendezések és kézi szerszámok állapotát. Nem foglalkoznak az üzemi rend, a tisztaság megteremtésével, az újonnan felvett dolgozók balesetelhárítási oktatására nem fektetnek súlyt, a megtörtént balesetek bejelentését elmulasztják, a baleseteket nem vizsgálják ki és a felelős személyekkel szemben nem járnak el fegyelmileg. A hiányosságok következtében a balesetek száma növekedik. Az ilyen és ehhez hasonló lazaságok egész sorát találhatjuk meg a Debreceni Osztálymérnökség IV-es, V-ös és VI-os szakaszán, ahol Vizi János osztálymérnök a munkavédelmi felelős felhivására azt válaszolta, hogy őt esetleg csak kérheti a munkavédelmi felelős a hiányosságok megszüntetésére. A hiányosságok nagy részét a kitűzött határidőre nem szüntette meg, annak ellenére, hogy azok helyileg megoldhatók lettek volna. Másképpen foglalkoznak a munkavédelem kérdésével a Landler Jenő Járműjavító Üzemi Vállalatnál, ahol a vállalatvezető, Brand Ferenc elvtárs a munkavédelmi szervekkel, az üzemi bizottsággal szorosan együttműködve harcol az üzemükben lévő balesetelhárítási hiányosságok megszüntetéséért. Ellenőrzi a felhivásban közölt hiányosságok megszüntetését, szigorúan felelősségre vonja azon művezetőket, akik a hiányosságok megszüntetését elhanyagolják.

VASÚTÜZEMUNK TERÜLETÉN *jelentős számban alkalmazunk új munkaerőt, közöttük nagy számban nőket, akiknek egészségével, testi épségével és szociális helyzetével való nemtörődés veszélyezteti a munkaerőtoborzás sikerét, a nőknek a termelő munkába való bevonását, a szükséges munkaerő biztositását. A lazaságok és hiányosságok megtürése az ellenség malmára hajtja a vizet, akik ezen a területen is akadályozni akarják vasútüzemünk szocialista fejlődését, a tervek teljesitését, nehézségeket gördítenek az őszi csúcsforgalom lebonyolitása elé.*

Kormányzatunk határozatot hozott, amelynek értelmében 200 forintig terjedő birságolási joggal ruházza fel a szakszervezetek munkavédelmi felügyelőit, a jog szigorú gyakorlására, a balesetek és megbetegedések elleni harcra, a jobb, egészségesebb, a dolgozók kedvezőbb munkafeltételeinek megteremtése, a munka biztonsága érdekében.

A szakszervezetek büntetési joggal való felruházása növeli a munkavédelmi szervek felelősségét. A büntetéseket a szakszervezetek munkavédelmi osztályai nem mint erőszakos intézkedést alkalmazzák munkájukban, mint ahogy azt egyes vállalatvezetők, szakszolgálati főnökök személyeik ellen irányuló rosszindulatú támadásnak minősitették. Nem érezték a tett intézkedésben Pártunk és kormányzatunk a dolgozók iránti féltő gondoskodását, amely a szocializmus építésének rohamos fejlődésével mindjobban előtérbe kerül és feladatává teszi a jó vezetőknek a dolgozókkal való állandó törődést.

NEVELŐ ESZKÖZKÉNT BEVEZETJÜK *a birságolást munkavédelmi osztályunk munkájában a megtörtént hibák, a feltalálható lazaságok megszüntetésére. A büntetés okát és mértékét nyilvánosságra hozzuk a sajtóban. Szakszervezetünk munkavédelmi osztálya az elkövetkezendő időben élni fog ezen jogával azok ellen, akik a munkavédelmi rendszabályok végrehajtásának elmulasztásával veszélyeztetik a termelő munka biztonságát, felemelt ötéves tervünk célkitűzéseinek megvalósitását.*

Munkavédelmi osztályunk csak úgy fog tudni ezen feladatának megfelelni és eredményeket elérni, ha a vasutas dolgozók széles rétegei támogatják munkáját, bátran feltárják az üzemeikben feltalálható hiányosságokat, lazaságokat és széleskörű politikai nevelő munkával nevelik dolgozó társaikat az óvórendszabályok, rendeletek, törvények betartására, a fegyelmezettebb és biztonságos munkára.

Budapest, 1951 augusztus 14.

Kvassai István,
a Központi Munkavédelmi Osztály vezetője



A Vasutasnap alkalmával szerte az országban díszelőadásokat rendeztek. Képünkön a margitszigeti Szabadtéri Színpad díszelőadásának egyik népi táncjelenetét látjuk, amelyet hatalmas sikerrel mutatott be a központi táncegyüttes.

Az augusztus 13—18 között tartandó szakszervezeti taggyűléseknek segíteniök kell az őszi csúcsforgalom lebonyolítását

Augusztus 13—18 között szakszervezeti taggyűléseket kell tartani. A taggyűléseken ezúttal a munkafegyelem és a takarékosság kérdését tárgyalják meg.

Az üzemi beszámoló alapjául a SZOT V. teljes ülésének július 28-án hozott határozata szolgál, amely szervesen egészíti ki a idevonatkozó előbbi párt- és kormányhatározatokat.

A szakszervezeti taggyűlést össze kell kötnünk a VI. Országos Vasutüzemi Értekezlet határozatainak, a *vasutasnapi* fogadalom és az őszi csúcsforgalom feladatainak elvégzésére való mozgósítással. A taggyűlésen fel kell használni az előző szakszervezeti taggyűlések tapasztalatait.

Pányin elvtárs levele Lengyel Józsefhez:

MINDEN MAGYAR VASUTASNAK ÚJ SIKEREK ELÉRÉSÉT KÍVÁNOM

Drága Barátom, Lengyel József! Leveledet nagy figyelemmel és nagy érdeklődéssel olvastam. Köszönöm Neked a meleg baráti hálával telt szavaidat és jókívánságaidat. Nagyon örülök, hogy engem és a magyar vasutasokat már régen összefűző levelezés nemcsak, hogy nem szakadt meg, hanem ellenkezőleg, napról napra erősödik.

Ez ragyogó bizonyítéka a magyar és szovjet nép egyre növekvő és egyre erősödő barátságának.

Drága Barátom! Leveledből értesültem, hogy mozdonyvezetőitek nem ritkán 15.000 kilométeres utat is befutnak a gőzmozdonykazán kimosása nélkül. Ez nagy eredmény, mellyel jogosan büszkélkedhetsz. Irsz arról is, hogy még akadnak nehézségek a munkában, s hogy ezek a növekedéssel járnak és nem ijedtek meg tőlük. Megelégedéssel olvastam a sorokat. Helyes! Nem kell félni a nehézségektől, én hiszem, hogy legyőzitek és új, hatalmas sikereket értek el. Bizonyítékul szolgálnak erre a magyar vasutasok eddig elért eredményei, az a valóban hatalmas munka, melynek nyomán újjászülettek a fasiszták által, a háború alatt lerombolt vasútak.

Mikor nálatok voltam látogatóban, elmondtátok, hogy azt a feladatot állitottátok magatok elé, hogy még bátrabban vezetitek be az uj technikát a vasúton. Mi is feladatunkká tettük a kazánoknak meleg állapotban való kimosását, komplex javitóbrigád szervezését és végül a páros és három váltószemélyzetes utazásokat. Nagyon szeretném megtudni, hogy sikerült-e nektek megvalósitani ezeket az intézkedéseket? Ugyszintén az is érdekel, hogy milyen változások történtek a mozdonybrigád összeállitásában, bevezettétek-e a mozdonyvezetőhelyettes tisztet?

Néhány szót magamról is szólok. Amint tudod, a moszkvai „Szortirovocsnaja" (osztályozó), üzem fütőházában dolgozom. A mozdonyvezetők brigádja — melyet én vezetek — most a mozdonyok napi átlagos futásának növeléséért és a nyersanyagtakarékosságért harcol. Sok mozdonyvezető

a napi átlagos futást elviszi 500, sőt még több kilométerig is.

Nagy munkát fejtünk ki a javitás megszervezésében és már elértük

a javitás szigorú ciklikusságát. Ez egyik legfontosabb előfeltétele annak, hogy még jobb eredményeket érhessünk el.

Egy jó hirt akarok még közölni Veled: csapatunk öt mozdonya a kommunizmus épitésének szállitási munkáját végzi. Feladatul tüztük magunk elé, hogy ezt a megtisztelő megbizatást a legmagasabb szinten teljesitsük. A kommunizmus épitkezései közös ügye az egész szovjet népnek és mi fáradhatatlanul dolgozunk, hogy minden lehetőt megtegyünk érte. Akkor, amikor a háborús gyujtogatók emberek elpusztitására készitenek fegyvereket, mi, szovjet emberek békés alkotó munkával vagyunk elfoglalva.

Kötelességünk erősiteni hatalmas hazánkat, a béke támaszát, imc, ez az, amiért ilyen erőteljesen dolgozunk.

Kivánom Drága Barátom, Neked és minden magyar vasutasnak új győzelmek elérését: Ti a béke ügyéért dolgoztok.

Forró munkásüdvözletemet küldöm Neked és egész szivemből kivánok munkádhoz új sikereket.

I. Pányin.

HONVÉDLEVELEK A VASUTASNAPRÓL

Néphadseregünk derék fiai levelekkel felkeresték lapunk szerkesztőségét. Ezekben a levelekben jó munkát kívánnak a szocialista munkaversenyhez és beszámolnak arról, hogy a tartalékostiszti kiképzésen hogyan vesznek részt, s hogyan válnak szocializmust épitő hazánk tántoríthatatlan harcosaivá.

Maczkó József például igy ir többek között: „Csatlakozom a versenyetekhez, augusztus 12-re, a „Vasutasnapra", s alkotmányunk ünnepére. Versenypontnak csak azt tudom felajánlani Nektek, hogy minden tudásomat és szorgalmamat felhasználva a kiképzésben, a tanulásban, mert ezzel tartozom Pártunknak és népünknek. Ez a tudat ad nekem erőt, hogy megértitek Ti is munkánkat és velünk együtt épititek boldog hazánkat."

Elmondják ezekben a levelekben, hogy sok vasutas sztahanovista és kiváló munkás, öntudatos dolgozók vannak közöttük és azért mentek a néphadsereg soraiba, hogy megmutassák: nemcsak épiteni tudnak, de meg tudják védeni hazájukat is.

*

Kovács János százados bajtárs levelében arról számol be, hogy a ferencvárosi dolgozók csapatvászlót ajánlottak fel alakulatuknak. Azt üzeni a levelében vasutas bajtársainak, hogy nyugodtan dolgozhatnak, mert a munkásosztály hatalmán alapuló néphadsereg megvédi a békénket, szabadságunkat és épitő munkánkat.

A KPM harmadik jelentése a vándorzászlóért folyó küzdelem állásáról

Az elmúlt napokban adta ki a közlekedés- és postaügyi minisztérium harmadik jelentését a minisztertanács augusztus 20-i, közlekedési vándorzászlajáért folyó verseny állásáról. Eszerint:

ELSŐ HELYEZETT: *MÁV Északi Fütőház.* A vontatási műhely dolgozói 136 százalékra teljesitették tervüket. Az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométer-teljesitmény 152 kilométerről 172 kilométerre emelkedett. A „2000 tonnás"-mozgalomban továbbitott napi többterhelés 1387 tonnára emelkedett, a „mosástól-mosásig"-mozgalomban pedig az átlagos kilométerteljesitmény 5800 kilométerről 10.400 kilométerre. Valamennyi mozdony részt vesz a „Minden út jövedelmezőségéért" folyó mozgalomban.

MÁSODIK HELYEZETT: *Fővárosi Autóbuszvállalat.*

HARMADIK HELYEZETT: *Posta Budapesti Hálózatépitő ÜV.*

NEGYEDIK HELYEZETT: *Landler Jenő Járműjavitó ÜV.*

Az egyes iparágakon belül a helyezési sorrend a következő:

VASÚTVONTATÁS: 1. *MÁV Északi Fütőház,* 2. Keleti Fütőház, 3. Miskolci Fütőház. Utolsó a Nyiregyházi Fütőház.

VASÚTFORGALOM: 1. *Rákosrendező állomás,* 2. Budapest—Ferencváros állomás. Utolsó a füzesabonyi állomás.

VASÚTPÁLYAFENNTARTÁS: 1. *Szombathelyi osztálymérnökség,* 2. Hódmezővásárhelyi osztálymérnökség, 3. Ó-Miskolci osztálymérnökség. Utolsó a váci osztálymérnökség.

VASÚTMŰHELYI SZOLGÁLAT: 1. *Landler Jenő Járműjavitó ÜV,* 2. Debreceni Járműjavitó ÜV, 3. Északi Járműjavitó ÜV. Utolsó a Szombathelyi Járműjavitó ÜV.

VASÚTKERESKEDELMI SZOLGÁLAT: 1. *Budapest—Józsefváros kereskedelmi főnökség,* 2. Nyugati-pályaudvar kereskedelmi főnökség, 3. Dombóvári kereskedelmi főnökség. Utolsó a debreceni kereskedelmi főnökség.

Szocialista Vasútért
A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság:
Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet
Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16.
Telefon: 113—887. 124—893. 313—744.
Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

A koreai szállítómunkások szakszervezetének levele a magyar szállítómunkásokhoz

Mi, koreai szállitómunkások, — akik harcot vivunk az amerikai területrablók ellen, — forró, harcos kézszoritásunkat és üdvözletünket küldjük a népi Magyarország szállitómunkásainak, akik a Szovjetunió önzetlen támogatásával harcolnak a nagy népgazdasági terv teljesitéséért és a tartós békéért az egész világon.

Lelkünk egész mélyéből határtalan hálát mondunk Önöknek, — akik következetesen segitik a koreai népet, amely hazája szabadságáért és függetlenségéért harcol a fegyveres amerikai beavatkozók ellen, — őszinte és önzetlen segitségükért és testvéri támogatásukért.

Mi, koreai szállitómunkások, hősiesen harcolva a győzelem biztositásáért a háborúban, sorainkból olyan bátor férfiakat termeltünk ki és termelünk ki, mint amilyenek a hős Han Nam Szu és sok más vitéz.

Bármilyen gaztetteket is hajtsanak végre, bárhogyan is tomboljanak az amerikai barbárok, okvetlenül kivivjuk a végső győzelmet, a nagy Szovjetunió, Kina és a népi demokráciák országainak, valamint az egész világ békeszerető népeinek egyetértésével és támogatásával, az amerikai területrablóknak egy szálig való megsemmisitéséért folyó elkeseredett harcban.

Kivánunk Önöknek, drága barátaink, — akik diadalmasan haladnak a szocializmushoz vezető úton, — még több sikert!

Éljen Rákosi elvtárs, a magyar nép bölcs vezére!

Éljen a koreai és magyar szállitómunkások barátsága!

Éljen a béke az egész világon!

Éljen a béke megdönthetetlen támasza az egész világon, — a nagy szovjet nép és annak vezére és tanitója, minden békeszerető nép barátja, a nagy Sztálin!

A Koreai Szállitómunkások Szakszervezetének Központi Bizottsága

A román vasutas válogatott megérdemelten győzött a magyar vasutas válogatott ellen

Az első magyar Vasutasnap alkalmából az ország valamennyi Lokomotiv Sport Köre sportünnepséget tartott. A jólsikerült bemutatókat a legtöbb helyen labdarugó mérkőzés zárta le.

A Vasas-pályán az országos vasutas nagygyülés második részében bonyolították le a román és magyar vasutas válogatott közötti mérkőzést.

Öt óra előtt néhány perccel futott ki a két csapat a pályára. Minden játékos kezében virágcsokor volt. Felsorakoztak a pálya közepén, majd a vasutas zenekar előbb a román, majd a magyar Himnuszt játszotta el. Ezután a két csapat játékosai a nézők tapsai közepette a virágokat a közönség közé szórták.

A román vasutas válogatottban *Dungu, — Tirják, Demeter, Cristescu — Szocsek, Berta, — Nicsu, Villand, Radulescu, Marian, Filotti* játszott.

A magyar vasutas válogatottban: *Horváth — Rédei, Tölgyesi, B. Nagy — Jeszmás, Kulcsár, — Papp, Imri, Tihany, Czigony és Magyar* játszott.

A mérkőzést a tervszerűbben és gólratörőbben játszó román csapat 4:1 arányban megnyerte. Időnként jóiramú, szinvonalas játékot jelentett a két ország vasutas válogatottjának mérkőzése.

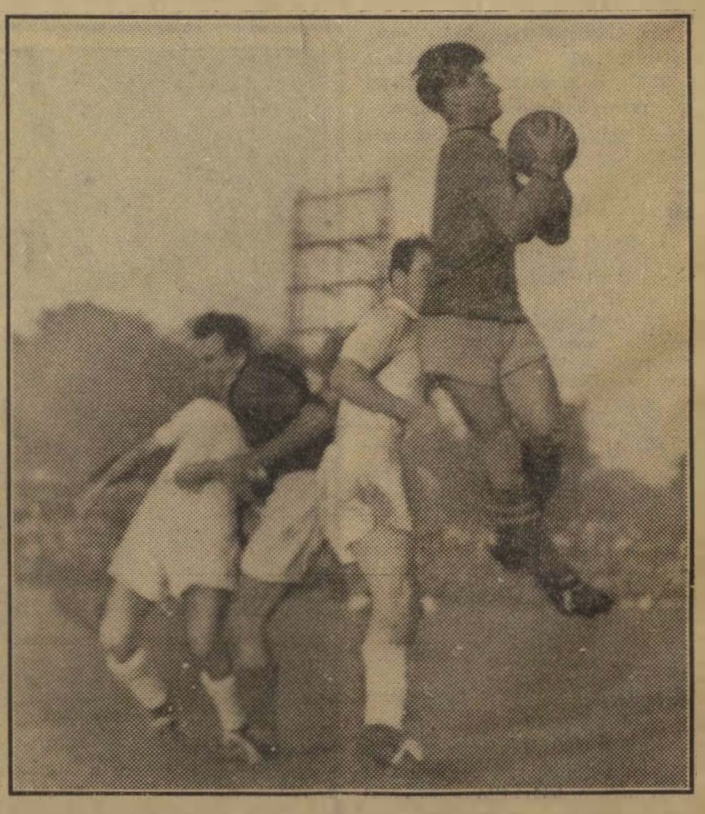
Az első félidőben a román csatársor ötletesebben, tervszerűbben játszott, mint a magyar. Ebben a játékrészben a magyar támadó sor nem tudta tartani a labdát, a leadások rendszerint ellenfélhez mentek, s hiba volt az is, hogy a magyar csatárok nem értették meg egymást.

Csak a védelem kitünő játékán mulott, hogy a román csapat nem tudott több gólt rugni.

Szünet után az első 20 percben a felfrissitett magyar csatársor több helycserés, lendületes támadást vezetett, a gólhelyzeteket azonban nem tudta kihasználni. Amikor a román csapat is változtatott támadó során, ismét átvette a játék irányitását és a kapkodó magyar védelem mellett biztosan, megérdemelten szerezte meg a győzelmet.

A 22.000 nézö előtt lejátszott mérkőzést a közönség nagy érdeklődéssel kisérte végig és lelkesen megtapsolta nemcsak a magyar, hanem a román csapat góljait és egy-egy kiugró teljesitményét.

A Vasutas Szakszervezet sorlegét a mérkőzés végén a szurkolók lelkes tapsa közepette nyujtotta át *Krekó* Ferenc elvtárs, a Vasutas Szakszervezet Szervezési Osztályának vezetője a győztes csapatnak, valamint mindkét csapat tagjának a *Vasutasnap* emlékére készitett emléktárgyat.



A vasutasnapi ünnepi nagygyülés második részében 22.000 néző előtt román-magyar vasutas válogatott labdarúgómérkőzést tartottak. Képünkön a román kapus, Dungu egy veszélyes labdát fog el.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM. ★ Ára: 20 fill. ★ 1951 SZEPTEMBER 3.

A szakszervezet harci feladata az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítása

Írta: Rácz Kálmán, a Vasutasok Szakszervezetének titkára

A vasút dolgozói megkezdték legnagyobb feladatuk: az őszi csúcsforgalom lebonyolítását. Hosszú heteken át, alapos körültekintéssel készült a vasutasság a nagy munkára. Az augusztus elején tartott Országos Vasútüzemi Értekezleten számos hasznos javaslat hangzott el a dolgozók, a sztahanovisták részéről, nem egyszer bírálat formájában a vezetés és a mozgalmi szervek felé. Ezek a javaslatok nagy segítséget nyujtottak ahhoz, hogy az értekezlet eredményes legyen.

Az őszi csúcsforgalomra való politikai és technikai felkészülést nagymértékben elősegítette a pártunk, Rákosi elvtárs javaslatára hozott minisztertanácsi határozat, amely minden év augusztusának második vasárnapját „vasutasnappá" nyilvánította. Ebben a határozatban az egész magyar nép elismerése jutott kifejezésre a vasutasok eddigi eredményes munkájáért. A vasutasnapra munkafelajánlásokkal, békeműszakokkal, békevonatok indításával készültek dolgozóink. A szolnoki fűtőházban például 12 felemelt sebességű és 10 „2000 tonnás" vonat indítását vállalták. Az állomás dolgozóival együttműködve, vállalásukat 16 felemelt sebességű és 21 „2000 tonnás" vonat indításával túlteljesítették.

Vasutasaink a vasutasnapon fogadalmat tettek Rákosi elvtársnak, hogy az őszi csúcsforgalmi feladatok elvégzésére, a felemelt ötéves terv második évének sikeres túlteljesítésére irányuló harcukban keményen megállják helyüket. A tatabányaiak például megfogadták, hogy az irányvonatok számát 20 százalékkal emelik, december 1-én elindítják az 500• irányvonatot és a vonatok terhelését 15 százalékkal túlteljesítik a harmadik negyedévre. A hatvani fűtőház dolgozói pedig megfogadták, hogy szénmegtakarítási tervüket 623 tonnával túlteljesítik, a mozdonyok futójavítási költségét 100 elegytonnakilométerenként 20-ról 16 fillérre csökkentik és 1951. évi tervüket már november 15-re befejezik.

Ilyen fogadalmak ezreit hozták el a vasutasnapra a békevonatok. Megkönnyíti a felajánlások teljesítését, hogy szovjet vasutasvendégeink bőségesen adták át tapasztalataikat a magyar vasutasságnak. V. Blázsenov elvtárs, a Sztálin-díjas szovjet mozdonyvezető, az 500 km-es mozgalom megindítója, nagyszerű tapasztalatokkal gazdagította a „Hámán Kató" Fűtőház dolgozóit. Igy, ő javasolta, hogy a mozdonyszemélyzet kössön komplexbirád-szerződést a kiszolgálószemélyzettel, a mozdony fűtőházi, tartózkodási idejének minimálisra való csökkentése végett. Felvetette azt a gondolatot is, hogy a gépek megjavítását a mozdony mosása alkalmával végezzék el — így nem kell kétszer kivonni a mozdonyt a forgalomból.

A vasutas szakszervezetnek, minden szervezetünknek,

minden funkcionáriusunknak alapvető feladata, hogy a dolgozók lelkesedésére támaszkodva és kezdeményezéseiket felkarolva, jól szervezze meg a feladatok teljesítését biztosító szocialista munkaversenyt.

Ezt a feladatot csak úgy tudjuk eredményesen megoldani, ha a korábbi versenyszakaszokat, de különösképpen az alkotmány tiszteletére indított versenyben elért eredményeket további sikereink kiinduló pontjává tesszük. Az olyan eredményt, amilyet a miskolci területen láttunk, ahol a dolgozók 99 százaléka tett felajánlást, közel ötmillió forint értékben és a vasutasnapra már hatmillió forint értéket teljesítettek. Ugyanitt, egy és negyedmillió forint értékű anyagtakarékossági vállalást teljesítettek.

Területi bizottságainknak, üzemi szerveinknek világosan kell látniok, hogy a vasutas munkaversenymozgalomnak igen sok és hasznos formája van. Ilyen az „500 km-es", a „2000 tonnás", a „Minden út jövedelmezőségéért"-mozgalom, a Nazarova-mozgalom, ilyen Gazda elvtárs kezdeményezése, amit a vasútnál Pozsonyi elvtárs, a Landler Művek művezetője vett át elsőnek stb.

Ezeket a mozgalmakat most mind a kocsiforduló idejének leszorítása szolgálatába kell állítani.

Hiszen az idei őszi csúcsforgalomban körülbelül 50 százalékkal több árut kell szállítani, mint a mult év hasonló időszakában. Ez annyit jelent, hogy napi 10.000 vagon helyett most a napi 15.000 kocsi megrakását és elszállítását kell biztosítani. Nyékládháza példáját kell követni, ahol azelőtt egy-két napig álltak a kocsik a rakodásnál, ma pedig egy-két óra leforgása alatt megrakják a kocsikat. A vasutas szakszervezet fontos feladata, hogy az üzemi bizottságok kiegészítése során, fokozott figyelmet fordítson a kisebb, de a forgalomban nagy szerepet játszó szolgálati helyek szervezeteire.

Területi szerveink, vonalfelelőseink, üzemi bizottságaink ne feledkezzenek meg arról sem, hogy az ellenség mindent elkövet, hogy a népgazdasági terv sikerét elősegítő vasutasfeladatok teljesítését akadályozza. Segíti az ellenséget a laza munkafegyelem, a vasútnál még mindig túltengő bürokrácia, de nem utolsó sorban a megbúvó, sőt a mozgalmi szervekbe, az üzemi bizottságokba is beépült jobboldali szociáldemokraták aljas aknamunkája.

A reakciós elemek mindig megtalálják az alkalmas időpontot arra, hogy munkánk sikerét akadályozzák. Ilyen volt például Simon József, Dunapentele volt központi megbízottja, akiről kiderült, hogy 1945-ben Szabadkán, az ottani VOGE helyi csoportjának titkára volt és a katonaságnál, mint tábori csendőr teljesített szolgálatot. Munkájában Titóékat szolgálta, amíg felfigyeltünk rá és lelepleztük.

Nyomatékosan fel kell hívnunk szervezeteink figyelmét a SZOT ötödik teljes ülésén hozott határozatra: Meg kell mondani, hogy ezen a téren is mulasztásokat követtünk el. A Központi Szervezési Osztálytól, a területi bizottságokon át, az üzemi szervezetekig — a vasutasnapra való készülődés lázától fűtve — megfeledkeztünk a folyamatban levő egyéb feladatokról és igen felületesen készítettük elő a taggyűléseket. A taggyűlések nem foglalkoztak kielégítően a munkafegyelem kérdésével. Nem foglalkoztunk az olyan jelenségekkel, hogy egyik legnagyobb üzemünkben, az Északi Járóműjavítóban a dolgozók jelentős része útrakészen várta, hogy a bélyegzőóra megfelelő időpontot mutasson és bélyegezhessen. Ugyanakkor a szerszámosládákat, szerszámaikat, gumitömlőket, emelőket szanaszét hagyták a munkahelyükön. A munkafegyelem lazaságának egy másik jellegzetes megnyilvánulási formája, amikor a kétlaki dolgozók egymást helyettesítik a szolgálatban, pihenőidő nélkül. Ez rendkívül megnöveli az üzemi balesetek lehetőségét, amit azután az ellenség is jól ki tud használni. A munkafegyelemnek minden lazasága veszélyezteti őszi forgalmi tervünk sikerét. Szervezeteinknek tehát fokozott mértékben kell arra törekedniök, hogy — az öntudatos dolgozókra támaszkodva — a munkafegyelem rohamosan javuljon a vasút egész területén.

Még mindig előfordul az is, hogy az érdekelt üzemeket nem értesítik kellő időben a szállítmány megérkezéséről, ami természetesen hátrányosan befolyásolja a kocsifordulók csökkentését. Egyes kisebb szolgálati helyeken az ott megbúvó reakciós elemek indokolatlanul soká ácsorogtatják a vonatokat, késleltetik a vagonok ki- és berakását, hogy ezzel akadályozzák a nagy szállítási feladatok elvégzését. Ez annál könnyebben előfordulhat, mert elhanyagoltuk a szakszervezeti munkát ezeken a helyeken, sem a központ, sem a területi bizottságok nem fordítottak erre elég gondot. Most az a feladatunk, hogy mindenütt, haladéktalanul megjavítsuk a szakszervezeti szervek munkáját.

Üzemi bizottságaink — vonalfelelőseink segítségével — vegyék fel a kapcsolatot az érdekelt vállalatok üzemi bizottságaival, a földművesszövetkezetekkel, a községi tanácsokkal. Magyarázzák meg ezeknek a szerveknek a kocsiforduló leszorításának népgazdasági jelentőségét. Kérjék segítségüket és alakítsanak komplexbrigádokat a vagonok ki- és berakásának meggyorsítása érdekében.

A vasút dolgozói nagy feladatukat csak úgy tudják eredményesen megoldani, ha az őszi szállítások kérdését harci feladatként tekintik.

Harci feladat az, hogy hatalmas békeműveinkhez kellő időben, hiánytalanul szállítsuk az anyagot. Harci feladat az is, hogy a szállítások gyors lebonyolításával vigyük el a bőséges termést, a kenyeret a dolgozók asztalára.

Az őszi csúcsforgalom csatáját is csak a pártunk által mutatott úton, Rákosi elvtárs tanítását szem előtt tartva tudjuk sikerre vinni. Kérjék ki tehát szakszervezeti aktíváink minden kérdésben a vasút politikai osztályainak, az üzemi pártszervezeteknek véleményét. Ugyanakkor képezzék magukat állandóan politikai és szakmai téren egyaránt, hogy maradéktalanul eleget tudjunk tenni a párt által ránk bízott nagy nemzeti feladatunknak: az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításának.

Az augusztus 20-i munkaverseny és a minisztertanács vándorzászlajának győztese a közlekedésben

A HÁMÁN KATÓ FŰTŐHÁZ



A vándorzászlóátadási ünnepség a Hámán Kató Fűtőházban

Az alkotmány ünnepe tiszteletére a minisztertanács vándorzászlajáért vívott versenyben a közlekedési üzemek közül a Hámán Kató Fűtőház került az élre. Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter pénteken délután adta át a fűtőház dolgozóinak a minisztertanács vándorzászlaját.

Az átadási ünnepélyt Pongrácz Imre, a fűtőház főnöke nyitotta meg, majd Bebrits elvtárs beszélt.

Bevezetőben hangsúlyozta: a Hámán Kató Fűtőház nemcsak a vasút területén lett első az augusztus 20-i versenyben, hanem első lett az egész közlekedésben, amihez hozzátartozik a posta, a hajózás, a repülés, a kisvasúti dolgozók munkája és a helyi városi közlekedés is.

— Mi tette lehetővé — folytatta —, hogy a Hámán Kató Fűtőház került az élre? Az, hogy a dolgozók követték pártunk útmutatásait és teljesítették feladataikat.

Amikor az volt a legfontosabb, hogy gyorsítani kell a közlekedést, a Hámán Kató Fűtőház dolgozói a legkisebb késéssel tovább-

(Folytatás a 2-ik oldalon)

A magyar vasutasok forró elvtársi üdvözletét tolmácsoljuk a hős bányászoknak az első bányásznap alkalmából!

HÁMÁN KATÓ fűtőház

vándorzászló átadási ünnepségéről szóló cikk folytatása

bították a munkásvonatokat, a személy- és tehervonatokat.

Amikor azt kérte a kormány a vasutasoktól, hogy minél több szenet takarítsanak meg, a fűtőház dolgozói ebben is az élre kerültek, ugyanakkor más vasúti üzemeknél nehezen ment a széntakarékosság. Élenjártak a javítási költségek csökkentésében is.

Bebrits elvtárs ezután ismertette a fűtőház kollektívájának és élenjáró dolgozóinak eredményeit, majd így folytatta:

— Elsőrendű teljesítmények ezek — de most arra van szükség, hogy a Hámán Kató Fűtőház fokozza eredményeit. Mozdonyvezető és fűtő a legfegyelmezettebb magatartást tanusítsa, dolgozzanak balesetmentesen.

Az legyen most a jelszó: „Egy pillanatra se vedd le a szemed a pályáról."

Ne felejtsük el, hogy az ellenség is résen van és a legkisebb fegyelmezetlenséget is kihasználja, hogy zavarja a vasúti közlekedést.

Bebrits elvtárs befejezésül a vasutasok soronlévő feladatairól beszélt és ezzel kapcsolatban elmondotta: a Hámán Kató Fűtőháztól még többet várunk, mert élenjár. *Be kell bizonyítania, hogy méltó a nagy kitüntetésre, a miniszertanács vandorzászlajára.*

Az ünnepi beszéd után a miniszter átadta a zászlót. A piros-fehér-zöld selyem lobogón aranybetűkkel ragyog: „A miniszterlanács zászlója az alkotmány-munkaverseny legjobb üzemének". Felzúgott a taps, lelkesen éltették a pártot, Rákosi Mátyást, a magyar nép bölcs vezérét. A zászlóval együtt a miniszertanács százezer forint jutalmat adott az augusztus 20-i versenyben győztes üzemnek. Ebből 50.000 forintot a fűtőház dolgozói szociális célokra kaptak, 50.000 forintot a legkiválóbbaknak adott át a miniszter jutalomként. Többen kaptak magas kormánykitüntetést is. Pongrácz Imre mérnök, fűtőházvezető, a Magyar Népköztársasági Érdemérem aranyfokozatát, Szakos István mozdonyvezető és Haklik Károly fűtőházfőnökhelyettes a Magyar Népköztársasági Érdemérem ezüstfokozatát, Majorcsik István fűtő és Varga László vaseszlergályos a Magyar Népköztársasági Érdemérem bronzfokozatát, Döme Ferenc főmozdonyvezető a Magyar Munka Érdemrend bronzfokozatát és a velejáró 1500 forint pénzjutalmat, Födi Sándor mozdonyvezető a Magyar Munka Érdemérmet kapta.

Az őszi forgalmi verseny sikeréért

A megjutalmazott dolgozók nevében *Sági* László elvtárs, a szakszervezeti bizottság titkára mondott köszönetet.

Ezután *Bognár* Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetője szólt a dolgozókhoz. Beszédében hangsúlyozta, hogy a Hámán Kató Fűtőház dolgozóinak a termelés frontján aratott győzelme egyben nagy politikai győzelmet is jelent. A kiemelkedő termelési siker csapás az imperialisták háborus terveire és belső ügynökeik aljas mesterkedéseire egyaránt.

A Hámán Kató Fűtőház öntudatos dolgozói — mondotta *Bognár* elvtárs — jó munkájukkal és ezzel a győzelemmel erősítik a nagy Szovjetunió vezette béketábort és hozzák erejét a mi szocializmust építő szabad hazánknak.

Beszéde további során arról a mérhetetlen segítségről beszélt, amely minden magyar siker igazi forrása: a Szovjetunió önzetlen támogatása. Megemlékezett Vaszilij Vasziljevics *Kurocskin* elvtárs szovjet közlekedésügyi miniszterhelyettes és V. *Blazsenov* sztahánovista mozdonyvezető látogatásáról, akik a Hámán Kató Fűtőház dolgozóit értékes tapasztalatokkal gazdagították.

Bognár elvtárs ezután a helyi pártszervezet jó munkáját méltatta és hangsúlyozta, hogy felvilágosító, irányító és segítő szerepe érvényesült a verseny egész ideje alatt és lendületet adott a fűtőház szovjet tapasztalatokon nyugvó mozgalmainak. Felhívta a dolgozók figyelmét: az eredmények ne tegyék öntelttté a dolgozókat, vannak még hibák a fűtőházban és azokat ki kell javítani. Arra kell törekedni, hogy a legteljesebb összhangot megteremtsék a vontatási és forgalmi szolgálat dolgozói között. Ügyeljenek arra, hogy a múlt rendszerből ittmaradt szakmai sovinizmust. A megjobb eredmények eléréséhez feltétlenül szükség van a munkafegyelem további megszilárditására, mert csak így tudjuk a párt által kitűzött feladatokat, az őszi csúcsforgalmat végrehajtani.

Azután megemlékezett Hámán Kató elvtársnőről, aki 1936 augusztus 31-én, 15 évvel ezelőtt halt mártirhalált. Az évforduló — folytatta — figyelmeztet bennünket arra, hogy még nincs vége a harcnak. Nem fejeztük még be feladatainkat. Sok még az ellenség. Nekünk, vasutasoknak legközvetlenebb érdekünk és kötelességünk, hogy az ellenség ellen harcoljunk. Hámán Kató emlékét szívünkbe zárva küzdjünk azokért az eszményekért, amelyekért ő harcolt, s amelyekért minden becsületes haladó dolgozó igaz szívvel harcol. Hámán Kató neve kötelezi a fűtőház dolgozóit tervünk végrehajtására, a gazdaságosságért, a mi szeretett édesapánk, *Rákosi* elvtárs, a mi tanítónk vezette ügyért — fejezte be beszédét *Bognár* elvtárs.

Utána *Rácz* Kálmán elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára szólalt fel. Beszédében a vándorzászló jelentőségére hívta fel a dolgozók figyelmét és hangsúlyozta, hogy az üzem dolgozói egy pillanatra se felejtsék el, hogy a miniszertanács által adományozott zászló, — vándorzászló és annak megtartásáért a munka ütemét nemcsak megtartani, hanem túlszárnyalni is kell. — Erre a vándorzászlóra — mondotta — tizezrek tekintenek és mindent elkövetnek azért, hogy birtokukba kerüljön. Ezt bizonyítja a rákosi fűtőház sztahánovistáinak levele, amelyet a fűtőház dolgozóihoz intéztek. Ebben kifejezésre juttatják, hogy nemcsak utolérik a Hámán Kató Fűtőház eddigi eredményeit, hanem túlszárnyalják azokat — az őszi csúcsforgalom harcaiban. Ezrek és ezrek fogadták meg *Rákosi* elvtársnak a vasutasnapon, hogy kemény harcban küzdenek ezért a vándorzászlóért, az őszi forgalom sikeréért, az évi terv túlteljesítéséért. A fűtőház öntudatos dolgozóinak ebben a nemes versenyben nem szabad sovinisztának lenni e, át kell adni azokat a munkamódszereiket, amelyekre érlelődtek, azokat a tapasztalatokat, amelyeket e szép küzdelem során szereztek. Öntudatos kommunisták módjára segítik az elmaradókat és arra törekszenek, hogy általános feleme kedést érjenek el. Ha ez így lesz, biztosak vagyunk abban, hogy ez a vándorzászló itt marad a Hámán Kató Fűtőházban és nem keres magának más helyet — mondotta befejezésül *Rácz* elvtárs.

Ezután a győztes fűtőház dolgozóit a vasútüzem különféle szakszolgálatai és a posta képviselői, majd a kis út törő vasutasok üdvözölték. Az ünnepség végén a részvevők táviratot intéztek *Rákosi* Mátyás elvtárshoz, amelyben igérik: tovább fokozzák sikereiket és úgy dolgoznak, hogy döntően hozzájáruljanak az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításához és az évi terv túlteljesítéséhez.

A rákosi fűtőház sztahánovistáinak levele a Hámán Kató Fűtőház dolgozóihoz:

utólérik és túlszárnyalják eredményeiket az őszi csúcsforgalom sikeréért vívott harcban

Kedves Elvtársak! Ti, a Hámán Kató Fütőház dolgozói, az alkotmány ünnepének tiszteletére inditott versenyben lelkes munkátokkal elnyertétek a miniszertanács zászlaját és a büszke élüzem cimet.

A Hámán Kató Fütőház az ország legjobb fütőháza lett.

Tiszta szivből örülünk sikereiteknek, és további eredményeket kivánunk a vasútra háruló nagy szállitási feladatok végrehajtásáért folytatott harcban Mi, a rákosi fütőház sztahánovistái, elhatároztuk, hogy valamennyi mozdonyvezetővel, fütővel, müszaki értelmiségivel, minden dolgozóval karöltve nemcsak utólérjük, de túl is szárnyaljuk elért eredményeiteket, hogy a mi fütőházunk legyen az ország legjobb fütőháza.

Ezért vállaljuk, hogy a kocsi- és mozdonyjavitó fiókmühely átlagteljesitményét 140 százalékra növeljük. A mozdonyok két mosás közötti teljesitményét a mai 8200 kilométerről 12.000 kilométerre emeljük. Tovább szélesitjük a 2000 tonnás és az 500 kilométeres mozgalmat és több irányvonatot és felemelt sebességü túlterheléses vonatot továbbitunk, mint eddig. Munkánkat gazdaságosabbá tesszük: egy százalékkal csökkentjük fajlagos szénfogyasztásunkat. Kiszélesitjük fütőházunk és fiókmühelyünk egész területére a Gazda-mozgalmat és felhasználjuk a hulladék fa- és vasanyagokat.

Arra kérünk titeket, hogy ne elégedjetek meg elért eredményeitekkel, hanem keljetek velünk versenyre, hogy minél sikeresebben lebonyolithassuk az őszi csúcsforgalmat, a vasutasok nagy feladatát és ezzel is előbbre vigyük az ötéves terv teljesitését.

A rákosi fütőház sztahánovistái.

Az 1952. évi tervek előkészítésének feladatai

Népköztársaságunk alkotmánya törvénybe iktatta, hogy a Magyar Népköztársaság gazdasági életét állami népgazdasági terv határozza meg. A terv biztosítja a népgazdaság arányos fejlődését és a gazdasági élet összhangját. A termelési terv az emberek mindennapi gyakorlati tevékenysége, amelyből következik, hogy a tervek előkészítésébe a dolgozók széles tömegeit kell bevonni, hogy azok tapasztalataikkal, javaslataikkal elősegítsék az üzemi tervek helyes elkészítését.

A vasút szállítási és üzemi terveinek számos hiányossága van. Így többek között az, hogy *az üzemi vállalatok nem tudták a szállítási terveket hosszabb időre megadni* és így a szállítási tervet a mult évihez viszonyítva csak bizonyos százalékkal emelték meg.

A legnagyobb hiányosság eddigi terveinknél, hogy nem vonták be a dolgozók széles tömegeit azok előkészítésébe. Ebből adódott, hogy számos vállalat, üzem első negyedévi tervét a gazdasági vezetők olyan lazára tervezték, hogy annak ismertetése után a dolgozók ellentervükben lényegesen kevesebb idő alatt vállalták a terv teljesítését.

A KÉSZÜLŐ TERVEK ELŐKÉSZÍTÉSÉBE a dolgozókat fokozottabb mértékben kell bevonni, hogy ezáltal is lehetőség nyiljon a rejtett tartalékok feltárására. A dolgozóknak a tervek elkészítésében való részvétele elősegíti továbbá, hogy a munkások, technikusok, műszaki értelmiségiek mégjobban magukévá tegyék a szocializmus építését és a béke védelmét jelentő ötéves tervünket.

A vasút dolgozóinak a tervek elkészítésébe való bevonásával kapcsolatban feladatunk, hogy

valamennyi szolgálati helyen, üzemben a szakszolgálati vezetők és az üzemi bizottságok tervbrigádokat hozzanak létre,

amelyeknek feladata, hogy az 1951. évi első félévi termelési tapasztalatok alapján felkutassák azokat a műszaki, szervezési, anyaggazdálkodási, felhasználási stb. nehézségeket, amelyek az illető szolgálati hely termelésének és termelékenységének további emelését valamint az önköltségcsökkentését gátolják.

A brigádok dolgozzanak ki javaslatokat a hiányosság megszüntetésére.

Például tűzze ki célul a brigád, hogy az *„500 kilométeres"*-mozgalomban részvevő mozdonyok napi teljesítményét 180 kilométerről 210-re emeli, vagy például a siktolatások meggyorsítását, stb.

Brigádokat lehet alakítani az üzem, illetve szolgálati hely általános problémakörein túl egy-egy meghatározott feladat, pl. a selejt leszorítása, a gépek tervszerű karbantartása, műanyagok fokozottabb felhasználása, bérelszámolás egyszerűsítése stb. megoldására is. A tervbrigádok 5—9 főből állnak és a műszaki szolgálati főnök mellett tagjai legyenek az illető üzemrész, illetve műhely vezetője, legjobb sztahánovisták, mérnökök, technikusok, művezetők, továbbá a szolgálati hely, illetve üzem szakszervezeti funkcionáriusai, elsősorban a műhelybizottság bér- és termelési felelőse. A tervbrigádok létrehozásában nagy feladat vár az üzemi bizottságok mellett működő műszaki és gazdasági bizottságokra is.

A létrehozott tervbrigádok tagjai részére megalakulásuk után az üzemi bizottság értekezletet tart, ahol a szolgálati főnökök, illetve a vállalati igazgatók ismertetik az egyes műhelyek és üzemek legfontosabb problémáit, amelyeknek megoldását a brigádok elé feladatul tűzik ki.

AZ ÜZEMI BIZOTTSÁGOK SEGÍTSÉK ELŐ és ellenőrizzék, hogy a szolgálati főnökök, vállalatvezetők az üzemekbe szeptember elején beérkező terv-keretszámokat a beérkezéstől számított egy héten belül szolgálati helyekre, műhelyekre, üzemrészekre, pályamesteri szakaszokra stb. felbontsák és azokat a tervbrigádokhoz írásban is eljuttassák. Ezután a brigádok munkáját arra kell összpontosítani, hogy felkutassák,

milyen műszaki és szervezési intézkedésekkel

lehet az illető szolgálati hely, műhely vagy műhelyrész termelési, termelékenységi tervét teljesíteni, illetve túlteljesíteni.

A tervbrigádok feladatairól és működéséről a dolgozókat üzemi röpgyűléseken tájékoztatni kell. Gondoskodni kell arról, hogy a tervkészítés ideje alatt a szolgálati helyeken, illetve üzemekben a szóbeli és írásbeli agitáció segítségével a dolgozók minél több javaslattal, újítással, észszerűsítéssel, stb. járuljanak a tervek teljesítéséhez szükséges feltételek megteremtéséhez.

A javaslatokat a tervbrigádok termelési egységenként tartandó termelési értekezleteken, vagy más módon vitassák meg.

Célszerű, ha a tervbrigádok meghatározott időt jelölnek ki, amikor a dolgozók javaslataikkal felkereshetik a brigádokat. Pl. műszak végén, vagy forduló szolgálatnál a váltás után, stb.

Fontos, hogy a tervbrigádok a saját, valamint a dolgozók által benyujtott javaslatokról az illető szolgálati hely vezetőjét azonnal tájékoztassák, hogy azokat közvetlenül, minél gyorsabban hasznosítani lehessen. A dolgozók bevonása az 1952. évi tervek elkészítésébe hathatós segítséget fog nyujtani már az 1951. évi harmadik és negyedik negyedévi terv teljesítéséhez és túlteljesítéséhez, így az őszi forgalom sikeres lebonyolításához. A szolgálati főnökök azokat a javaslatokat, amelyeknek megvalósítása nem tartozik saját hatáskörébe, vagy elfogadása vitás, döntésre terjessze fel az igazgatóságok osztályaihoz.

A TERV-AGITÁCIÓT össze kell kötni a verseny állandósításával és a tervek népszerűsítésével.

A tervek által meghatározott célkitűzések mellett a feltárt hiányosságok megszüntetése érdekében végrehajtandó feladatok képezzék a szolgálati hely, műhely, műhelyrész versenyének tartalmát.

A szolgálati főnökök, illetve vállalatvezetők a tervbrigádok és a dolgozók javaslatainak figyelembevételével a keretszámok alapján a szolgálati hely, illetve üzem tervjavaslatát szolgálati helyekre, műhelyekre felbontva szeptember 30-ig készítik el. Az így elkészített tervjavaslatot szeptember 30-a és október 3-a között a szolgálati főnökök, illetve vállalatvezetők üzemi aktivaértekezleten ismertetik.

Az aktivaértekezletre az üzemi bizottságok megszervezik a szakszervezeti aktivák részvételét,

akik javaslataikkal, hozzászólásaikkal egészítik ki a tervjavaslatot.

Október 4-e és október 10-e között szolgálati helyenként, illetve műhelyenként termelési értekezletet kell tartani, ahol a szolgálati főnökök, művezetők, pályamesterek stb. ismertetik a szolgálati hely, illetve műhely tervjavaslatát. Ezen a termelési értekezleten a szolgálati főnökök, művezetők, pályamesterek stb. kötelesek beszámolni a tervbrigádok és a dolgozók által benyujtott javaslatok sorsáról. A szolgálati hely, illetve műhely tervének végleges elkészítésénél a korábbi javaslatok mellett figyelembe kell venni a termelési értekezleten elhangzó javaslatokat is.

Az üzemi bizottságok a bizalmiakon keresztül mozgósítsák a dolgozókat a termelési értekezletekre és világosítsák fel a dolgozókat arról, hogyha vannak meglátásaik, javaslataik, úgy azt tegyék meg az értekezleten, mert azok a tervjavaslat végleges elkészítésénél figyelembe lesznek véve.

A minisztérium által jóváhagyott terveket január 15-e és 31-e között szolgálati helyenként, illetve műhelyenként kell ismertetni a dolgozókkal. Ezeken a termelési értekezleteken számoljanak be a dolgozók javaslatainak végleges sorsáról.

A üzemi bizottság feladata, hogy következetes harcot folytasson a dolgozók javaslatainak megvalósításáért és ellenőrizzék, hogy a tervbrigádok és a javaslatokat benyujtó dolgozók számára a szolgálati főnökök, illetve vállalatvezetők a rendeletben biztosított újítási díjazás mellett megfelelő prémiumot tűzzenek ki.

Az üzemi bizottságok használják fel az üzemi lapokat és ismertessék azokban a tervbrigádok munkáját, munkamódszerét és különösen kisérjék figyelemmel a dolgozók által benyujtott javaslatok sorsát.

Az üzemi bizottságok kultúr- és termelési bizottságai rendszeresen foglalkozzanak a tervjavaslat elkészítésében élenjáró brigádok és dolgozók népszerűsítésével. Hangosbemondón, falujságon ismertessék azok javaslatait, azok megvalósításával elért megtakarításokat és azt, hogy menynyiben járulnak hozzá az 1952. évi tervek teljesítéséhez.

A TERVBRIGÁDOK MUNKÁJÁVAL kapcsolatban az üzemi bizottság hívja fel a dolgozók figyelmét arra, hogy

az ellenség nem fogja tétlenül nézni, az előkészítő munkát

és igyekezni fog a dolgozókat lebeszélni arról, hogy javaslataikkal segítsék a terv elkészítését.

Ezeket az elemeket leplezzék le, pellengérezzék ki, mint béketervünk ellenségeit és távolítsák el soraink közül és mutassanak rá, hogy az ellenség milyen úton akarta károsan befolyásolni dolgozóink bevonását a terv elkészítésébe.

A tervbrigádoknak döntő feladata, hogy elősegítse az ötéves tervben, és most az 1952. évi tervben lefektetett és

a női munkaerők bevonásával kapcsolatos feladatok

előirányzását. Hasonlóan fontos feladata a brigádnak a dolgozókról való szociális és kulturális gondoskodást súlyponti kérdésként kezelni.

Vigyázni kell arra, hogy

az anyagnormák helyes megállapítására a tervek elkészítésénél figyelemmel legyenek

és a túlméretezett igényeket utasítsák vissza. A tervbrigádok ne hagyják figyelmen kivül

a szakvezetésben még ma is felelhető bürokráciát

és az ellenség aknamunkáját, amely sokszor szivesen kapaszkodik a vaskalaposság és a bürokrácia labirintusainak lehetőségeibe.

A tervbrigádok megalakulásával a dolgozók fokozott mértékben részesednek a vezetés, irányítás munkájában. Javaslataikkal hozzájárulnak a tervezés területén mutatkozó hiányosságok felszámolásához, még inkább magukénak érzik a népgazdasági tervet, ami egyik indítéka lesz a terv teljesítésének, illetve túlteljesítésének.

Bencs Mihály,
a Központi Termelési- és Bérosztály vezetője.

Levelek az Ötéves terv -kiállításról

Napokkal ezelőtt nyilt meg az Ötéves terv-kiállítás a budapesti Műcsarnok újjáépített termeiben. Sok vasutas dolgozó látta már a kiállítást, amelyet az ország minden részéből tízezrével keresnek fel a magyar dolgozók. Számos levelet kapunk a szerkesztőségbe. Ezekben a levelekben munkástársaink leírják, mi tetszett a kiállítás anyagából és mit használtak fel belőle, milyen erőt és biztatást merítettek abból további munkájukhoz.

Maszárovics János elvtárs, Budapest Keleti-pályaudvar dolgozója elmondja levelében, hogy *„Különösen megragadta figyelmemet a dunapentelei Vasmü épitkezésének tökéletes elosztása. Minden lesz ott, ami egy szocialista várost jellemezni tud: korszerü lakótelepülés, iskolák, egészségügyi épületek, óvodák, bölcsödék, kultur- és sportpalotúk.*

A mezőgazdaságnál nem tudtam betelni a túrkevei szocialista szektor tökéletességével.

Ugyanúgy lekötötte a figyelmemet az inotai erőmü és büszke voltam, hogy iparunk ilyen csodálatos alkotásra képes. Amikor pedig megláttam a földalatti gyorsvasút állomását, még boldogabb lettem. De itt ismételten találkoztam a Szovjetunió segítségével. A székesfehérvári állomás tervezete is megragadott, nem is beszélve az új 303-as mozdonyról, aminek tökéletes felépítése, kiegyensúlyozottsága tetszett.

A kiállítás csak megerősitett abban az eltökéltségben, hogy még jobban fokozzuk a harcot ellenségeink ellen, hogy épitő munkánkban soha többé ne tudjon kárt tenni."

Kuti János elvtárs, a Budapest-ferencvárosi fütőház társadalombiztositási tanácsának elnöke szines levélben számol be a látottakról és hangsúlyozza, hogy jóleső érzést váltott ki belőlük a rendőr- és honvédtisztek bajtársias viselkedése. Az ő figyelmét is a gigantikus méretü szocialista épités ragadta meg legjobban. A kiállitás újabb hatamas pofon a hazai reakciónak és külföldi megbizóiknak. Igy ir többek között: „Nehezen válunk meg minden egyes modelltől, fényképtől, a kiállitás lenyügöző hatása van bennünk és arra késztet, hogy a kijáratnál mégegyszer visszatekintsünk, hogy mégegyszer végig simogassuk tekintetünkkel az épülő erőmüveket, az ország villamositását, az új bányászlakótelepeket, a közlekedés soksok csodáját, a mezőgazdasági gépeket, a hazánkban meghonositott új növényeket, hogy még egy pillanatra láthassuk büszke, de mégis elérzékenyült, könnybelábadt szemünkkel a gyermekeink boldog jövőjét jelentő szocialista alkotásokat.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL

A pártoktatás jó megszervezésével elősegítjük a pártvezetőségválasztás sikerét és az őszi csúcsforgalom lebonyolítását

Az idei pártoktatás előkészítése, szervezése a legtöbb pártszervezetnél a befejezés felé közeledik. A Politikai Bizottság 1951 május 17-i határozatának végrehajtása, az 1951—52. évi pártoktatás megszervezése nagy feladatok elé állította a vasutas pártszervezeteket.

Ezt a nagy és igen fontos pártfeladatot, az őszi csúcsforgalomra való felkészülés, valamint a pártvezetőségek újraválasztásával egyidőben kell végrehajtani. A három nagy feladat egyidőben való végrehajtása biztosítja pártszervezeteink megerősödését, az őszi csúcsforgalom sikeres és gazdaságos lebonyolítását.

A vasutas pártszervezetek többsége felismerte az idei pártoktatás előkészítésének fontosságát és alaposan felkészült az oktatási év megszervezésére. Budapest Nyugati-pályaudvar pártszervezete a PB határozatát vezetőségi ülésen, aktivaértekezleten, népnevelőértekezleten tárgyalta meg. Népnevelők egyéni beszélgetésen keresztül tudatosították az oktatási munka fontosságát. A Nyugati pályaudvar faliújsága és üzemi sajtója többször foglalkozott a pártoktatás megszervezésének kérdésével. Emellett a pártvezetőség felhasználta a júliusi és augusztusi taggyűléseket is arra, hogy figyelmeztesse a párttagokat a Szervezeti Szabályzatra, mely kimondja: *„A párttag kötelessége, hogy szakadatlanul fejlessze politikai tudását és emelje műveltségi színvonalát. Igyekezzék elsajátítani a marxizmus, leninizmus tanítását".* Az ilyen komoly előkészítő munkának megvan a maga eredménye. A párttagok, tagjelöltek, sőt a termelésben élenjáró pártonkívül dolgozók nagy többsége önként kérte a pártoktatásba való bevonását.

Azonban nem minden vasutas pártszervezet foglalkozott ilyen lelkiismeretességgel az őszi oktatás előkészítésével. Még mindig vannak olyan pártszervezetek, mint a mezőhegyesi, hódmezővásárhelyi, a makói pártszervezetek, amelyek még mindig nem tárgyalták meg a PB határozatát és nem tudatosították az oktatás fontosságát. Több helyen csak felületesen, formálisan tárgyalták meg a PB határozatát, az oktatás előkészítésével kapcsolatos munkát. Ezeken a helyeken az oktatási év előkészítése nem vált az egész pártszervezet ügyévé, az egész feladat az agit. prop.-felelősre, az oktatás-felelősre korlátozódott. Ezért van az, hogy a dunapenteiei építésvezetőségnél, szolnoki műhelyben több párttag, sőt még egyes népnevelők sem tudnak a pártoktatás beindításáról. *Azok a pártszervezetek, amelyek eddig nem fordítottak megfelelő gondot a PB határozatának ismertetésére, az oktatás, a tanulás fontosságának tudatosítására, sürgősen számolják fel ezen hiányosságokat és a népnevelőmunka minden módszerével, különösen egyéni agitáción keresztül pótolják a hiányosságokat.*

A Politikai Bizottság határozata szerint biztosítani kell a párttagság 45—50 százalékának szervezett oktatásba való bevonását. *Szervezett pártoktatásba kell bevonni a pártalapszervezetek vezetőségi tagjait, pártbizalmiakat, népnevelőket, tömegszervezeti funkcionáriusokat, békebizottságok elnökeit, valamint termelésben élenjáró sztahanovistákat és műszaki értelmiségieket. Különösen fontos a termelésben élenjáró fiatalok és női dolgozók nagy számban való bevonása.* Egyes pártszervezetek vezetői igen nehezen értik meg azt az alapvető igazságot, hogy nem lehet párttitkár, pártvezetőségi tag, népnevelő, tömegszervezeti funkcionárius az, aki nem vesz részt a szervezett pártoktatásban.

Idén nyílik meg először a lehetőség arra, hogy a pártonkívüliek szervezetten résztvehessenek pártoktatásban. A PB határozata előírja, hogy *„a párthoz, népi demokráciánkhoz hű pártonkívüliek legjobbjai számára lehetővé kell tenni a marxizmus, leninizmus elsajátítását."* A vasutas pártszervezetek nagyrésze helyesen értelmezte a határozatot. A legtöbb pártszervezet már az új oktatásba bevonta a pártonkívüli népnevelőket, aktivákat, sztahanovistákat és műszaki vezetőket.

Az oktatási év előkészítése során a propagandisták kiválogatása és képzése, az ellenőrök biztosítása mellett igen fontos feladat a szervezett oktatásba bevonandó hallgatók kiválogatása. Legtöbb alapszervezetben már hetekkel ezelőtt megalakult a „kiválogató bizottság", elbeszélgettek a párttagokkal, tagjelöltekkel és termelésben kitűnő pártonkívüli dolgozókkal, sztahanovistákkal műszaki értelmiségiekkel. A kiválogató bizottság felelősségteljes munkát végzett. Jól megállták helyüket és biztosították, hogy a pártoktatásba olyan párttagok és fejlődőképes pártonkívüliek legyenek bevonva, akik arra legérdemesebbek. Legtöbb helyen a kiválogatást összekötötték az őszi forgalom feladatainak tudatosításával és az új vezetőségválasztás előkészítésével. A jól dolgozó kiválogató bizottságok nem egyszerűen „leküldözték" a hallgatókat, hanem azokkal elvtársi beszélgetést folytattak. Ezeken a beszélgetéseken nemcsak arról esett szó, hogy az illető elvtárs a pártoktatás milyen formájában akar résztvenni, hanem a termelés, a munkaverseny kérdéseiről is. Ezeken az elvtársi beszélgetéseken párttagok és élenjáró pártonkívüliek bátran felvetették a pártszervezet, a szakvezetés munkájában lévő hiányosságokat.

Jól szervezték meg a jövő oktatási évben tanuló hallgatók kiválogatását a Hámán Kató fűtőházban. Itt az oktatással kapcsolatos kiválogatást összekötötték a párttagok nevelésével, a párttagokkal való egyéni foglalkozással. A kiválogató bizottságok több elvtársat javasoltak vezetőségi tagnak, bizalminak, népnevelő felelősnek és egyéb aktivának. Így lett Fogarasi József népnevelő-felelős, Varga László faliújság felelős, Dönc Ferenc népnevelő. *A kiválogatással kapcsolatos beszélgetés után a Hámán Kató fűtőházban megjavult a munkamódszerátadás, fejlődött a munkaverseny s tovább erősödött a pártszervezet. Az idei pártoktatásra való kiválogatás jó megszervezése nagymértékben hozzájárul a miniszterlanács zászlójának elnyeréséhez, a vezetőségválasztás előkészítéséhez, a pártmunka minden területén való felendüléséhez.* A pártoktatás megszervezésében különösen jó munkát végzett az V. alapszervezet titkára, Körösi János elvtárs.

A hallgatók kiválogatását nem minden pártszervezet végezte lelkiismeretesen és nem mindenütt kötötték össze a párt előtt álló egyéb fontos feladatok végrehajtásával. Vannak olyan pártszervezetek, amelyek a nagy forgalomra, „sok munkára" hivatkozva, elhanyagolták ezt a fontos munkát, tizedrangú feladatnak tekintették az oktatás előkészítését. Ferencváros állomás pártszervezete felelőtlenül foglalkozott az oktatás előkészítésével. Nem tanultak a tavalyi tapasztalatokból, és az idén is bürokratikusan, lélektelenül kezdték el a hallgatók iskolára való „kijelölését". A felelőtlen munkára jellemző, hogy a pártoktatásba bevonandó elvtársak névsorába még olyan dolgozókat is felvettek, akik már hónapokkal ezelőtt más szolgálati helyre lettek helyezve.

Megjelelő előadók, ellenőrök biztosítása, a hallgatók lelkiismeretes, éber kiválogatása mellett a vasúton fontos azoknak a sajátos oktatási formáknak a kidolgozása, mely lehetővé teszi a vasút legkülönbözőbb területén dolgozó elvtársak pártoktatásban való részvételét, különösen a forgalmi és vontatási szolgálat, az utazó személyzet, az egymást váltó, éjjel-nappal szolgálatot teljesítő, valamint kis állomásokon dolgozó párttagok oktatásának biztosítása. A legtöbb pártszervezet a szakvonali vezetőkkel, politikai tisztek segítségével már kidolgozták a helyi viszonyoknak megfelelően ezeket az oktatási formákat. Vannak azonban egyes pártszervezetek, ahol egyszerűen lemondanak sajátos oktatási formák megszervezéséről és nem foglalkoznak az utazószolgálat dolgozói oktatásának biztosításával. Ferencváros állomás párttitkára a napokban jelentette ki, hogy „az utazószemélyzet pártoktatásba való bevonása megoldhatatlan, helyette majd a szakoktatás keretén belül fogunk politikai oktatást adni". Természetes, ilyen felelőtlen, bürokratikus eljárással sem a pártszervezet tagjai, sem a felsőbb pártszervezet nem érthet egyet. Azok a pártszervezetek, *ahol még nem dolgozták ki az oktatás sajátos formáit, azok sürgősen kérjenek segítséget politikai tisztiől és szolgálati főnökkel közösen kezdjenek hozzá e fontos feladat megoldásához.*

A vasút területén különösen fontos, hogy a pártszervezetek gondoskodjanak a vasutasfiatalok oktatásának biztosításáról. Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, pártszervezetek nem látják, milyen fontos a pártszervezet megerősítése, a vasút szakmai vezetésének megjavítása szempontjából a fiatalok oktatása. Még az idén is kevés fiatal van bevonva a pártoktatásba. Ezen sürgősen kell javítani. *A fiatalok pártoktatásba való bevonása mellett pártszervezeteinknek megtisztelő, fontos a Szervezeti Szabályzatban előírt feladata* segíteni a DISZ szervezeteket, a DISZ-oktatás megszervezésében.

A vasutas pártszervezetek munkájában ezen a téren sok még a hiányosság. Nem ellenőrzik és nem segítik a DISZ-b zottságokat. Dunapenteiében Merkli párttitkar elvtársat az elmult hetekben több ifi kereste fel és kérte, nyujtson segítséget az oktatás megszervezésében. Merkli elvtárs, vasutas napra való hivatkozással, elküldte az ifiket és nem segített azok oktatásba való bevonásában. Hasonló hiányosságokat lehet találni Keleti-fűtőház, Nyugati-raktár pártszervezetének területén is. Különösen fontos, hogy a pártszervezetek ellenőrizzék, segítsék a DISZ-bizottságokat az oktatás megszervezésében. Legtöbb helyen le vannak maradva.

A Politikai Bizottság határozatának végrehajtása, a pártoktatás megszervezése terén vannak már szép eredmények. De a meglévő eredmények nem kielégítők. A hibák kijavítása az oktatási év sikere érdekében szükséges, hogy a pártszervezetek vezetőségi ülésén és népnevelőértekezleten újból tárgyalják meg a PB határozatát, az oktatás év előkészítését. Gondoskodjanak az oktatás és tanulás fontosságának további tudatosításáról. A pártoktatás sikere érdekében biztosítani kell, hogy a propagandamunka ne korlátozódjon, csak az oktatási felelős agit. prop.-titkárra, hanem a pártszervezet vezetőségének és egész tagságának egyik központi feladata legyen. Kirov elvtárs azt tanítja: *„a legértékesebb, a legdrágább, a legközelebbről feladat minden pártszervezet részére párttagjainknak lenini nevelése".*

GADANECZ BÉLA,
a Vasútpolitika Osztály munkatársa

A pártvezetőségek újjáválasztásának sikeréért

Nemsokára sor kerül a vasút területén is az alapszervezeti pártvezetőségek újjáválasztására. A választás igen jelentős esemény minden magyar dolgozó számára, mert feszült nemzetközi helyzetben, élesedő osztályharc közepette folyik le, amikor győzelmeink szervezője, nagy pártunk vezetésével munkásosztályunk, dolgozó népünk, s közötte a vasutas dolgozók is hősi küzdelmet folytatnak a béke védelmében, felemelt ötéves tervünk teljesítéséért.

Az alapszervezeti vezetőségválasztások azonban nemcsak a pártszervezetek, a párttagság, hanem a szakszervezetek és a pártonkívüliek számára is igen fontos esemény.

Nekünk segítenünk kell a pártvezetőségek újjáválasztásának sikerét. Nagyon jól tudjuk, hogy eddigi munkánk során mit jelentett számunkra a pártszervezetek, a Vasútpolitikai Osztály támogatása. Milyen hatalmas segítséget jelentett a párt- és kormányhatározatok végrehajtásában, a hős szovjet vasutasoktól átvett munkamódszerek és mozgalmak elterjesztésében, az ellenség elleni harcban, eredményeink elérésében. Éppen ezért meg kell hogy ertsék szakszervezeti funkcionáriusaink, aktiváink és bizalmiaink, hogy a jólműködő üzemi pártvezetőség a jó üzemi szakszervezeti munka döntő előfeltétele. Az üzemi pártszervezet vezeti és ellenőrzi az üzemben működő tömegszervezetek tevékenységét, a gazdasági vezetőszervek munkáját és közvetlenül az adott üzem viszonyaira alkalmazza a párt állásfoglalását és utasításait.

Amikor az alapszervezeti pártvezetőségek választása napirendre kerül, nemcsak a párt és a párttagok és tagjelöltek ügyéről van szó, hanem a szocializmus építésének vezetéséről, egész dolgozó népünk sorsáról, jövőjének alakulásáról is. Éppen ezért még jobban el kell mélyítenünk kapcsolatainkat az új pártszervezeti vezetőséggel. Minden szakszervezeti munkát végző kommunistának meg kell értenie, hogy társadalmi munkáját pártmunkaként, megtisztelő pártmegbizatásból, tehát az üzemi pártszervezet vezetőségének ellenőrzésével végzi.

Készüljünk az alapszervezeti választásokra az egész párttagság aktivizálásával, széleskörű bírálat és önbírálat alkalmazásával és javaslatokkal a pártmunka megjavítására. Az üzemi szakszervezeti funkcionáriusoknak is kötelessége, hogy tevékenyen részt vegyenek az üzemi pártélet fellendítésében, hogy ennek szolgálatába állítsák minden energiájukat és képességüket. Kötelességük, hogy bátran bírálják a lemondó pártvezetőség hibáit és tegyenek világos, konkrét javaslatokat a szakszervezeti munka megjavítására, a pártszervezet irányító szerepének jobb alkalmazására a szakszervezet üzemi szerve tele.

Amikor pedig rákerül a sor az alapszervezeti választások előkészítésére és lefolytatására, dolgozóink legjobbjai tegyenek vállalásokat politikai és termelőmunkájuk megjavítására. Vállalják munkájuk megjavítását a szakszervezeti vezetők és aktívák is, nemcsak az üzemekben hanem a szakszervezetek területi bizottságaiban is mint ahogy a szakszervezet központi vezetése vállalja munkája jobbá és eredményesebbé tételét, mint például a szervezeti hálózat megszilárdítását, az agitációs és oktatási munka jobb megszervezését, a munkaverseny szervezésének további javítását stb.

Arra törekszünk, hogy a szakszervezeti funkcionáriusok jó munkája révén az alapszervezeti pártvezetőségek újjáválasztása dicsőséges pártunk berolyásának további kiszélesítését eredményezze a dolgozók között.

Gáspár elvtárs nyilatkozata a „Gudokban"

Amint arról már beszámoltunk augusztus 4-én. Prieszol miniszterhelyettes elvtárs vezetésével elutazott a Szovjetunióba a magyar vasutas küldöttség. A küldöttség egyik tagja volt *Gáspár* Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára. A „Gudok" munkatársa beszélgetést folytatott *Gáspár* elvtárssal, akinek ezzel kapcsolatos nyilatkozatát a nagy szovjet vasutas napilap több hasábos cikkben közölte.

Gáspár elvtárs a lapon keresztül beszámolt a magyar vasutas dolgozók munkájáról és sikereiről. Nyilatkozatában üdvözölte a szovjet vasutasokat és kiemelte, hogy azért utaztak a Szovjetunióba, hogy a hős vasutas sztahanovisták módszereit alaposan elsajátítsák. Megemlékezett a magyar vasutasnapról és tolmácsolta: *„Ezen a napon a magyar vasutas dolgozók forró üdvözletüket küldik a baráti szovjet népnek, barátunknak és tanítónknak, a béke zászlóvivőjének, a nagy Sztálinnak".*

A megtisztelő meghívással kapcsolatban ezeket mondotta *Gáspár* elvtárs: *„Teljesül az álmom — meglátogatni a szovjet hazát a szovjet nép között lenni, felszabadítóink között és abban a városban tartózkodni, ahol él, dolgozik a dolgozók vezére és tanítója, a világbéke őre, Sztálin elvtárs".*

★

A vasutaskűldöttség szeptember 1-én tért vissza Magyarországra. Záhonyban. Debrecenben és Budapesten ünnepélyesen fogadták a gazdag tapasztalatokkal hazatérő magyar vasutaskűldöttséget.

Gazda-mozgalom a vasúton

A vasút dolgozóinak mind szélesebb rétege teszi magáévá *Gazda* Géza elvtársnak, a Rákosi Művek müvezetőhelyettesének mozgalmát.

A MAV Hidépítő ÜV dolgozói is magukévé tették *Gazda* elvtárs felhivását.

Az újonnan épülő műtárgyakhoz hidakhoz egyre nagyobb mértékben használják az ócska, hulladékanyagot.

A Hídmühelyen belül *Fóris* Rezső tervfelbontó, gyártásvezető kezdeményezésére indult meg a mozgalom. Szeptember hónapra vállalták például, hogy 4 mázsa úgynevezett OH (ócska-használt) anyagból különböző szerszámokat készítenek. Máris több mint egy mázsa kéziszerszámot készítettek el. A dolgozók az őszi csúcsforgalmat s az évi tervteljesítést akarják segíteni azzal is, hogy még ebben az esztendőben egy tonna OH-anyagból új kéziszerszámokat gyártanak. Ez 10.000 forintot meghaladó megtakarítást jelent népgazdaságunk számára.

A mozgalom elindulásától augusztus végéig 104.897 forintot takarított meg az üzem.

A mozgalom minden eredménye mellett vannak hiányosságai is. A bizalmiak, a népnevelők és a fiatalság nem karolta fel még kellőképpen a Gazda-mozgalmat. *Apáti* elvtársnő foglalkozik ugyan az ifjúsággal, de e téren még nagyobb eredmények nem születtek.

A DISZ-re nagy feladatok várnak az üzemben. A fiatalok jórésze vidéken lakik és munkaidő után gyors léptekkel haladnak a kapun kifelé. Az ifjúság fejlődését hátráltatja *Lőrentei* Oszkár csoportvezető, aki rosszul viszonyul a női munkaerő kérdéséhez is. Hangoskodik a fiatal elvtársakkal, de segíteni nem segít nekik. A DISZ helyesen tenné, hogy ha segítséget kérne a helybeli pártszervezettől és üzemi bizottságtól. Csakis így tudják a fiatalokat nevelni és bevonni őket a Gazda-mozgalomba.

A többi szakszervezetek is segítenek megoldani az őszi csúcsforgalom nagy feladatait

Ebben az esztendőben minden eddigi év őszi csúcsforgalmát meghaladó feladatok hárulnak a vasutas dolgozókra. A népgazdaság rohamos fejlődése s nem utolsó sorban a szocializmus építése ütemének meggyorsítása, valamint a kitűnő termés következtében az 1950/51. évi szállítási terv 40 százalékos emelkedésével lehet számolni.

Ehhez a hatalmas feladathoz segítségül hívtuk a közelmultban azokat a szakszervezeteket is, akik a kocsiforduló idejének meggyorsításával, a rakodások idejének leszorításával, közös komplexbrigádok létesítésével segíteni tudnak bennünket az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításában.

A Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének elnöksége nevében *Földvári* Aladár elvtárs főtitkár a közlekedési és szállítási szervezet dolgozói nevében sok sikert kívánt az első Vasutasnap alkalmából és azt kívánta, hogy a hős szovjet vasutasok példája nyomán a magyar vasutasok is álljják meg helyüket a csúcsforgalom idején. A hatalmas feladatok elvégzéséhez ígéretet tett arra, hogy dolgozóik a maguk területén *a legnagyobb fokú elvtársi segítséget* fogják nyujtani.

Ugyanilyen táviratokat küldtek a Vasutasnap alkalmából a többi szakszervezetek is, akik kifejezték készségüket a vasutas dolgozókkal való zoros együttműködésre. A Fővárosi Helyiérdekű Vasút Budapest -Vágóhíd—Ráckevei vonalának forgalmi dolgozói például a következőket írják: *„Örömmel tesszük magunkévé az augusztus 11-i „Szabad Nép" „A vasutasok nagy nemzeti feladata" című nagy vezércikkét és a Vasutasnap tiszteletére ígéretet teszünk, hogy csatlakozva a MÁV-kartársak harcához, az őszi csúcsforgalom idejére mi is jobb munkával biztosítjuk a háromnapos kocsiforduló megvalósítását."*

Ugyanilyen táviratot küldtek az FHV szentendrei vonalának teherforgalmi dolgozói. az FHV forgalmi és kereskedelmi főosztályának összes külszolgálati dolgozói nevében. Így írnak táviratukban: *„Örömmel jelentjük be, hogy az őszi csúcsforgalommal kapcsolatban kiadott valamennyi intézkedést magunkévá tesszük. Így kívánunk mi, FHV-dolgozók is hozzájárulni a vasutas dolgozók célkitűzéseihez."*

Forró elvtársi üdvözletüket küldték és sok sikert kívantak az őszi csúcsforgalom megindításához a *Dunapentelei Vasmű* sztahanovista hősei, a *Villamos Biztosítógyár* pártszervezete, dolgozói és a *Postafőosztály* a postásdolgozók nevében.

A Belföldi Állomási Szállítmányozási Vállalat dolgozói ezeket írják többek között: *„Vállaljuk, hogy a magyar vasutasok munkás, békeharcát támogatjuk azzal, hogy a vasúti kocsik gyorsabb be- és kirakásával elősegítjük a háromnapos, vagy annál rövidebb kocsifordulót, hogy ezáltal az őszi csúcsforgalmat minél eredményesebben tudjuk lebonyolítani. Hatszáz dolgozónk nevében harcos üdvözletünket küldjük az őszi forgalom elindításakor a felemelt ötéves terv sikeres befejezéséért."*

A táviratok és levelek hangsúlyozzák, hogy azért segítik a vasutasok helytállását a hatalmas harcban, mert tudják hogy szoros összefügg felemelt ötéves tervünk határidő előtti teljesítésével és így közvetve a vasutasok harca a szocializmus építését és ezen keresztül a Szovjetunió által vezetett béketábor magyarországi frontszakaszának erősítését szolgálja.

Hámán Katalin élete, munkássága követendő példa minden vasutas dolgozó számára



Augusztus 31-én áldozunk *Hámán* Katalin hatalmas emlékének, halálának 15. évfordulóján. A magyar közlekedés dolgozói, vasutasok, közúti közlekedési dolgozók, gépjárművezetők és szállítómunkások ezen a napon megemlékeznek arról az elvtársnőről, akinek élete és harca egybeforrott pártunk küzdelmével, dicsőséges multjával. A párt mártirhalált halt tagjai örökre ragyogó példái maradnak a munkásmozgalomnak.

Hámán elvtársnő élete, példája az illegális-mozgalom harcosai életének. *Hámán* elvtársnő ezért tudott igaz kommunistává válni, mert erőt adott neki osztálya iránt érzett szeretete, mert volt a mozgalom, volt a párt, amely segítségére volt, hogy szilárd, megingathatatlan legyen. *Hámán* elvtársnőt elpusztította a magyar fasizmus, de itt, emléke előtt elmondhatjuk, hogy életét nem áldozta hiába. A párt diadalra vitte azt az ügyet, amelyért ő harcolt. Hazánkban a dolgozó nép került hatalomra, országunk soha nem látott fejlődést ért el. *Hámán* Kató a mi életünkért és szabadságunkért is áldozta életét. Szivünkbe zárjuk őt és mindazokat, akik a kommunista célkitüzésekért, a kizsákmányolás megszüntetéséért harcolnak.

Levél a berlini III. Világifjúsági- és Béketalálkozóról

Szavakban nem lehet kifejezni azt a boldogságot s büszkeséggel vegyitett örömünket a megtiszteltetés felett, amelyben pártunk és kormányunk részesitett bennünket azzal, hogy a berlini III. Világifjúsági és Béketalálkozón részt vehettünk a magyar ifjúság küldötteként.

Megkatottan búcsúztunk a magyar földtől, elvtársainktól, barátainktól. A megkezdett vonal is a mi alkotókészségünket, a termelésben betöltött szerepünket igazolta. A magyar ifjak termelési harcának eredménye: mozdony és szerelvény repitett Berlin felé bennünket.

A német nép és ifjúság baráti körében fogadták a magyar delegáció tagjait. Úgy éreztük, mintha családunk körébe léptünk volna.

Az első állomásunk Drezda, a romok városa volt. A német nép elszánt akarata azonban megkezdte az újjáépitést. Amerre jártunk, mindenütt nagy szeretettel vettek körül bennünket. Berlinben végeláthatatlan tömeg és zászlóerdők. A szeretet és öröm hangjai csendültek fel útjainkon. Gondolataink sokszor tévedtek hazai tájakra, szeretettel és hálával gondoltunk Sztálin és Rákosi elvtársra, akiknek ezt a berlini találkozót köszönhetjük.

A német ifjúság alkotó erejét hirdeti a hatalmas Marx—Engels-tér, amelyet a német ifjúság akarata épitett a berlini Világifjúsági Találkozóra. Gyönyörűbbnél gyönyörűbb kultúrműsorok szórakoztattak bennünket és támasztották alá a béketalálkozó jelentőségét.

A világ fiatalságának találkozása hatalmas jelentőségü. Közelebb kerültünk egymáshoz és harcosabbak lettünk a béke védelmében. Boldogan beszéltünk a lenini Komszomol, Kina és a hős Korea ifjú harcosaival, a népi demokráciák küldötteivel. E találkozó megerősitette magát a német ifjúságot, a német népet is. El lehet mondani, hogy a világ ifjúságának szövetségét még jobban megszilárdította, megerősitette a vágyat a béke fenntartására, erőt számos gyakorlati tapasztalatot adott valamennyiünk számára, hogy a békéért vivott harcunkat teljesiteni tudjuk.

Köszönetet mondok ezúton is a Magyar Dolgozók Pártjának, a magyar ifjúságnak, hogy lehetővé tette számomra a találkozón való részvételt. Ez arra kötelez engem is, hogy még az eddiginél is jobban álljam meg helyemet a munkapadnál. Igéretet teszek arra, hogy minden erőmmel elősegitem a békéért harcoló százmilliók ügyét és megfelelő politikai felvilágositó munkát fogok végezni azért, hogy én is hozzájáruljak az imperialistaellenes tábor, a hatalmas Szovjetunió vezette béketábor végső győzelméhez.

Tóth Ilona,
a budapesti MÁV-igazgatóság dolgozója.

Az Oleg Kosevoj-brigád a munkafegyelemért

Fél hét mult pár perccel. Az Északi Járműjavitó ÜV néhány fiatalja öntudatosan, kemény léptekkel halad a műhely felé. Máris megbeszélést tartanak. Ezek az ifjak, az üzem élenjáró brigádjának, az Oleg Kosevoj ifibrigádnak tagjai. Velük siet a munkahely felé Peres György elvtárs, a brigád csoportvezetője is, aki már nem fiatalember, de a fiatalokkal érez és együtt menetel a brigáddal.

A brigád az üzem VI. osztálya leszerelő részlegének munkáját végzi. A javitásos mozdonyok hibás alkatrészeit például ők szerelik le. Fél évvel ezelőtt még az idősebb elvtársakkal együtt dolgoztak, de ha nem is nézték le őket, nem becsülték bennük a teljes értékü embert. Ennek volt aztán a következménye az, hogy alig teljesitettek többet 80 százaléknál.

Az ifik azonban, öntudatuknak fejlődésével, arra az elhatározásra jutottak, hogy megalakitják brigádjukat és megmutatják, hogy nincs igazuk azoknak, akik nem ismerték fel a fiatalok értékeit és harcos elszántságukat.

Harcban a munkafegyelem megjavitásáért

Eleinte sok nehézség volt a munkafegyelem terén, s a termelés emeléséért. Varga Róbert elvtárs például abban az időben még nem volt ereje teljében lévő ifjú és egy alkalommal

leszerelés közben eltört a homoloó a keze alatt.

Kutasi elvtárs erre azt mondta Varga Róbert elvtársnak: „Ha mindannyian igy dolgozunk a brigádban, akkor az idősebb társainknak lesz igazuk."

— Igazad van — felelte Varga Robi, megköszönte a figyelmeztetést és azóta sincs vele semmi baj. A brigád tagjai nemcsak a kivülről jövő tanitást teszik magukévá, hanem hallgatnak a jó szóra egymás között is. Ennek köszönhetik, hogy soha nincs lorzsakodás közöttük és már elérték a 101 százalékot, s ezen kivül több kiemelkedő teljesitményük van. Vilmos Aladár pedig sztahanovista oklevelet kapott. Most azért dolgozik, hogy kiérdemelje a sztahanovista érmet is.

A brigád munkamódszere

A brigád már jóval a munka megkezdése előtt bent van a műhelyben és megbeszélik az aznapi munkát. Ugyanigy járnak el a munka befejezése után, amikor a következő napi munkájukról beszélgetnek. Ha nehézségek támadnak, bizalommal fordulnak Peres elvtárshoz, aki támogatja és szakmailag oktatja őket.

Az üzem dolgozói büszkeséggel tekintenek a fiatalok felé. Nemcsak jól dolgoznak, de tovább is tanulnak. Tóth László például müegyetemre megy, hogy annak elvégzése után még fokozottabb mértékben tudja épiteni hazánkban a szocializmust. Gólya József alapszervi DISZ-titkár elmondja nekünk, hogy az augusztus 20-i versenyben végzett jó munkájáért

brigádzászlót és értékes könyvjutalmat kapott a brigád

A brigád szerszámai tiszták, ápoltak. A vállalatvezetőség jól tenné, ha a szerszámos szekrényt kicserélné, mert egyik napról a másikra összedülhet. Az ifibrigád megérdemelne ennyi figyelmet.

Az ifik hozzájárultak a DISZ szervezeti életének megjavitásához. A párt- és üzemszervezet, de a dolgozók is szeretettel foglalkoznak a fiatalokkal. Rózsnyik István gépész ezt mondta róluk: „Nem hittük, hogy erre képesek a fiatalok. Nem szégyenljük magunkat és követjük a példájukat."

Az Oleg Kosevoj-brigád nem hiába harcolt a munkafegyelemért.

A magyar nép állama betartja adott szavát

Valamennyien látjuk és a reakciónak is tudomásul kell vennie: a magyar nép állama betartja adott szavát. Nemcsak hogy nyeremények útján tizezer és tizezer embernek az eddiginél is nagyobb jólétet teremt a sorsolásokkal, és minden imperialista acsarkodás ellenére is megkezdi államunk visszafizetni a polgároktól kapott egyéni kölcsönt, amelyek döntően járultak hozzá eddigi eredményeinkhez, — hanem az ötéves terv gyorsitemi megvalósitásával az egész magyar nép javát, általános felemelkedését szolgálja.

Még élénken emlékezetünkben van az 1949. évi tervkölcsönjegyzés. A kormány felhivása többek között ezeket mondotta: *Mind a nyereménymind a kamatozó kötvényekre befizetett pénzét mindenki öt év alatt teljes összegben visszakapja."* Meg kell mondanom, hogy az első jegyzésnél kissé idegenkedtem a gondolattól, mert az elmult rendszer urai alaposan lejáratták a nép szemében a kölcsönjegyzéseket. Azt hittem, hogy ez is valami olyasféle. Csak amikor *Rákosi* elvtárs határozott és erőteljes szavait hallottam, erősödtem meg és máról holnapra ingadozás nélkül vásároltam tervkölcsönt. Az első sorsolásnál már ott voltam a nyertesek sorában. Nem sokat nyertem az első sorsoláson, de ez a pénz hozzásegitett ahhoz, hogy romos családi házamat adósság nélkül — újjáépitsem. Azóta még nagyobb örömmel és odaadással dolgozom a szocializmusért.

Már eddig is sokat nyujtott nekünk a tervkölcsön

Ez végeredményben az én sajátos kis esetem, de tizezrek vannak, akiknek egész életük szebbé, jobbá lett. Mégis a tervkölcsönnél, szerintem nem ez a fontos, hanem az, amit

a dolgozó milliók számára jelent a tervkölcsön.

Nem az épülő békeművekről akarok beszélni, amelyekre barát és ellenség egyaránt felfigyelt, hanem azokra az új, korszerü gépekre, amelyeket például a mi üzemünkben szereltek fel éppen a tervkölcsön, az ötéves tervet segitő kölcsönünk nyomán. Finommechanikai üzemrészt kaptunk, a X. Osztályban centrifugális öntőgép szolgálja a többtermelést.

Az új gépeken kivül a szociális létesitések sokaságát kaptuk: napközi otthont, új mosdót, öltözőhelyiséget, stb.

Most van előkészületben a bölcsőde megépitése, nődolgozóink számára. Ezek minden egyéni nyereségnél többet érnek, mert ezek az egész dolgozó népé.

Magam is azt hirdetem, amit valahol olvastam már, de élénken él emlékezetemben: *„A párt szavára épiteni lehet, mint a kősziklára!"*. A húzás ideje alatt még nagyobb lelkesedéssel dolgozunk. Vállalatvezetőségünk és üzemszervezetünk biztositotta, hogy a Pénzügyi Osztály egyik dolgozója, *Bartha* Rudolf kartárs, a sorsolási napokon, a sorsolás megtörténte után azonnal értesiti üzemünkben azokat a dolgozókat, akiknek kötvényét kihuzták a sorsoláson. Hallottuk azt is, hogy a nagyobb üzemekben sorsolási tanácsadókat, a közép- és kisüzemekben pedig ugyancsak müszakonkint beállitanak egy-egy sorsolási felelőst. Ennek valamennyien örülünk. Igy nem kell idegeskednünk, nyugodtan végezzük munkánkat és emeljük teljesitményünket.

Nem sajnálom a pénzt, amit kölcsönképpen adtam az államnak; mert többszörösen visszakaptam és visszakapom. Ezért őszinte bizalommal a párt és népi kormányunk minden szava iránt, kijelentem, hogy bármikor szivesen segitek és örömmel adom keresetem egy részét erre a célra, a szocializmusért, a békéért.

Selmeci János,
az Északi Járműjavitó ÜV géplakatosa.

„VASUTASOK MŰSORA" A RÁDIÓBAN

A Magyar Rádió az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért harcoló vasutas dolgozók számára minden kedden 17 óra 10 perces kezdettel külön müsort ad. Ebben a müsorban hangképekben számol be a rádió a vasút különböző munkaterületeiről és a vasutasok kultúrmegnyilvánulásairól. Szeptember 4-én 17 óra 10 perckor közvetiti a rádió az első „Vasutasok müsorát". Bognár Imre elvtárs, a Vasutpolitikai Osztály vezetője e müsor bevezetéseként üdvözli a vasutas dolgozókat. A „Szocialista Vasutért" rendszeresen közölni fogja a minden keddi müsort. A vasutas dolgozók hallgassák meg a számukra közvetitett vasutas müsort, szervezzenek szolgálati áganként kollektiv rádióhallgatást.

Szeptember 8-án megnyilik A SZEGEDI VASUTAS EGYETEM

Szeptember 8-án nyilik meg Szegeden az ország új egyeteme, a Közlekedési Müszaki Egyetem. Az új főiskola célja vasúti és vasút üzemi mérnökök nevelése. Az egyetemet a Szovjetunió példája nyomán állitották fel.

A Közlekedési Müszaki Egyetem 230 hallgatóval indul. A dékánon kivül három tanára és négy meghivott előadója lesz.

Az első évben müszaki alaptárgyakat tanitanak, a második évben megkezdik a vasúti tárgyak tanitását, még a harmadik, negyedik és ötödik esztendőben kizárólag a vasúti és közlekedési tárgyakkal foglalkoznak.

A párt, Rákosi elvtárs és kormányunk újabb gondoskodása a vasutas dolgozók fejlődésének biztositásáról, a vasutas dolgozók megbecsülésének újabb jele osztatlan örömet váltott ki a vasutasság széles táborából.

A bányásznap tiszteletére

Budapest-Józsefváros állomás dolgozói a Grősz-féle banditák tárgyalása után megfogadták, hogy munkájukon keresztül adják meg a méltó választ az imperialistáknak és belső ügynökeiknek

Az állomás dolgozói a párt irányitásával s a szakszervezet és a szakvonal segitségével *az augusztus 20-i versenyben az ország valamennyi kereskedelmi főnökségeit megelőzték és elsők lettek.*

Józsefváros dolgozói most méginkább törekednek arra, hogy az őszi csucsforgalomban is megálljak helyüket, hogy állomásuk elnyerje az élüzem cimet. A raktári dolgozók vállalták, hogy

a Bányásznap tiszteletére 10 százalékkal túlteljesitik eddigi eredményeiket.

A forgalmi dolgozók pedig a pártvezetőség ujraválasztása tiszteletére vállalták, hogy feladataikat határidő előtt teljesitik és eredményeiket 10—20 százalékkal fokozzák.

„Erősödjék a népeinket összefűző barátság!"

Az első magyar vasutasnap ünnepségeire hazánkba érkezett külföldi vendégek utolsó csoportja augusztus 24-én utazott el Magyarországról.

Elsőnek a szovjet delegáció tért vissza hazájába. Vaszilij Vasziljevics Kurocskin elvtárs, a Szovjetunió vasútügyi miniszterhelyettese és V. G. Blazsenov elvtárs, Sztálin-dijas sztahanovista mozdonyvezető a repülőtéren lapunknak adott nyilatkozatukban a következőt mondották:

„Az első magyar vasutasnap ünnepségei alkalmából a Magyar Népköztársaságban eltöltött rövid idő alatt rendkivül meleg és baráti fogadtatásban részesültünk.

Meggyőződtünk arról, hogy a magyar nép szilárdan a demkorácia táborához tartozik és minden igyekezete a béke megörzésére irányul.

Most, amikor országukat elhagyjuk, hálánkat fejezzük ki az iránt tanusitott figyelmességéért és a magyar vasutasoknak az egész magyar népnek egyaránt további sikereket kivánunk az ötéves terv végrehajtásához és megujhodott országukban a szocializmus épitéséhez. Erősödjék a népeinket összefüző barátság!"

A magyar vasutasok lelkes ünneplés közepette vettek búcsút a kedves szovjet vendégektől és hasonlóan búcsúztak a koreai, a román, a bolgár, a csehszlovák és a francia delegációtól is.

Csen-Gjo-Szep elvtárs üzenete a magyar vasutasoknak

A vasutasnapon itt járt *Csen-Gjo-Szep* elvtárs, a hősi Korea küldötte. *Csen-Gjo-Szep* elvtárs, a koreai vasutas szakszervezet elnöke a következő üzenetet küldte elutazásakor a magyar vasutas dolgozóknak:

A vasutasnappal kapcsolatos üzemlátogatásaim során meggyőződtem arról, hogy a magyar dolgozók, a Magyar Dolgozók Pártja vezetése alatt sikeresen hajtják végre az ötéves tervet és meggyőződésem, hogy felépitik a szocializmust.

Azt is tapasztaltam, hogy Magyarországon igen rendesen közlekednek a vonatok, hogy a vállalatok élenjáró munkásai a munkafegyelem szigoru betartásával dolgoznak és hogy az ország földjein a szocialista haza felé haladó dolgozó parasztok munkálkodnak.

Magyar munkás elvtársaim mondották nekem, hogy még sikeresebben fognak dolgozni azért, hogy biztositsák a béketábor és különösen az egész emberiség közös ellenségei ellen harcoló hős koreai nép győzelmét.

Az ilyen kijelentések hatalmas erőt jelentenek a koreai nép számára, azt jelentik, hogy az egész világ békeszerető népeinek tábora — melyet a nagy szovjet nép vezet — határtalanul nagy.

Hazatérésemkor beszámolok a koreai népnek arról, hogyan harcolnak a magyar dolgozók, a magyar vasutasok a békéért, a szocializmusért, a boldog jövőért. A koreai nép pedig, amely jól megismerte a magyar dolgozó milliókat, még bátrabban fog harcolni az amerikaiak ellen és még határozottabban őrzi meg kezében a győzelem zálogait.

Szilárdan meg vagyok győződve arról, hogy közös ügyünk — a béke megvédése — legyőzi a háborút, mert a béketábor élén megingathatatlanul a nagy Szovjetunió áll.

Nagy sikereket kivánok Önöknek a szocializmus épitésében.

Csen-Gjo-Szep.

Tiltakoztunk AZ INDIAI KORMÁNYNÁL

Az imperialista zsoldban álló indiai kormány közelmültban fokozta nyomását az indiai vasutas dolgozókkal szemben. Betiltották a vasutasok szervezetét és erőteljesen alkalmazták az emberi jogokat mélyen sértő, hirhedt 1949-es szabályzatot, a hindú vasutasok százait felfüggesztik, elbocsátják és bebörtönzik őket.

A Vasutasok Szakszervezetének Központi Vezetősége nevében Rácz Kálmán elvtárs, titkár, tiltakozását jelentette be az indiai kormánynál, ugyanakkor a magyar vasutasok teljes szolidaritásáról biztositotta a szabadságáért, és a békéért harcoló hindu vasutasokat.

A rostocki vasúti műhely köszönete

A demokratikus Németországban lévő rostocki államvasúti mühely dolgozói nevében 16 aláirással levél érkezett a magyar vasutas dolgozók részére. Ebben a levélben a következőket irják:

„ÜDVÖZLET A MAGYAR VASUTASOKNAK! Mi, a rostocki vasúti műhely dolgozói, mai üzemi ülésünkön értesültünk arról, hogy Erich Hermanau élmunkás kartársunkat a magyar nép, kiváló munkájáért és példás magatartásáért meghivta Magyarországra.

A vasúti műhely dolgozói ezt nemcsak Hermanau kartárs, hanem az egész német nép iránti megbecsülésnek tekinti. Éppen ezért a rostocki vasúti műhely dolgozói üdvözletüket küldik valamennyi szabadság- és békeszerető magyar kartársnak és kartársnőnek.

Éljen az európai munkásosztály akcióegysége! Éljen a béke!

A rostocki vasúti műhely dolgozói nevében 16 aláirás."

A vasutasok szakszervezete elnökségének határozata a SZOT titkársága 1951. július 26-i — a vasutas újító- és sztahanovista-mozgalom akadályairól hozott — határozatával kapcsolatban

A SZOT titkársága megvizsgálta az újítási munka és Sztahanov-mozgalom kérdéseit a vasút területén. A titkárság elismeri az eredményeket, de ugyanakkor megállapítja, hogy „az új, a munka magasabb termelékenységét szolgáló módszerek alkalmazása azonban a vasút területén nem kielégítők. A vasútnál még széleskörben uralkodó a régimódi gondolkodás és egyes régi szakemberek, akik közöttt nem egy esetben ellenséges elemek is találhatók, minden lehetőt elkövettek, hogy megakadályozzák a Szovjetunióban jól bevált munkamódszerek alkalmazását hazánkban. A becsületes vasutas dolgozók ezrei által felvetett észszerűsítések, javaslatok sok esetben nem kerülnek megvalósításra, hanem elvesznek a bürokrácia útvesztőjében."

A SZOT titkársága a Vasutasok Szakszervezetének ezirányú munkájáról a következőket mondja:

„A vasút területén fennálló hibákért és hiányosságokért komoly felelősség terheli a Vasutas Szakszervezetet is, mert nem figyelt fel idejében a hiányosságokra, nem folytatott következetes harcot a vasút területén megbúvó ellenséges elemek leleplezésére és felelős vezető helyekről való eltávolítására. Nem figyelt fel a szakszervezet különösen az újítások terén mutatkozó ellenséges tevékenységre. Nem támaszkodott a szakszervezet a dolgozók tapasztalataira, bátor kezdeményezéseire."

A SZOT titkársága határozatát és elvtársi bírálatát szakszervezetünk elnöksége megtárgyalta és azt teljes egészében magáévá teszi.

Valóban a Vasutasok Szakszervezete vezető szervei és munkatársai

nem harcoltak elég következetesen a bürokraták leleplezéséért, az ellenséges elemek kiszorításáért és a bürokrácia felszámolásáért.

Így történhetett meg az, hogy a haladás gátlói a sztahanovista és újítómozgalom terén — a vasútnál aránylag könnyűszerrel végezhették romboló munkájukat és odáig mehettek, hogy pl. *Lengyel* József elvtárs esetében *a Szovjetunióban nagy sikerrel alkalmazott menetközbeni szakaszos lejuvatást — amit a népi demokratikus országok is átvettek* — nálunk

közel egy évi huza-vona után, csak próbaképpeni bevezetésre

engedélyezték.

A bürokrácia másik jellemző megnyilvanulása, hogy a Vasúti Főosztályon belül az illetékes szakosztályok az újítási javaslatokat kiértékelés nélkül küldik az újító bizottság elé.

Nem készítik el a gazdaságos számítást az újítással kapcsolatban.

Ennek következtében az újítási értekezleteken ezeket a javaslatokat nem lehet letárgyalni és ezáltal az elintézésük késedelmet szenved. Ez történt *Kósa* József mozdonylakatos újítási javaslatával, amelyet a személy- és teherkocsik kenőpárnájának átalakításáról nyujtott be a 7. szakosztályhoz, vagy *Pásztor* János lakatos újítási javaslatával, a 411-es sorozatú mozdonyok melegkenő-prés átalakításával kapcsolatban, és ehhez hasonló példák sorozatát lehetne még megemlíteni.

Mindezek a hiányosságok azért fordulhattak elő, mert

a szakszervezet elnöksége és főtitkársága reszortfeladatként kezelte a sztahanovista- és újítómozgalmat

és azt csak egy osztály munkájának tekintette. Megmutatkozik ez abban is, hogy az elnökség csak formálisan tárgyalta a Sztahanov-mozgaolm kérdéseit és az újítomozgalmat pedig hosszú hónapok óta nem tűzte napirendre. A fenti hibákért a mulasztás elsősorban az elnökséget, és személyileg a főtitkárt terheli.

Az elnökség segítő, ellenőrző munkájának elhanyagolása a szakszervezeti központ bér- és termelési osztályának munkájában is éreztette hatását. Az osztályvezetés és az osztály munkatársai nem kezelték súlyának megfelelően a sztahanovista és újítómozgalmat. Ez megmutatkozik abban is, hogy az újításokat elbíráló minisztériumi bizottságban a szakszervezet megbizottjai sűrűn cserélődtek, így nem tudtunk kellő ellenőrzést gyakorolni az újításokat elbíráló bizottság munkája felett. *A szakszervezet képviselete a bizottságban csak formális volt.* Ezért történhetett meg azután az is, hogy a MAV-hoz ez év első felében beadott több, mint

6.600 újítási javaslatból mindössze 1.740-et fogadtak el,

és a többiben semmi megvalósíthatót nem találtak.

A szakvezetés részéről az újításokhoz való rossz viszonynak példáját világosan igazolja, hogy a Szovjetunióban nagyszerűen bevált újítással szemben — a mozdonyok mosási idenek meghosszabbítására egy sokkal költségesebb eljárás bevezetését tartották helyesnek, amelyet egy volt *tőkéstől vettek át és* akit több tízezer forinttal dijaztak, sőt *„érdemeiért"* felvették a vasút szolgálatába. Vagy megemlíthetjük a Józsefvárosi pályaudvar szűk keresztmetszetének kiküszöbölésére beadott javaslat sorsát. *Gombai* elvtárs egy rövid sínpár lefektetésével megoldhatónak találta a vagonok ki- és berakásának gyors lebonyolítását olyan formában, hogy a pályaudvar forgalmának biztonságossága is növekedett volna. — A javaslat a közlekedés- és postaügyi minisztérium pályafenntartási szakosztályához került, ahonnan senki a helyszínre ki nem szállt a javaslat helyességének a megvizsgálására. — Egyszerűen

elutasították azzal, hogy erre hitel nincs.

A józsefvárosi élenjáró dolgozók viszont kimutatják, hogy ennek a sínpárnak a lefektetése után — a tolatási munka egyszerűbbé és gyorsabbátételével évente kb. *45 ezer forintot lehetne megtakaritani,* nem beszélve emellett arról, hogy a vagonok gyorsított ütemű ki- és berakodása a kocsiforduló meggyorsítását is elő tudná segíteni.

A szakszervezet vezetősége azzal, hogy nem lépett fel következetesen az újítómozgalom akadályozóival, ellenségeivel szemben, és nem leplezte le őket idejében — hozzájárult ahhoz, hogy *a vasutas dolgozók alkotó, kezdeményező készsége az újítások terén fokozatosan csökkenjen.*

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége megá lapítja, hogy

a SZOT titkárságnak határozata nagy segítséget nyujt

a vasút újító- és Sztahanov-mozgalmának kiszélesítésében és további fejlődésében. A határozat rájrányítja dolgozóink figyelmét az újítások elbirálásának alkalmazott bürokratikus módszerre és felhívja a dolgozók figyelmét, hogy vegyék fel a bürokrácia ellen a harcot.

A Sztahanov- és újítómozgalom terén fennálló hibák sürgős kiküszöbölése érdekében a Vasutasok Szakszervezete elnöksége a következő határozatot hozza:

1 A Vasutasok Szakszervezete elnöksége a szakvezetéssel karöltve oda fog hatni, hogy az újításokat elbíráló bizottságok a hozzájuk benyujtott újítási javaslatokat egy hónapon belül elbírálják és a szakvezetés biztosítsa az elfogadott újítások azonnali bevezetését. Az újítómozgalmat bürokratikus munkájukkal akadályozó elemek ellen pedig az új vasúti fegyelmi szabályzat értelmében megfelelő fegyelmi eljárást indíttat.

2. A szakszervezet osztályai, területi bizottságai és összes alapszervei egy hónapon belül tárgyalják meg a SZOT titkárságának említett határozatát és saját munkaterületükre alkalmazzák azt. A bírálat és önbírálat minél szélesebbkörű alkalmazása érdekében, a határozat megtárgyalásába vonják be a szakszervezeti aktívákat, a dolgozókat a lehető legnagyobb mértékben. Határozzák meg munkaterületeiken feladataikat az újítómozgalom kiszélesítésének elősegítésére.

3. Az elnökség a szakszervezet munkatársai kötelességévé teszi, hogy tekintsék fontos politikai feladatnak az újítómozgalommal való foglalkozást és harcoljanak következetesen az újítómozgalmat gátló akadályok eltávolításáért. A szakszervezet munkatársai segítsék elő, hogy a vasút dolgozói a szovjet tapasztalatok alkalmazásával minél nagyobb tömegben szálljanak síkra a vasút szocialista átépítéséért.

4. A szakszervezet elnöksége felhívja a vasút dolgozóit, hogy bátran harcoljanak a dolgozók helyes kezdeményezéseit elfojtó bürokratikus megnyilvánulások és a vasútnál még megtalálható ellenséges elemek ellen. Bürokrácia elleni harcukban használják fel a nyilvános bírálat módszerét, a sajtót és ezen keresztül is leplezzék le az újítások elbírálását és azok bevezetését gátló elemeket. A sztahanovisták, mint a termelés élenjárói — bátran alkalmazzák a Szovjetunióban jól bevált munkamódszereket, újításokat és azok alkalmazása területén segítsék, támogassák a dolgozók kezdeményezéseinek megvalósítását. Igyekezzenek a dolgozó tömegek között elterjeszteni a sztahanovista munkamódszereket és újításokat.

Pártunk minden segítséget megad a vasutas dolgozóknak a termelékenység emelése a szállítások meggyorsításáért vivott harcukban. A közelmultban lezajlott vasutasnap is bizonyítja pártunk és kormányzatunk szerető gondoskodását a vasutas dolgozókról. Méltóképpen úgy fejezhetjük ki pártunk és kormányzatunk iránti hálánkat, ha kellőképpen kivesszük részünket a most folyó őszi csúcsforgalommal kapcsolatos munkákból és minden erőnkkel azon leszünk, hogy a vasút területén is mielőbb felszámoljuk a kapitalista maradványokat és elősegítsük a vasút szocialista átépítését.

Budapest, 1951. augusztus hó 27.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ELNÖKSÉGE megbízásából:
Gáspár Sándor,
főtitkár.

Vasutas újítók értekezlete a szakszervezet központjában

Szeptember 1-én értekezletre ültek össze a vasutas újítók legjobbjai, hogy meghatározzák azokat a feladatokat, amelyekkel a vasút területén az újítómozgalomban fennálló hiányosságokat ki tudják küszöbölni.

Az értekezletet *Végh* Lajos elvtárs elnöki megnyitója vezette be, majd *Benos* Mihály elvtárs, a Vasutasok Szakszervezete központi bér- és termelési osztályának vezetője tartotta meg beszámolóját. Többek között elmondotta, hogy ebben az évben 6604 újítási javaslatot nyujtottak be újítóink és az elfogadott újítások megtakarítási forint értéke meghaladja a 11 milliót. Ezután a hiányosságokról beszélt és hangsúlyozta: a szakszervezet vezetősége azzal, hogy nem lépett fel következetesen az újítómozgalom akadályozóival, ellenségeivel szemben és nem leplezte le őket idejében, hozzájárult ahhoz, hogy

a vasutas dolgozók alkotó, kezdeményező készsége az újítások terén fokozatosan csökkenjen.

Utána *Várközi* elvtárs, a szakszervezet központi munkatársa ismertette azokat a feladatokat, amelyek az újítók előtt állnak. Kiemelte, hogy az újítók harcukban éljenek a nyilvános bírálat minden lehetőségével és küzdjenek a bírálat elfojtására irányuló minden törekvés ellen.

Elsőnek *Lengyel* József elvtárs, sztahanovista mozdonyvezető szólt hozzá. Hangsúlyozta, hogy

a sztahánovisták is felelősek azért, hogy az újítómozgalom milyen irányban és hogyan fejlődik.

— Vigyázzunk arra — mondotta —, hogy az újításokból eredő megtakarításokat ne a helytelen rendeletek végrehajtásánál fizessük rá hanem fordítsuk népgazdaságunk erősítésére. Kérte a szakszervezet vezetőségét, hogy

ne reszortfeladatként kezelje az újítómozgalmat.

Aki több mint kétmillió forint értékű újítás után még csak elismerést sem kap

Koppány Ferenc, az Anyaghivatal dolgozója kemény bírálatot gyakorolt a minisztérium felé az újításoknál még mindig megmutatkozo bürokráciáért.

Elmondotta, hogy a Szovjetunió tapasztalatait megfigyelve, a dolgozók egyenruhaellátásával kapcsolatban milliókat lehet megtakaritani. Az ezzel kapcsolatos újítást azért küldték vissza, mert a kiértékelés is és a szakvélemény is külön papíron volt. Jelenleg 11 bevezetett újítása van, amellyel

évi 2,100.000 forint megtakarítást ért el népgazdaságunk,

de a bürokrácia kegyes jóindulata révén még csak elismerést sem kapott újításaiért.

Vizi Miklós, Budapest-Nyugati pályaudvar normatisztje felszólalt az ellen, hogy a vasútnál az újítást még mindig adminisztrációnak tekintik. Még sokan osztályszempontból vizsgálják és bírálják a szakszolgálat részéről az újításokat. Ha egy tanácsos ad be javaslatot vagy egy egyszerűbb dolgozó, más és más elbírálás alá esik.

Gödény László, Záhony állomás dolgozója elmondotta, hogy a kocsiforduló meggyorsítására javaslatot nyujtott be, mert úgy érezte, hogy például a nagy teherbírású kocsik jórésze kihasználatlanul fut. A szakszolgálat megnyugtató választ adott, mert ez kényelmesebb volt. Sokszor szégyelte magát munkatársai előtt azért, ahogyan javaslataival elbántak.

Csorba Bálint, a Miskolci Járműjavító ÜV többszörös sztahanovista tűzikovácsa már 1949-ben négy újítást adott be, abból egyet bevezettek, de

mindmáig választ nem kapott beadott újításaira.

Bocskai Sándor, a Debreceni Járműjavító ÜV dolgozója elmondotta, hogy Budapesten bezárt ajtók mögött döntik el például a záhonyi újítások ügyét, anélkül, hogy gyakorlatilag megnéznék az újítások használhatóságát. Így csökkentik az újítók kezdeményező készségét. Javasolta, hogy az újítási bizottság feleljen azért, ha bizonyíthatóan helytelenül utasít el újításokat.

A vasút elutasította — a Vasműnél nagyszerűen bevált

Molnár Lajos, a budapest-józsefvárosi osztálymérnökség dolgozója nagyobb felelősséget kért az újítások elbírálásánál, elmondotta, hogy 1949-ben beadott újítását elutasították. Ugyanazt 1951-ben már a Dunapentelei Vasmű építésénél nagyszerűen alkalmazzák. Azért lehetett vele így elbánni, mert senki sem felel a felelőtlen eljárásokért. A minisztériumba *Agoston* műszaki dolgozó olyan kijelentést tett, hogy *„Ujítsanak, majd mi lelőjjük!"*

Náli Mátyás a minisztérium részéről hangoztatta, hogy a bírálat igazságos volt. A hibak nagyrésze abból származik — mondotta —, hogy az egyes szolgálati vezetők helytelenul alkalmazzák az újítási törvényt. Az ötletnapon elfogadott újítások bevezetése például kötelező. Kérte a dolgozókat, hogy az újításokkal kapcsolatos hiányosságokat tárják a szakszervezet elé, amely meg fogja védeni érdekeit, de legyenek figyelemmel a szolgálati útra az újítások beadásánál, ne kerüljék meg a szakszolgálatot.

Kaposvári elvtárs, a Vasúti Főosztály Ujítási Osztályának vezetője elmondotta, hogy csupán két hónapja vette át az újítási reszort vezetését. A pártbizottság felhívta a figyelmét a hiányosságokra és ígéretet tett arra, a hiányosságokat a legrövidebb idő alatt felszámolják. Kérte, hogy az újítási megbizottak jelöljék meg személy szerint azokat, akik az újítási mozgalmat akadályozzák, hogy el tudjanak járni velük szemben.

Ezután *Rácz* Kálmán elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára válaszolt a felszólalásokra.. Elmondta, hogy az értekezlet megmutatta, hogy a vasutas újítók is megértették *Sztálin* elvtárs tanitását: érthető és hathatós bírálatot gyakoroltak. Hiányolta, hogy a felsőbb szakvezetőség nem gyakorolt komolyabb önkritikát. Ez helytelen, mert az élő, alkotó ember kezdeményezéséről van szó, aki azért hasznosítja tudását s összpontosítja minden erejét az újításokra, hogy felemelt ötéves tervünket, a szocializmust hazánkban megvalósításhoz segítse. Hangsúlyozta, hogy az újítások elsüllyesztése nem véletlen mulasztások miatt történt. A dolgozók elvárták volna, hogy a felsőbb szakvezetés beszámolt volna arról, hogy mit tett a hibák felszámolása érdekében.

Rácz elvtárs hangsúlyozta, hogy a szakszervezet meg fogja találni a módját annak, hogy az ellenséget felszámolják és a dolgozók javaslatait eljuttassák a megvalósításhoz. A SZOT elvtársi bírálata feltárta a meglévő hibákat. Ugyanigy szükséges volt, hogy a dolgozók is feltárják a hiányosságokat, hogy ezen keresztül is segíteni tudjunk.

— Elismerjük — fejezte be beszédét *Rácz* elvtárs —, hogy hibát követtünk el, éppen ezért volt szükség az értekezlet megtartására. A szakszervezeti vezetés nagy segítséget kapott a bíralaton keresztül és van ereje ahhoz, hogy a hibákat megszüntesse, s az újítómozgalmat arra a polcra helyezze, ahol az alkotó és újító készség zavartalanul érvényesül, ahonnan kiirtunk minden ellenséges szándékot és tevékenységet és ahol élenjáró újítóink, újításukat benyujtó dolgozóink zavartalanul szolgálhatják az őszi forgalom sikeres lebonyolítását, második tervévünk túlteljesítését, hazánk erősödését.

Elutaztak a vasutasnap vendégei



A vasútasnapra hazánkba érkezett kedves szovjet vendégek elutaztak. Képünkön Vaszilij Vaszilievics Kurohskin elvtársnak, a Szovjetunió vasútügyi miniszterhelyettesének virágcsokrot nyujt át Szabó József elvtárs, a szakszervezet központi gazdasági osztályának vezetője meleg szavak kíséretében. Balról jobbra: a második Rácz Kálmán elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, V. V. Kurocskin elvtárs, Katona Antal elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, Szabó József elvtárs, Krekó Ferenc elvtárs, a szakszervezet központi Szervezési Osztályának vezetője és világos ruhában Bognár Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetője.

A „Szocialista vasútért" látogatása a „HÁMÁN KATÓ" fűtőházban

Azt képzelné az ember, mikor belép a Hámán Kató Fűtőház területére, hogy a dolgozók a minisztertanács vándorzász.aja birtokában a képen



látható ünneplést rendeznek mindjárt az első hír hallatára. Persze, nem így van. Az öntudatos dolgozók — így láttuk az üzem minden részében — még keményebben markolják a kalapács nyelét és büszkén, de egy cseppet sem öntelten harcolnak az eredmények megtartásáért, sőt túlszárnyalásáért. A jelek azt mutatják máris, hogy a Hámán Kató Fűtőház dolgozói élen fognak haladni az őszi csúcsforgalom maradéktalan végrehajtásában és évi tervük túlteljesítésében.

Most lett köztudomású az is, hogy az alkotmány ünnepének tiszteletére kezdeményezett munkaversenyben a vasútvontatás szakágában ugyancsak első lett a Hámán Kató Fűtőház ugyanazoknak az eredményeknek az elismeréseként, amiért a minisztertanács vándorzászlaját is elnyerte.

Első tekintetünk a versenytáblára esett. Nagy kacskaringós betűkkel ez áll rajta:

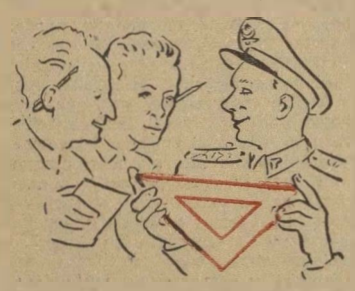
A megindult őszi verseny legjobb eredményei.

Az öntudatos dolgozók tényleg kitesznek magukért. *Varga* Károly begyujtó 248, *Tarina* Dezső szenes és *Szirok* Ferenc szenes 241, *Hajdu* Károly és *Horony* kazánkovácsok 223, *Konrád*, *Paul* szenesek 210, *Babusa* begyujtó pedig 198 százalékkal haladnak az élen. *Kövesdi* mozdonyvezető, *Kasvai* és *Takács* mozdonyfűtők ezen a napon

26 százalékos szénmegtakarítással közel 50 mázsa szenet juttattak a népgazdaságnak.

A versenyóra is pontosan jelzi az egyes üzemrészek állását.

Első utunk *Szakos* elvtárshoz vezetett, a helyi pártszervezet titkárához. Éppen jött kifelé tőle *Varju* Pál elvtárs, a fűtőház politikai tisztje, akit szerkesztőségünk brigádja mindjárt kérdésekkel akart elhalmozni. Azonban



Varju elvtárs arra való hivatkozással, hogy

háromszögülésre megy

és ott a szakszervezettel és a szakszolgálattal közösen a 100.000 forint jutalom elosztását beszélik meg, nem ért rá velünk foglalkozni. Megnéztük az órát, az elég jó márkának ismert „*Stova*" pontosan 7 óra 40 percet mutatott. Mi, persze tudtuk, hogy *Varju* elvtársnak is komoly része van a fűtőház sikerében és ezért akartunk vele beszélni. Így, legnagyobb sajnálatunkra elbúcsúztunk tőle, nem akarunk azonban rosszmájúak lenni, de megjegyezzük, hogy *Varju* elvtárs még nyolc óra három perckor mindig csak készült a háromszögülésre, míg végre ennek a feladatának is eleget tett

Ez az üres rész az, amit Varjú elvtárs monlott lapunk részére.

Az olvasók részére eláruljuk, hogy alcaloida-tincturae elixirummal bárki előhívhatja és utána tisztán olvasható.)

A párttitkár „feketézik" és mégis megy a munka

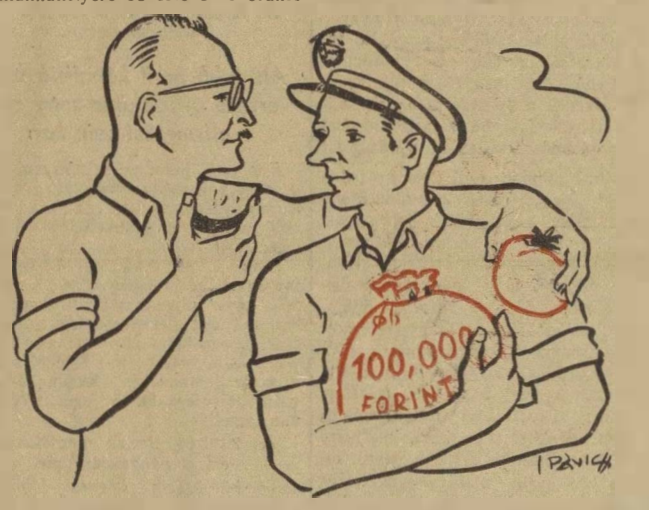
Bemegyünk Szakos elvtárshoz és elmondjuk jövetelünk célját. A párt-



titkár, éppen részben nem párttitkári funkciót lát el: „feketézik" egy termoszból. Persze ez a feketézés csak segíti a munkát és amikor egyik kezével a forró poharat tartja, addig a másik kezével iratokat lapozgat és máris intézkedik: alig birja jegyezni Mészáros elvtárs, aki éppen társadalmi munkában segít a pártszervezetnek. Gratulálunk a pátszervezetnek, a szakszervezetnek és a szakszolgálatnak együttes jó munkájukért és minden dolgozónak, akit útbaeltünk, üdvözlünk a sikerért. A dolgozók arcán öröm és öntudat sugárzik.

Faragó versenyfelelős „Topolinója"

Elmegyünk a versenyfelelős ablaka alatt és bekukkantunk. Itt is serényen folyik a munka. *Faragó* Gyula elvtárs vajaskenyeret eszik, hatalmas paradicsom piroslik a kezében kívánatosan. *Faragó* kora reggel jön be mindig munkahelyére és este 8—9 órakor



jár haza. Szorgalmasan szervezi a versenyt és *Felvégi* István elvtárs termelési felelőssel az éjszakát is nappallá tették csak azért, hogy a minisztertanács vándorzászlaját elnyerhesse az üzem. A két sztahánovista szinte elválaszthatatlanul mindig együtt van és jó politikai felvilágosító munkával segítik a dolgozókat a felajánlások megtételében és elvégzésében.

Képünkön a két barát éppen arról beszél, hogy milyen jó lenne Faragónak egy „Topolinó", de Felvégi nem áll kötélnek: okosabb célra fogja felhasználni a 100.000 forintot.

50.000 forintot szétosztanak a dolgozók között. Közel 120 dolgozó részesedik 200 forinttól 2500 forintig terjedő pénzjutalomban. 50.000 forintot pedig a dolgozók szociális beruházásokra, öltözők, mosdók stb. építésére fognak felhasználni.

Faragó elvtárs erre azt felelte, hogy így helyesebb és továbbra is saját „*topolinóival*" fog vidékről bejárni.

Födi Sándor sztahánovista ifi-mozdonyvezető 12.000-ről 30.000-re emeli a két mosás közötti kilométerteljesítményt

Födi Sándor elvtárs, sztahánovista ifjúmunkás mozdonyvezető ezév júniusában indította el a jóminőségi szénnel való takarékossági mozgalmat: arra hívta fel mozdonyvezető és fűtőtársait, hogy az addigi átlagos 35 százalék helyett 50 százalékban a gyengébb, harmadrendü szeneket használják fel. Födi Sándort, már minden vasutas ismeri az országban e kezdeményezése révén. Most pedig, hogy jó munkájával erőteljesen hozzájárult a fűtőház sikeréhez, s kormányunk a Magyar Munka Érdemérmével tüntette ki, példaképe lett sok ifjúmunkás társának.

Mivel segítette Földi Sándor a minisztertanács vándorzászlajáért folyó harcot? Ezt is megtudjuk. Váltalta azt, hogy 15 százalékkal csökkenti a javítási költséget és hogy az előirányzott szénmennyiségből 100 százalékot megtakarít. Ezzel szemben

40 százalékkal csökkentette a javítási költségeket és 24 százalékos szénmegtakarítást ért el.

Födi elvtárs azonban azt mondja, hogy a kitüntetés nem ok a babérokon való nyugvásra. Éppen nem a vasutasoknál, ahol most kezdik végrehajtani az őszi csúcsforgalom soha nem látott feladatait. És éppen ezért versenyre hívta ki az ország valamennyi mozdonyvezetőjét.

Sztálin elvtárs 72. születésnapjára, december 21-re további öt százalékkal emeli a harmadosztályú szén már vállalt 50 százalékos felhasználását és azt, hogy mosástól-mosásig 12.000 kilométerről 30.000 kilométerre növeli mozdonyának kilométerteljesítményét.



Felhasználja Blazsenov elvtárs tanítását, amelyet a híres szovjet mozdonyvezető adott át a Hámán Kató Fűtőházban. Pernyehúzókból, szénrakókból és lakatosokból

mozdonykarbantartó vertikális brigádot alakítanak.

Rab Ferenc tüzikovács a Gazda-mozgalom „rabja"

A fűtőház erőteljesen bekapcsolódott a Gazda-mozgalomba. Máris jó eredményekről számolhatnak be a dolgozók. Amikor például meglátogattuk az átlagos 200 százalékkal dolgozó *Rab Ferenc*, többszörös sztahánovista tüzikovácsot, éppen *Gazda Géza* módján ócskavasból kovácsoltak új szítóvasat. *Rab* elvtárs egyébként már

négy hónap óta nem vételezett új anyagot a Szertárból, hanem mindent ócskavasból készít.

Máris sok tízezer forint megtakarítást ért el vele.

Dezső István, *Rab* Ferenc munkatársa és tanítványa is, emelkedő teljesítménnyel dolgozik az őszi forgalom sikeréért. Most azért üti a vasat oly keményen, hogy közelmultban mondott önkritikáját és ígéretét valóra tudja váltani. Az ifi *Dezső* István, ugyanis annak ellenére, hogy ifjonti hévvel rohan a kovácsmühelybe, ezt gyakran késve teszi meg, amivel vét a munkafegyelem vastörvénye ellen. *Rab* nemcsak a munkamódszerét adja át, de *Dezsőnél* addig üti a vasat, amíg meleg: jó politikai felvilágosító munkával máris elérte, hogy nem késik.

Rab elvtárs egyébként a versenyben 255 százalék átlagteljesítménnyel dolgozik és minden szándéka úgy megszervezni a munkát, hogy az őszi versenyben még ezt is túlhaladja

Dömötör Zsigmond — mindenért felelős

Meglátogatjuk a Műszaki Osztályt. Itt ismertük meg Dömötör Zsigmond műszaki intézőt, aki most „tett el" 50 forintot, helyesebben a szolgálati vezető a Fegyelmi Szabályzat biztosította jogával élve — 50 forintra büntetett meg illegitim üdüléséért. A rossznyelvek azt mondják, hogy Dömötör Zsiga miatt maradtak hátul a kongresszusi versenyben a fűtőházi dolgozók, amikor versenyfelelős volt. A bírságot pedig azért kapta, mert egyik derüs szép napon elutazott a Balatonra, s pörére vetközve napkúrázott. Persze még ott kitöltötte útiszámláját, amelybe mikszáthi leleményességgel és írói készséggel azt állította, hogy ő az érdekelt napon az őszi csúcsforgalom lebonyolítását ellenőrizte járasztó vidéki úton.

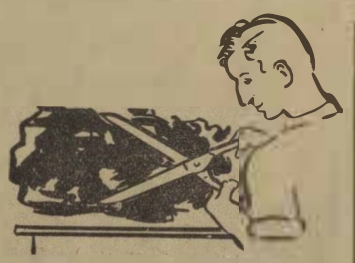
Az enyhének egyáltalában nem nevezhető bércsaládon még a Balaton fölött sugárzó nap is elkomorult, de mit tehetett egyebet, tudta, bizonyára, hogy a dolgozók úgyis lelepleznek e turpisságot. Így is történt. Dömötör Zsiga azóta többször elénekelte a „Szomorú vasárnap" című ismert dalt, és tanult az eseményekből. Be akarja hozni hibáját és mindent magára vállal. Ő a szénfelelős, a tüzfelelős, az olajfelelős, a kisérleti felelős, a gép



jó karbantartási felelős, a satöbbifelelős. Reméljük, hogy meg is felel a vállait feladatoknak.

Ifjú mérnökök új szénkiszabási tervet dolgoznak ki

Három ifjú mérnök, akik a közelmultban kerültek ki az egyetemről, népi demokráciánk nevelte fiatalok új szénkiszabási terven dolgoznak. *Mestyánek* Ervin, *Bottlik* László és *Pápai* István elmondják, hogy régente a mozdonyok szénkiszabását szerencse dolgává tették, most határozott terv szerint, az őszi forgalmi verseny szerves részévé akarják beilleszteni az új szénkiszabási rendszerüket. Elmondották,



hogy az új szénkiszabási rendszer döntően fontos részét képezik a szénpernyének és a salakban rejlő szénnek felhasználásával folytatott eredmények. Jelenleg két mozdonybrigád, a 425-245 és a 424-160 számú mozdonyok állnak a kisérlet, az új szénkiszabási rendszer vizsgálatának szolgálatában, ahol máris

10 százalék szénpernyét kevernek a felhasználandó szénhez.

Egy öltözőfiók — 50—60 csodabogár

Az egyik üzemrészben *Cziczó* József kazánkovács csatlakozik brigádunkhoz. Arra kér bennünket, hogy hívjuk fel lapunkon keresztül a figyelmet a fűtőház öltözőjére. Mindjárt vele is mentünk, mert szinte hihetetlennek tartottuk azt, amit állított. *Cziczó* után *Tiszafalvi* és *Dudás* gépalakatosok ugyanezt állították: az emberről való gondoskodást csak részben ismerik a fűtőházban. Az öltözőszekrénynek csúfolt „*macskakölykeztető*" elavult piszkos, ahová csak begyömöszölni lehet a ruhát, ahol együtt van az olajos munkaruha, a tiszta fehérneművel, a sáros cipő egy csomó sváb és egyéb csodabogarakkal. Csak most sajnáltuk igazán, hogy a grundra jártunk természetrajz óra alatt, mert most be tudnánk számolni a sokféle fajta ízelt és ízeletlen lábú apró szörnyetegről, amelyek úgy futottak ezét az ajtó kinyitásakor és potyogtak a lábaink közé, mint egy eszét vesztett hadsereg.



Ezen a képen a felskiccelhető rovarok kis hányadát látjuk. Elnézést kérünk az olvasóktól, hogy ügyetlenségünk megakadályozott abban, hogy a gyüjteményt kiegészíthessük.

Amikor végignéztük a piszkos, seprést nyikán látott öltözőhelyiségeket, az ugyancsak kopott mosdóhelyiséget és fürdőt, igazat adtunk *Cziczó* elvtársnak és társainak, hogy jóval többet törődhetnének ezzel a kérdéssel a helyi párt- és üzemszervezet, a szakszolgálat vezetői. A dolgozók teljesen feleslegesnek tartják azt is, hogy többszáz méter hosszúságban kínai nagyfallal vették körül a fűtőház területét, holott egyelőre fontosabb építkezések is lettek volna, mint például egy korszerü öltöző és fürdő. Vagy egy olyan kompresszor, amely 6—7 atmoszféra nyomással dolgozik, nem úgy, mint a mostani, amely a beleöllt nagy költségek ellenére is csak másfél nyomást juttat a légvezetékbe. Emiatt

két év óta már naponta órákon keresztül áll a szereldei munka.

Erről meg is győződtünk mindjárt, mert kilenc óra már elmúlott és még nem volt komprimált levegő a műhelyben, Ezért akar *Friss* Miklós is elmenni, akit most terjesztettek fel sztahanovista éremre. Kazánkovács létére olyan helyen tartják, ahol csöveket húznak és nem tudja teljes munkaképességét és tehetségét kifejteni a terv túlteljesítése érdekében.

Megyünk ki a fűtőházból, de egy pillanatra megállunk egy oszlop előtt, amely nem a szovjet hősök, a felszabaditó Szovjet Hadsereg emlékét őrzi, hanem két vasutas dolgozóét, akik 1942 októberében és 1943 februárjában a Don mentén életüket áldozták a hazáért. Ők még nem tudták, de mi tudjuk, azt, hogy Podwislojénél, s a Don mentén nem a hazáért véreztek a magyar nép fiai, hanem az imperialista érdekekért, a tőkések, a nagybirtokosok és a főpapok uralmáért, a profitért . . .

A hibák mellett azonban nem mennek el a fűtőház öntudatos dolgozói és harcolnak azok kijavításáért. A Hámán Kató Fűtőház tartsa meg továbbra is harcos szellemét, növelje küzdőképességét és lendüljön előre az őszi forgalmi versenyben, amelynek sikere döntően biztosítja felemelt tervünk második tervévének túlteljesítését.

Szocialista vasutas

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság:
Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasuti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet
Szerkesztőség:
Budapest. VI., Munkácsy Mihály-u. 16.
Telefon: 113—887 124—893 313—744.
Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54.
Szikra Lapnyomda. Budapest. VIII., József-körút 5.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 14. SZAM. ★ Ára: 20 fill. ★ 1951 SZEPTEMBER 27.

A BÉKEKÖLCSÖN ÜGYE — A BÉKE ÜGYE JEGYEZZÜNK VALAMENNYIEN BÉKEKÖLCSÖNT!

A Magyar Népköztársaság kormánya ma reggel felhívással fordult Magyarország dolgozó népéhez: jegyezzen mindenki békekölcsönt, bocsássa megtakarításait a nép államának rendelkezésére.

Az ötéves tervkölcsön, majd az első békekölcsön jegyzése óta egész népgazdaságunk a tervnek megfelelően előrehalad és a legtöbb területen, hála munkásosztályunk, a dolgozó parasztság és a haladó értelmiség, az egész magyar dolgozó nép erőfeszítéseinek, tervelőirányzatainkat teljesítjük, sőt, túlteljesítjük. A magyar nép bátran néz a jövőbe, amely újabb harcokat, de egyben győzelmeket és egyre fokozódó jólétet ígér számára.

Az elmult napokban már harmadszor került sor az ötéves tervkölcsön sorsolásra és elsőízben az első békekölcsön sorsolására. A két sorsolásnál az egész nép lelkes egybeforottságban mutatta meg szeretetét és bizalmát szocialista államkölcsönünk iránt. Népünk minden fia büszke volt arra, hogy megtakarított forintjaival hozzájárulhatott ötéves tervünk sikereihez, a szocialista építés ütemének meggyorsításához és a béke megvédéséért folyó harchoz.

Valamennyiünk előtt ismeretes, hogy felemelt ötéves tervünk és hatalmas beruházásaink teljesítése és túlteljesítése nem mindennapi erőfeszítéseket követel tőlünk. Azt sem lehet elfelejtenünk, hogy az imperialista háborús uszítók egyre fokozódó agresszivitása a békés, alkotó népek ellen különös súllyal esik latba tervünk teljesítésének és meggyorsításának idején. A magyar dolgozó nép minden hazáját szerető fia tudja, hogy a világméretekben folyó békeharcból neki is ki kell vennie részét, de azt is tudja, hogy ebben a harcban mellette áll a nyolcszázmilliós béketábor és vezetője, a hatalmas Szovjetunió, a népi demokráciák országai, s a kapitalista országok imperialista zsoldban sinylődő dolgozói is.

A magyar népben az elmult évek során még keményebb lett az az elszántság, hogy munkában és tettekben helytálljon a békefront magyarországi szakaszán. Megértették dolgozóink, hogy felemelt ötéves tervünk eredményeinek növelése, a béke harcos megvédése az a döntő feladat most, amelyre minden képességünket és erőnket mozgósítani kell.

Népköztársaságunk kormánya, amikor tehát újabb békekölcsön kibocsátását határozta el, voltaképpen ötéves tervünk fejlesztését, államhatalmunk további megerősítését és a béke ügyét szolgálja. Valóban, a békekölcsön ügye — a béke ügye.

A vasutas dolgozók a maguk területén láthatják legjobban, milyen döntő változások történtek ötéves tervünk első két éve alatt. Valamennyi szolgálati ág dolgozója tapasztalhatja, hogyan alakul át vasútunk szocialista vasúttá a nép államának adott kölcsön révén, hogyan segítik a kölcsönök a szebb és boldogabb jövő alapjainak lerakását. Látják dolgozóink, hogy a párt szavára, mint kősziklára, építeni lehet, a Magyar Népköztársaság kormánya maradéktalanul visszaadja a kölcsön adott forintokat, s ezenkívül visszaadja szocialista alkotásokban a dolgozó nép felemelésében is.

A vasút dolgozói közül például a multban még emberszámba sem vett pályamunkásoknak, hogy nehéz fizikai munkától mentesítse őket, hatalmas, új, szovjet gépóriásokat adott. Ezekben a gépekben, amely az embert védi a kizsákmányolástól, benne vannak a vasutasok kölcsön adott forintjai is. Az új automata térközbiztosító berendezések, a hangosbemondóval és fényjelzővel felszerelt gurítódombok, rendezőpályaudvarok, a siófok—balatonszentgyörgyi vonal új biztosítóberendezése, a miskolci vonal villamosítása, a budapest-ferencvárosi pályaudvar kibővítése, a nyíregyházi új állomásépület, a záhonyi, dombóvári, nyíregyházi új laktanyák, vagy a Landler Művekben ezer dolgozó részére épített mosdó- és öltözőhelyiség — mind mind az ötéves terv, a terv- és békekölcsön igazi nyereményeként jelentkezik a vasutas dolgozók életében. Hosszú oldalakon lehetne felsorolni még a vasutas dolgozók igazi nyereményeit: a rakodás gépesítését, ezer és ezer új, korszerű vagon, száz és száz új mozdony, a személypénztárosok automatagépe, az új 303-as sorozatú gyorsvonati mozdony, a vasutas napköziotthonok, bölcsődék, kultúrotthonok, a vasutas középiskolák és a most megnyílt új vasutas egyetem, nem is szólva a sportpályák százairól.

A dolgozóknak, a magyar vasutasságnak is ezek az igazi nyeremények. Jól mondotta *Rohácsi* Gyula, pécsi vonatfékező, aki nyereményének kihúzásakor így szólt társaihoz: *„Nem az a döntő, hogy 1500 forintot nyertem, hanem az, hogy segítséget nyujtottam az államnak a célkitüzések megvalósításához."*

Balázs Gyula, celldömölki jegyvizsgáló, a legutóbbi tervkölcsönsorsolás százezerforintos főnyereményének egyik boldog nyertese pedig ezeket mondotta:

„Minden jegyzésnél ott voltam és szívesen jegyeztem. Mint kalauz, saját szememmel láttam, hogyan épül az Inotai Erőmü a szántóföldek helyén, s látom, hogy az ötéves terv a vasútra is gondol: új állomást kap Székesfehérvár és megkezdték a székesfehérvár—várpalotai gyengefelépitményü vonal elsőrangúsitását. A vasutas ujságban olvastam, hogy Angliában és Franciaországban beszüntetik a kapitilstáknak ki nem fizetődő másodrendü vonalak forgalmát és sokezer vasutast tesznek kenyértelenné. Amikor ennek ellenkezőjét látom idehaza, csak azt mondhatom, hogy szivvel-lélekkel segitem a pártot és a kormányt abban, hogy felépitse a szocializmust, amelynek annyi szép jelét látjuk máris. És, ha arra sor kerül, ha a kormány újabb kölcsönt bocsátana ki, ott leszek az elsők között áldozatkészségben is és a jegyzési agitációban is."

De nemcsak *Rohácsi* Gyula és *Balázs* Gyula látja így és tudja azt, hogy mindez csak kezdet, s az ötéves terv minden dolgozó számára boldog jövőt teremt, hanem az öntudatos vasutas dolgozók tízezrei és éppen ebben van a második békekölcsönjegyzés sikereinek záloga is.

A vasutas dolgozók nagyon jól tudják, hogy a béke megvédéséhez erő, szilárd gazdasági hatalom, anyagi eszközök kellenek. Tudják azt, hogy a béke védelmének feladata elválaszthatatlan nálunk a szocialista építő munkától, a terv eredményes megvalósításától és túlteljesítésétől. Tudják azt, hogy az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításával, szilárd munkafegyelemmel a tervet segítik, s a terv teljesítése és túlteljesítése közelebb hozza a szocializmus megvalósítását. Ezért, aki békét akar, aki szereti és védeni akarja nemzeti függetlenségünket, az segíti néphadseregünk erősítését. A békekölcsön ezt a célt is szolgálja.

Vasutasok! Szervezzük hatalmas tömegmozgalommá, a vasutas dolgozók tízezrei mozgalmává a második békekölcsönjegyzést. Mutassuk meg, hogy a vasutas dolgozók megbonthatatlan egységben, egy emberként sorakoznak fel pártunk, szeretett Rákosi elvtársunk mögé és hogy a jegyzéssel is bizonyítjuk a vasutas dolgozók tettrekészségét, amellyel megvédik minden támadással szemben a béke, az ötéves terv ügyét.

A „Szocialista Vasútért" ankétja a szállíttató vállalatokkal a háromnapos kocsiforduló megvalósításáért

A vasutas dolgozók az első vasutasnapon megkezdték legnagyobb feladatuk: az őszi csúcsforgalom lebonyolítását. A szocializmus gyorsabb ütemű építése, a béke megvédésére irányuló erőfeszítés, s nem utolsó sorban felemelt ötéves tervünk megvalósítása még a tavalyinál is hatalmasabb feladatok elvégzése elé állítja a vasút dolgozóit.

Alig indult meg az őszi csúcsforgalom, máris hiányosságokat tapasztaltunk. A szerkesztőség brigádja megállapította vizsgálata során, hogy a szűk keresztmetszet, a kocsiforduló meggyorsításának fékezése már hosszabb idő óta azokra a hiányosságokra vezethetők vissza, amelyek a kocsik be- és kirakásánál történnek. Szükség volt arra, hogy lapunk — a szovjet példa felhasználásával — segítséget nyujtson a felmerülő hibák megszüntetése és a háromnapos kocsiforduló megteremtése érdekében. Ezért a közlekedés- és postaügyi minisztérium és a vasutasszakszervezet lapja, a „Szocialista Vasútért" ankétot rendezett. Az ankét célja az volt, hogy az érdekelt minisztériumok és szállíttató vállalatok közösen megbeszéljék: milyen módszerekkel és intézkedésekkel kell biztosítani az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítása érdekében a vasútüzemi értekezlet egyik döntő határozatának végrehajtását: a háromnapos kocsifordulót.

Bebrits elvtárs: „Komoly elmaradás mutatkozik az őszi forgalom lebonyolításában"

Elsőnek *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter szólalt fel. Elmondotta, hogy máris

komoly elmaradás mutatkozik az őszi forgalom lebonyolításában, mert a vasút az erre az időre célul kitüzött három és félnapos kocsifordulót nem teljesíti.

A kocsiforduló ma is 4.1—4.2 nap. Igy aztán nem tudnak naponta 2000—2500 vagont a szállíttató vállalatok rendelkezésére bocsátani. Az utóbbi két-három évben egyszer sem mutatkozott ilyen kocsihiány. A helyzet tehát komoly és elengedhetetlenül szükséges az azonnali fordulat.

Különösen hátrányt szenvednek az út- és vasútépítkezésekhez szükséges kőszállítások, a folyamkavics, mely nélkülözhetetlen a beton előállításához, jelentősen csökkent a tégla- és a cserép, a bauxit rakodása, de egyes állomásokon még a gabona elszállításához sem tudunk kellő mennyiségü kocsit kiállítani. Ez annál nagyobb hiba, mert termelőszövetkezeteink még nincsenek berendezkedve helyi raktározásra.

A hiányzó kocsik száma az elmult hónap egyes napjaiban állandóan nőtt, pedig további követelményekkel kell számolnunk.

Nemsokára több héten át naponta több mint 2000 vagon kell a cukorgyárak felé zúduló cukorrépa elszállítására, 800—900 vagon a burgonya elszállítására. Igen nagy a káposzta- és az almatermésünk is. Éppen ezért, ha teljesíteni akarjuk azt a feladatot, amelyet pártunk és kormányunk elénk tüzött, a jelenlegi 11.000—11.500 kocsi helyett egy-két héten belül 15.000 kocsit kell kiállítanunk mindennap rakodásra. Most 13.000—13.500 kocsinál kellene már tartanunk. Az elmaradás oka — folytatta *Bebrits* elvtárs —, hogy

a vasutasok és a szállíttató vállalatok nem értik még, milyen nagy feladatról van szó.

Arra hivatkoznak sok helyen, hogy jelentősen túlteljesítik a kocsitartózkodási normákat, csak éppen azt felejtik el, hogy ezek a normák átlagot vesznek alapul és körülbelül megegyeznek az áprilisi forgalomnak megfelelő idővel. Ekkor pedig csak 8500—9000 kocsit állítottunk ki naponként. Vegyük csak például a Nagyvásártelepet. Ide naponta mintegy 350 vagon fut be s ebből 50—60 vagon csak az éjszakai órákban kerül kirakodásra, holott délután 2—3 órára mindent ki kellene rakni. Tömegesen fordulnak elő olyan esetek, hogy az állomások nem adnak szabad utat a kocsiknak a kirakodóhelyekre. Igy vesztegetik el a drága időt. Világos, ha ezeket kiküszöböljük, ki tudjuk állítani naponta a 15.000 vagont. Sok helyen figyelmen kívül hagyják az őszi forgalomnak azt az elengedhetetlen szükségességét, hogy

rakodni kell éjjel-nappal, vasárnap és ünnepnapon is.

Számos üzem délután 4 órától nem rakodik másnapig, másutt szombat délutántól hétfőig a kocsik ki- vagy berakás nélkül állnak.

A vasút dolgozóira tehát az a feladat hárul, hogy célszerüen állítsák össze a vonatokat, minél több túlsúlyos vonatot továbbítsanak, ne akadályozzák a vonatok áthaladását — a szállíttatókra viszont az a feladat hárul, hogy karöltve a vasút dogozóival, gyorsabban rakják ki és be az árukat.

A „Szocialista Vasútért" a szovjet sajtó példája nyomán vette fel a kapcsolatot a szállíttatókkal és beszéli meg velük a forgalom meggyorsításának problémáit

Ezután *Szelecsényi* István elvtárs, a *„Szocialista Vasútért"* szerkesztője ismertette az ankét összehívásának célját és feltárta a vasút és a szállíttató vállalatok munkájában lévő hiányosságokat. Elmondotta, hogy a szovjet sajtó példája alapján a *„Szocialista Vasútért"* is felveszi a kapcsolatot a szállíttató felekkel és megbeszéli velük a felmerülő hiányosságokat a háromnapos kocsiforduló megteremtésének elősegítése érdekében. Hangsúlyozta, hogy az ankét összehívásának ideje egybeesik a vasutasok legnagyobb erőpróbájának, a múltévinél közel 40 százalékkal magasabb őszi forgalom végrehajtása idejével. Az óriási feladatok elvégzését azonban a vasutas dolgozók egyedül nem tudnák megoldani. Annak ellenére, hogy

hatalmas segitséget kapunk pártunktól és felmérhetetlen támogatást jelent számunkra a Szovjetunió hős vasutasainak tapasztalata,

nem érhetünk el eredményt a vasúton kívülálló fuvaroztató vállalatok és üzemek segítsége nélkül.

A vasutasszakszervezet és a felsőbb vasúti szakvezetés felelőssége

Beszámolt arról, hogy sokezer vállalat és üzem komplexbrigádja segíti és támogatja a vasutas dolgozókat a Vasútüzemi Értekezlet határozatainak végrehajtásában, de meg kell állapítani, hogy

az élenjáró komplex-brigádok közül hiányzanak nagyüzemeink: Diósgyőr, Ozd, Csepel-gyártelep.

Ezeken a helyeken még nagyon gyenge lábon áll a komplexbrigád-mozgalom és ez meglátszik a munkán is.

A közelmúltban brigádunk felülvizsgálta a vasút és a szállíttató felek dolgozóinak együttmüködését. Megállapítást nyert, hogy sok helyen sem a vasút, sem az üzem dolgozói nincsenek tisztában az együttmüködés jelentőségével. Az üzemek a komplexbrigádmozgalmat sok helyen csak a vasút mozgalmának tekintik. A vállalásokat egyszerüen csak átveszik a vasút felbontott tervszámaiból, hogy csak eleget tegyenek a vasút szorgalmazásának. Például Budapest-Ferencváros állomáson a mozgalmi szervek tudta nélkül a tervszállítás dolgozói az általuk kidolgozott vállalásokat vitték ki az üzemekbe és ott aláíratták a szállítási osztály vezetőivel. A szállíttató felek jogosan és megtehetősen sok esetben teszik kifogás tárgyává a vasútnak ilymódon való eljárását.

Ugyanígy a komplexbrigádok teljesítményeinek kiértékelése is mechanikus.

A brigádmozgalomnak nincs nyilvánossága, a dolgozók nemigen tudják ellenőrizni a mozgalomból folyó eredményeket és teljesítményeket. De nemcsak a vasútnál van ez igy, hanem néhány üzemben is. A kelenföldi Épületelemgyár szállítási osztályának vezetője a mozgalom nyilvánosságával kapcsolatban ezeket mondotta: „Erről nem sokat beszélünk, megkapjuk az eredményeket a vasúttól és kész."

A felelősség kérdését felvetjük és ezt meg is kell tennünk — folytatta *Szelecsényi* elvtárs. — Megállapíthatjuk, hogy

a komplexbrigádok helytelen működéséért, a szállíttató felek és a vasút dolgozói együttmüködésének hiányosságaiért elsősorban a vasutasszakszervezet és a felsőbb vasuti szakvezetés felelős.

Egyik szerv sem tett meg minden lehetőt az együttmüködés kiszélesítésére, aminek közvetlen következményét máris látjuk: egyre-másra jelentkeznek a bajok, és órákat, napokat állnak a kocsik,

várnak be- és kirakásra, gátolják a kocsiforduló lerövidítését

— ami pedig az őszi csúcsforgalom lebonyolításának döntő előfeltétele. Számos példával bizonyította, hogy

a kocsik egyes feleknél napokat várnak kirakásra.

A továbbiak során a gyakorlati hiányosságokat ismertette a vasút és a szállítófelek területén, majd rámutatott a hibák és hiányosságok megszüntetésének módjára. Kiemelte, hogy a tervfegyelem megszilárditása egyike azoknak a feladatoknak, amelyeket a vasút és a szállíttató egyaránt végre kell, hogy hajtson.

Huszonöt felszólaló tett ígéretet vállalata nevében a háromnapos kocsiforduló megvalósítására

Ezután került sor a hozzászólásokra. *Nagy* Lajos a TÜZÉRT részéről megállapította, hogy a komplexbrigádmozgalom ellaposodott. Javasolta, hogy az ankét után igazgatósági területenkint hívjanak össze országos értekezletet, ez még jobban szolgálná az ügyet. Dr. *Trigárszky* Rezső (Teményforgalmi Egyesülés) hangsúlyozta, hogy hálózati panaszlevelei elsősorban a vasút ellen irányulnak. Az előértesítések hiányosságáról beszélt és több rugalmasságot követelt a két szerv munkájának megjavítására. *Geruska* Pál (földmüvelésügyi minisztérium) az együttmüködés megjavítására politikai felvilágosító mun-

(Folytatás a második oldalon)

Éljen a magyar néphadsereg: szabadságunk, építőmunkánk, békénk védelmezője!

A MAGAD HASZNÁRA, A HAZA JAVÁRA JEGYEZZ BÉKEKÖLCSÖNT!

Balázs Gyula, a 100.000 forintos nyeremény egyik nyertese:

„Az ötéves terv a vasútra is gondol"

Celldömölk... Rendezett, szép dunántúli városunk. Mindenki ismeri az országban. Fontos vasúti csomópont, de most nem erről beszélnek, ha Celldömölkről szólnak. A harmadik tervkölcsönsorsolás 100.000 forintos főnyeremények egyik nyertese Celldömölkön lakik. Pesten már sokan tudják és a hír gyorsan repíti tova Balázs Gyula jegyvizsgáló nevét. De a szerencsés nyerő erről mit sem tud, nyugodtan lefekszik vasárnap este és még hosszasan eljátszik hároméves kislányával. És amint a kis apróságot nézi, miként kanyarodik anyja jelöl hozzája, s milyen édesen bújik oda mellé, majd lovagol rajta, egy pillanatra eszébe jut a húzás utolsó napja. Odaszól a fiatal asszonynak:

— Te is arra gondolsz?

Az asszonyka felnevet és magához húzza a kislánykát:

— Arra... És te is? — kérdezi vissza a férjét és mind a ketten elnevetik magukat. Bizony jó volna — gondolják —, de valahogy bennük marad a szó, eloltják a villanyt és a kis lakásban arról álmodik két ember, hogy mi lenne, ha valamit nyernének.

S amíg alusznak, az Országos Takarékpénztár lázasan kutatja: kik a boldog nyertesek. 100.000 forintot négy 50 forintos tervkötvény számával húztak ki szeptember 9-én a Zeneakadémia nagytermében. Az 1620 sorozatú 0435 sorszámú tervkötvény Balázs Gyulának is szerencsét hozott, de mit sem tudott róla. Hétfőn reggel már korán bement szolgálatba. Jó félórával előbb szokott munkahelyén jelentkezni, mert brigádjával ő maga is harcol a munkafegyelem megszilárdításáért. Balázs Gyula minden hétfőn megveszi a „Népsportot". Szenvedélyes sportoló. Ezen az emlékezetes hétfőn is megvette és tekintete mindjárt a nyereményekre esett. A kisebb nyeremények között kutatta a saját számát, nem is mert gondolni arra, hogy a nagyobbak között megnézze. A kis nyeremények között azonban egyetlen szám sem hasonlított az övére. Nyugodtan olvasgatta, hogyan szerepelnek a Lokomotívok és ha egy-egy ismerős futballista jó, vagy rossz kritikát kapott az ujságban, megjegyzéseket tett a lap bírálatával kapcsolatban. Hol igazat adott neki, hol epésen megjegyezte: „Ez még mindig benn van a csapatban?

Ekkor barátai elkérték tőle a „Népsportot". És amíg munkatársai böngészték a lapot, ő arra gondolt, hogy tavasszal ismét húzás lesz és ha mást nem, talán csak visszasorsolják befizetett forintjait. Ezen egy kicsit gondolkozott Balázs Gyula és elszégyelte magát. Az jutott eszébe, hogy mikor elindult vonatjával, számtalanszor elrobognak az épülő Inotai Erőmű mellett. Épen a multkor mondta neki egyik barátja: „Ebben a mi pénzünk is benne van, gyerek!" És ahogy erre emlékezett, elfogta a szégyenérzés. Dehogyis kívánja vissza a pénzét. A multkor Pesten járt és saját szemével látta a Népstadion hatal-



mas építkezéseit. Büszkén nézte az új stadiont, a sportért rajongó szíve hevesebben dobogott. Huszonnyolc évének lendülete és rajongása ott ragyogott a szemében, még az asszonynak is elmesélte, milyen lenyűgöző hatással volt rá a szocialista épületóriás.

Az is eszébe jutott Balázs Gyulának, hogy a rombadöntött Székesfehérvár és még sok-sok állomás korszerű, gyönyörű állomásépületeket, raktárakat kap. Ő vonalkisérő és a fordulóállomásokon sokszor nem tud lepihenni, mert vagy nincs laktanya, vagy nincs elég férőhely az állomáson. Az ötéves terv egész sor fürdővel felszerelt laktanyákat juttat a vonatkisérőknek, a mozdonyszemélyzetnek. De arra is emlékezett, hogy Székesfehérvár és Várpalota között, tehát a saját szükebb hazájában elsőrangúsítják a vonalat. Nagyobb mozdonyok, jobban megrakott kocsik sokka. gyorsabban röpíthetik az árukat rendeltetési helyére. Még Celldömölknek is jut gyár az ötéves terv folyamán.

És amikor arra gondol, hogy szülei látástól-vakulásig túrták kis földjüket, hogy a nagy családot a tegszükösebb betevő falattal ellássák, visszaemlékezik a maga gyermekkorára, — összehasonlítást tesz a felszabadulás óta eltelt élete és avval a biztató jövővel, amely a dolgozó nép előtt áll, boldogan gondol gyermekére: soha nem látott boldogság vár a szocializmust építő emberre és családjára. Balázs Gyula mélyet szívott a csípős reggeli levegőből és úgy érezte, hogy egyhavi fizetésének megfelelő jegyzéssel se róla le háláját a munkáshatalom, a párt és a nép kormánya iránt. Az ő forintjai ott kamatoznak az épülő új mozdonyokban, az új felvételi épületekben, a korszerű dinamikus berendezésekben, a vasútvonalnak is beillő sok kilométer hosszúságú iparvágányokban, az új vasúti hidakban és vasútvonalakban. Ezek teszik lehetővé a sokszáz új gyár és hatalmas üzem termelvényeinek elszállítását, a mezőgazdaság, a dolgozó parasztság betakarított termésének rendeltetési helyükre való eljuttatását. Dehogyis kell neki az a pénz. Használja csak az állam.

Balázs Gyula a pártra, Rákosi elvtársra is gondolt. Csodálattal tekintett a dolgozó nép vezetői, tanítói felé, akik belső és külső ellenséggel harcban állva, rendkívül feszült nemzetközi helyzetben szikiaszilárdan építik a szocializmust, s vezetik a népet a felemelkedés útján. A párt az, amely gondoskodott a magyar nép fiaiból álló erős néphadsereg felállításáról. Megvédjük alkotásainkat, szilárdan és elszántan védjük magyar frontszakaszát annak a béketábornak, amelyet felszabadítónk, a Szovjetunió vezet.

Felsült a celldömölki reakció

Balázs Gyula arra riad fel, hogy kartársai kezébe nyomják a „Népsportot". El akarja tenni, már kezdi is hajtogatni, hogy beletesai a jegyvizsgáló-táskába, de még van idő a jelentkezésig, szétnyitja és... nem akar hinni a szemének: a 100.000 forintos főnyeremény alatt mintha a saját számát olvasná. Egy pillanat alatt úgy érzi, hogy szíve a torkában dobog, elsápad. Remegő kézzel előveszi kis jegyzetét, de alig akarja megtalálni azt az oldalt, ahová kötvényeik számát feljegyezte. Végül felnyitja. A szám: 1620 sorozatszám, 0435 sorszám — egyezik. Kifújja magát, sápadtsága elmúlik, előnti a vér az arcát. Süle Béla, vonatvezetője észreveszi a változást és odaszól neki: — Mi van veled, Gyuszi, csak nem nyerted meg a 100.000 forintos főnyereményt? És jót nevet hozzá, amit átvesznek a többiek is.

— De bizony, megnyertem, Béla bácsi — mondja Balázs Gyula szerényen — én magam sem akarom elhinni, nézzék már meg maguk is. Ezzel odaadja a feljegyzést, meg az újságot és egy fél perc se telik bele, a „köpködő" kiabálásoktól lesz hangos, Süle Béla és a többi kalauz ölelik, szorongatják Balázs Gyulát.

Ami ezután történt, szinte filmszerűen pergett le. A fiatalasszony örömtől zokogó arca, a celldömölkiek „pálfordu ása", akik csak most hitték el igazán, hogy nagy nyereményt is nyerhet bárki, azok közül, akik kötvényt vásároltak, a reakció csúfos kudarca, az Országos Takarékpénztár távirata, utazás Pestre, ünnepélyes átadása a pénznek és ismét Celldömölk... Izgalom, boldogság, bizakodás, tervek dióhéjban.

Ott leszek az elsők között áldozatkészségben is

Amikor Balázs Gyulát megkérdezzük, mire használja fel a pénzt, ezt mondja: 18.000 forintot a takarékba tett, szeretne egy kis családi házat venni, berendezni. És szeretne még jobban és még többet dolgozni, hogy még közelebb hozza a szocializmus megvalósításának idejét. És amikor búcsúzunk a kedves kis családtól, Balázs Gyula ezt mondja: „Minden jegyzésnél ott voltam és szívesen jegyeztem. Mint kalauz saját szememmel láttam, hogyan épül az Inotai Erőmű a szántóföldek helyén, s látom, hogy az ötéves terv a vasútra is gondol: új állomást kap Székesfehérvár és megkezdték a székesfehérvár—várpalotai gyengefelépítményü vonal elsőrangúsítását. A vasutas újságban olvastam: hogy Angliában és Franciaországban beszüntetik a kapitalisták ki nem fizetődő másodrendü vonalak forgalmát és sokezer vasutast tesznek kenyértelenné. Amikor ennek ellenkezőjét látom idehaza, csak azt mondhatom, hogy szívvel-lélekkel segítem a pártot és a kormányt abban, hogy felépítse a szocializmust, amelynek annyi szép jelét látjuk máris. És, ha arra sor kerül, ha a kormány újabb kölcsönt bocsátana ki, ott leszek az elsők között áldozatkészségben is és a jegyzési agitációban is."

(Folytatás az első oldalról)

kát végeznek. Arra kérte a vasút szakvezetőit, hogy a rendeletek kiadásánál rugalmasabban járjanak el, ne léptessenek azonnali hatállyal rendeleteket életbe. *Gódor* Károly (I. Vasúti Főosztály) bejelentette, hogy a kocsi raksúlyát a vasút tíz százalékkal felemelte, vagyis tíz százalékkal több árutömeget lehet rakni a kocsiba. Ezzel naponta 4—5 ezer tonna áruval többet tudunk újabb kocsik felhasználása nélkül továbbítani. Felhívta a szállítható felek figyelmét a kocsik tisztántartására, mert 800—1000 kocsi kiesés van a beállításoknál e felületesség miatt naponta.

Völgyi Zoltán (Belföldi Szállítmányozási Vállalat) elmondotta, hogy gyüjtőmozgalmat indítottak a Nyugati-pályaudvaron és az eredmények azt mutatják, hogy a szállító félnek és a vasútnak egyaránt előnyös. Utána *Hajnal* Jenő (építésügyi minisztérium) kérte, hogy a vasút a szovjet példa felhasználásával gépesítse a rakodási munkákat.

Utánuk *Kántor* Béla (BELSPED) *Horváth* Gyula (Ganz Vagongyár) *Szilágyi* Károly (Budapest-Nyugati-p. u.), *Sólyom* Ferenc (MÁV Pályaépítő ÜV.), *Jékeli* Endre (földmüvelésügyi minisztérium), *Udvarhelyi* István (Budapest-Soroksári-út), *Kapás* Ferenc (Ganz Hajógyár), *Gisztl* Jenő (Rákosi Müvek), *Wertheimer* Jenő (Középmagyarországi Közraktarak), *Kántor* Béla (BELSPED), *Sulyánszki* Sándor (Budapest Kelenföld), *Markó* László (Budapest-Nyugati-p. u.) *Hegyi* József (I. Vasúti Főosztály 8. szakosztály), *Kostya* György (I. Vasúti Főosztály 5/a. szakosztály), *Csengeri* Albert (Budapest—Soroksári-út) értékes hozzászólása következett, akik valamennyien számos, káros jelenségre hívták fel a figyelmet és javaslatokat tettek sürgős kiküszöbölésükre.

Ezután *Gáspár* Sándor elvtárs, a vasutasszakszervezet főtitkára szólalt fel. Beszédében gyakorlati segítséget nyujtott az ankét résztvevőinek. Hangsúlyozta, hogy el kell fogadni azt a javaslatot, hogy az üres kocsikat nem szabad este elvinni olyan helyről, ahová másnap be kellene állítani. Ezzel is hozzájárulunk a széntakarékossághoz és megkönnyítjük a kocsirendezők munkáját. *Gáspár* elvtárs javasolta, hogy

a vasút profilírozza a kocsikat: megfelelő helyre megfelelő kocsit szabad csak kiállítani.

Ezzel el lehet kerülni azt, hogy olyan vagonokat rakjunk meg, amely valamely gyengébb felépítményü pályán nem mehet és elérjük, hogy terjedelmes és nagyraksúlyú áruk részére mindig rendelkezésre álljon a legjobban megfelelő kocsi. A központi komplex-brigád ellenőrzésével kapcsolatos javaslatra megjegyezte, hogy a brigádok ellenőrzésére a helyszínen megvan a lehetőség. Ez pedig szorosan összefügg a terv teljesítésével, amelyet a mozgalmi és vállalati szerveknek egyaránt ellenőrizni kell.

A szakszervezet meg fogja adni a segítséget és ebben segíteni fog a szakszolgálat is —

mondotta — s a javaslatok, amelyek itt elhangzottak a *„Szocialista Vasútért"* ankétján, előrelendíti az őszi forgalmat, biztosítja a kocsiforduló leszorítását, amely kihatással lesz a terv, a béke tervének teljesítésére.

Ezután *Bányász* Endre elvtárs (Vasúti Főosztály 8. szakosztály) a forgalmi szolgálat részéről szólalt fel, majd *Korbonits* Dezső (közl. min. IX. ügyosztály) hozzászólása után *Vermessi* Sándor, a Vasúti Főosztály 5 szakosztályának vezetője adta meg a választ a hozzászólásokra.

Vermessi elvtárs válaszában minden hiányosságra kitért és kielégítő választ adott a vitában elhangzott problémákra. Hangsúlyozta, hogy a szakvezetés arra törekszik, hogy a *„Szocialista Vasútért"* ankétján elhangzottakat késedelem nélkül arra használják fel, hogy szorosabbra fűzzék a vasút és a szállítható felek kapcsolatait, megszüntessék a hiányosságokat és maradéktalanul teljesítsék a párt által előírt feladatokat, a háromnapos kocsiforduló megteremtésén keresztül az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítását.

Az ankét *Szelecsényi* elvtárs zárószavaival véget ért.



Olasz vasutasok harca a jobb életfeltételekért

Az olasz vasutasok a közuti közlekedési dolgozókkal és a közlekedés többi munkásaival harcban állnak a munkabérek felülvizsgálásáért, mert az életfenntartási költségek drágulása következtében egyre többen ragadnak a nyomor mocsarába. Szolidaritást vállaltak az olasz vasutasokkal az Autóferrotramvieri szakszervezet dolgozói is, amely magában egyesíti a másodrendü vasútvonalak, közúti villamos, autobusz és a folyami hajózási dolgozók 90 százalékát.

A másodrendü vasútvonalak vasutasainak és a közúti közlekedés dolgozóinak ezév áprilisában tartott általános sztrájkja után a gépkocsi szállítási társaságok tulajdonosai eleget tettek a dolgozók követelésének. Ez azonban sem a vasutasokat sem a villamos-alkalmazottakat nem elégítette ki. A harc egyre elkeseredettebbé vált. Sikerült cselekvési egységet létrehozni a többi szakszervezetekkel, kezdve a dolgozóktól egészen a vezetőkig.

A fő vasútvonalak olasz vasutasainak szakszervezete a vasutasok 60 százalékát egyesítik. A többiek öt másik szakszervezetbe tartoznak, vagy szervezetlen munkások. A vasutasok azért harcolnak, hogy

az összes dolgozók részére 5.000 lirával emeljék a fizetést a mozgó bérskála bevezetéséig.

Ezt a harcot az állami vállalatok minden dolgozójával karöltve vivják a vasutasok.

A vasutas dolgozók teljes elszántsággal folytatják harcukat a vasút urai és a kormány ellen a végső győzelemig. Ezt bizonyítják például a májusban megtartott figyelmeztető sztrájkok, a júniusi két másik sztrájk, amelyben a dolgozók közel százszázaléka vett részt.

Ennek a harcnak eredményeként a kormány kénytelen volt a napokban bejelenteni, hogy parlament elé terjeszti a közszolgálati alkalmazottak sztrájktilalmáról szóló törvénytervezetet. Ezzel kapcsolatban az olasz vasutasok, közúti közlekedési dolgozók, gépjárművezetők és szállítómunkások még fokozottabban veszik fel a harcot követeléseik és a szakszervezeti jogaik védelmében, s nem utolsósorban azért, hogy megerősítsék a világ dolgozóinak békeakaratát, a szabadság iránti kétségbeesetten elszántságát.

Marcell Jeannot és L. Treins levele Franciaországból

Marcell Jeannot és Treins elvtársak, az első magyar vasutasnap alkalmával hazánkba érkezett francia vasutasküldöttség nevében levelet intézett lapunk szerkesztőségén keresztül a magyar vasutasokhoz. E levélből közöljük az alábbi részleteket.

Az az utazás, amelyet az első magyar vasutasnap ünnepségei kapcsán Magyarországon tettünk, igen nagyjelentőségü nekünk, a francia vasutasság számára. Mintegy 12 napon keresztül élénk figyelemmel kísértük a népi demokratikus Magyarország munkáját és elért eredményeit. Megfigyeléseink jelentős módon egészítették ki a franciaországi tanulmányainkat, amelyeket a népi demokráciák fejlődésével kapcsolatban végeztünk. Éreztük, hogy hevesebben ver munkásszívünk, amikor beléptünk mühelyeitekbe. Üdvözletünket küldjük minden magyar vasutasnak és munkásnak azokért az erőfeszítésekért, amelyeket a szocializmus építése eredményeiben láttok viszont. Üdvözlünk benneteket

éberségetekért, amelyel lelepleztek és hatástalanná tesztek az ellenség, az imperialisták kártokozó kísérleteit.

Veletek együtt köszöntjük a ti harcosaitokat, a ti szeretett vezetőiteket, akik olyan nagyszerűen irányítanak benneteket. Üdvözöljük a Szovjetuniót és vezetőjét, Sztálin elvtársat, aki miután megszabadította benneteket a hitleri fasizmustól, bőven elárasztott benneteket felmérhetetlen értékü segítségével.

Megvalósított terveitek nem csupán vígasztalást jelent, hanem mély tanulságot rejtő felismerést is azok számára, akik kapitalista országban harcolnak azért, hogy az őket leigázó elnyomás alól felszabadulhassanak. Nálunk Franciaországban már több esztendeje eltávolították a munkásminisztereket a kormányból. Azok a kormányok, amelyek azóta egymást követik, a munkásosztály ellenségei. Am hiába igyekeznek rákényszeriteni hazánkra a francia burzsoázia politikáját, nem fog sikerülni a munkásságot megtéveszteni.

A nép akaratával szemben és ellenére folytatja a kormány Vietnamban az igazságtalan háborút, ahová esztendők óta már csak pusztulni küldik a dolgozó nép fiait. Ugyanilyen gyalázat, hogy

szabadfábra helyezett fegyenceket, gyilkosokat és rablókat toboroztak abba a zászlóaljba, amelyet a hős koreai nép ellen vetettek be az amerikaiak segédcsapataiként.

A Marshall-terv óta, a francia nép minden ellenszegülése ellenére is gyámságban tartják hazánkat olyan paktumok segítségével., amelyek lehetővé teszik az imperialisták számára, hogy felállíthassa hadigépezetét abban a reményben, hogy szétzúzza velük a Szovjetuniót és a népi demokráciákat.

Franciaországban amerikai ellenőrzés alatt állnak a kikötők, számos tábort rendeztek be és jelentős hadikészülődést folytatnak. Békeiparunkat átalakították háborús iparrá.

A munkások bére alig éri el az 1938. évi színvonal 50 százalékát.

Mindehhez soha nem tapasztalt lakásinség is járul, amely kiszolgáltatja a dolgozókat a háztulajdonosok spekulációinak, és mindezt oly nyomorúságos lakásokért, amelyek a tüdőbaj melegágyait képezik.

Azokat a szociális nagy vívmányokat, amelyeket mi, munkások harcoltunk ki, szakadatlanul kisebbítik, a törvényeket pedig megsértik. Alandó támadásban vannak munkás-szabadságjogaink ellen. Az üdülőhelyeket eláruasították a kapitalisták akkor, amikor a munkások néhánynapos pihenést sem tudtak maguknak szerezni.

Igyekeztünk néhány jelentős mozzanatról képet adni, amely Franciaországban uralkodik. Az ilyen állapotok előttetek, magyar munkások, aligha ismeretesek és amelyekkel szemben állandó kemény küzdelemben állnak a ti testvéreitek, a francia munkások. Nyilván jó ismeritek sztrájkjainkat, amelyek életfeltételeink javítását célozzák, de különösképpen a bérek emelését.

Rá kell hogy „mutassunk kikötőmunkásaink hősies akcióira, amelyekkel a háborús anyag kirakodását fékezik. Nem feledkezhetünk el hős vasutasainkról és a béke híveinek nagy tömegeiről, akik akadályozzák a szállítást. Az egész egészségesen gondolkodó nép támogatja azokat az elvtársakat, akiket éppen ez akciók miatt bíróságok elé állítottak és számos esetben rákényszeriteltek a törvényszéket arra, hogy felmentő ítéleteket hozzanak.

Visszatérve Franciaországba, folytatjuk küzdelmünket kormányzatunk átalakítása érdekében. Ezt azzal a meggyőződéssel tesszük, hogy a munkások és a különböző országok népei elegendő erőve és határozottan fognak küzdeni a világ békéjének biztosítása érdekében és össze fogják zúzni azokat a bűncselekt, amelyeket rájuk kovácsoltak a kapitalista országokban.

Ne felejtsétek el, hogy a munkásosztály számára, a felszabadulás tekintetében nem létezik olyan vasfüggöny, amely megakadályozhatná testvéri szolidaritásunkat. Éljen a magyar és a francia nép barátsága! Éljen a Szovjetunió! Éljen a béke!

A francia vasutasok küldöttségének nevében:

Marcell Jeannot
L. Treins

A szocialista vasút megteremtéséért, az ötéves tervért a magyar nép boldog jövőjéért, a szocializmusért jegyezz békekölcsönt!

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL

Javítsuk ki a párt- és a DISZ-oktatás előkészítésében meglévő hiányosságokat

Az 1951/52-es oktatási évad beindításával kapcsolatban a napokban a Vasút Politikai Osztály vezetője, Bognár Imre elvtárs megbeszélést tartott néhány fontosabb szolgálati hely politikai tisztjével és párttitkárával. Bognár elvtárs üdvözölte a megjelent elvtársakat. Elmondotta, hogy az értekezlet célja: megtárgyalni az oktatási évad előkészítésével kapcsolatos munkánk eredményeit, hiányosságait, megvitatni azokat a problémákat, melyek akadályozzák Pártunk Politikai Bizottságának május 17-i határozata végrehajtását. Bognár elvtárs hangsúlyozta, hogy *a jól megszervezett párt-propaganda, a pártoktatási évad jó előkészítése segít bennünket a vasút előtt álló hatalmas feladatok megoldásában, az őszi csúcsforgalom sikeres, gazdaságos lebonyolításában, a terv túlteljesítésében egyaránt.*

Az értekezlet résztvevői közül elsőnek Szakos István elvtárs, a Hámán Kató Fűtőház pártszervezetének titkára szólalt fel. Elmondotta, hogy a Politikai Bizottság határozatát vezetőségi ülésen több alkalommal megtárgyalták. A népnevelők egyénileg beszélgettek a dolgozókkal az elmélet jelentőségéről. A tanulás fontosságáról faliujságon is írtak. A jó politikai felvilágosító munka eredménye, hogy a Hámán Kató Fűtőházban igen nagy a tanulási kedv nemcsak a párttagság soraiban, hanem a pártonkívüli dolgozók körében is.

Szakos elvtárs elmondotta, hogy minden alapszervben egy-egy háromtagú oktatási bizottságot alakítottak. A bizottság egyénileg foglalkozott az elvtársakkal. Szakos elvtárs rámutatott, hogy az egyes egyéni foglalkozás egyik biztosítéka az oktatási évad sikeres megindításának. Az egyéni beszélgetés során sok értékes kádert ismert meg a pártvezetőség, közülük többet javasoltak az új pártvezetőségbe. *A dolgozók egészséges javaslatai segítették a pártszervezetet az oktatási év jó előkészítésében.* Így Döme Ferenc mozdonyvezető például azt javasolta, hogy az utazó személyzet 10—15-ös csoportokat alkossanak, hogy az oktatási anyagot valamennyi dolgozó átvehesse.

Az egyéni foglalkozás során egy sor hiányosság is felszínre került, amit a pártszervezet ezideig még nem vett észre.

A műszaki értelmiség hívta fel a pártszervezet vezetőségének a figyelmét azokra a nem kívánatos jelenségekre, miszerint némely funkcionárius ellenséges elemekként kezeli őket. A pártszervezet a dolgozók alulról jövő figyelmeztetéseit megszívlelte. Megvédte a szocializmus építésének munkájában aktívan résztvevő műszaki értelmiséget. Közülük tizenkettőt bevont a pártoktatásba.

Bernáth elvtárs, ferencvárosi politikai tiszt, beszélt a sztahanovisták politikai nevelésének fontosságáról. Hiba, hogy Ferencvárosban ezt nem tekintették főkérdésnek és csak a fűtőházban vannak eredmények, ahol 20 sztahanovista közül 16-ot bevontak a tanulásba.

Hiányosság, hogy Ferencvárosban a párttagságnak még csak 36 százalékát vonták be a pártoktatásba. Nincsenek biztosítva propagandisták megfelelő számban. A hibák gyökere, hogy a Politikai Bizottság határozatát, annak nagy jelentőségét nem ismertették a párttagsággal és pártonkívüli dolgozókkal, így az oktatási évad előkészítését nem tudták a párttagság egészének ügyévé tenni.

Komoly elmaradás mutatkozik a DISZ oktatás megszervezésének a terü etén is. A DISZ-oktatási bizottság még mindig nem működik Ferencváros állomáson.

A DISZ-oktatás elmaradásáról szólt be a többi elvtárs is. *A fiatalok körében nagy az érdeklődés a tanulás iránt, azonban a pártszervezetek vezetői, politikai tisztek nem értették meg a fiatalság nevelésének fontosságát, nem nyújtottak közvetlen segítséget a DISZ-oktatás megszervezéséhez, megfelelő előkészítéséhez.*

Biczó Ferenc elvtárs, a celldömölki pártszervezet titkára elmondotta, hogy forduló szemináriumot szervezenek az utazó szolgálatot teljesítő dolgozók szervezett pártoktatásban való részvételének biztosítására. A politikai iskolákat három napon keresztül tartják azonos anyaggal. A pártszervezet vezetősége ezt a kérdést megbeszélte a szolgálati főnökkel is, hogy a vezényelésen keresztül tegyék lehetővé az elvtársak részvételét a politikai iskolán.

Kovács Sándor elvtárs, pécsi politikai tiszt, Lajos Sándor elvtárs makói pártszervezet titkára, Üveges Gyula elvtárs füzesabonyi tiszt részletesen feltárták szolgálati helyük eredményeit és hiányosságait a pártoktatási évad előkészítésével kapcsolatban.

Bognár elvtárs értékelve a megbeszélést, megállapította, hogy igen értékes volt. Sok eredményről számoltak be az elvtársak, melyet hasznosítani lehet az egész vasút területén, beszéltek azokról a problémákról, melyek akadályozzák a pártoktatási évad sikeres megindítását. Bognár elvtárs felhívta az elvtársak figyelmét, hogy pártunk Politikai Bizottsága határozatának szellemében végezzék munkájukat. Hangsúlyozta az egyéni beszélgetés fontosságát. Feladatul jelölte meg, hogy a propagandista elvtársak már most kezdjék meg az egyéni foglalkozást a hozzájuk beosztott elvtársakkal.

Különös nyomatékkal mutatott rá a fiatalok nevelésének fontosságára. A fiatalokkal való foglalkozás annyit jelent, hogy harcos, bátorkiállású, szocialista típusú emberekké neveljük a jövő kádereit. Aki nem törődik a DISZ munkájával — mondotta — az nem végez egészséges munkát. Az a pártfunkcionárius, aki elhanyagolja a fiatalság nevelését, az pártunk határozatát szegi meg.

Bognár elvtárs beszélt arról, milyen nagy jelentőséggel bír pártunk életében az oktatási évad beindítása. Rámutatott, hogy minden erőnket meg kell feszíteni, hogy ezt a fontos feladatot valóban a Politikai Bizottság szellemében sikeresen végrehajtsuk.

Befejezésül hangsúlyozta, hogy akkor végzünk jó munkát, ha az oktatásra való felkészülést, az oktatási évad ünnepélyes megindítását összekapcsoljuk a vezetőségválasztás előkészítésével, mozgósítjuk a vasutas dolgozókat az őszi forgalom sikeres lebonyolítására, mely egyet jelent felemelt ötéves tervünk túlteljesítésével.

Az értekezlet lezajlása után a ferencvárosi állomáson már lényeges javulás mutatkozik az oktatási évad előkészítését illetően. A pártvezetőség a népnevelőkön keresztül megmagyarázza a dolgozóknak a tanulás jelentőségét. Két oktatási bizottságot szerveztek, amelyek a vonatkísérő személyzet és a fordulószolgálatra beosztott dolgozókkal folytattak egyéni beszélgetést. A beszélgetések kiterjedtek a dolgozók egyéni munkájára, körülményeire is. A két oktatási bizottság munkájának eredménye az alábbi számokban lemérhető: az alapfokú politikai ismeretek tankörébe 48 dolgozót vontak be és ebből tizenketten nők. Az alapfokú politikai iskolára tavalyi 60 helyett nyolcvanötöt vontak be. Ezek közül huszan sztahanovisták. A ferencvárosi állomás 43 dolgozója középfokú politikai iskolát fog végezni az idei oktatási évadban. Ezenkívül hat elvtárs Sztálin elvtárs életrajzát, heten pedig a Bolsevik Párt történetét fogják tanulni.

A vasút politikai osztályán megtartott értekezlet óta a ferencvárosi állomáson így módosult a pártoktatással kapcsolatos helyzet: a párttagok és tagjelöltek 63 százalékban bekapcsolódtak az oktatási munkába. Ötvenöt pártonkívüli és 28 sztahanovista vesz részt valamilyen oktatási formában. Ferencváros példája bizonyítja, hogy csak úgy lehet jó, eredményes munkát végezni, ha munkánkat a PB határozat szellemében, pártunk útmutatása alapján végezzük.

Magyar vasutasok látogatása szovjet vasutas úttörőtáborban



A vasutasnapra a Szovjetunióba érkezett magyar vasutasküldöttség látogatása a sztarajarusszai vasutas úttörőtáborban. Balról jobbra: Prieszol József elvtárs miniszterhelyettes, Szekszárdi Imre elvtárs, a budapesti MÁV Igazgatóság Politikai Osztályának vezetője, a szovjet vezető, Surányi József elvtárs, szakosztályvezető, Felcsuti László elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály Nevelési Alosztályának vezetője, Szücs Sándor elvtárs, Záhony állomás főnöke és Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára a boldog, vidám szovjet vasutas-úttörők között.

A Szovjetunióban tanultakat felhasználjuk a szakszervezeti munka megjavítására

Amint a „Szocialista Vasútért" már beszámolt róla, augusztus 4-én, a Szovjetunió baráti meghívása és pártunk megbecsülése folytán magyar vasutasküldöttség utazott Moszkvába, a szovjet vasutasok napja ünnepségeire. Ebben a küldöttségben én is résztvettem.

A küldöttség tagjai megegyeztek abban, hogy a „Szocialista Vasútért" hasábjain be fognak számolni egyhónapi ott tartózkodásunk tapasztalatairól. Ezek a beszámolók a vasutasélet egy-egy területét érintik majd, ami annyit jelent, hogy lapunk olvasói egységes képet nyernek szovjetunióbeli tapasztalatink felhasználása szempontjából is.

A magam részéről röviden a Szovjet Vasutas Szakszervezet munkájáról szeretnék beszámolni. Célom az, hogy a szakszervezeti funkcionáriusok és aktívák átvegyék és munkájuk megjavítására használják fel az itt közölteket és hasznosítsuk a szocializmus építése ütemének meggyorsítására, a béke hathatósabb védelmében azokat a módszereket, melyeket oly szívesen bocsátották a hős szovjet vasutasok rendelkezésünkre.

Hosszú oldalakon keresztül mondhatnám el élményeimet és számolhatnák be a vasutas-dolgozóknak azokról a rendkívül gazdag és nagyszerű benyomásokról, amelyek szinte lenyűgözően sodortak magukkal a Szovjetunióban, amerre csak jártunk. Most elsőnek a szovjet vasutasok szakszervezeti munkájáról számolunk be.

Először augusztus 11-én jártunk a Szovjet Vasutasok Szakszervezetében. Ünnepélyesen és őszinte melegséggel fogadtak bennünket. Sokat hallottam és olvastam a szovjet népről, a szovjet emberekről, de most, hogy négy hétig közöttük tartózkodhattam, méginkább megismertem és megszerettem őket. Elbeszélgettünk, majd megmutatták nekünk a vasutasok központi kultúrházát. Ez az épület csakúgy zsong az élettől. A vasutas-dolgozók szabadidejük nagyrészét itt töltik és itt elégítik ki kultúrigényüket, fejlesztik tudásukat. Ez lendületet ad munkájukban. A kultúrházban színház, mozi és kiállítási csarnok van és megfelelő termek állnak rendelkezésre a könyvtár, az irodalmi körök és zenekarok részére. A kultúrházban technikai előadásokat és munkamódszerátadási tanfolyamokat is rendeznek. Ez a kultúrház segíti a vidéki kultúrotthonokat. A nagy távolság nem gátolja a vasutas-dolgozók kulturális fejlődését. Másnap meglátogattuk a Vasutas Szakszervezet egyik úttörőtáborát, ahol a gyermekek kitörő örömmel fogadtak bennünket. Magukat a szakszervezeti problémákat egy későbbi találkozásunk alkalmával vettük napirendre. Ezen a megbeszélésen, amikor kérdéseinkre választ kaptunk, ismertük meg a szakszervezet munkáját a kommunizmus építésében.

A szakszervezet fő célkitűzése: a terv teljesítésére mozgósítani a dolgozókat. Mindjárt láttuk, hogy munkamódszerük sokkal fejlettebb, ezen keresztül a társadalmi aktívák nagy tömege segíti a szakszervezetet munkája elvégzésében. Jellemző erre, hogy amíg nálunk 300 dolgozóra jut egy felmentett funkcionárius, addig a Szovjet Vasutas Szakszervezet ezer dolgozójára esik egy felmentett funkcionárius.

A vasútpolitikai osztályokkal a Szovjetunióban a legszorosabb együttműködést építette ki a szakszervezet. A politikai osztályok segítik a feladatok gyakorlati megvalósításában a szakszervezetet. Kölcsönösen eljárnak egymáshoz és megtárgyalják a tennivalókat.

A szakszervezet rendes nyilvántartást vezet a munkaversenyekről, azok eredményeiről és hiányosságairól, nyilvántartja a sztahanovistákat. A szakszervezet együtt dolgozik a szakszolgálat statisztikájával. A munkamódszerátadásról ők vezetik a statisztikát, egy évben négyszer készítenek statisztikai kimutatást. Ugyanígy állítják össze, hogy hány újítást vettek át a dolgozók, hogy hányan vesznek részt iskolán. Ez utóbbiakat már az alapszerv tartja nyilván.

A termelési verseny kiértékelését a szakszervezet végzi a szolgálati főnökökkel szoros együttműködésben. Döntő szerepe van a Szovjet Vasutas Szakszervezetnek a munkamódszerátadás terén. A kiemelkedő munkamódszereket megvizsgálja, majd széles tömegben népszerűsíti. Gondoskodnak arról, hogy a jó munkamódszereket munkamódszerbemutatók útján is átadják, de a felvilágosító plakátok százezrei és a rádió adásai is népszerűsítik azokat. A legutóbbi évben például félmillió példányban nyomattak ki felvilágosító plakátot, amelyben új munkamódszert népszerűsítettek a vasút területén.

A munkaidő után függetlenített előadók szakmai előadást tartanak. A szakszervezet úgy támogatja a minisztérium munkáját, hogy mozgósít a feladatokra. Most például már folyik a felkészülés a téli feladatokra. Aki előbb készül el, az háziünnepség keretében díszes oklevelet kap. A szakszervezet központi értekezleteket tart a fontosabb feladatok megoldása előtt és könyveket adnak ki az üzemi bizottságok számára, hogy munkájukat megjavítsák. Ebben az esztendőben négy könyvet adtak ki a termelés emelésének előmozdítására.

Különös gondossággal foglalkoznak a sztahanovistákkal. A sztahanovista iskolát a szakvonal szervezi és a szakszervezet segíti és népszerűsíti. 1950-ben például 180.000 vasutas-dolgozó tanult ilyen iskolán.

A gyűlések szakosítva vannak, amint azt a feladatok megszabják.

A vasutas-szakszervezeti iskolák egy év alatt 800 dolgozót tanítanak, háromhónapos iskolán. Az igazgatóságokon egyhónapos és tíznapos szakszervezeti iskolákat tart fenn a szakszervezet.

Üzemlátogatásaink során megnéztük a moszkvai vasúti gépgyárat és a moszkvai járműjavítót. Megállapítottuk, hogy a munkavédelem és a balesetelhárítás betölti hivatását, tökéletesen védi a dolgozók testi épségét. Az üzemekben balesetbiztosítási és munkavédelmi iroda van, melynek vezetője — mérnök, akit minden egyéb munka alól felmentettek. Ha az üzemben, műhelyben új dolgozó áll munkába — 24 órás balesetelhárítási kiképzést kap. Ugyanitt a mester, vagy művezető 48 órás kiképzésben részesül. Ezenkívül a dolgozók számára balesetelhárítási előadásokat tartanak speciálisan képzett orvosok és mérnökök. Az üzemek falitábláin kivilágított, szemléltető ábrák vannak, amelyek ugyancsak felhívják a dolgozók figyelmét: hogyan előzze meg a szakmában előforduló baleseteket.

A balesetvizsgálók csoportjában a szakszervezet is képviselve van. A munkavédelemmel kapcsolatos brosúrákat a szakszervezet a szakszolgálattal közösen adja ki.

A szakszervezet ellenőrzi az ipari tanulóképzést. Az oktatásban szorosan együttműködik a politikai osztályokkal. A pártonkívülieket a szakszervezet részesíti oktatásban.

Hatalmas segítséget nyújt a hős szovjet vasutasok napilapja: a „Gudok", amely minden tekintetben — termelési és politikai vonatkozásban — támogatja a kommunizmust építő dolgozókat. A „Gudok" teljesen önálló, s a vasutas-dolgozók előfizetéséből készül. A „Gudok" szerkesztősége ugyancsak a szakszervezet létszámába tartozik. A szovjet vasutaslap is ad ki plakátokat. Az elmúlt esztendőben a termelékenység előmozdítását több mint 80 sztahanovista plakát kiadásával segítette a „Gudok".

Amint kulturális vonalon világszerte ismert az a bőkezűség, amellyel a Szovjetunió gondoskodik a dolgozók kulturális felemeléséről, ugyanúgy ismerik a sport vonalán nyújtott fel nem mérhető segítségét is. A vasút-üzemi sportköröket a szakszervezet támogatja. Költségvetésének 17 százalékát fordítják a sport fejlesztésére az állami támogatáson kívül. A sportkörök felépítése egyébként ugyanolyan, mint a szakszervezeté, a vezetőket szintén választják. A Lokomotiv sportkörök egyébként olyan népszerűségnek örvendenek, hogy minden negyedik vasutas tagja a Lokomotivnak. Az élsportolók türelmesen és eredményesen nevelik az utánpótlást.

A szovjet szakszervezetek előtt álló feladatokból a Vasutas Szakszervezet is eredményesen veszi ki a részét. Tagjai és aktívái tudatában vannak annak, hogy a nagy Bolsevik Párt célkitűzéseit csakis eredményes munkával lehet megvalósítani.

Elhatároztuk, hogy a Szovjetunióban tapasztaltakat és látottakat itthon tudatosítjuk és munkánkat eredményessé tesszük, hogy a magyar vasutas-dolgozók helytálljanak az előttük álló feladatok végrehajtásában, mint ahogy a szovjet vasutas-dolgozók is helytállnak a kommunizmus építésében.

Gáspár Sándor.

Biztosítsd családod jövőjét, takarékoskodj, jegyezz békekölcsönt!

HOGYAN SEGÍTI A GAZDA-MOZGALOM AZ ŐSZI CSÚCSFORGALOM LEBONYOLÍTÁSÁN KERESZTÜL A TERV HATÁRIDŐ ELŐTTI TELJESÍTÉSÉT

A Gazda-mozgalom a vasutas pártszervezetek irányító, segítő, és ellenőrző munkája, valamint a szakszervezet és a szakszolgálat által végzett szervezőmunka eredményeképpen a vasút területén is elterjedt. Üzemeink egymásután csatlakoztak a mozgalomhoz, mert felismerték nagy népgazdasági jelentőségét.

Azokon a helyeken, ahol a nyilvánosság széleskörű bevonásával helyesen irányították a dolgozók figyelmét az anyagtakarékossági lehetőségek felé, jelentős mértékben segítették a dolgozók alulról jövő kezdeményezését: a máskor hulladékba dobott anyagokból számottevő értéket juttattak vissza népgazdaságunknak.

Kiselejtezett talpfákból kilencmillió padlóburkoló kocka készül — évi kétmillió forint megtakarítás

A Gazda-mozgalom a vasúton erőteljes lendületet ad az őszi csúcsforgalom, a háromnapos kocsiforduló megvalósításán keresztül felemelt ötéves tervünk határidő előtti megvalósításának is. A Landler Művek kocsiosztályán például újabb és újabb kezdeményezések születnek a rejtett tartalékok felhasználására. Ez tette például lehetővé azt, hogy

a kocsiosztály dolgozói új anyag felhasználása nélkül az október 1-re tervezett 190 darab teherkocsi felépítését befejezzék, s hogy szeptember 15-én, tizenöt nappal korábban átadják az őszi forgalom lebonyolítására.

Ugyanakkor minőségi munkára is törekednek, mert különös gondossággal ügyelnek arra, hogy az üzemből kikerült kocsik tökéletesen hézagmentesek legyenek. Ezzel akarják az ömlesztett gabona szállítása közben előforduló elszóródást megszüntetni.

A Gazda-mozgalom teszi lehetővé, hogy a kocsiosztály, eddigi szűk keresztmetszete ellenére, ezévi tervét már december tizenötödikére befejezze.

Az Északi Járműjavító ÜV 14/a osztályán *Banga* János csoportvezető anyagtakarékossági javaslatainak felhasználásával eddig közel százezer forintot takarított meg az üzem.

Az ócska anyag felhasználásával megszüntették a tervelmaradást, a munkakiesést és sok egyéb nehézségeket.

Mint kiszolgáló társosztály, elősegíti a mozdony- és kocsiosztály tervének teljesítését. Ezáltal több mozdony és kocsi kerül az őszi csúcsforgalomba. Máris több mint negyedmillió a megtakarítások eredménye. Szeptember 4-én pedig büszkén jelentette az osztály a pártszervezetnek és a szakszervezetnek, hogy

harmadik negyedévi tervüket is teljesítették.

Most újult erővel indulnak neki az utolsó évnegyed túlteljesítéséért. Ebben nagy segítséget jelent számukra a Gazda-mozgalom.

Nagyszerű eredményről számolhat be a MÁV Anyaghivatal és a Fatelítő ÜV dolgozóiból alakult komplex-brigád: a kiselejtezésre kerülő talpfákból évi kilencmillió padlóburkoló-kocka készítésével kétmillió forintot takarít meg népgazdaságunknak.

Hasonló szép eredményekről számolhatnak be a Hámán Kató és a Ferencvárosi Fűtőház vontatási dolgozói, akik a mozdony füstszekrényéből kikerülő pernye eltüzelését vállalták megfelelő előkészítés után mozdonytüzelésre, és a szolnoki, miskolci és debreceni járműjavítók dolgozói, akik többmillió forintos megtakarításukkal nemcsak népgazdaságunkat erősítik, hanem jelentős mértékben előbbre vitték a terveljesítés időpontját is.

Mi fékezi a mozgalmat, milyen feladataink vannak

A jó eredmények mellett számos hiányosság is tapasztalható. Ezek egyike az, hogy

sokan nem úgy tekintik a Gazda-mozgalmat, mint a terv teljesítéséért, az őszi csúcsforgalom sikeréért folyó harc egy részét,

annak fontos emelőjét. Leszűkítik a kezdeményezést, a hulladék feldolgozására és nem ismerik fel, hogy a mozgalom nem szorítkozhatik egyedül a hulladék és melléktermékek hasznosítására, hanem az is feladata, hogy

az anyagnormákat megdöntse, a szerszámtakarékosságot, szerszámok és gépek felújítását, stb. előmozdítsa.

Még ma is nehézkesen, lassan halad a dolgozók által benyujtott javaslatok, újítások elbírálása, az elfogadott újítások bevezetése, gyakorlatban való felhasználása.

Ezek megszüntetéséért még most sem harcol elég következetesen a szakszervezet.

Javasoljuk, hogy a Gazda-mozgalom eredményeinek további fokozása érdekében az üzemi bizottságok tűzzék napirendre a Gazda-mozgalom helyzetének megvizsgálását. Folyamatosan meg kell szervezni minden üzemben a mozgalommal kapcsolatban benyujtott újítások, javaslatok, kezdeményezések elbírálásának, bevezetésének társadalmi ellenőrzését. A javaslatot benyujtókkal össze kell ülni megbeszélésre a szakszolgálattal együtt és javaslataik sorsáról tájékoztatni kell őket. Mindent el kell követni végül a mozgalom kiszélesítésére és össze kell kapcsolni ezt a műszaki, gazdasági, újítási és észszerűsítési bizottságok szervezésével, illetve a bizottságok munkájának szervezettebbé tételével.

Akik az üzemi tervek és beruházások nemteljesítésével gátolják ötéves tervünk végrehajtását

Szerte az országban egymás után épülnek az új vasútvonalak, melyek épülő szocialista városainkat kötik össze egymással. Ezeken szállítjuk az építőanyagot és ezeken fogjuk szállítani a jövőben új gyáraink termékeit. Az idei őszi forgalom lebonyolítása hatalmas feladatot ró a vasútra. Megnövekedett szállítási feladatoknak kell eleget tenni és ennek érdekében meg kettőzött erőt fejtenek ki vasutas dolgozóink.

A szocializmus építésének alapja, hogy feladatainkat tervszerűen oldjuk meg. A vasút jelenlegi nagy feladatát, az őszi forgalmat is tervszerűen kell lebonyolítani. Az 1951-es üzemi terveinkbe nagyszabású vonalépítések, állomásbővítések vannak felvéve, valamint a most folyamatban lévő budapest—miskolci vonal villamosítási munkáinak egy része. Ezévi üzemi terveinkben szerepel az épülő Dunai Vasműhöz vezető új elsőrangú vasútvonal felépítése, melyre mintegy 83 millió forintot fordítunk. Hatalmas ütemben építjük szocialista vasutunkat.

Budapest—Ferencváros rendezőpályaudvar átépítésénél augusztus hó napban 204 százalékos eredményt értek el a dolgozók. Ha megnézzük, hogyan érték el eredményüket, azt látjuk, hogy a munkálatokat munkaversenyben végezték és fokozott figyelmet fordítottak a Gazda-mozgalom keretében az ócska használható hulladékanyagok felhasználására.

Nemrégiben határozta el a minisztertanács Komló község várossá fejlesztését. Vasutas dolgozóink most Komlón nagyszabású szénállomást építenek és az elmult hónapban átlagteljesítményük elérte a 146 százalékot. Eredményüket a vasutasnapi és alkotmányünnepi munkafelajánlások teljesítésének köszönhetik.

Ezeken a munkahelyeken dolgozóink tisztában vannak azzal, hogy jó munkájukkal őszi forgalmunk sikerét és ötéves tervünk teljesítését segítik elő.

Mégis vannak egyes építési helyek, ahol lelkiismeretlenül foglalkoznak az építkezéssel és elmaradtak a terv teljesítésével. Ide tartozik a mór—pusztavámi vasútvonal építkezésének vezetősége, amely munkaerőhiányra való hivatkozással

augusztusi tervét csupán 28 százalékra teljesítette. Nem sokkal jobb a dudar—dudarbányai, környe—oroszlányi vasútvonal építésvezetősége, ahol 34, illetve 38 százalékra teljesítették augusztusra előirányzott terviket.

Ezeken az építési helyeken úgylátszik nincsenek tisztában azzal, hogy felemelt ötéves tervünk teljesítéséhez milyen nagy szükségünk van a dudari bányából kitermelt szénre.

Vasúti közlekedésünk biztonsága érdekében nagyszabású biztosítóberendezések építését fejeztük be az elmult hónapokban. Megteremtettük a korszerű automatikus biztosítást Budapest—Ferencváros állomáson és megépítettük szőfok—balatonboglári vonalszakaszon a félautomatikus foglaltság jelző és térközbiztosító berendezéseket. A vasút régi urai nem sok gondot fordítottak a közlekedés biztonságára és az elavult, régi berendezések ma már nem biztosítják forgalmunk zavartalan menetét. Ötéves tervünk beruházásaiból hatalmas összeget fordítunk a vasúti biztosítóberendezések felépítésére, mert ez az egyik előfeltétele a gyors szállításnak és a forgalom zavartalan lebonyolításának.

Az öntudatos vasfegyelem sikerre viszi az őszi forgalmi versenyt

A *„Szocialista Vasútért"* szeptember 3-i számában üzemünk több dolgozója bírálatot kapott laza munkafegyelméért. Többek között én magam is. A bírálatot elfogadtam. Most a néphadsereg napjának megünneplésére készülve, a munkafegyelmemet megszilárdítottam és minden eddigi fegyelmezetlenséget és lazaságot lekűzdve végzem munkámat.

En a VIII/a osztályon dolgozom. Figyelemmel kísérjük a más osztályokon történő munkafegyelemlazításokat, leszűrjük a belőlük adódó tanulságokat és vigyázunk, hogy hasonló hibába ne essünk.

En ifjúmunkás vagyok, még sokat kell tanulnom. Sokszor látom, hogy egyes dolgozók már a munkaidő befejezése előtt 5—10 perccel a bélyegzőórák állását figyelik, hogy rögtön távozhassanak. A legutóbbi ellenőrzés során *Sütő* elvtársat csípték rajta, hogy vétett a munkafegyelem ellen.

Azt is meg kell mondani, hogy a művezetők, az osztályfőnök nem büntettek meg bennünket, hanem elbeszélgettek velünk. Felvilágosító munkájuk eredménye az, hogy a munkafegyelem állandóan javul. Három év óta dolgozom a műhelyben, de csak most látom igazán, hogy

a munkafegyelem segíti a tervet, az öntudatos vasfegyelem sikerre viszi az őszi forgalmi versenyt.

Szinte rádöbbentem arra, hogy a szilárd munkafegyelem milyen erővel viszi előre hazánkban a szocializmus építését. Nem mindegy az, hogy az előírt időben mennyit és hogyan termelünk. Megerősítettek a bírálat óta engem is, munkatársaimat is az azóta lezajlott terv- és békekölcsön sorsolások. Ismét bebizonyosodott, hogy a párt szavára építeni lehet, az állam betartja adott szavát. Az üzemünkben is érezzük az ötéves terv segítségét. A mi forintjaink is benne vannak a finommechanikai műhelyben, a centrifugális öntőgépben, az üzem sok új mosdójában, öltözőhelyiségében és más szociális juttatásaiban. *Szelényi* István és sok-sok társa az üzemünkben nemcsak az 5000 forintos és kisebb-nagyobb nyereményeket könyvelhetik el, hanem ezeket is.

És amikor erre gondoltam, hogy mindez a mi javunkat szolgálja, a mi boldogságunkat és jövőnket, felemelkedésünket sietteti, — megmondom őszintén — a munkához való viszonyom is megváltozott. Az első látható jele az, hogy előző 103—105 százalékos teljesítményemet mára 110 fölé emeltem.

Üzemünkben van egy brigád, amely mintaképünk. Az *Oleg Kosevoj brigád* tagjai már félórával a munka megkezdése előtt bent vannak és előkészítik napi munkájukat. *Vaskó* elvtárs, művezetőnk állandóan mellettünk van, segít bennünket és irányít a terv túlteljesítésére, példát mutat a munkafegyelemben.

A *„Szocilaista Vasútért"* bírálata azonban nemcsak a munkafegyelem megjavításában segített bennünket, hanem egy lépéssel tovább is mentünk: állandóan képezzük magunkat, hogy jó szakmunkásai, szilárd építői legyünk hazánkban a szocializmus építésének, a béke megvédésének.

Velecz László
az Északi Járműjavító ÜV VIII/a osztályának lakatosa

Tápiószecsőn mindenki alszik — így „küzdenek" a vonatkésések és vonatácsorgások ellen

Hétköznapi hajnalokon szinte egymást érik a Budapest felé haladó személyvonatok. Reggelente Rákos állomás forgalmi irodájában a telefonok megszakítás nélkül berregnek, kopognak a távírógépek, feszült figyelemmel végzik a forgalmisták munkájukat.

Fehér Irén forgalmi szolgálattevő röviden, ahogy ideje engedi beszámol a forgalmi helyzetről.

— A 2547-es három percet késik!

— Úgy tudom Sülysápon szétszakadt a vonat. Minden percért kár, hiszen a dolgozókat szállítják ezek a reggeli munkásvonatok a gyárakba, üzemekbe. Ha egy vonaton átlag 600—800 ember utazik, akkor minden perc késés már 600—800 percet jelent. Ilyenformán a legkisebb gondatlansággal is hatalmas károkat okozhatunk népgazdaságunknak. A vasút területén most láthatjuk csak igazán, milyen nagy jelentőségük van a másodperceknek.

Tovább már nem beszél Fehér elvtársnő, mert a vonat érkezését jelezték és inditótárcsával kezében sietett ki a vonat fogadására.

A 2547-es számú munkásvonat vezetője elmondta, hogy a három perc késést Mendén felcsatolt hét romlandó árut szállító teherkocsi okozta. Hogy miért csatoltak hét romlandó árut szállító kocsit a munkásvonathoz, csak később tudjuk meg.

*

Éjjel 1 óra 30... Az 561-es teher vonat most hagyta el Nagykáta kijárati jelzőjét. A fűtő serényen lapátolja a szenet a tűztérbe és a gőzfeszültségmérő mutatója jelzi, hogy van elég gőz a kazánban, nem kell tartani attól, hogy gőz hiányában veszteglni kell. Szentmártonkátán keresztülhalad a szerelvény és a kanyar után nemsokára Tápiószecső állomás „Megállj!" mutató bejárati jelzőjét pillantja meg a mozdonyvezető. A vonat megáll és vár... Egymás után telnek a percek, de a jelző nem változik *zöldre*, pedig Nagykáta és Szentmártonkáta forgalmi szolgálattevői telefonon többször is jelentették a vonat áthaladását.

Az állomás kihalt: Lóczi János forgalmi szolgálattevő, Bakó József szolgálattevő váltóőr és Szatmári József váltóőr alusznak.

A szerelvény 18 perc veszteglés után indult el, de Mende előtt a gép váratlanul lassítani kezdett, majd a jelző előtt megállt. Elfogyott a gőz.

A mozdonyszemélyzet nem gondozta rendesen a tüzet és így a szerelvény még a mendei állomásig sem jutott el.

hanem fáradtan, lihegve állt meg a bejárati jelző előtt. Huszonhét percig tartott, míg annyi gőzt tudtak fejleszteni, hogy bejutottak az állomásra.

Mindenki előtt ismeretes, hogy egyvágányú vasútvonalon sűrűn követik egymást a vonatok. Tápiószecsőn mégis aludt az egész személyzet és a vonat vezetője: *Tóth* II. Imre sem keltette fel őket. A mozdonyszemélyzet hagyta elillanni a gőzt. —

ezért a 2519-es számú munkásvonat 25 percet, a 2529-es vonat 12 percet, az 529-es 14 percet, a 2547-es pedig 3 percet késett.

Az elakadt vonatot Mende állomás forgalmistája, helyesen, félreállította, mert ellenkező esetben végleg megakasztotta volna a munkásvonatok forgalmát. A hét romlandó árut szállító kocsit rátette az egyik munkásvonatra és ezzel megakadályozta, hogy a fontos élelmiszerek megromoljanak. Ezek a kocsik így már reggel nyolc órára a Nagyvásárcsarnokba kerültek.

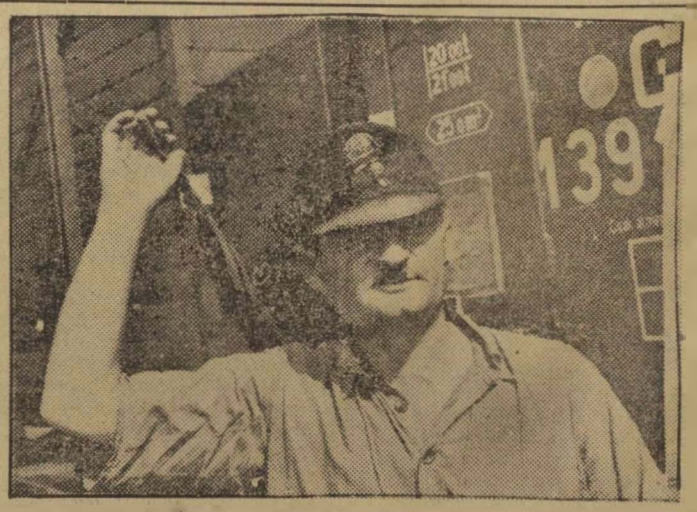
Ez a története a hét teherkocsinak, amely rákerült a munkásvonatra.

Vasutas dolgozóink a vasutasnap óta sokat fejlődtek. Tudják, hogy egy vonat késése beláthatatlan következményekkel jár. Súlyosan elítélik a fegyelmeértő vasutasokat, akik éjjel, szolgálat közben elaszalnak, akik miatt a reggel utazó dolgozók elkésnek a gyárakból, ezáltal felbecsülhetetlen károkat okoznak az országnak.

Az új Forgalmi Utasítás megadja a lehetőséget arra, hogy egyes vonatokat célszerűségi okokból helytelen vágányon közlekedtessünk és ez nagymértékben elősegíti forgalmi dolgozóink munkáját. Az utasítás kimondja, hogy a munkásvonatokat második helyre kell besorozni, mert fontossági sorrendben rögtön a kormányzati vonatok után következnek. Vasutas dolgozóink erejük megfeszítésével, becsülettel harcolnak az őszi forgalom sikeréért és kétségtelenül megállapítható, hogy a késések száma mind kisebb lesz, de sürgősen meg kell szüntetni ezeket a bűnös mulasztásokat, amelyek a késéseket okozzák.



Ebben az esztendőben 10 000 nő foglalja el helyét a közlekedésben. Máris sokszáz új vasutas nődolgozó sajátítja el a vasút különböző területén a szolgálatához szükséges tudnivalókat. Képünkön Fábián Ferenc oktató a Budapest—Nyugati pályaudvarról induló teherdarabáruk szállítási munkatervét ismerteti a közelmultban vasútra került nődolgozókkal.



A kereskedelmi szolgálat dolgozóit döntően segítik a kocsirendezők, akik gyors munkájukkal időveszteség nélkül állítják be a raktárakhoz az érkezett kocsikat, nagy ügyességgel sorozzák szét a vonatokat és váltják ki a már megrakott kocsikat a rakodókról, hogy ezzel is segítsék a kocsiforduló lerövidítését.

Építsd a nép országát, védd a magyar függetlenséget, oltalmazd a békét: jegyezz békekölcsönt!

Nők bevonása a termelőmunkába a szociális feltételek tükrében

Alig pár hete annak, hogy a magyar dolgozó nép nagy lelkesedéssel ünnepelte alkotmányunk évfordulóját.

Az alkotmányt a dolgozók magukénak vallják és ez kifejezésre is jutott az augusztus 20-i verseny kiemelkedő eredményeiben, amely például vasutas vonatkozásban döntően hozzájárul a második tervév sikeres befejezéséhez és nem utolsó sorban az őszi csúcsforgalom lebonyolításához.

Ebben a munkában a dolgozó nők komoly mértékben vettek részt. Ezzel is meg akarták hálálni azt, hogy az alkotmányban biztosított jogok milyen hatalmas előnyöket jelentenek a nők számára. Ezek közül is kiemelkedik az 50-ik paragrafus, amely biztosítja a nők egyenjogúságát a férfiakéval, biztosítja a hasonló munkaerők eltartását és az azonos bérezést.

Hazánkban felszámoltuk a munkanélküliséget, sőt munkaerőhiánnyal küzdünk. A minisztertanács éppen azért, hogy biztosítani tudja a szocializmus építéséhez szükséges munkaerőt, pártunk kezdeményezésére határozatot hozott a termelésben résztvevő nők számának felemelésére. A MÁVnál például ezév végéig 10.000 nőt kell munkábaállítani. Ugyanígy gondoskodik a minisztertanács határozata

a munkakörülmények szociális rendezéséről, a nők fokozottabb védelméről,

hogy ezáltal megteremtse a nők termelésbe való bevonásának előfeltételeit.

A törvény leszögezi, hogy dolgozó nőt nem szabad olyan munkára alkalmazni, amely testi alkatára nézve hátrányos következményekkel járhat. A teherben lévő dolgozó nőt a terhesség hatodik hónapjától kezdve, a szoptató nőt a szoptatás hatodik hónapjáig nem szabad nehéz testi munkára, továbbá éjjeli munkára, túlmunkára beosztani. A dolgozó nőt terhessége hatodik hónapjától kezdve, csak beleegyezésével szabad más helyiségben végzendő munkára küldeni. Ugyanettől az időponttól kezdve a terhes dolgozó nőt — kérelmére — orvosi vélemény alapján, állapotának egészségügyi szempontból megfelelőbb munkakörbe kell áthelyezni. Például Tóth Bertalanné, a Landler Művek Osztószertárának dolgozója nehéz fizikai munkán dolgozott, de terhessége hatodik hónapjától kezdve, orvosi javaslat alapján, könnyebb munkára osztottuk be.

Az új munkakörben nem lehet kevesebb a keresete, mint amennyi előző hat havi átlagkeresete volt.

A dolgozó nő munkaviszonyát a terhesség hatodik hónapjától kezdve, a szülést követő harmadik hónap végéig

felmondással nem szabad megszüntetni.

A terhes, illetve szülő nőt a szülés előtt és után 12 heti szabadság illeti meg, amely rendellenesség esetén, — orvosi javaslatra — négy héttel meghosszabbítható.

Ha a dolgozó nő gyermekét a vállalat területén vagy vállalati bölcsődében szoptatja, a szoptatási idő a szülést követő első hat hónapban kétszer félóra, ezt követően kilenc hónapig napi félóra. A szoptatási idő a munkaidőbe beleszámít, arra munkabér jár.

A Munkatörvény viszont kimondja, hogy

a gyermekgondozó intézmények széles hálózatát kell létrehozni,

mely védi a dolgozó nő anyaságát, elősegíti a nők fokozott bekapcsolódását a termelő munkába.

A szakszervezetünk közreműködésével már eddig is

13 napközi és bölcsőde működik

igen jó eredménnyel. Például az Igazgatóság napközi otthona, ahol 55 olyan gyermeket gondoznak és nevelnek, kiknek szülei a termelő munkában vesznek részt. De van több olyan anya is, mint Detre Gyuláné, ki egyedül él és egy négyéves fia és ötéves lánya részesül gondos nevelésben, jó ellátásban és válik a jövő szocialista emberévé. A dolgozó nők gyermekeiről a gondoskodást kiszélesítjük, a meglévő napköziket tovább fejlesztjük, az elkövetkező hónapokban pedig

Szegeden, Dombóváron, Veszprémben és Nyugati állomáson létesítünk új napközi otthonokat és bölcsődéket.

Amilyen mértékben emelkedik a dolgozó nők száma a termelésben, úgy építjük az újabbakat. Azáltal, hogy szaporodnak a napközik, a társadalombiztosítási tanács napközi albizottságának is állandó feladata kell, hogy legyen ezek irányítása és ellenőrzése. Munkájukba vonják be a szülőket és hallgassák meg a kívánságukat és azok alapján fejlesszék az intézményt.

A dolgozó nők védelmét biztosítani kell

azáltal is, hogy megfelelő tisztálkodási hely álljon rendelkezésükre és azokon a helyeken, ahol szállásra is szükség van, ott biztosítani a külön helyiséget. Meg kell állapítani, hogy ezen a téren még sok hiányosság van.

A szakvonal nem készült fel a női dolgozók bevonására

és nem mindig igyekszik ezt megvalósítani. Különösen rossz a helyzet a forgalmi laktanyáknál, mint például Szombathely állomáson, ahol nem gondoskodnak arról, hogy a női dolgozók részére külön legyen tisztálkodási és pihenő helyiség. A MÁVnál nem törődnek az élszolgálatnál lévő női dolgozókkal sem. A végállomáson a vonat odaérkezése után sem tudnak tisztálkodni, sem pihenni nem tudnak. A komáromi fűtőháznál sem szívügyük a női dolgozókról való gondoskodás, mert részükre közös fürdőt jelöltek ki, ugyanakkor öltözőjük sincs, holott egész kevés költséggel és kétnapi munkával meg lehetne valósítani.

Azonban azokon a szolgálati helyeken, ahol a pártszervezet és szakszervezeti vezetők a szakszolgálattal karöltve megértik pártunk határozatát, ott a dolgozó nőkről gondoskodnak, mint például a Pályaépítő és Felújító Vállalat kulcspusztai építkezésénél. Itt a dolgozó nők részére külön tágas, világos szálláshelyek állnak rendelkezésre, mosdóval, mosóteknővel és villanyvasalóval. Vagy pedig Dunapentelén, ahol a törvényesen igazolt és együtt dolgozó házaspárok részére kétszemélyes ággyal ellátott fülkék állnak rendelkezésre.

Azokat az akadályokat, melyet a női munkaerők beállítása elé gördítenek, ne tekintsük véletlennek, hanem lássuk meg benne az ellenség munkáját.

Az ellenségnek az a célja, hogy minél jobban lejárassa a női munkaerőket,

elvegye a kedvüket a termelő munkától és ezáltal csökkenjen a munkaerők száma.

A felemelt ötéves terv maradéktalan teljesítése ma már nem kis mértékben függ attól is, hogy a nőket menynyire tudjuk a termelő munkába bevonni. Az üzemi bizottságoknak minden erővel oda kell hatniok, hogy a nőkkel megkedveltessék a termelő munkát, úgy annyira, hogy második otthonuknak tekintsék. Így munkaképességük is fokozódik. Dánielisz Bélánéː, a Landler Járműjavító ÜV művezetője ezelőtt háztartási munkán dolgozott, de pártunk tanítását megfogadva, elhatározta, hogy művezetői tanfolyamon vesz részt. A tanfolyamot jelesen végezte el. Jól dolgozik és mint az MNDSZ vezetőségi tagja, értékes társadalmi munkát fejt ki. Dánielisz Bélánénak három gyermek édesanyja. Ezek közül egy most érettségizett és már fel is vették az Agrártudományi Egyetemre.

— A gyermekeim jövőjéért, a béke megvédéséért jöttem a termelő munkába — mondotta annakidején — és azt hiszem, hogy lehetővé válik számomra megmutatni: mennyire szívügyem a szocializmus mielőbbi felépítése.

Szem előtt kell tartani, hogy a nőknek a munkába való állítása döntő fontosságú politikai kérdés. Munkaközben gondoskodni kell állandó politikai és szakmai fejlődésükről. Ehhez minden lehető segítséget meg kell adni a szakszervezeti vezetőknek, amire meg is van a lehetőség, mert a szakszervezeti munkába nagyszerűen be kell vonni a női kádereket, bármilyen területre.

Azáltal, hogy a női dolgozók politikai színvonalát emeljük és elősegítjük szakmai fejlődésüket, elérjük azt, hogy a nők a termelésben mind jobban megálljják a helyüket. Elérjük azt, hogy a vasúton a dolgozó nők tízezrei segítenek a szocialista vasút megteremtésében, a vasút előtt álló őszi csúcsforgalmi feladatok elvégzésében, — a felemelt ötéves terv sikeres túlteljesítéséhez és ezen keresztül hozzájárulnak a Szovjetunió által vezetett béketábor további erősítéséhez

Parti József,
a Társadalombiztosítási Osztály vez.

AZ ÖTÉVES TERV MEGTEREMTI A SZOCIALISTA VASUTAT

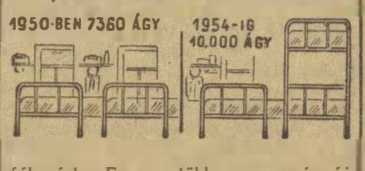
A vasutasok éppen foglalkozásukból kifolyólag abban a szerencsés helyzetben vannak, hogy utazásaik, napi munkájuk és szolgálatuk közben maguk is meggyőződnek arról, hogy milyen nagy ütemben épül és szépül országunk, mint válik valósággá pártunk II. kongresszusának határozata, miként lesz ötéves tervünk végére a vas és acél országa a mi szép hazánk. Vasutasaink láthatják a szocialista alkotásokat, vasutas dolgozóink, vonatkísérőink és mozdonyszemélyzetünk nap mint nap látják az épülő üzemeket, új gyárakat, vasútvonalakat és állomásokat. Valamennyien érzik, hogy mennyire megváltozott az életük. Látják a Szovjetunió állandó és baráti segítségét akkor is, mikor szovjet vasútépítőgépek, vasbetonaljrakó és földkotrógépek gyorsítják a vasút építését és a talpfa aláverőgép a legnehezebb fizikai munkától mentesíti a pályamunkásokat.

— Ha egy fél évszázad óta nem volt új vasútépítés nálunk, most van — mondotta a vasutasnapon Bebrits elvtárs. Száz és száz kilométer új vonal és iparvágány épül. Olyan 10—15 kilométer hosszú iparvágányok, amelyek már új vonalnak is beválnak. Az építést minden tekintetben mechanizál-



juk és továbbfejlesszük a villamosítást. Máris megkezdtük a nagyarányú tervek végrehajtását.

Az államnak adott kölcsön, a dolgozó nép áldozatkészsége teszi lehetővé a szocialista vasút megteremtését is. Nagyobbak és korszerűbbek lesznek állomásaink, rendezőpályaudvaraink. Tágítjuk raktárainkat. A villamos váltó- és jelzőállítást is valóra váltjuk, a legkorszerűbb fajtáját, amely egyúttal vágányfoglaltságot is jelez és lehetetlenné teszi, hogy egy már foglalt vágányra újabb vonatot engedjünk be és összeütközésre kerülhessen sor. Az új, 303-as, nagyteljesítményű mozdonyok építése máris megindult. Új, nagyobb raksúlyú teherkocsik képezik már parkunk lényeges részét. Megkezdtük a négytengelyes teherkocsik építését és végleg — az egész parkra kiterjedően — bevezettük az önműködő



fékezést. Egyre több a pompás új négytengelyes személykocsi.

Az új vonatkísérő laktanyák, a korszerű mosdók és öltözők százai nyugodt pihenési lehetőséget biztosítanak a szolgálati út után. Máris van egy sor ilyen új laktanyánk.

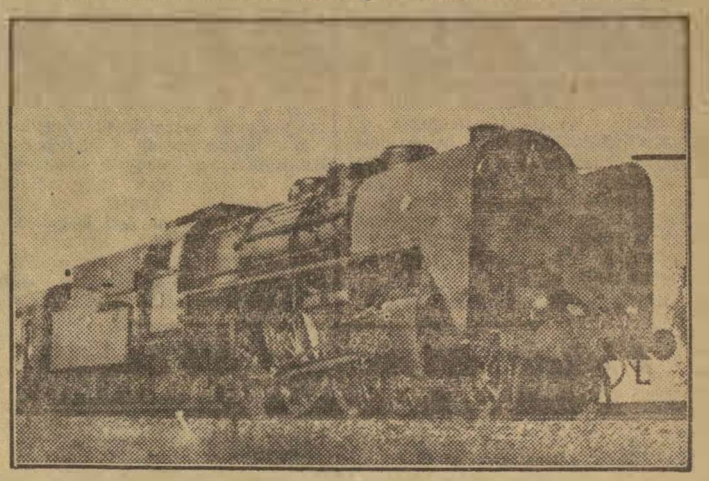
A kölcsönök teszik lehetővé, hogy felemelt ötéves tervünk során újabb sokszáz személykocsit és sokezer teherkocsit építsünk. Amíg 1950-ben 7360 ágygyal rendelkeztek laktanyáink, 1954-ig tízezerre növeljük a laktanyai ágyak számát. 31 új, korszerű áruraktárt építünk. Mindenütt és mindenben gondol a dolgozókra a terv. A dolgozók forintjai ott lesznek például a Landler Művek hatalmas mosdó- és öltözőhelyiségében, ahol ezer dolgozó élvezheti a kölcsön gyümölcseit. De ugyanígy lesz Gyékényesen, Kaposváron és sok más helyen.

Hosszan sorolhatnánk az ötéves terv még csak ezután felépülő vasutas alkotásait, kultúrházakat, iskolákat és



sportlétesítményeket. Az öntudatos vasutasság segíti a pártot, az államot a szocializmus építésében. Bízik a pártban, *Rákosi* elvtársban, a népköztársaság kormányában és általános elhatározása a dolgozóknak, hogy semmiféle áldozattól nem riadnak vissza azért, hogy meggyorsítsák az ötéves terv befejezését. Ezért szállnak szembe a reakcióval, az ellenség ügynökeivel, akik még arra is képesek, hogy az általunk tapasztaltakat és a tényeket letagadják. Ezért készült dolgozó népünk, közöttük a magyar vasutasság is Néphadseregünk Napja méltó megünneplésére. Ezért harcol az őszi csúcsforgalom és a terv teljesítéséért.

Kitünően bevált próbaútján az új 303-as



Elindult próbaútjára szeptember 13-án az új 303-as sorozatú gyorsvonati mozdony. A MAVAG dolgozói által készített gépet a budapest—miskolci vonalon próbálták ki.

A mozdony óránként 120 kilométeres sebességgel 600 tonna terhelést vontat.

A gyorsvonati nagymozdonyt magyar szakemberek tervezték és ezidőszerint egyike

Közép-Európa legnagyobb teljesítményű gépeinek.

Az új 303-ason több szovjet újítást alkalmaztak gyártás közben. Így például automatikus tüzelőberendezést szereltek fel, amely

vascsövön keresztül szállítja a szenet a szerkocsiból a tűztérbe.

A tüzelőanyag egyenletes elosztását fúvókák biztosítják.

A gép minden tekintetben bevált a próbaúton és az október 7-én életbelépő új téli menetrend keretében két gyorsvonatpárt fognak Budapest—Miskolc viszonylatban közlekedtetni.

Ezt is az ötéves terv adta



Ünnepélyesen megnyitották az új vasutas egyetemet Szegeden

A dolgozók az ötéves terv első két esztendejében, s különösen a tervkölcsön jegyzése óta érezhetik a jegyzés, a terv eredményeinek jó hatását saját életükben is. A mult rendszerben például senki sem gondolt volna, hogy a vasutasok, a lenézett vasutas számára olyan tanulási lehetőséget biztosítson, mint amit ötéves tervünk biztosított a szegedi új vasutas egyetem létrehozásával.

Az új Közlekedési Műszaki Egyetemet szeptember 8-án ünnepélyes keretek között nyitották meg Szegeden. A vasutas dolgozók tovább képezhetik magukat az egyetem két tagozatán. A multban semmibe se vett vasutas, ha kedve tartja, ha képességet érez magában a továbbtanulásra, vasutépítő mérnök és közlekedés-, vasútüzemi mérnök lehet belőle.

Ezután *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter szólott az ifjúsághoz. Elmondotta, hogy az ötéves terv milyen hatalmas feladatokat ró a közlekedésre. A feladatok megoldásához minél nagyobb számban

újfajta mérnökökre van szükség.

Ezért létesítették a szegedi Közlekedési Műszaki Egyetemet. A vasútépítő tagozat célja:

olyan mérnököket kiképezni, akik mesterei a gépesített munkának, akik a legújabb tudományos eredmények birtokában, a Szovjetunió rendkívül nagy és értékes tapasztalatainak ismeretében jól, gyorsan és gazdaságosan fogják megépíteni az új vasúti vonalakat, fejleszteni a régieket és jókarban tartani az egész hálózatot.

A néphadsereg tisztjei írják vasutas bajtársaiknak:

Minden időben MEGTESSZÜK A HAZA IRÁNTI KÖTELESSÉGÜNKET

Szeptember 29-én, az 1848-as dicsőséges velence-pákozdi ütközet évfordulóján meleg ragaszkodással ünnepli dolgozó népünk a Néphadsereg Napját. A magyar dolgozó nép milliói, a magyar munkásság és dolgozó parasztság, közöttük a magyar vasutasság, szeretettel és büszkeséggel tekint derék fiaira, a néphadsereg kitűnő katonáira és példamutató tisztjeire, akik elszántan, keményen állnak őrt eddigi alkotásaink, békénk és szabadságunk védelmében.

Szeptember 15-i kelettel levelet kaptunk *Ványai* Sándor, *Szatmári* István, *Fraknói* Iván és *Dokupel* István bajtársaktól, a néphadsereg tisztjeitől, akik a vasúttól kerültek a néphadsereg soraiba. Levelüket büszke örömmel adjuk közre:

„Kedves Elvtársak! Egy hónappal ezelőtt, 1951. augusztus 12-én ünnepelte országunk első ízben a vasutasnapot. Most ismét ünnepre készülünk: szeptember 29-én ünnepeljük első alkalommal a minisztertanács határozata értelmében a Néphadsereg Napját. Ez a két ünnep igen közelről érint bennünket, mert a vasúttól kerültünk a néphadseregbe. Így különös örömmel olvastuk a „Szabad Nép"-ben Bebrits elvtárs eredményeket összegező ünnepi beszédét és a vasutasnap alkalmával kitüntetett dolgozók neveit — régi munkatársakét, ismerősökét és ismeretlenekét egyaránt.

Most, amikor egész néphadseregünk nagy lelkesedéssel készül a Néphadsereg Napjára, a katonai és politikai kiképzés eredményeinek fokozásáért folyó harcban nem maradnak hátul a vasutasokból lett honvédek, tiszthelyettesek és tisztek sem. Ezúton is biztosíthatunk benneteket, hogy nem fogunk szégyent hozni rátok, régi munkatársainkra, vasutas elvtársainkra. Ezúttal kérünk benneteket, hogy erőt merítve pártunk és kormányunk nap mint nap megnyilvánuló gondoskodásából, felhasználva a Szovjetunió vasutasainak élenjáró tapasztalatait, ti is fokozzátok harcotokat a kocsiforduló, valamint a be- és kirakodás idejének csökkentésére, a kocsik rakterületének leggazdaságosabb kihasználásáért, a vonatok minél célszerűbb összeállításáért és zavartalanabb közlekedéséért — egyszóval az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért s ezzel népgazdaságunk új sikereiért, szeretett hazánk erősítéséért.

Eredményeitek és kemény munkátok új sikerekre lelkesíti az egész munkásosztály vezette dolgozó népünket és néphadseregünket. Mi úgy készülünk nagy ünnepünkre, a Néphadsereg Napjára, hogy felkészültségünkkel be akarjuk bizonyítani dolgozó népünk, pártunk, Rákosi elvtárs előtt: méltóak voltunk a bizalomra, minden időben megtesszük a haza iránti kötelességünket."

A Rákosrendező megelőzött bennünket a versenyben, mert elbíztuk magunkat

Budapest—Ferencváros-állomás sztahanovistái, élmunkásai szeptember 5-én megbeszélést tartottak, hogy miképpen oldják meg az előttük álló feladatokat az őszi forgalmi versennyel kapcsolatban.

Ezen a megbeszélésen megállapították a dolgozók, hogy a ferencvárosaiknak minden esélyük megvolt az elsőségre az alkotmány ünnepére indított versenyben és hogy mégis megelőzte őket Rákosrendező, annak köszönhető, hogy elbízták magukat. Ez volt a többi hibák gyökere is. A hibák őszinte feltárása és a feladatok megtárgyalása után levelet küldtek Rákosrendező-pályaudvar dolgozóinak. Ebben elmondották, hogy megfogadják a rákosrendezői dolgozók példamutatását és kijelentik, hogy úgy fognak dolgozni, hogy

túlszárnyalják a rákosrendezői dolgozókat az őszi forgalom sikeréért indított versenyben.

Ezután versenyre hívják az ország első állomását. A versenykihívásban feltételül szabták, hogy az irány- és közvetlen vonatok számát terven felül napi hárommal emelik; az előirányzott túlsúlytovábbítást három száz tonnával növelik; a gőztartási normát 110 százalékról 120 fölé teljesítik; a gurítást 103-ról 105 százalékra. a 24 órás vonatforgalmi tervet pedig 85 százalék fölé emelik.

A ferencvárosiak felhivásukban hangsúlyozzák, hogy a rákosrendezőiek se elégedjenek meg az elért eredményekkel, hanem versenyre kelve biztosítsák az őszi forgalom sikeres lebonyolításán keresztül az 1951-es tervév sikerét, hogy ezáltal is erősítsék a béke védelmének vasutasokra eső frontszakaszát.

A kultúrnevelési bizottságok jobb munkájával segítsük az őszi forgalom lebonyolítását, a terv teljesítését

Az őszi forgalom lebonyolítása, a terv teljesítése megköveteli tőlünk, hogy munkamódszereink megjavításával, hibáink kiküszöbölésével, a munkafegyelem megszilárditásával, az éberség állandó fokozásával harcoljunk feladataink végrehajtásáért.

Ebből a harcból nem maradhatnak ki kultúrnevelési bizottságaink sem. A szocializmus felépítése megköveteli, hogy a művelt emberfők sokaságát neveljük ki, hogy állandóan fejlesszük dolgozóink szakmai, politikai és általános műveltségét. Hogy ezt mennyiben tudjuk megvalósitani, nem kis mértékben függ kultúrnevelési bizottságaink jó, vagy rossz munkájától. Hiba azonban, hogy a legtöbb üzemi bizottságban a kultúrnevelési bizottságok csak papiron vannak meg. Igy nem lehet a kultúrnevelési munka valamennyi fegyverét alkalmazni. Sok helyen csak a művészeti kultúrmunkával foglalkoznak, de azzal se olyan formában, hogy az az üzem problémáinak megoldását segitené elő.

Különös jelentősége van a kultúrbrigádoknak, amelyek közvetlenül és állandóan segíteni tudják a termelés emelését, a munkafegyelem megszilárditását.

Példa erre a nagykanizsai állomás csasztuska-brigádja, amely nemcsak az üzemben neveli a dolgozókat, hanem rendszeresen ad müsort a dolgozók lakóhelyén azok részére, akik munkájukban kiváló eredményeket érnek el. De helytelen az, ha a kultúrbrigádok munkája kampányszerü és csak egy-egy nagyobb megmozdulás alkalmával állitanak össze brigádokat. Ilyen hibát tapasztalhatunk a szombathelyi járműjavitóban is, ahol a vasutasnap előtt egy héttel még egyáltalán semmi munkát nem fejtettek ki az üzemben és az ÜB-titkár igy „vigasztalta" az érdekelteket: messze van még a vasutasnap, addig még adhatnak müsort.

A kultúrbrigádok mellett természetesen egyforma erővel kell dolgoztatni a többi csoportokat is (faliújság, közönségszervezés, könyvtár, dekoráció stb.), de valamennyi között a tudományos és ismeretterjesztő tömegelőadások azok, amelyek döntően segitik dolgozóinkat. Az összel beinduló oktatási évad anyaga szervesen kapcsolódik az őszi csúcsforgalom lebonyolításának, a terv teljesítésének elősegítéséhez. Többek között: „Vasutasdolgozóink szerepe az őszi forgalom sikerrevitele érdekében" cimü előadás szempontokat ad dolgozóinknak, melynek alapján eredményesebben tudják végezni munkájukat.

Az üzemi faliújságok, hangosbeszélők, üzemi újságok és villámok helyes alkalmazása ugyancsak nagy nevelő hatást ér el. A központi hivatalokban a hangosbeszélőn keresztül rendszeresen adnak ebédidő alatt közvetitést hivatali helyiségekből. Ilyenkor megszólaltatják az ott dolgozó kartársakat. A helyszini közvetitéseket úgy állitják össze, hogy az élenjáró dolgozók beszámolnak munkájukról és tapasztalataikat átadják társaiknak.

Üzemi könyvtáraink jó munkájával elérjük azt, hogy valamennyi dolgozóhoz kerül könyv, amely éles fegyver a terv teljesitéséért vivott harcban. Persze hiba is akad. A szombathelyi járműjavitó könyvtárhelyiségében a hét valamennyi napján szaktanfolyamokat és egyéb előadásokat tartanak, emiatt a könyvtárt nem lehet igénybevenni. A rossz agitáció és a könyvtárpropaganda hiánya következtében például a sokszáz dolgozót foglalkoztató Záhony állomás csak 36 olvasót tart nyilván.

A kultúrnevelési bizottságok gyenge munkája azzal is magyarázható, hogy

a felsőbb szervek, így a területi bizottságok és a központi kultúrosztály nem segíti őket a munkájukban.

Sok esetben gyenge és hiányos az ellenőrzés. Ezért a kultúrnevelési bizottságok munkája ellaposodik. Hiba az is, hogy sok szakszolgálati vezető, de még egyes párt- és szakszervezeti funkcionáriusok is lebecsülik a kultúrnevelési munka jelentőségét. Szükség van arra, hogy a helyi mozgalmi szervek lássák be: döntő fontossága van a kultúrnevelési munkának. Segítsék a kultúrnevelési bizottságokat, hogy eredményesebb munkát fejtsenek ki, mert ez közvetlenül kihat az üzem termelésének emelkedésére is.

A közelmultban szerzett tapasztalataink megmutatták a hiányosságokat, azt, hogy kultúrnevelési bizottságaink hajlamosak arra, hogy munkájuk középpontjába csupán egy-egy előadás megrendezését tüzzék. Meg kell szünnie a „Kultúra a kultúráért"-irányzatnak. Dolgozóink nevelése, az ellenség elleni izzó gyülölet fokozása, termelési eredményeik állandó tudatositása fokozott feladatokat ró minden kultúrcsoportunkra, minden egyes kultúraktivára, de legjobban magukra a kultúrnevelési bizottságokra.

Döntő feladatunk, hogy minden egyes műhelyrész és szolgálati hely önálló kultúrbrigáddal rendelkezzen. Minden üzemben meg kell alakitani az iróköröket, amelyek olyan anyaggal (csasztuskák, villámjelenetek, versek stb.) látják el a brigádokat, amelyek

közvetlenül az üzem problémáival foglalkoznak és az őszi forgalom sikeres lebonyolításán keresztül a terv túlteljesitését segítik elő.

Az ellenség mindent elkövet, hogy feladataink teljesitését akadályozza. Segíti az ellenséget a vasútnál meglévő laza munkafegyelem, a túltengő bürokrácia és a jobboldali szociáldemokraták aknamunkája. Kultúrnevelési bizottságaink vegyék fel a harcot ellenük és a kultúrcsoportok munkáján keresztül mutassanak rá romboló tevékenységükre, leplezzék le őket a kultúrmunka fegyvereinek segítségével.

Az őszi forgalom sikeres lebonyolítása, a terv teljesítése hatalmas feladat. Minden kultúrnevelési bizottság tartson összaktiva-értekezletet és határozza meg az őszi forgalommal, a terv teljesítésével kapcsolatos feladatokat. Tisztán kell látnia minden aktivának, hogy a kultúrnevelő munka komoly fegyver szocializmust épitő dolgozóink kezében, de tisztán kell látnunk azt is, hogy a kultúrnevelő munka területén dolgozik az ellenség legjobban és ha mi a kultúra fegyverét nem helyesen, vagy egyáltalán nem használjuk, akkor ezzel az ellenséget segitjük.

Képezzék magukat kultúraktiváink politikai és szakmai téren egyaránt. Végezzenek jó munkát kultúrnevelési bizottságaink, hogy maradéktalanul eleget tudjunk tenni a reánk váró hatalmas feladatoknak és munkánk megjavitásával segithessük az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítását, s ezen keresztül felemelt ötéves tervünk teljesitését.

Harmath László

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

Megjelenik havonta kétszer.

Szerkeszti a szerkesztő bizottság.

Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasuti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet

Szerkesztőség:

Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16. Telefon: 113—887, 124—893, 313—744.

Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54.

Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5.

Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

Ahol felolvasást tartanak a tervértekezlet helyett

A tervértekezleteken a beszámolókban az évi terv teljesítésével, az őszi csúcsforgalom kérdéseivel foglalkoztak, amelyeket összekötöttek a legutóbbi termelési értekezleteken elhangzott javaslatokkal, a munkafegyelem kérdésével. Meg kell azonban állapitani, hogy a termelési értekezlet egy része nem érte el a kivánt eredményeket. A rossz előkészítés következtében a dolgozók sok helyen kevesen vettek részt a termelési értekezleten. Számos üzemi bizottság a kevésbbé sikerült termelési értekezletért a szakszolgálatot okozta, mert szeptember 5-én termelési értekezletet tartottak. Mégis meg lehet állapitani, hogy azokon a helyeken, ahol jó előkészítés volt és a beszámolót alaposan előkészítették,

a termelési értekezletek elősegitették az őszi csúcsforgalom feladatainak teljesitését és hozzájárulnak a tervév határidő előtti megvalósításához.

A Budapest nyugatipályudvari Műszaki Kocsihivatalnál a dolgozók 95 százaléka megjelent az értekezleten. Birálták a szakszolgálatot, mert nem foglalkoznak megfelelően a Gazdamozgalommal.

A ceglédi fűtőház dolgozóinak 80 százaléka vett részt a fiókmühely termelési értekezletén, ahol részletesen foglalkoztak az őszi csúcsforgalom és a terviteljesítés kérdésével. A dolgozók rámutattak arra, hogy egy egész szerelvény kocsi áll hosszabb ideje az állomáson olyan javitás vé gett, amit egy nap alatt el tudnának végezni. Tegye lehetővé a szakszolgálati vezetés, hogy a kocsikat minél előbb a forgalom rendelkezésére tudják bocsátani.

A dolgozók számos termelési értekezleten örömmel számoltak be a terv- és békekölcsönsorsolás üzemi eredményeiről. A dolgozók kifejezték hálájukat és szeretetüket az állam iránt és igéretet tettek arra, hogy bármikor kerülne sor újabb kölcsönre, szivvel-lélekkel segitik az államot, a pártmutatta úton a célkitüzéseket megvalósitani.

Azok a helyeken, ahol gyenge volt az előkészítés, mert az üzemi bizottságok elhanyagolták a felvilágositó munkát, a termelési értekezletek sem sikerülhettek. Ezt tapasztalták a győri, a hatvani, a ceglédi fűtőháznál és a hatvani osztálymérnökségnél. A budapest-ferencvárosi fűtőház pedig

a szakoktatás keretén belül tartotta meg termelési értekezletét.

A beszámoló néhány újságcikkből állott, amelyet felolvastak. Ehhez statisztikai számokat soroltak fel az ez évi tervből és hogy *„szó ne érhesse a ház elejét"* néhány nehézséget is felsoroltak a szántakarékosság körül. Persze, az ilyen beszámolók és hozzászólások nem tudtak konkrét segitséget nyujtani az őszi forgalmi verseny kiszélesitéséhez, a terv ez évi előirásának túlteljesitéséhez.

KÍNA LÁNYA

A szeptember 29-től október 5-ig megtartandó kinai filmhét keretében bemutatják Magyarországon a népi Kina demokratikus filmalkotásainak egy-egy kiemelkedő alkotását.

Ezek között is előkelő helyet foglal el a „Kina lánya" cimü magyarra szinkronizált film.

A film Csang Kaj-sek 1927-es sanghaji árulása után a kinai nép harcát eleveniti meg a japán bitorlók ellen. A megszállók kegyetlenségeinek az egyik körzetben egy partizánosztag vet véget. A harcokban hősies magatartásával kitünt Hwu Sü-C kiérdemelte azt, hogy a Kommunista Párt tagja lehessen. A par-



tizánok hősi halála nem volt hiábavaló. Tetteik új harcokra, új győzelmekre és új épitőmunkára lelkesitik a kinai nőket.

Nagy érdeklődésre tarthat ezenkivül számot a „Kinai cirkusz" és a „Szikrák" cimü film is.

A fiatal kinai filmgyártás, mely a felszabaditó harcok tüzében született, már tehetséges rendezői, színészi és operatőri káderekkel rendelkezik akik a nép köréből kerülnek ki és minden erejükkel azon vannak, hogy a népet szolgálják. A Karlovy-Varyban megtartott V. Nemzetközi Filmfesztiválon a „Kina lánya" elnyerte a „Szabadságért folyó harc' díját.

A Dombóvári Lokomotiv Sportkör nyerte el a SZOT MHK vándorzászlaját

A SZOT alkotmányunk ünnepének tiszteletére júliusban felhivta sportköreinket az MHK-próbázások ütemének gyorsitására. Üzemi sportköreink a felhivásra párosversenybe léptek egymással a SZOT MHK vándorzászlajáért.

Ezek a versenyek igen nagy mértékben előre lendítették az MHK-munkát, szinte kivétel nélkül mindenütt jobbnál jobb eredmények születtek.

Az augusztus 20-ig elért eredményeket a SZOT elnöksége értékelte és megállapította a SZOT MHK vándorzászló 1951 I. félévének nyertes sportkörét. Eszerint a vándorzászlót a tavalyi védőtől, *Rudabányától* a *Dombóvári Lokomotiv Sportkör* nyerte el kiváló teljesitményével. Ebben a sportkörben az üzem *1600* dolgozójából augusztus 20-ig *1040-en* teljesen lepróbáztak, *három akadálypályát épitettek* társadalmi munkával, *hat MHK-versenyt rendeztek*, egy alkalommal tartottak vidéken *tornabemutatót*. Négy sportbrigádjuk a termelésben is igen jól dolgozott: 25 százalékkal emelték teljesitményüket. A Dombóvári Lokomotiv SK ezzel az eredménnyel kiérdemelte a SZOT MHK vándorzászlajának I. díját. A vándorzászlót Dombóváron adják át ünnepélyes keretek között.

Eredmények és hibák a vasutas sport-tömegmozgalomban

Az MHK testnevelési rendszerben jelentkező dolgozók magas arányszáma azt igazolja, hogy dolgozóink felismerték a testnevelés jelentőségét, mely munkateljesitményük emelését elősegíti, munkára és harcra készíti fel őket.

A SZPARTAKIADOK TERÉN eddig beérkezett nevezésekből is megállapitható, hogy ilyen négy sportágra kiterjedő nagyszabású sportmegmozdulás még nem volt sportéletünkben. Éppen ezért minden MHK-ra benevezett dolgozónak hazafias kötelessége, hogy a testnevelési rendszer edzésein és próbázásain részt vegyen, továbbá a szpartakiádversenyekre felkészüljön, mert ezzel is hazáját erősíti és békénket védi.

Az MHK testnevelési rendszer 1951 augusztus 31-i kiértékelése alapján kiemelkedő eredményt ért el Debrecen területi sportelnöksége, ahol az előirányzott 3133 dolgozó helyett 3525 főt próbáztattak le az előirt 9 számból. Az eredményt Szilágyi Dezső területi sportelnök jó szervezőmunkájának következtében érték el. Továbbá Pécs és Szombathely terület sportelnöksége is jó szervezőmunkáján keresztül érte el kimagasló eredményét. Mindhárom területen a Vasút Politikai osztály, területi bizottság és a szakvonal vezetői, valamint a párt és üzemszervezetek funkcionáriusai segitették az MHK testnevelési rendszerben jelentkező dolgozók lepróbázásnak sikeres végrehajtását.

Nem teszik magukévá pártunk célkitüzését az MHK testnevelés terén Kőszeg, Körmend, Szentgotthárd, Mezőhegyes, Kiskőrös, ahol a jelentkezés megtörténte után semminemü intézkedést nem tettek arra vonatkozólag, hogy a dolgozók le is próbázzanak. A pártszervezetek, üzemi bizottságok, valamint a szakvonali vezetők sem adják meg a lehetőségét annak, hogy a dolgozók az MHK-próbákat letegyék.

AZ IFJUSÁG KÖRÉBEN is passzivitás mutatkozik MHK vonalon, ez megmutatkozik a Landler Jenő Járműjavitóban, ahol 800 DISZ-tagból egy sem próbázott. Szákovics József DISZ-titkár nem törődik a pártunk által elindított Munkára, Harcra Kész sportmozgalommal. De a hanyag munka mellett megmutatkoznak

demokratikus sportunkat gátló jelenségek,

mert a debreceni Igazgatóság VI. osztály főnöke nem segiti azokat a dolgozókat, akik a sporttal foglalkoznak és eltávolitja a sportolókat az állásukból. Hasonló a helyzet Budapesti Igazgatóság V. osztályfőnökénél, aki még a legkisebb lehetőséget sem biztositja a dolgozók részére, hogy a szocialista sportmozgalomban részt vegyenek. Ez megmutatkozik az Igazgatóság MHK testnevelési mozgalmán, mert az előirányzott sportfejlesztési tervnek még 2 százalékát sem hajtották végre.

HIANYOSSÁG MUTATKOZIK Miskolc területen, mert a sportelnökség a megalakulása óta egyszer sem ült össze. Ezt küszöbölték ki és az elnökséget összehiva, határozzák meg az új soronlévő feladatok végrehajtását a munka jobb elvégzése szempontjából.

Nem teszik magukévá pártunk célkitüzéseit az MHK testnevelés terén Kecskeméten, ahol a vasutas nappal és az alkotmány ünnepével kapcsolatos MHK-felhivás aláirását Papp Zoltán állomásfőnök megtagadta.

De az üzemi bizottság sem ad semmi támogatást. Ezt a politikai tiszt elvtárs sem ellenőrzi. Sőt szóbelileg elrendelték a Lokomotiv felosztalását.

A Vasutas Szakszervezet tulajdonát képező sport és kultúrhelyiségbe csak arcképes igazolvánnyal engedélyeznek belépést.

Kecskemét üzemi háromszöge tárgyalja meg a hiányosságokat és vegyen irányvonalat szocialista sportunk erősitésére és neveljen Munkára Harcra Kész sportolókat.



A SZAKSZERVEZETI MUNKA LEBECSÜLÉSE A LANDLER-MÜVEKBEN

A Landler Járműjavitó ÜV. dolgozói lendületesen harcoltak a „Vasutasnap"-ra és az alkotmány ünnepére tett vállalások túlteljesitéséért. Az eredményekben nem kis része volt az üzemi bizottság és a műhelybizottság jó szervező munkájának.

Ezek az eredmények azonban még nagyobbak lehetnének akkor, ha a vállalat vezetősége nagyobb támogatást nyujtana az üzemszervezetnek. Ez döntően ott érezteti hatását, mikor a vállalatvezetés képtelen arra, hogy megfelelő helyiségeket biztositson az ÜB számára.

Az üzemi bizottság öt felmentett funkcionáriusa, ha csak egymás hegyén-hátán nem, képtelen elvégezni munkakörét abban a négyszer ötméteres irodában ahová kényszeritették őket.

Ideje volna végre, hogy a vállalat vezetősége gondoskodna az ÜB elhelyezéséről. Csodálkozunk azon hogy a dolgozók ügyeit intéző szakszervezeti üzemszervezetet ennyire lebecsülik. Legalább is a jelek ezt mutatják. Bizunk abban, hogy a kérdés rövidesen kielégitően megoldódik. Ehhez természetesen az üzem pártszervezetének segitségére is szükség lesz. Ezt is a jelek mutatják

Hogy gondoskodnak az Északi Járműjavitóban a dolgozókról?

Brandt Jenő elvtárs, az Északi Járműjavitó ÜV. vállalatvezetőjét több izben felszólitották a tisztiorvosi hivatalból, a szakszervezet Munkavédelmi Osztálya, hogy kicsit többet törődjön a munkáslaktanyával. Sok dolgozó nagy távolságra lakik a fővárostól, akik hétközben ebben a laktanyában *„pihenik ki"* magukat. Az érdekelt dolgozók részére csak ágyat bocsáttat rendelkezésükre. Azzal már nem törődik, hogy lepedőjük és takarójuk legyen, de nem ad még fejpárnát sem, holott teljesen indokolatlanul és törvényellenesen 25 forint lakbért kér ezért a „szállásért" munkástársaitól. A tüzelőanyagról is maguknak kell gondoskodni.

Az emberről való gondoskodást persze nem igy kellene értelmeznie *Brandt* elvtársnak és harcolni kellene azért, hogy a dolgozók szállása és pihenése biztositva legyen. Csakis ilyen körülmények között várhatjuk ezektől a dolgozóktól azt, hogy szivvel-lélekkel és főként kiemelkedő eredményekkel vegyenek részt az őszi csúcsforgalom lebonyolitásában, a terv teljesitésében.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 15. SZAM. ★ Ára: 20 fill. ★ 1951 OKTÓBER 6.

Minden erővel a három és félnapos kocsifordulóért!

A Második Békekölcsön jegyzése, dolgozóink hatalmas lelkesedése, a békekölcsön túljegyzése, megmutatta az öntudatos vasutas dolgozók békeszeretetét, harcos elszántságát a béke védelmére, a szocializmus építése ütemének meggyorsítására, felemelt ötéves tervünk túlteljesítésére. Megmutatta azt, hogy szocialista munkaversenyelemmel az eddiginél is nagyobb lendülettel akar résztvenni az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért folytatott harcban.

A vasutasok tízezreinek szocialista munkaversenye minden eddigi eredmény ellenére azonban sok hiányossággal küzd. Pusztaszabolcson például 24 óra alatt csupán 24 kilométert tud megtenni egy-egy gép, annyira eldugul a vonal. Vagy egy másik példa arra, hogy miként kell az öntudatos dolgozóknak harcolni a bürokraták, az őszi forgalom akadályozói ellen. *Horváth* István, a Keleti Fűtőház dolgozója a 424.242-es számú mozdonnyal Budapest—Ferencvárosról a Szeged melletti Kistelekre irányvonatot továbbított. Cegléden azonban megállították, levették a gépét és úgy intézkedtek, hogy a több mint száz kilométerre lévő Szegedről kapjanak új gépet. A rövidlátó rendelkezés miatt *Horváth* tiltakozott mert gépmenetben akarták hazaküldeni. A szénnel, idővel és emberrel való ilyen pazarlást *Horváth* István nem hagyta annyiban és mindent megmozgatott, hogy az őszi forgalmat ne hátra húzza, hanem előre vigye. Végülis Szolnokon kapott vonatot továbbítás végett.

Baj van például a mozdonyelosztási tervvel is. Néhány fűtőházban indokolatlanul sok mozdonyt tartanak, ugyanakkor máshol hiány van belőle. Előfordult például nem egyszer, hogy Székesfehérvárról Budapestre küldendő vonat részére Szombathelyről kellett, közel kétszáz kilométerről gépet kölcsönkérni.

Súlyos károkat okoz az őszi forgalom ügyének az olyan állomásvezető, mint a selypi főnök, aki a józan ész ellenére inkább kényszerkirakást alkalmaz, semmint betolja a már üresen álló cukorgyári iparvágányra a rakott kocsikat, arra való hivatkozással, hogy ilyen rendelkezést kapott. Persze, azt nem vette tekintetbe a selypi állomásvezetője, hogy a kényszerkirakási rendelkezést még akkor kapta, amikor a gyár tele volt vasúti kocsival.

Egész sor ilyen akadály fékezi az őszi forgalmi verseny kibontakozását. A szállító felek munkája, a még meglévő hiányosságok ellenére is, tovább javul. A *„Szocialista Vasútért"* ankétján részvevő vállalatok meggyorsították a kocsik ki- és berakását. De meg ezen a téren is van mit javítani.

Az öntudatos vasutas dolgozók tudatában vannak annak, hogy minden erővel harcba kell szállni a háromnapos kocsiforduló megvalósításáért.

A legutóbbi versenyszakaszban, amely alkotmányunk ünnepével, a vasutas nappal függött össze, sokat javult a versenyszervezés munkája, a kötelezettségvállalások ellenőrzése, a verseny nyilvános ellenőrzésének színvonala, ez lehetővé tette, hogy az őszi forgalmi feladatok teljesítésére általában zökkenőmentesen térhettünk át.

Most, hogy az őszi verseny legjobbjainak kitüzött vándorzászlóért a kituntető cím elnyeréséért, a versenyben legjobb eredményt elért dolgozóknak és brigádoknak adott jutalomért folyik a nemes versengés, egyemberként harcba kell indulni az alapvető feladat: a háromnapos kocsiforduló megvalósításáért. Még nagyon messze vagyunk ettől, de szívósággal, a párt mutatta uton, a szakszervezet és a szakszolgálat segítségével minden nehézséget le kell küzdenünk.

Az a feladatunk, hogy az őszi forgalmi versenyt úgy fejlesszük tovább, hogy annak középpontjában a három és félnapos kocsiforduló megteremtése, a tervek teljesítése és túlteljesítése áll jon. A versenyszerződések felülvizsgálása alapján, azok kiegészítése, vagy az újabb kötelezettségvállalások minden esetben arra irányuljanak, hogy az állomások, üzemek, műhelyek, brigádok, egyéni versenyzők vállalják az őszi csúcsforgalom rájukháruló feladatainak maradéktalan végrehajtását, valamint azt, hogy az 1951. évi terv hátralévő időszakában elmaradásaikat az év végéig behozzák, vagy hogy a hátralévő tervidőszakban terveiket határidő előtt minden részletében teljesítik, illetve túlteljesítik.

Az összes mozgalmakat az őszi forgalmi feladatok, valamint az évi terv teljesítésére, illetve túlteljesítésére irányuló kötelezettségeknek kell alárendelni.

Ezt a célt szolgálja a dolgozóknak az a kezdeményezése is, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére megindult új versenyszakaszt, az ezzel kapcsolatos vállalásaikat, felajánlásaikat összekötik, szorosan összekapcsolják a háromnapos kocsifordulót megteremtésével, az őszi forgalmi feladatok lebonyolításának elősegítésével.

Ezért a vállalásoknál tekintetbe veszik a termelési és szállítási tervek szigorú betartását, a VI. Országos Vasútüzemi Értekezlet határozatainak megvalósítását, a javítási és fenntartási munkák túlteljesítését. Ennek a célnak érdekében javítják tovább az üzemek közötti együttműködést, szélesítik a Gazda-mozgalmat, fektetnek súlyt a szén- és anyagtakarékosságra és a minőségi munka megjavítására.

A dolgozóknak minden segítséget meg kell adni ahhoz, hogy nehéz feladataikat késedelem nélküli végrehajthassák. A területi bizottságok elnökségeinek általában rajta kell tartani kezüket az őszi forgalmi verseny ütemén, hasznositsák a jó tapasztalatokat és jelöljék meg a verseny továbbfejlesztésének módozatait. Törekedjenek arra, hogy a felszínre jött jó tapasztalatokat a vezetésük alatt álló területen általánosithassak a verseny továbbfejlesztésében.

Pártszervezeteinknek, politikai tisztjeinknek, szakszervezeti funkcionáriusainknak a legbehatóbban ellenőrizniük kell, hogy miként folyik az üzemekben, szolgálati helyeken a vasútüzemi értekezlet határozatainak végrehajtása. Az illetékes szerveknek folytatniuk kell a kötelezettségvállalások felülvizsgálását. Ezt a szolgálati helyek vezetője, az üzemi bizottság titkára, a műhelybizottság titkára, a bizalmiak, munkavezetők, művezetők és a dolgozók bevonásával végezzék. Ugyanakkor állandóan tudatositani kell az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításának, a tervek teljesítésének és túlteljesítésének jelentőségét üzemeink dolgozói között, amelyet összekapcsolnak november 7-e méltó megünnepléséve!, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulójára tett felajánlások megtételéve..

A verseny nyilvánosságát minden körülmények között biztositani kell és erre minden rendelkezésre álló eszközt fel kell használni. Nem szabad elfeledkeznünk azt, hogy minden dolgozónknak tudnia kell azt, s erről személyi meggyőzés fegyverével meg kell győznünk, hogy az őszi csúcsforgalom sikerrevitele a többi iparágak dolgozóinak terveljesítését előbbrevive, döntően járul hozzá életszínvonalunk felemeléséhez, a béketábor erőinek növeléséhez.

A parlamenti fogadáson pártunknak, szeretett *Rákosi* elvtársunknak adott szavunk arra kötelez bennünket, hogy erőnket nem kímélve, képességeinket felhasználva sikerre vigyük nagy nemzeti feladatunk, az őszi csúcsforgalom lebonyolítását, amelynek elengedhetellen feltétele a háromnapos kocsiforduló megteremtése. Az adott szó betartásával együttal a terv időelőtti teljesítéséért, s ezen keresztül alkotó munkánk védelméért, a békéért harcolunk és kifejezzük szeretetünket és hálánkat a felszabadító Szovjetunió iránt, méltóan ünnepeljük november 7-ét, a nagy évfordulót.

A vasutas dolgozók lelkesedéssel és bizalommal jegyezték túl a Második Békekölcsönt



A Hármas Kató Fűtőház dolgozói nemcsak a miniszterlanács vándorzászlajáért és az őszi forgalmi versenyben járnak az élen, de a kölcsönjegyzésben is megmutatták, hogy tudják, mi a kötelességük ötéves tervünk, a béke tervének megvalósításában. Örömmel és lelkesedéssel jegyeztek a dolgozók. Képünkön Fogarasi József főmozdonyvezető 1600 forintot jegyez. Szakos elvtárs, a jegyzésgyüjtő, örömmel hallja az élenjáró jegyzést. Sági elvtárs máris nyujtja át a jegyzést igazoló lapot.

Az öntudatos vasutas dolgozók tízezrei teljesitették hazafias kötelességüket, amikor hatalmas lelkesedéssel, a párt és a kormány iránti bizalomtól áthatva az üzemekben és a szolgálati helyeken a kölcsönjegyző asztalhoz mentek jegyezni.

A vasutas dolgozók a békekölcsönjegyzéssel megmutatták: megértették a békekölcsönjegyzés és a béke védelme közötti összefüggést. Megértették, hogy a béke védelme nemcsak a termelés fokozását teszi kötelességünkké, hanem áldozatvállalást is követel, a szocialista vasút megteremtéséért, a szocializmus gyorsabb ütemü felépitéséért, a béke magyarországi frontszakaszának megerősitéséért. A jegyzés megmutatta a magyar dolgozó népnek a szocializmust épitő vasutasok állásfoglalását is ezekben a nagy és döntő kérdésekben. Vasutasaink jól ismerik az imperialista országok vasutas dolgozóinak helyzetét és párhuzamot vonnak hazánkban és a kapitalista országokban dolgozó vasutasok helyzete között, még jobban elmélyitik dolgozóinkban a proletárnemzetköziség szellemét és eltökéltségét a béke védelmére, szebb és boldogabb jövőjének elszánt megvédésére.

A vasutasok saját életük területén, utazásaik alkalmával szemtanúi annak, hogy a békekölcsön sokszorosan megtérül a dolgozóknak. Amellett, hogy a nép egyetemes érdekét segíti, közvetlen anyagi előnyöket jelent a jegyzők számára is.

Valamennyi üzemünkben és szolgálati helyünkön külsőségeiben is megnyilvánult a magyar dolgozó nép ünnepnapjának jelentősége. Nagyszerü diszitések, jelmondatok, kultúrbrigádok müsora, a vasutas zenekarok patogó indulói emelték a jegyzés ünnepélyességét.

Az öntudatos vasutas dolgozók közül ezrek és ezrek jártak élen áldozatkészségben. Ilogy csak néhányat említsünk: *Vörös* János felügyelő, fizetésének háromszorosát jegyezte, *Diós* László, a Keleti Fűtőház dolgozója, fizetésének 200 százalékát, *Kovács* Sándorné, a Keleti-pályaudvar takarítónője 1000 forintot jegyzett. A Debreceni Járműjavító ÜV egyik szakszervezeti funkcionáriusa, *Bulykó* Imre, öt gyermekes családapa 700 forintos fizetéséből 1000 forintot jegyzett. Ugyanakkor versenyre hívta a jegyzésszyüjtőket, népnevelőket, önmaga pedig időt nem sajnálva, végezte agitációs munkáját. Csoportja élenjárt a jegyzésben.

Kaposváron a *„Somogyi Napló"* példaként állitotta a többi üzemek elé a vasutas dolgozók agitációs munkáját. Külön kiemelte jó munkájáért *Vas* Árpád, *Kovács* Pálné és *Somlai* Árpád üzemi bizottsági elnököket. *Somlai* úgy szervezte meg például a munkáját, hogy este ment agitációs útra és igy egész nap az üzemben tudott tartózkodni és eredményesen dolgozni. A szakszervezeti aktivák és funkcionáriusok példamutatása a jegyzésben és a munkában egyaránt jó volt. Funkcionáriusaink egy része azonban elzárkózott a jegyzésgyüjtéstől, mert népszerütlen feladatnak tartották a munka elvégzését. Kenyeri állomáson például *Tóth József* üzemi bizottsági elnök és az állomásfőnök a szakszervezet központjából kértek segítséget azzal a megokolással, hogy *„a jegyzés népszerütlen feladat lesz"*.

Dénes János pártonkívüli vonatfékező 1500 forintot jegyzett

A kölcsönjegyzés során számos uj káder került felszinre, akik becsületes, jó munkával bizonyitották be, hogy méltók funkciójukra és példamutató jegyzéssel járultak hozzá a békekölcsön sikeréhez. Tapolcán például Dénes János pártonkívüli vonatfékező 1500 forintot jegyzett. Ezt mondta a jegyzésnél: *„Én bizom a pártban és kormányzatunkban. Minden áldozatot megtozok, mert látom a hatalmas eredményeket. Igy jegyzésemmel is hozzá akarok járulni ahhoz, hogy minél előbb megvalósithassuk szocialista vasutunkat."*

A termelés emelkedett a békekölcsönjegyzés idején. A dolgozók kezdemén ezésére, a békekölcsön jegyzésének napjain

békevonatokat inditottak, amelyeket a termelésben és jegyzésben élenjáró dolgozók továbbitottak.

Üzemi bizottságaink átérezték, menynyire fontos a dolgozók felvilágositása szempontjából a kultúragitáció. Ünnepélyes kultúrbemutatókkal, kultúrmüsorokkal, zene-, ének- és táncszámokkal, csasztuskákkal mozgósitották a dolgozókat, dicsérték meg az élenjárókat és birálatot gyakoroltak az elmaradók felett. Sokan a kinti üzemekbe

állami gazdaságokba és tszcs-kbe is ellátogattak.

A miskolci MÁV Igazgatóság kultúrcsoportja például Bánrévén és Királdon adott müsort. Az előadáson mintegy 300 dolgozó vett részt, a vasúton kívülállók. A kultúragitációnak tulajdonitható, hogy Bánrévén az egy főre eső átlag 510, Királdon 570 forint lett, ami a forgalmi szolgálatnál országos viszonylatban kiemelkedő eredmény. A Landler Jenő Járműjavító ÜV kultúrcsoportja a Chinoin Gyógyszer és Vegyészeti gyárban, az Északi Járműjavító ÜV kultúrcsoportja a Dohánygyárban, a Debreceni Járműjavító ÜV kultúrcsoportja pedig a környező állami gazdaságokban és termelőszövetkezeti csoportokban végzett jó kultúrmunkájukkal járultak hozzá a Második Békekölcsönjegyzés sikeréhez.

A társadalmi aktivák nagy segitséget nyujtottak. Kiemelkednek még az élenjárók közül is *Kiss* Lajos, a Keleti Fűtőház, *Kiss* Jenő, a Veszprémi Fűtőház, *Gorocz* Györgyné, a budapesti MÁV igazgatóság és *Boltri* Béláné, a Felépitmény- és Vasanyagjavító ÜV dolgozói.

Az ellenség aknamunkája sem tudja megakadályozni a jegyzés sikerét

Az ellenség támadása számtalan formában mutatkozott. Minden alkalmat megragadott, hogy csökkentse a jegyzés sikerét. Olyan légkört igyekeztek teremteni, hogy az eredményeket lerontsák. A vontatási és utazószemélyzet kevésbbé öntudatos dolgozói közül a budapesti mozdonyvezetők vitték hirt Szombathelyre, hogy csak 200—300 forintot jegyeznek a dolgozók. Az ellenség a bányavidékeken, vagy a nagyobb épitkezési helyeken arról beszélt, hogy a bányászok és az épitő munkások csak párszáz forintot jegyeznek, a vasutasoknak sem kell többet jegyezni. Nyiregyházán néhány budapesti jegyvizsgáló azt mondta, hogy ők tavaly sem jegyeztek, nem lett semmi bajuk és az idén sem fognak jegyezni. Az ilyen megnyilvánulások az ellenség malmára hajtottak a vizet, de az öntudatos dolgozók felvilágositó munkája rövid időn belül éreztette hatását.

A kölcsönjegyzési munka alapvető hiányossága volt, hogy az üzemi bizottságok inkább a részfeladat végrehajtásán dolgoztak és lényegében a pártszervezetekre hárult a szakszervezeti aktivák irányitása és mozgósitása.

A Második Békekölcsönjegyzés, az ellenség minden mesterkedése, az amerikai imperialisták belső ügynökei, a jobboldali szociáldemokraták minden áskálódása ellenére is győzelmesen fejeződött be és a túljegyzés hatalmas ökölcsapásként nehezedik a háborúra uszító imperialista bandára.

Nemzetközi HIREK

Húsz japán vasutas szabadonbocsátását követeljük a Yoshida-kormánynál

A Szárazföldi- és Légiközlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetsége táviratilag közölte *Gáspár* Sándor elvtárssal, a vasutasszakszervezet főtitkárával, hogy október 23-án megkezdik a Matsukawa-ügy második tárgyalását.

Amint köztudomású, húsz hős japán vasutast tartóztattak le, akik szembeszálltak az amerikai imperialista megszállókkal. Az első tárgyaláson halálra ítélték a vasutasokat, majd fellebbezés folytán, a világ dolgozóinak nyomására, október 23-án újabb tárgyalást tartanak ügyükben. Nem lehetetlen, hogy a különbéke megkötése Japánnal előbbre hozza a tárgyalás megtartását. A húsz hős vasutasra súlyos börtönbüntetés, esetleg halál vár.

Gáspár elvtárs a magyar vasutasok nevében szolidaritási táviratot juttatott el a Japán Vasutas Szakszervezeti Szövetséghez. Ugyanakkor táviratilag tiltakozott Suzuki Sonshiro főbírónál, a legfelsőbb bíróságon és követelte a minden alap nélkül fogvatartott japán vasutasok azonnali szabadonbocsátását a Yoshida-kormánynál.

A Szovjet vasutasok segítik a kommunizmus nagy építkezéseit

A sztálini új építkezések segítésére irányuló hazafias mozgalom mindenütt elterjedt már a kujbisevi területen. A társadalmi ellenőrző őrszemek százait létesítették, melyek a nagy építkezés megrendeléseinek idejében való teljesítését, elszállítását biztosítják. Ilyen őrszemeket szerveztek a V. V. Kujbisev nevét viselő vasútvonal gócponti állomásain. A vasutasok minden szerelvényt szigorúan megállapított grafikon szerint, szavatoló jegy kíséretében irányítanak az építkezésre.

Ugyanígy az ukrajnai szakszervezetek nagy segítséget nyujtanak saját munkájukkal a kommunizmus építkezéseihez.

A vasutasok és szállítómunkások úti és területi szakszervezeti bizottságai a legtöbb nagy vasútállomáson és csomópontokon megszervezték a társadalmi ellenőrzést, amelynek során figyelemmel kísérik a nagy építkezések címére indított küldeményeket és gondoskodnak a gyors továbbszállításról.

FRANCIA VASUTASLEVÉL

„A mi feladatunk az, hogy mindent megtegyünk a győzelem érdekében"

A magyar vasutasnap után szerencsésen megérkeztünk Párizsba. Ujból találkoztunk elvtársainkkal és sokat beszéltünk velük magyarországi élményeinkről.

Elmeséltük nekik eredményeiteket és különösen azok értékére tértünk rá — ami számunkra annál könnyebb volt, mert Ti mindent megtettetek avégből, — hogy mi a legkisebb részletre kiterjedően is megismerhessük munkamódszereiteket és azt, hogy miként építitek — lelkesedéssel, elszántan, erőt nem kímélve — a szocializmust hazátokban.

Mi, sajnos, hazánkat még siralmasabb helyzetben találtuk, mint akkor, amikor elhagytuk. A létfenntartási költségek tovább növekedtek és a kormány által bejelentett intézkedések csak károsak lehetnek a francia munkásosztályra nézve. Bizonyos az, hogy Franciaországban a kapitalizmus meg van sebezve és ezért még szemtelenebbül lép fel, miután vitathatatlanul fennáll az ellenállás a francia nép részéről, melynek következményei egyre jobban érezhetőek.

Most erről nem írunk többet, de ismételten megköszönjük azt a szívélyes és testvéri fogadtatást, amelyben Magyarországon részesültünk. Ujból biztosítunk benneteket, hogy igen nagyra értékeljük azokat a változásokat, amelyeket országotokban végrehajtottok — hála annak a segítségnek, amelyet a Szovjetunió nyujtott és nyujt még ma is, — valamint a magyar munkásosztály nagyszerű bátorságának.

Ez a tény szinte kifejezhetetlen értékű vigaszt jelent számunkra, amely egyúttal lehetővé teszi, hogy még erőteljesebben tevékenykedjünk, mint a multban és harcoljunk a béke védelméért.

És azt is jelenti, hogy a kapitalista államok dolgozói az eddignél is gyorsabban tudják majd átalakítani rendszerüket. Mert bizakodóak vagyunk a jövőt illetően, és biztosak a proletariátus győzelmében. A mi feladatunk az, hogy mindent megtegyünk, a győzelem érdekében, hogy ez a győzelem gyorsan elérkezzék. Hogy ezt megtesszük, arról biztosítunk benneteket.

Ugyancsak igéretet teszünk arra is, hogy a jövőben állandóan tájékoztatni fogunk benneteket arról, hogy miként dolgozunk és miképpen alakul hazánkban a helyzet.

Testvéri barátsággal fordulunk mindazok felé, akik Magyarországon való tartózkodásunk egész idején fenntartás nélkül rendelkezésünkre álloltak és ugyanilyen szeretettel gondolunk az egész magyar munkásosztályra is.

MARCEL JEANNOT

a Francia Vasutas Szakszervezeti Szövetség titkára.

A sárga internacionálé a háború szolgálatában

Giuseppe Di Vittorio, a Szakszervezeti Világszövetség elnöke az elmult napokban cikket irt a sárga szakszervezetek második nemzetközi konferenciájának tanulságairól.

Az úgynevezett *„szabad"* szakszervezeti szövetség a közelmultban tartotta második nemzetközi konferenciáját Milánóban. Mindaz, ami ezen a kongresszuson elhangzott, teljes egészében igazolta a *„sárga"* elnevezés jogosultságát. Tény az, hogy az ott résztvevő bürokraták nem voltak képesek valami eredetit alkotni és a fülledt, már jólismert amerikai háborús propagandának bármilyen új, tetszetős formát adni.

Az olasz és külföldi sajtó majdnem egyhangúan jelentette ki, hogy a kongresszus egyetlen érdekes momentuma az az együttműködési javaslat volt, amelyet a Szakszervezeti Világszövetség a kongresszusnak küldött a dolgozók létkérdéseinek és érdekeik hatékony megvédése és biztosítása céljából.

Abból a megállapításból kiindulva, hogy a kapitalista országokban egyre növekszik a kizsákmányolás, ugyanakkor pedig a trösztök jövedelme felháborító mértékben növekszik, a Szakszervezeti Világszövetség felhívásában hangsúlyozza a sztrájkok kiterjesztését, a munkásosztály követeléseinek teljesítésére.

Az SzVSz felhívását a sárga szakszervezetek nemzetközi kongresszusa zavartsággal, nem titkolható bosszúsággal fogadták. A válasz, — mint várható volt — a Szakszervezeti Világszövetség, a Szovjetunió és a népi demokráciák rágalmazásával volt tele és gondosan kerülték a felhívás szövegének megvitatását. A válasz azt is bizonyította, hogy a milánói sárga kongresszus, ahol mindenről beszéltek, csak a dolgozók, a nyomorban sínylődő munkások helyzetének javításáról nem, megmutatta, hogy nem egyéb, mint az angol-amerikai hisztérikus és bűnös háborús propagandának egyik hangadója. A dolgozók egysége azonban minden rágalom ellenére meg valósul az egész világon.

MŰSZAKI VEZETŐK A TERVÉRT

Kelemen és Égle mérnökök újítása 200 tonna bronzzal és sokmillió forint megtakarítással gazdagítja népgazdaságunkat

A MAV anyagraktáraiban és szertáraiban igen nagy mennyiségben vannak szürke öntöttvasból készített kocsicsapágycsészék, amelyeket ezideig nem tudtak felhasználni azért, mert a szürke öntöttvasra az ólombázisú csapágyfém nem kötött üzembiztosan, az öntöttvas dús grafittartalma miatt. A legtökéletesebb ón-alapozással sem lehetett elérni azt, hogy az ón-ólombázisú csapágyfém tartósan kössön a szürkevas kocsicsapágycsészékhez.

1950. év augusztus havában *Kelemen* Aladár és *Égle* László mérnökök kísérleteket folytattak

az öntöttvas kocsicsapágycsészéknek fémszórási eljárással kovácsolt vas réteggel való beszórására és utána az ón-ólom kompozíciójú csapágyfémmel való kiöntésére.

A kísérletek fényes sikerrel jártak. A fémszórt öntöttvas kocsicsapágycsészéket ón-ólom kompozícióval kiöntötték és 1950. augusztus 4-én a Cn 55.863. pályaszámú, továbbá a C 52.204. pályaszámú személykocsikba; 1950 augusztus 13-án a Cn 55.654. pályaszámú és C 52.616. pályaszámú személykocsikba; 1950 augusztus 19-én a Cn 55. 519. pályaszámú személykocsiba; 1951 szeptember 8-án a B 31.306. pályaszámú és a C 52.499. pályaszámú személykocsikba kötötték be, továbbá 1951. év április 25-én a B 30.485 pályaszámú és a C 50.705. pályaszámú személykocsikba kötötték be; 1951. május 12-én a C 50.784. pályaszámú személykocsikba és 1951. május 15-én a B 31.212 pályaszámú személykocsiba kötötték be.

Az első bekötött fémszórási eljárással használhatóvá tett öntöttvas kocsicsapágycsészék hat személykocsiban már több mint egy év óta futnak minden baj nélkül.

A C 52.499. pályaszámú személykocsi próbacsapágyait, miután a személykocsi 1951. év június hó 9-én a Landler Jenő Járműjavító ÜV kocsijavító osztályába érkezett javítás céljából, bizottságilag megvizsgálták és megállapították, hogy a próbacsapágyak belső futófelületei és a tengelycsapok rendben vannak.

Ezekután *Kelemen* Aladár és *Égle* László mérnökök felkutatták a Landler Jenő Osztó Szertár V. raktárában, valamint a Szolnoki, Debreceni és Szombathelyi Járműjavító ÜV-k anyagraktáraiban tárolt és selejtezésre váró 83. és 102. jellegű öntöttvas kocsicsapágycsészéket és a MAV Anyaghivatal útján beszállították ezeket, 23.330 kg súlyban, a Landler Jenő Osztó Szertárba. A Landler Jenő Osztó Szertárban, a szertári készletet is beszámítva, 40.000 kg öntöttvasból készített kocsicsapágycsésze van készleten, amelyet a fémszórási eljárás segítségével újra a kocsikba való bekötésre alkalmassá teszünk. Az öntöttvasból készített kocsicsapágycsészék ólomkompozícióval kiöntve, kg-ként 21 forintos egységárba kerülnek, míg a temperöntésű ólomkompozícióval kiöntött kocsicsapágycsészék kg-ként 28 forintos egységárba kerülnek. Példaképpen megemlítem, hogy egy darab 102. jellegű 15 tonnás ólomkompozícióval kiöntött temper kocsicsapágycsésze súlya 7.3 kg és ennek ára 7.3 × 28 = = 204.40 forint, ezzel szemben a fémszórási eljárással kovácsolt vasréteggel fémszórt és ólomkompozícióval kiöntött öntöttvas kocsicsapágycsésze ára 7.3 × 21 = 153.30 forint, tehát egy darab csapágycsészénél *51.10 forint takarítható meg.*

A ki nem értékelhető megtakarítás, hogy az összezúzásra és a kohóban való leöntésre ítélt szürkeöntésű kocsicsapágycsészék közül 40.000 kg lesz majd felhasználhatóvá téve, s

ezáltal 40.000 kg bronzból készült kocsicsapágycsészéket sikerül majd megtakarítani és a népgazdaság számára más fontosabb szektor részére biztosítani.

Még egy rendkívül fontos szerepe a fémszórt kocsicsapágycsészéknek azon kívül, hogy olcsóbbak a temperöntésű kocsicsapágycsészéknél — hogy a jelenlegi szűk temper-kapacitáson is segítenek. Ez különösen akkor rendkívül fontos, amikor az Országos Tervhivatal is csak az 1952. év I. felében tud esetleg temperöntvénykapacitást részünkre biztosítani. Az őszi csúcsforgalom biztosításánál nem utolsó sorban áll a megfelelő számú vasúti kocsi rendelkezésre bocsátása. Hogyan javítsunk kocsikat és adjunk a kocsikba csapágyakat, ha még a Tervhivatal sem tud számunkra biztosítani? Úgy hogy a fémszórási eljárással a MAV öntödéjében is legyártható szürkeöntésű kocsicsapágycsészéket felhasználhatóvá tesszük s így megoldjuk e rendkívül szűk temperöntvény-kapacitást a saját keretünkön belül. Nem beszélek a megtakarított és le nem épített bronz kocsicsapágycsészékről. Ezek súlya, amelyet jelenleg zárolva félre tettünk a Landler Jenő Osztó Szertárban, *140.000 kg.*

Azonban ahhoz, hogy ezt a nagy feladatot végrehajthassuk, feltétlenül szükségünk van arra, hogy a MAV jelenleg javításban lévő 3 darab fémszóró-pisztolyát a legsürgősebben kiegészítsük legalább 20 darabra, mert a meglévő kis számú pisztoly állandóan ki van annak téve, hogy közülük legalább egy darab üzemen kívül van. A nagy cél feltétlenül megérdemli, hogy a fémszórással törődjünk és a fémszóró-pisztolyok számát a MAV vonalán a legsürgősebben legalább 20 darabra emeljük fel.

Kelemen és Égle mérnökök szívós és kitartó munkája hatalmas segítséget jelent a vasút és népgazdaságunk részére egyaránt és erőteljesen járul hozzá a hőnfutások kiküszöbölésével, illetve minimumra csökkentésével az őszi csúcsforgalom zavartalan lebonyolításához, de döntően segíti a vasút felemelt ötéves tervének határidő előtti végrehajtását. A népi demokráciához, a hazánkhoz hű mérnökök jó munkája révén is közelebb kerül hozzánk a boldog jövő, a felemelkedés, a szocializmus és a maguk területén hathatósan járulnak hozzá a béke védelméhez.

Tizenhat fiatal lány géplakatos akar lenni, — de a vállalatvezetést ez nem érdekli

A gépek zúgásától, a munkapadok mellett a reszelők tompa, sokszor éles hangjától zajos a terem. Tizenhat fiatal lány, akik különböző üzemekből kerültek az Északi Járműjavító ÜV. géplakatos átképzősműhelyébe, szorgalmasan tanulnak. Van közöttük, aki konzervgyárból jött, sokan a kapa mellől, mégtöbben a seprűt cserélték fel, hogy szakmát tanuljanak, hogy kihasználják azokat a lehetőségeket, jogokat, amelyeket a dolgozó nép alkotmánya biztosít a nők számára.

Farkas János tanítja őket. Sokan máris kitűntek a tanulók közül. *Sztancsics* Mária például, akinek minden vágya a terv túlteljesítéséért dolgozni. *Boldán* Lászlóné

háromgyerekes anya is a fiatalok között tanul, s az ifjak lelkesedésével szakmunkásnak készül.

Persze hibák is vannak és a tények azt mutatják, hogy a kezdeti eredményekről még nem sokat, de a hiányosságokról annál többet lehet beszélni.

Balla Erzsébet arról panaszkodik, hogy több mint két hete dolgoznak az üzemben, de

sem a DISZ-titkárral, sem a „Szabad Nép" sajtófelelősével nem találkozott,

pedig mind a két funkcionáriusnak van köze a fiatalokhoz.

Így gondoskodnak az átképzős nőkről

A hathónapos átképző tanfolyam nőhallgatói már három hete várnak oktatásra. Munkapadjaikat sem szerelték fel az előírásnak megfelelően. A vállalat vezetősége még azt sem teszi meg, amit saját hatáskörében könnyen megtehetne. A munkapadoknak nincsenek fiókjaik. A szerszámokat itt-ott egy-egy ládában tartják és a kisebb szerszámok nem is jutnak el a munkapadokig, mert félnek attól, hogy fiók hiányában elveszik.

Az oktatót éppen látogatásunk alkalmával látták legtöbbet a műhelyben a lányok. Az elmult két hétben

nemcsak tantermi oktatásban nem részesültek a tanulók, de a műhelyi foglalkozást is elhanyagolták velük.

Böjti elvtárs elég könnyedén válaszolja meg a panaszokat, amikor arra biztatja a fiatalokat, hogy *„csináljanak, amit akarnak"*, *„majd kiforrja magát"*. Igy nevelik a tanulnivágyó ifjakat hanyagságra, helytelen munkamegszervezésre és veszik el kedvüket a tanulástól. A vállalat vezetősége a tervre való hivatkozással nem fordít gondot az újítóműhelyben működő átképzős dolgozók tanítására sem. Nagyon hiányzik még egy munkapad, de jó lenne, ha több gyakorlati értékű munkalehetőségről is gondoskodnának.

Súlyos felelősség terheli a vállalat vezetőit, amiért elhanyagolják megfelelő szakmunkások utánpótlását, a fiatal átképzősök tanítását. Vegyenek maguknak fáradságot, nézzenek utána, hogy mi megy ebben az üzemrészben. Nyilván csodálkozni fognak azon, hogy némelyikük még azt sem tudja, hogyan kell kézbevenni egy reszelőt a munkadarab megmunkálásához. Nyilvánvaló, hogy ha lelkiismeretesebben foglalkoznának a női átképzősökkel, nem fordulhatna háromheti *„kiképzés"* után ilyesmi elő. Nézze meg a vállalatvezetőség a fiatalok szociális körülményeit. Találjanak módot arra, hogy ne egy kilométerre járjanak ezek a fiatal lányok a mosdó- és öltözőhelyiségbe, amikor a műhelytől tízméterre korszerűen felszerelt mosdó- és öltözőhelyiség van.

Ezekért a hiányosságokért azonban nemcsak a vállalatvezetőség felelős, de felelősség terheli az üzemi bizottságot is, mert nem harcol következetesen a minisztertanács határozatainak végrehajtásáért. A pártszervezetnek és a politikai tisztnek segítséget kell nyujtaniok, hogy ezeket a lehetetlen állapotokat az üzem vezetői gyökeresen megszüntessék.

A kecskeméti jegyvizsgálóképző-tanfolyam hallgatói a tanulásban és kölcsönjegyzésben — élenjártak



A dolgozó nők ezreit képezik ki vasutasokká. Képünk a kecskeméti jegyvizsgálóképző tanfolyam részvevőinek egy csoportját ábrázolja, amint Felek András előadását hallgatják. A tanfolyam vezetője elmondotta, hogy az új vasutas női munkavállalók nagy kedvvel és igyekezettel sajátítják el az anyagot. A jelek azt mutatják hogy a november 8-án esedékes vizsgán minden nőhallgató százszázalékos eredményt ér el. Előzőleg vonatkisérő tanfolyam volt, ahol a hallgatók kiválóan állták meg helyüket. A hallgatók a békekölcsönjegyzésben is példamutatóan vettek részt. Kovács Lidia fizetésének 400 százalékát, Ferenczi Etelka 300 százalékát, Sz. Nagy Rózsa 250, míg Csányik Ferencné fizetésének közel 200 százalékát jegyezték.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL

Valósítsuk meg a három és félnapos kocsifordulót...

A felemelt ötéves népgazdasági tervünk második évének sikeres végrehajtása nagy feladatot ró a vasutas dolgozókra. A szocialista ipar, a szocialista átépítés alatt levő mezőgazdaság, a munkaverseny keretében nap mint nap többet termel. Ahol *tegnap még pusztaság volt, ma gyárak, üzemek, új városrészeket varázsolnak a dolgos kezek.*

A vasutas dolgozóknak nemcsak lépést kell tartani a hatalmas lüktető munkával, hanem *meg is kell előzni lendületüket a szállítás gyors és pontos végrehajtásával.* Ha ezt nem tesszik meg, akadályozzák az építés folyamatosságát, akadályozzák a tervek végrehajtását. Hogy mi tudjuk elégíteni népgazdaságunk szállítási igényeit, a meglevő mozdony és kocsiparkunkat a legtervszerűbben kell felhasználni. Elsősorban

meg kell valósítani a három- és félnapos kocsifordulót,

amire a vasútüzemi értekezleten a vasutas dolgozók fogadalmat tettek Rákosi elvtársnak. Tehát most fogadalmuk valóraváltásáról van szó. Szükségessé teszi ezt az a hatalmas elszállításra felkínált árumennyiség, amely az őszi forgalomban jelentkezik, amelyet kocsi hiányában — a 4.5 napos kocsifordulló mellett — nem tudunk maradék nélkül naponta elszállítani.

A három- és félnapos kocsifordulló követeli a különböző szolgálati dolgozók és szállíttató felek legszorosabb együttműködését.

Ennek érdekében kíméletlenül fel kell számolni a szakvonali, igazgatósági soviniznust. A fűtőház, állomás egymás tervének ismeretében szervezzék meg a munkát.

A szállításra felkínált árumennyiség nem csökken a jövőben sem — ellenkezőleg emelkedik. A cukorrépa, burgonya, káposzta, tengeri szállítása fokozódik, ami azt jelenti, hogy a mostani 12.000 kocsirakodást 14—15.000-re kell felemelni.

A rakott kocsik számának emelése, pontos továbbítása szükségessé teszi, hogy úgy a vezetők, mint a beosztott dolgozók ismerjék az azzal járó feladatukat.

A pártszervezetekre, népnevelőkre hárul az a feladat, hogy a vasutas dolgozókkal tudatosítsák a három-napos kocsifordulló megvalósításának szükségességét.

Rámutatni azokra a hibákra, amelyek ezidőszerint fennállnak, amit a legsürgősebben ki kell küszöbölni.

Ilyen hiba az átmenő elegynek elágazó állomásokon nagyfokú ácsorgása. Vácon 56, Bataszéken 31 óras elegyácsorgás fordult elő. Ha a közép és a nagy állomásokon csak egy-kettő fordul elő, akkor is többszáz kocsi esik ki a napi forgalomból.

A pártszervezetnek éberen kell figyelni az állomás elegy-helyzetét. Az átmeneztők, kocsirendezők, forgalmisták figyelmét fel kell hívni minden megkésett kocsi továbbítására.

A 24 órás vonatforgalmi terv

készítése és végrehajtása elősegíti a háromnapos kocsifordulót, azonban

nem minden menetirányító hajtja végre a jó és pontos vonatforgalmi terv készítését,

előfordul, hogy többször kerül naponta módosításra, ami zavarokat idéz elő a forgalom lebonyolításában. A pártszervezetek emberről-emberre történő felvilágosító munkával tudatosítsák, hogy új munkamódszer bevezetéséről van szó. Az új módszer pontos és lelkiismeretes munkát igényel váltókezelő, vonatkísérő, mozdonyszemélyzet és forgalmi szolgálattevőtől egyaránt.

A háromnapos kocsifordulóért folytatott harc

hatásos eszköze a vonatácsorgások és késések minimális időre való csökkentése.

A személy és munkásvonatok késése nemcsak az üzemeknél jelent munkakiesést, hanem a tehervonatok menetrendszerű közlekedésére is kihatással van, elveri azokat. A 4.5 órát ácsorgott, megkésett tehervonat gépét, vonatkísérő és mozdonyszemélyzetét nem lehet tervszerűen vezényelni, ez az oka annak, hogy a vonatkísérők szolgálati idejük 15—20 százalékát rezsi-utazással töltik el, és a mozdonyok sok esetben gépmenetben futnak. A gépmenetben futott gépek nemcsak kiesnek az elegy-továbbításból, hanem gazdaságtalanságát mutatja a kilométerenkénti 10 Ft költség.

A pártszervezetnek mozgósítani kell a menetirányítókat, forgalmi szolgálattevőket a zöld út biztosítására,

a mozdonyvezetők tartsák karban gépeiket és rövidebb menetidő alkalmazásával harcoljanak a kocsifordulló megrövidítéséért.

A vonatkísérők a vonali tolatások gyors és pontos végrehajtásával, a kereskedelmi dolgozók az árukezelés állomási sorrend helyes megszervezésével járuljanak hozzá a három és félnapos kocsifordulló megvalósításához.

A kocsifordulló lerövidítését segítik elő a fűtőházak azzal, ha időben adják ki a gépeket a továbbításra kész elegyhez. A fűtőház akkor tudja a forgalom igényét kielégíteni maradék nélkül, ha jókarban tartja a gépeket, ha időben elvégzik a kiszerelést, ha alaposan és lelkiismeretesen átvizsgálják útra indulás előtt, ellenőrzik a feladott javítások minőségi elvégzését gépeiken.

Az őszi forgalmat, a háromnapos kocsifordulót veszélyeztetik azok a mozdonyvezetők, akik elmulasztják gépüket átvizsgálni és fel nem fedezett hibák miatt útban válik gépük *szolgálatképtelenné.* Egy legkisebb szolgálatképtelenség 500 Ft ba, egy rosszul tömített alkatrész átfúvása óránként 10 kg szénbe kerül népgazdaságunknak. Szeptember hónapban 39 szolgálatképtelenség volt, tulnyomó többsége a mozdonyvezető hanyag, vagy elmulasztott ellenőrzéséből adódott.

A kocsifordulló leszorításához

hozzájárulnak a műhelyek dolgozói azzal, ha időben, a rendeletnek megfelelően hajtják végre a kocsjavításokat. Úgy az üzemi vállalatok, mint a fiókműhely dolgozói úgy harcolnak eredményesen a háromnapos kocsifordulóért, ha a minőségi munka végzése mellett lerövidítik a kocsik és mozdonyok műhelyi tartózkodási idejét.

A kocsifordulló leszorításának akadálya

a kocsik túlhosszú ideig való kirakása.

Nem ritka eset a 24 órás kirakási idő, sőt ennél több, ami sokszor abból származik, hogy nem kellő időben adunk értesítést a kocsik érkezéséről, így a szállíttató fél nem tud felkészülni a kocsik kirakására, különösen, ha nagyobb mennyiségű kocsi érkezik részére.

Előfordul olyan jelenség is, hogy állomások tárolnak kocsikat, hogy az igényüket ki tudják elégíteni. Ilyen jelenség előfordult Miskolc Igazgatóság területén Bodrogkővárálja, Tálya, Gönc állomásokon. Göncön 80—90 órás kocsiállás is volt. Ezek az állomások vezetői nincsenek tisztában azzal, hogy soviniszta magatartásuk milyen kárt okoz a kocsifordulló alakulásában. Ezek az állomásvezetők a kocsik tárolásával akaratlanul is az ellenségnek segítenek, akadályozzák az őszi forgalom gazdaságos és zavartalan lebonyolítását.

Az őszi forgalom idején végzett sínserék, vágányzáras munkák szintén akadályozzák a kocsifordulló lerövidítését.

A vágányzárak torlódásokat, vonatácsorgásokat és késéseket idéznek elő, ami az elágazó állomásokon további késéseket és ácsorgásokat eredményez.

Minden pályafenntartási dolgozónak tisztában kell lenni azzal, hogy a vágányzárak időbeni eltolódása károsan hat ki a kocsifordulló lerövidítésére. A pályafenntartási dolgozók azzal segítik a háromnapos kocsifordulló megvalósítását, ha nemcsak a kitűzött határidőre, hanem idő előtt fejezik be a vágányzáras munkákat.

A három és félnapos kocsifordulló megvalósításának előfeltétele

a munkafegyelem megszilárdítása.

aminek érdekében a pártszervezeteknek, szakszolgálati vezetőknek mindent el kell követni.

Az őszi forgalom lebonyolítása szükségessé teszi a munkafegyelem megszilárdítását, jó nevelő munkával rá kell mutatni, hogy a szolgálatközben laza, fegyelmezetlen magatartás, elalvás, ami gyakori jelenség, a balesetek előidézői.

A szolgálatba való későnjövés megkésletteti a vonatok indítását.

A fegyelmezetlenség nemcsak a dolgozó nép vagyonát, az utasok életét veszélyezteti balesetek előidézésével, hanem magukét a vasutasok életét is.

Ezért kell minden becsületes vasutas dolgozónak felvilágosító munkával harcolni a munkafegyelem megszilárdításáért. Azok, akik fegyelmezetlenek, akadályozzák a vasutas dolgozókat, *pártunknak és Rákosi elvtársnak tett őszi forgalommal kapcsolatos fogadalom betartásában.*

Az őszi forgalom

lebonyolításában az „őszi forgalom legjobb dolgozója" címért indított versenynek vannak komoly eredményei: a túlhúzott továbbítás, irányvonatok képzése, a kocsi jobb kihasználása terén, a mozdonyok is több kilométert futnak naponta.

A vasutas dolgozóknak az őszi forgalomban mutatkozó nehézségeket azonban a *versenylendület továbbfejlesztésével kell leküzdeni.* Vizsgáljuk meg mi is a vasutasnapon tett felajánlásunkat, mit valósítottunk meg belőle. Ahol elvégeztük a felajánlott munkát, tegyünk újabb felajánlást, ahol pedig lemaradás van, hozzuk be.

a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójára.

Tartozunk ezzel önmagunknak, a hazánk.

Az őszi forgalom zavartalan lebonyolítása szükségszerűen írja elő, hogy pártszervezeteink sokkal jobban mint eddig, forduljanak a termelés kérdései felé. A termelés kérdéseinek alapos ismeretében tudják a vasutas dolgozókat a feladatok megoldására mozgósítani. Az őszi forgalom lebonyolítása zökkenőmentesen csak akkor végezhető el, ha

a pártszervezetek irányításával úgy a szakszervezet, mint a szakvonali vezetők résztvesznek a dolgozók mozgósításában.

Feltárják a hibákat és nehézségeket. A oztalhánovisták és újítók sok esetben segítették a szakvonali vezetőket egy-egy szűk keresztmetszet felszámolásában. Forduljunk most is e kiapadhatatlan forráshoz.

Ha a pártszervezetekre, a dolgozókra támaszkodunk, akkor egészen biztosan sikeresen oldjuk meg az őszi forgalomból adódó feladatainkat és mi is jelenthetjük Rákosi elvtársnak, hogy a vasutasság teljesítette a felemelt ötéves terv második évének reá eső részét.

Pánti Béla
a Vasútpolitikai Osztály
üzemi alosztályának vezetője

A szolnoki városi pártbizottság segítséget nyújtott a kocsifordulló meggyorsítására

A *„Szocialista Vasutért"* ankétjával, amely a kocsifordulló meggyorsítását célozta, majd minden magyar lap foglalkozott. Még azok az üzemek és vállalatok is, amelyek nem vettek részt a megbeszélésen, tanultak a közölt anyagból és munkájukat, kevés kivétellel megjavították.

Ahhoz, hogy a szállíttató felek és a vasút dolgozói mégjobban megjavítsák munkájukat,

a népgazdaság érdekeit ennyire érintő kérdésben komoly segítséget nyujtottak mindkét fél részére a megyei és városi pártszervezetek.

A szolnoki városi pártbizottság például ankétra hívta össze a nagyobb szállíttató vállalatok és a vasutas pártszervezetek párttitkárait a kocsifordulló meggyorsítása, a háromnapos kocsifordulló megteremtése érdekében.

Ez a támogatás sokat jelentett a szolnoki cukorgyár és közraktárak, valamint a vasút munkájának megjavításában. Rakodóbrigádokat szerveztek és éjjel-nappal, vasár- és ünnepnap szünet nélkül folyik a ki- és berakodás. A városi pártbizottság segítsége gyakorlatilag azt jelentette, hogy az ankét óta kényszerkirakás nem fordult elő.

Csontos János forgalmi-brigádja jó munkamódszerének köszönheti országos második helyezését az őszi forgalmi versenyben

Az őszi csúcsforgalom gazdaságos és maradéktalan lebonyolítása megköveteli, hogy elérjük a háromnapos, vagy ennél rövidebb kocsifordulót. A kocsifordulló meggyorsításának egyik döntő tényezője az a teljesítmény, amelyet kocsirendezőink végeznek.

Alig van kocsirendező, aki ne venne részt. *„Az őszi forgalom legjobb kocsimestere"* címéért folyó nemes versengésben, mint ahogy száz és száz brigád harcol a *tolató-brigádoknak* kitűzött vándorzászlóért.

A dolgozók jól tudják, hogy a csúcsforgalom sikeres lebonyolításával újabb gyárak, üzemek, szocialista alkotások felépítéséhez járulnak hozzá tervszerű szállításukkal. A *közlekedési* kormány a versenyben elért legjobb dolgozókat, brigádokat jutalmazni fogja. Ezzel is érdekeltté akarja tenni abban, hogy a közös jó eléréséért folytatott harcát a dolgozóknak összeköti az élenjárók használt szolgáló jutalmazással.

Lapunk mai számában, a *„Vasutas Versenyhiradóban"* közöljük, hogy a legjobb forgalmi brigádok között második helyezést ért el országos viszonylatban *Csontos* János munkamester és brigádja Rákosrendezőn.

Nem olyan könnyű a *„legjobb kocsimester"* címet elérni. A aposan kell dolgoznia brigádjának ahhoz, hogy az egy kocsira eső mozdiási egységidőt a legmagasabb százalékra teljesítse, a vonatokat pedig helyesen rendezze és a tervhez viszonyítva a legtöbb *„500 kilométeres", „2000 tonnás"* és négyes kapcsolt mozgalomban közlekedő vonatot állítsa össze. A tehervonatok terhelését a tervhez viszonyítva a legmagasabb százalékkal túl kell teljesítenie és még sok ilyen hasonló munka várja a versenyben résztvevő mestereket.

Csontos János már 1927-óta Rákosrendezőn dolgozik. Úgy ismeri az állomást, a rendezőt, mint a tenyerét. A tolatóbrigad mindig százszázalékon felül teljesített és egyenletes, biztos és körültekintő munkával sikerült is az élenjárók közé kerülni. Amikor arról érdeklődünk, hogy a teljesítményét, amely országosan kimagasló eredmény, minek köszönheti, — ezeket mondja:

— Elmondom mankamódszeremet az újság számára, mert azt akarom, munkatársaim tanuljanak belőle. Legfontosabb teendő és ettől nem szabad eltekinteni, hogy úgy járom be reggel az állomást, mintha fényképezőgéppel volnék. Sok-sok felvétel marad bennem és ezek visszatükrözik később előttem a vágányok helyzetét, a kocsik fekvését, a szerelvények rendezésének lehetőségét és a hiányosságokat, amelyek ismerete nélkül jó munkát nem tudnék végezni.

Amikor meggyőződtem arról, hogy mi van az állomáson, az átmenesztővel, a forgalmi szolgálattevővel alkotott komplex-brigádunk megbeszéli az aznapi teendőket. Mi a fontos, mire kell vigyázni, mit kell kiküszöbölni, mi az egész napi munkának a középponti kérdése. Amikor ezt megállapítottuk, beosztom az embereimet. Greguska Ferencet például kocsileaggatónak, Bogdán Józsefet váltóállító hátulsó embernek, Zsiros Istvánt pedig gépkísérőnek osztom be. Elmondom nekik a teendőket, ismertetem velük a helyzetet és az esetleges nehézségeket.

Minden munka megkezdése előtt figyelmeztetem őket a helyes összeműködésre és arra, hogy testi épségüket óvják, népgazdaságunk érdekeit védjék a sérülésektől.

Brigádom minden tagja tisztában van azzal, hogy jó, gyors és pontos munkánkkal elősegítjük az őszi csúcsforgalom végrehajtását, a terv határidő előtti teljesítését. Ezzel pedig a szocializmust építjük s a békét védjük. Nálunk a munkajegyelemmel nincs baj. Meg vagyok elégedve brigádom minden tagjával.

Miért tisztít a gép kétóránként tüzet

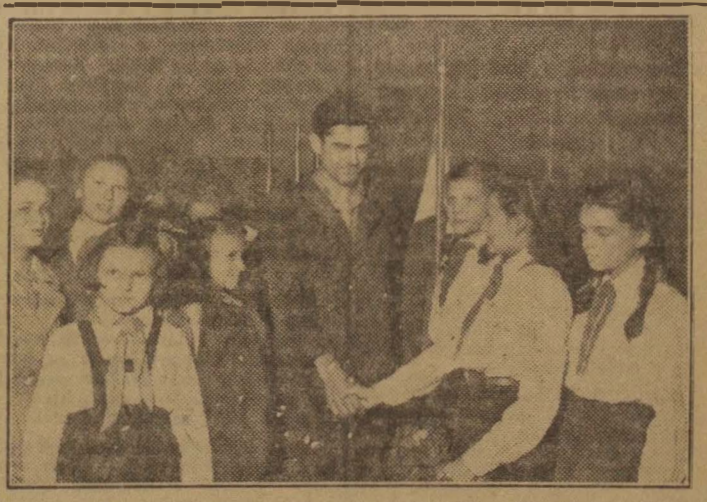
— A munka végén brigádommal újból összeülünk és levonjuk az aznapi munka tanulságait — fejezi be mondanivalóját Csontos János. — Hiányosság is van persze. Baj van a tartalékmozdonnyal. Rossz szenet szerelnek s ezt is összekeverik a Hánán Kató Fűtőházban szénpernyével, amellyel most kísérleteznek. Lehet, hogy ez egy nagyobb teljesítményű gépnél jól beválik, de a kisebb gépeknél úgylátszik fékezi a munkát. A tolatást majd minden két órában meg kell szakítanunk, mert a rossz szénkeverék miatt elmegy tüzet „puoolni" a gép. Ha ez megszünnetnék, a tolatóbrigádunk a mainál jóval nagyobb teljesítményt is elérhetne.

November 7-re tolatóbrigádunk vállalta, hogy teljesítményét további 15 százalékkal emeli.

Ezzel is hozzá akarunk járulni az őszi csúcsforgalom minél sikeresebb végrehajtásához.



Budapest—Ferencváros állomás vonatkísérői a kölcsönjegyzés eredményeit vitatják meg pihenőidejükben. Ők sem akarnak lemaradni a jegyzésben élenjárók mögött. Poór János vezető vonatfékező például (balról) szabadnapjában jött be az állomásra, hogy eleget tegyen hazafias kötelességének. Népnevelőmunkával segítette a kölcsönjegyzés sikerét. Maga is jó példával járt elől és fizetésének 150 százalékát jegyezte. Szakács József vonatkísérő (jobboldalt egyenruhában) követte Poór példáját és havi fizetésének másfélszeresét ajánlotta fel. A ferencvárosi vonatkísérők a saját szemükkel látják az új laktanyák építését és tudják, hogy kölcsönadott forintjaikból még szebb és jobb lesz a vasutasok élete, még több korszerű laktanya, étkeztető, mosdó, öltöző és fürdő épül majd az ötéves terv folyamán.



A Landler Művek dolgozói nagy lelkesedéssel jegyezték a Második Békekölcsönt. Som János ifjúmunkás lakatos 700 forintos keresete mellett 1500 forintot jegyzett. Az élenjáró jegyzőket üttörő küldöttségek keresték fel a munkapadnál. Képünkön Szolnoki Éva általuló köszönti a jó példával előljáró Som Jánost.

Szolnokiak az őszi forgalmi versenyben

Az őszi csúcsforgalom lebonyolításában nagy feladatok megoldása vár Szolnok állomás forgalmi és kereskedelmi dolgozóira, a fűtőházra és a műhelyre. Harcban állnak az őszi forgalom legjobb állomása, üzeme, fűtőháza, brigádja és dolgozója címéért. Az országos küzdelemben

a legjobb második forgalmi szolgálati hely Szolnok állomás,

még Debrecen állomást is megelőzte. A komplex-brigádok munkája meggyorsítja a feladatok megoldását. Nagy segítség a szolgálati ágak közötti együttműködés. Itt már lemaradást is tapasztalunk. Az országos kiértékelés *Balogh* Antal és 7 főből álló brigádját jelenti, valamint a leggyengébb kereskedelmi brigádot. Ez a brigád Szolnok személypályaudvaron dolgozik. Megindultak a cukorrépaszállítmányok, sok felhalmozott áru vár továbbításra az őszi csúcsforgalomban Szolnok állomáson is.

A kocsiforduló meggyorsításáért



A szolnoki guritón már az utolsó három kocsit löki el a mozdony s a kocsik egyenletes sebességgel gurulnak a rendezőpályaudvar kijelölt vágányaira. Tatai Lajos tolatásvezető 115 százalékos teljesítménnyel harcol az őszi forgalmi versenyben. Németh István elősarus fürgén és szakszerűen rakja le a sarukat a kocsik elé, hogy az árukat és a kocsit óvja a sérüléstől.

Élénk élet van a szolnoki guritódombon és környékén. Harcban állnak a kocsiforduló meggyorsításáért. A szolnokiak 3.6 és 3.2 kocsifordulónál tartanak. Hiányosságuk a vonatok menetrendszerinti indításánál mutatkozik. A tehervonatok menetrendszerinti indítását az állomás csak 90—95 százalékra, a gőztartási egységidőt pedig csak 82—90 százalékra tudta teljesíteni.

A hiányosságok ellenére műszakonként komplex-brigádok alakításával teszik lehetővé a kocsik gyors mozgatását. *Pénzes* Vladimir kocsimester és brigádja 120, *Balogh* Ignác térfelvigyázó és brigádja 105. *Horváth* István forgalmi szolgálattevő és brigádja 119 százalékos átlagteljesítménnyel segíti a háromnapos kocsifordulóért vívott harcot.

A hatvaniak párosversenyre hívták Szolnokot és jelenleg 121 százalékos terveljesítéssel vezetnek. Igazgatósági viszonylatban Szolnok állomás — az osztályában lévő állomások között — 71.67 ponttal első helyezést ért el. Erre is joggal büszkék a szolnoki dolgozók.

Meglátogatjuk a guritót. Három óra felé jár az idő. *Budai* Imre, a guritó tolatásvezetője, akiről az állomásiak büszkén emlékeznek meg, arra panaszkodik, hogy gyenge napjuk van: alig gurított 900 kocsit. Együtt dolgozik *Tóth* I. János guritó csoportvezetővel. *Tóth* János is élenjáró dolgozó. A múlt évi őszi forgalomban 68.000 kocsit gurított le minden baleset nélkül. Meg is kapta az őszi csúcsforgalom versenyének kiértékelése után „*A legjobb guritó*" címet és a vele járó 2000 forint jutalmat.

Tóth János még a tavalyinál is jobban akar dolgozni, mert tudatában van annak, hogy az idei őszi forgalmi feladatok a tavalyinál közel 40 százalékkal nagyobbak.

A tervbrigádok csak papíron „működnek"

Hiányosságok is vannak az állomáson. Az állomás vezetői nem sokat gondolnak a következő tervév előkészületeire,

nem működik a tervbrigád, s így nem veszik figyelembe a dolgozók javaslatait a harmadik tervév előkészítésénél.

Csak papíron „működik" és tevékenységéről még csak nem is tudnak a dolgozók. Pedig sok értékes javaslatot tettek már a dolgozók, hogy hozzájáruljanak a gyors és biztos munkához. Cs. *Sebestyén* Pál kocsimesternek és társainak javaslata a vágányhálózat átépítésével kapcsolatban, még ma is „pihen". Az újítási bizottság nem harcolt következetesen és elodázták a javaslat tárgyalását.

A Szolnoki Műhelyben sem működik a tervbrigád. A vállalat vezetősége megalakította ugyan, de miután *Tócsik* Károly elvtárs, műszaki igazgató üdülni ment, a tervkészítő brigád is „üdül". Pedig a műhely dolgozói azt várják, hogy az 1952. évi tervet ne januárban ismertessék a dolgozókkal, hanem avassák be őket, hogy javaslataikkal segíteni tudják a szocializmus építését.

A műhely dolgozói is résztvesznek az őszi forgalmi versenyben. *Takács* Sándor esztergályos, a VIII/a osztály dolgozója például 181 százalékos átlagteljesítménnyel harcol a terv időelőtti befejezéséért és négy újításával erősítette népgazdaságunkat. A békekölcsönjegyzésnél is több mint egyhavi fizetésével járult hozzá a szocializmus építésének meggyorsításához. Ugyanilt *Bagi* Antal kazánkovács

vállalta, hogy november 7-re, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójára befejezi évi tervét.

Vásár József tűzikovács 165 nappal előbb befejezte ezévi tervét. A dolgozók azonban helytelenítik

a rossz munkaszervezést,

amelyet a vállalat műszaki vezetése végez. A Gazda-mozgalom megtakarításait nem értékelik ki és ez fékezi a mozgalom kiterjesztését. A verseny nyilvánosságával is baj van. Nem népszerűsítik kellő formában az elenjáró dolgozókat, pedig a kocsiosztály napról napra jobb eredményeket ér el a Gazda-mozgalomban és erőteljesen támogatja az őszi forgalom lebonyolítását. A kazánkovács-műhely egy hónap alatt 30.000 forint megtakarítást ért el a mozgalomban.

Négyszáz újítás az újítási héten

Sok rejtett tartalék került felszínre az „*Újítási Hét*" alkalmával. Közel negyszáz újítást adtak be a dolgozók. Jellemző az újítást gátló bürokratákra *Balázs* József esete. *Balázs* lakatos újítási javaslatával a rúgókötegek átalakítását kezdeményezte. A felsőbb műszaki vezetők nem fogadták el újítását, de később rendeletileg vezettették be. *Erdősi* Gyula és *Mihályi* János újítása például 225.000 forint megtakarítást eredményezett.

A szolnokiak küszöbölték ki a fennálló hiányosságokat, támaszkodjanak munkájukban a pártszervezetek irányítására, a szakszervezet, a szakszolgálat segítségére és vigyék lendületesen harcukat tovább az őszi csúcsforgalom győzelméért.

Az ellenség nem nézi tétlenül a szolnokiak harcát. *Tihanyi* Jenő jegyvizsgáló igyekezett bevonni munkatársait az ellenség uszályába, de az öntudatos dolgozók leleplezték. Ugyanígy járt *Szilágyi* János is, aki lebecsülte a vasútra érkező nő dolgozókat, uszított ellenük, de 50—100 forintért, mint a segédhivatal dolgozója, „*elintézte*" a nyugdíjasok ügyeit. Hasonló ügyekről rántották le a leplet a vizsgálatnál, mire a dolgozók követelték *Szilágyi* eltávolítását.

Az emberről való gondoskodás a Ferencvárosi Fűtőházban

A kora reggeli órákban meglátogattuk a Ferencvárosi Fűtőházat. Egy pillanatra nem áll meg a munka a Fűtőház területén. Úgy dolgoznak, hogy a magyar vasutasok *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmát megvalósítsák és sikerre vigyék az őszi csúcsforgalom feladatait, elősegítsék az 1951. éves terv túlteljesítését. A kirakómunkások nagy lendülettel ürítik a kocsikat. Tudatában vannak annak, hogy ezzel is meggyorsítják a kocsifordulót. De azt is tudják, hogy minden gyorsabban kiürített kocsi a népgazdaság erősítését, a szocializmus gyorsabb ütemű építését fokozza. Látszik, hogy mindannyian szocialista versenyben vagyunk.

A szertároló közelében szálasolták el őket, *Pecze* Jánost és társait, akik munkát végezni nem lehet.

Megnéztük *Pecze*ék lakhelyét. Hát bizony itt nem igen nyilvánul meg alkotmányunk rendelkezése, az emberről való gondoskodás. A mosdó kicsi és szennyes. A helyiség szűk, alig fordulhatnak meg benne, pedig sokan mossák le a port, a piszkot a szenelés után. A helyiségből kaszkaringós lépcsőn felmegyünk az emeletre. De itt már nem tanácsos felállni, annyira alacsony a helyiség. A tisztaságról ne is beszéljünk. Itt „*takarít*" özv. *Vig* Imréné, aki elpanaszolja nekünk, hogy hosszú időn át nem kapott új seprűt és persze seprűcsutakkal jó munkát végezni nem lehet.

Orbán szertárfőnök felelőssége a túrhetetlen állapotokért

Egy félemelettel lejjebb már találunk egy nyolcszor négyméteres szobát. De itt is túlzsúfoltak az ágyak, a fa akba szögeket vertek a dolgozók és arra akasztják fel a ruhájukat. Itt 16-an „*pihennek*" és annyira szűk a helyiség, hogy jóformán takarítani sem lehet benne. Általában a szobákban egy szekrényt sem találunk, a falon lepi a port a dolgozók ruhadarabjait.

Sajnos régen áll így ez a helyiség — árulta el magát *Orbán* szertárfőnök. Arról már nem beszélt, hogy miért tűri el ezt az állapotot. Pedig az üzemi bizottság már több ízben felhívta *Orbán* figyelmét és a dolgozók nem egyszer tettek panaszt nála. Ő azonban csak azt hajtogatta, hogy már „*papírra vetette*". Nyilván azért nem lett belőle semmi. A szertárfőnök még mindig bízik a bürokrácia „*erejében*" és nem ismeri az egyéni felelősség elvét. Mindent az igazgatóságra hárít, de egy sort sem írt volna a szakszervezet Munkavédelmi Osztályának és nem is sietett felkeresni a vasutas dolgozók jogos követeléseiért harcoló „*Szocialista Vasútért*" szerkesztőségét sem. Lapunk már számtalan esetben járt közbe a bürokraták ellen és meg is lett az eredménye. A párt, a szakszervezet segített bennünket ilyenkor és a dolgozók látták, hogy nemhiába írtak nekünk.

Jó lenne, ha a felsőbb szakvezetés végre rendezné a felszabadulás óta húzódó ferencvárosi laktanya kérdését. Miért nincs rendszeresítve a laktanya kezeléséhez és tisztántartásához egy laktanyaőr?

Félévvel ezelőtt — szólt közbe *Pintér* Béla dolgozó — olyan munkaerő volt itt, aki amellett, hogy a laktanyát rendben tartotta, még a termelésben is résztvett. Ezt a dolgozót elvonták innen.

Az Igazgatóság IV. osztálya a tudás

Semmivel sem jobb a helyzet a női dolgozóknál. Már hosszú ideje húzódik az öltözőszekrények bevásárlása. *Ujházi* elvtárs, a fűtőház vezetője már több ízben kérte ezeket, de a budapesti MÁV Igazgatóság IV. Osztálya elutasította a kérelmet. *Ujházi* nem hagyta annyiban és az elutasításra a dolgozók érdekében ismételten kérte az 50 darab öltözőszekrényt. Ennek már idestova három hónapja, de az igazgatóság ügye botját sem mozgatja.

Bodoki főtanácsos, a budapesti MÁV Igazgatóság IV. Osztályának dolgozója az elmúlt napokban tartott ellenőrzése során ilyen utasítást adott *Diós* művezetőnek: „*a női dolgozók műszak után a gyapotraktárra, jelenlegi „öltözőjükre" szükség van, menjenek át egy másik raktárba, jó lesz az is öltözőnek.*"

Megnéztük az „öltözőt" és megállapítottuk, hogy még az előzőnél is piszkosabb, erősen kátrányszagú, egészségtelen raktárhelyiség. *Bodoki* főtanácsosnak nyilván nem ártana egy pár heti öltözködést végrehajtani ebben a helyiségben, legalább más kor nem venné oly könnyen a fűtőház hiányzó öt öltözőszekrényének kérdését, s megértené, hogy a vasúton a termelőmunkába állított nőkkel hoan kell bánni.

A szakvezetés úgylátszik nem olvasta a minisztertanács határozatát a munkaerőtoborzás és a dolgozók elszállásolásával kapcsolatban. De a szakszervezeti üzemszervezet vezetősége és a pártszervezet sem támogatta a jelek szerint kellő súllyal a fűtőházfőnökséget. Nem álltak sikra a legfőbb értékért, az emberért, akik a szocializmus gyorsabb ütemű felépítését vállalták. A párt és a kormányzat minden támogatást megad a dolgozók számára és határozatokat hoztak érdekükben. Ugylátszik azonban a Ferencvárosi Fűtőház illetékes szervei, s döntően az Igazgatóság nem szerzett tudomást ezekről a határozatokról, vagy még hosszú hetek kellenek ahhoz, hogy az Államvasutak kacskaringós ügyiratsüllyesztőiben elintézzék a dolgozók halaszthatatlan, szociális védelmüket szolgáló beváltást. Ugyanígy rendezni kell a szénter hepehupás, bombatölcséres területét és a dolgozók munkája megkönnyítésére görgős forgókat kell a sínkereszteződéseknél felállítani.

Ajánljuk a többi üzemeknek is, nézzenek körül a portájukon és tegyék a dolgozók munkáját azáltal is könnyebbé, fokozzák versenylendületüket, hogy szocialista gondoskodásban részesítik őket. Gondoskodnak arról, hogy nehéz és fárasztó munkájuk után kellőképpen kipihenhessék magukat, hogy másnap felfrissülve, újult erővel láthassanak munkához.

A lap harcolni fog a dolgozókért és kipellengérezzük azokat, akik közvetlenül vagy közvetlenül ellenségei a szocialista építésnek, akik kerékkötői az emberről való gondoskodásnak, a párt- és kormányhatározatok végrehajtásának.

Az újítást elkenő bürokraták

még a SZABAD NÉP *félrevezetésétől sem riadnak vissza*

hogy „igazukat" bizonyítsák

Amint a „*Szocialista Vasútért*" szeptember 3-i számában olvastam, részletes beszámoló jelent meg a szeptember 1-i országos vasutas újító értekezlet lefolyásáról. Ezen az értekezleten magam is résztvettem és súlyos bírálatot gyakoroltam a felsőbb szakvezetés munkája felett az újításokkal kapcsolatban.

Most elmondom, hogy miben áll az újításom és azt, hogy hogyan bántak el javaslatommal,

80—100.000 forint megtakarítás mellett csupán az őszi forgalomban 80—100 kocsit szabadíthatnánk fel más célokra.

Egy évvel ezelőtt, október 20-án adtam be a helyi újítási megbízottnál újítási javaslatomat. Miután a műszaki feltételeket helyileg nem ismertük, a javaslatot rajz nélkül terjesztettük fel a debreceni MÁV Igazgatóság üzemi titkárságának. Egy hét múlva az igazgatóság kérte, hogy a javaslatot négy példányban, rajzzal ellátva terjesszük fel. Ebben az időben újítási megbízottunk szabadságon volt és így csak 3—4 nap késéssel tudtuk elkészíteni a rajzokat. Az igazgatóság ez év január 6-án arról értesített, hogy a javaslatot döntés végett a közlekedés és postaügyi minisztérium illetékes szakosztályához felterjesztette. Ezután a helyi újítási megbízott és az igazgatóság sürgetésére

a minisztérium április 20-án arról értesített, hogy a javaslatot a szükséges rajz hiánya miatt nem bírálták el.

Amikor azt láttam, hogy a minisztérium illetékes szervét nem az érdekli, hogy egy újítást minél hamarabb gyakorlatba ültessen, hanem az, hogy a bürokrácia szabályainak megfelelően az eljárás, — levelet írtam a „*Szabad Nép*" szerkesztőségének.

Azzal a bizalommal fordultam pártunk központi lapjához, amely annyira jellemzi a dolgozók tömegeit és a „*Szabad Nép*" kapcsolatát, s amely annyi hiányosságot tárt már fel és annyi segítséget nyújtott nekünk. Arra kértem a munkásleveleztést, hogy vizsgálja meg az ügyet, amely nem *Gödény* Vince ügye, hanem minden újítóé, akik a szocializmus építéséért harcolnak,

az őszi csúcsforgalom megvalósításáért, a háromnapos kocsifordulóért, felemelt tervünk túlteljesítéséért küzdenek.

Június 29-én a „*Szabad Nép*" értesített a kivizsgálás eredményéről. Ebből azt vettem észre, hogy

a minisztérium is félrevezette a „Szabad Nép" által kiküldött elvtársat

azzal, hogy a javaslat bevezetésére a kocsikat az átalakítás elvégzése céljából ki kell vonni a forgalomból. Persze én már számoltam ezzel a lehetőséggel és

már a javaslatomban előrebocsátottam; a kocsikat nem kell kivonni a forgalomból,

miután az újított rakoncák a kocsikról leszerelhetők.

A közlekedés- és postaügyi minisztérium a javaslat elutasításánál az őszi csúcsforgalomra hivatkozott. Ugyanakkor nem vette tekintetbe azt, hogy a kocsik átalakításánál éppen az volt a célom, hogy a rönk-küldemények tömeges szállításakor a meghosszabbított rakoncával az Nx és Nv kocsikat hordképességig kihasználnánk. Ezáltal, amint már bevezetőmben elmondottam, éppen az őszi forgalom előmozdítására 80—100 kocsit tudtunk volna felszabadítani. Ezáltal

csupán záhonyi vonatkozásban évente közel 100.000 forint megtakarítással segítjük népgazdaságunk erősödését.

Hozzátartozik az igazsághoz az is, hogy a szakszervezet központjában megtartott vasutas újító értekezlet nagy segítség volt számunkra. A szakszervezet vezetői máris kiránto tták a mozgalmat egyhelyben topogásából. Ebben nagy segítséget jelentett a SZOT bírálata a szakszervezet felé. Szeptember 20-án értesítést kaptam a minisztérium 7. Szakosztályától, hogy javaslatomat 24-én 9 órakor tárgyalják. Ebben az időben DISZ Politikai Iskolán voltam, s nem vehettem részt a tárgyaláson, de az eredményt mindezideig nem közölték velem.

Biztosan tudjuk, mi újítók, hogy az őszi csúcsforgalomért, a háromnapos kocsifordulóért, a terv teljesítéséért és nem utolsó sorban a béke megvédéséért folytatott harcunkban számíthatunk pártunkra, s szakszervezetünk figyelemmel fogja kísérni az újítást elkenő bürokratákat, akik akarva-akaratlan ma is az ellenség szekerét tolják.

Gödény Vince
főállomáselőljáró,
Záhony állomás dolgozója

A SZOT Titkárságának 1950 július 26-i határozatával kapcsolatban a vasutasszakszervezet elnöksége határozatot hozott, majd ezt követőleg a vasutas újítók értekezlete összeült a szakszervezet központjában, hogy értsék és hathatós bírálatot gyakoroljanak az újítások elsüllyesztése miatt. Gödény Vince egyike volt azoknak, akik megértették a sztálini tanítást és segítséget nyújtott ahhoz, hogy a vasutas újítók mozgalmát a szakszervezet, a párt segítségével kimozdítsa egyhelyben topogásából. A SZOT elvtársi bírálata után a szakszervezet Gödény Vince ügyét sem engedte elkenni, ennek volt köszönhető, hogy az I. Szakosztály végre foglalkozott az újítással. Gödény Vince legrövidebb időn belül választ kap javaslatára és újítását némi módosítással fokozatosan felhasználják.

A szakszervezet azonban azt is meg fogja nézni, hogy szükség van-e a szakszolgálat által javasolt 3,270.000 forint átalakítási költségre és miért nem lehet Gödény Vince eredeti javaslatát, amely jelentősebb befektetés nélkül hajtható végre, — megvalósítani. Azt akarjuk, hogy az alkotó és újítókészség zavartalanul érvényesülhessen és e cél elérése érdekében meg kell győződnünk arról, hogy nincs-e ellenséges szándék egy-egy benyújtott újítás megváltoztatása, vagy eltanácsolása mögött.

Szocialista Vasútért

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutas Szakszervezet lapja
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság.
Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16
Telefon: 113—887 124—893, 313—744
Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54.
Szikra Lapnyomda, Budapest VIII. József-körút 5.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

Födi Sándor sztahánovista ifjúmunkás mozdonyvezető felhívása:

Indítsunk versenyt

Az őszi csúcsforgalom legjobb ifjúmunkása

cím elnyeréséért!

Az őszi csúcsforgalom mindig nagy feladatok elé állított bennünket. A megnövekedett forgalmat zavartalanul kell lebonyolítani. Pártunk, a szovjet vasutas dolgozók tapasztalatai nyomán megmutatta az utat, hogyan lehet e nagyobb feladatokat sikeresen megoldani, hogyan kell meglévő mozdonyparkunkat gazdaságosan, tervszerűen kihasználni.

Az elmult őszi csúcsforgalom idején határoztam el, hogy a DISZ-tagok közül egy ifjúsági mozdonybrigádot szervezek. A pártvezetőség segítségével megalakítottam az első 424-es Ságvári DISZ-mozdonybrigádot és hosszúlejáratú versenyszerződést kötöttünk. Október 2-án indultunk utunkra és mozdonyunk két oldalára büszkén írtuk ki, hogy a brigád ötezer forint békekölcsönt jegyzett. Ezzel is hozzájárultunk ahhoz, hogy újabb, korszerűbb mozdonyok fussanak a magyar pályákon.

A párt II. kongresszusa előtt *Lengyel* József elvtárs sztahanovista mozdonyvezetőt hívtuk ki versenyre. Mi 22 százalékos szénmegtakarítást vállaltunk és 26 százalékot értünk el. Brigádommal együtt állandóan tanulmányoztam a szovjet mozdonyvezetők életét, munkamódszereit és igyekeztem azt szá-munkra hasznosítani. Igy szerveztem meg az egylapátos tüzelést.

Eredményeink elérésében sokat segített, hogy közösen beszéltük meg hogyan is végeztük el a reánk bízott feladatot és legközelebb, hogyan tudnánk azt még jobban megoldani. *„Az Uralihágókon"* című leírás tanulmányozása után áttértünk a harmadrendű szén tüzelésére és ezt a kezdeményezést elterjesztettük az egész országban. Ezzel a módszerrel az augusztus havi értékelésnél már 15.052 forint értékű szenet takarítottunk meg. A mi jó eredményeink hozzájárultak ahhoz, hogy a Hámán Kató-fűtőház elnyerte az élüzem kitüntetést. Munkám elismeréséül pártunk és kormányzatunk a Munka Érdemrend bronz fokozatával tüntetett ki.

Az ez évi csúcsforgalom reánk, vasutas fiatalokra, nagy feladatokat ró. Meg kell mutatnunk, hogy valóban a Komszomol példája nyomán haladunk előre, a kitűzött úton. A szovjet tapasztalatok felhasználásával fordulok valamennyi vasúti szolgálati helyi fiatal dolgozóihoz: indítsunk versenyt az őszi csúcsforgalom legjobb ifjúmunkása cím elnyeréséért! A verseny keretében küszöböljék ki az egyes hiányosságokat, a munkafegyelem terén mutatkozó lazaságokat és járjanak élen a feladatok megoldásában,

Ennek érdekében vállalom: hogy 1. A 424-es ifjúsági mozdony napi 63 százalékos kihasználási teljesítményét 70 százalékra fokozom. 2. Mosástól-mosásig mozdonyunkon a brigád 30 ezer kilométer utat tesz meg. 3. November 7 tiszteletére a pernyetüzelést a Gazda-mozgalom keretében tovább fejlesztjük és ezzel szénmegtakarításunkat emeljük. 4. December 21-e, Sztálin elvtárs születésnapja tiszteletére évi tervemet november 10-re befejezem. Brigádommal együtt példamutatóan veszem ki részemet az idei DISZ-oktatásból és a párttól kapott feladatokat maradéktalanul végrehajtjuk!

Vasutas fiatalok, csatlakozzatok felhívásomhoz! Előre az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért!

Födi Sándor,
a Hámán Kató-fűtőház sztahanovista ifjúmunkás mozdonyvezetője

A kultúrbrigádok a békekölcsönjegyzésre való sikeres mozgósítás után segítik az őszi verseny kiszélesítését

A második békekölcsönjegyzés komoly feladatokat rótt a kultúraktivákra, hiszen a rendelkezésükre álló kultúragitációs eszközöket mind fel kellett használni a békekölcsönjegyzés népszerűsítése céljából. Az Északi Járműjavítóban is harci kérdésnek tekintették a békekölcsönjegyzés sikerét és éppen ezért fel is készültünk kultúragitációnkkal erre a feladatra.

A KULTURBRIGADOK IGAZI MUNKÁJA

a kora délelőtt kezdődött. Azokra a helyekre mentek jegyzésre buzdító csaszluskákkal, ahol segítségre volt szükség. Egymásután vettem az ÜB iroda helyiségében a telefonérlesítéseket — „Elvtársnő, a VIII/a osztályba kérünk brigádot." A kis csasztuskabrigád máris ment a kész szöveggel, ott a helyszínen csak a neveket, csoportokat kellett beilleszteni. Igy adtunk 14 helyen kis műsort. Névszerint kiénekeltük azokat a dolgozókat, akik keveset, vagy egyáltalán nem jegyeztek addig, de meg is dicsértük azokat az elvtársakat, akik a jegyzésben élenjártak.

A X. kerületi pártbizottság látva, hogy nálunk a brigádok szorgalmasan szerepelnek, felkért arra, hogy a Ganz kapcsolóhoz is látogassunk át. Ez meg is történt. De oda nemcsak a brigád ment ki műsorral, hanem magukkal vitték Huszár Lajos sztahanovista elvtársunk jegyzési versenykihívását a Ganz kapcsoló sztahanovistáihoz. Böjtös Ferencné hegesztő elvtársnő olvasta fel a versenykihívást, békeharcra felszólító szavalat után.

A versenykihívást elfogadták a Ganz kapcsoló sztahanovistái és ezzel a párttitkár elvtárs szavai szerint — megtört a jég. A 200—300-as jegyzéseket 1200—1500 forintra emelték.

Brigádunk a X/8-as alapszervnél is adott csütörtökön este műsort a lakótelepen tartott rópgyülésen. A jegyzésben élenjáró autogénhegesztő csoportnak, amely 1025 forintos átlagot ért el, valamint az átképzősöknek, akik fizetésüket mind túljegyezték, jutalommüsorokat adtunk.

Az első nap jegyzési tapasztalataiból összeállítottunk a népnevelők számára egy brosúrát agitációjuk segítése céljából. Ebben ismertettük a helyi eredményeket, az eddigi húzások nyerteseinek számát, megemlítettük azokat a példákat, akik követésre méltók az üzem dolgozói közül.

Kihasználtuk a hangos hiradót is. Folyamatosan ismertettük a jegyzési ereményeket, a jól jegyzőknek jutalomlemezeket adtunk. Második nap megszólaltattuk a sztahanovista elvtársakat, valamint azokat, akik a jegyzésben élenjártak. Igy alakult ki egy

nemes verseny a sztahanovista dolgozók között.

A VERSENY EREDMÉNYE

volt, hogy sztahanovistáink 10 percenként emelték jegyzésük összegét és ezt maguk közölték a hangos hiradóban, felszólítva az üzem dolgozóit hasonló cselekedetre. Igy jegyzett Rétfalvi József sztahanovista hegesztő 2000 forintot, Bánhidi János sztahanovista marós 3000 forintot, Huszár Lajos sztahanovista esztergályos 3000 forintot.

Kiértékelve munkánkat, az eredmények mellett hibákat is tapasztaltunk. Brigádjaink nem mindig voltak tudatában annak, hogy munkájuk harci kérdés és többször kaptak a műsort anélkül, hogy súlyt fektettek volna arra, hogy a dolgozóknál kellő hatást érjenek el. Másik hiányosság, hogy nem értékeltük ki, hogy mennyit segített a kultúragitáció a kölcsönjegyzés eredményeiről. Brigádjainkat még minőségileg is meg kell javítani.

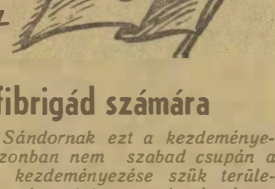
Mindenesetre a hibákból tanulunk, sikereinktől nem szédülünk meg és

most teljes súllyal az őszi forgalmi verseny segítségére sietünk.

Mozgósítjuk dolgozóinkat az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében és azt akarjuk, hogy üzemünkben nyerjék el a megtisztelő „Őszi forgalom legjobb dolgozója", az „Őszi forgalom legjobb brigádja" címet, a vándorzászlók egy részét és a közlekedési kormányzat által adott jutalmakat.

Laborcz Ferencné
az Északi Járműjavító ÜV kultúrotthonának igazgatója

A vasutas szakszervezet vándorzászlót alapított



az őszi forgalmi versenyben legjobb ifjúmunkás és ifibrigád számára

A „Szabad Ifjúság" szeptember 22-i számában Födi Sándor sztahanovista mozdonyvezető ifjúmunkás levelét közölte. Ebben Födi elvtárs versenyre szólítja a vasutas fiatalokat az őszi forgalom legjobb dolgozója címéért indított versenyen belül „A legjobb ifidolgozó" cím elnyeréséért.

A vasutasszakszervezet központi vezetősége örömmel tette magáévá Födi Sándor felhívását. Szeretnénk, ha ez a kezdeményezés a fiatalok között kiszélesítve nagymértékben elősegítené a tavalyinál közel 40 százalékkal magasabb őszi szállítási feladatok teljesítését, a kocsiforduló meggyorsítását.

Födi Sándor elvtárs egyike azoknak a fiatalóknak, akik már nem egy kezdeményezéssel segítették az őszi feladatok elvégzését, tervünk túlteljesítését. Födi elvtárs és brigádja

mozgalmat indítottak a gyengébb minőségü szenek felhasználására, kihívták versenyre a Román Államvasutak egyik ifjúsági mozdonybrigádját,

hogy versenyükkel hozzájáruljanak Sztálin elvtárs 72. születésnapjának méltó megünnepléséhez.

Azzal, hogy a 424-es ifjúsági mozdony napi 63 százalékos kihasználási teljesítményét 70 százalékra fokozzák, a „mosástól-mosásig"-mozgalomban a brigád 30.000 kilométert akar megtenni, hogy november 7-e tiszteletére a pernyelüzeléssel újabb szénmegtakarítást érnek el, s hogy december 21-re, Sztálin elvtárs születésnapja tiszteletére, évi tervüket november 10-re befejezik, — példát mutat minden magyar vasutas fiatalnak.

Eddig is született már jó sok eredmény, vasutas fiataljaink több üzemünkben élenjárnak a munkalegyelem megszilárdításában, az egész üzem példaképüknek tekinti őket. Az Északi Járműjavító ÜV. Oleg Kosevoj-brigádja már félóráival a munka megkezdése előtt munkahelyén van és megbeszélik aznapi munkájukat. Ilyen körülmények között a régebben még csak 80 százalékot is alig elérő fiatalok egész rövid idő alatt 100 százalék fölé emelték teljesítményüket, sok kiváló és kiugró egyéni teljesítményt mutatnak fel, s legutóbb vándorzászlót és értékes könyvjutalmat kaptak. De nem kell messzebb menni, hiszen itt vannak a Hámán Kató fűtőház fiataljai, akiknek jó munkája nagy segítséget nyújtott a miniszlertanács vándorzászlajáért folyó verseny megnyerésére.

Mindezt látva, biztosak vagyunk abban, hogy a Födi-brigád versenyfelhívását a vasutas fiatalok ezrei fogják követni és pártunknak ezek a fiataljai, friss káderei, képzett harcosokként törnek előre az őszi forgalom harcaiban,

beváltják a hozzájuk fűzött reményeket és megállják helyüket felemelt ötéves tervünk túlteljesítéséért, a béke védelméért folytatott küzdelemben.

Munkájukat, amit pártunk irányit segíteni fogjuk, arra törekszünk, hogy a vasutas ifjúságot a szocializmus építésének szellemében, a Komszomol példáján neveljük és megtanítjuk őket a Szovjetunió, a párt szeretetére és ezen keresztül a magyar fiatalság előtt álló harci feladatok haladéktalan megvalósítására.

A vasutasszakszervezet központi vezetősége örömmel tette magáévá Födi Sándor felhívását. Szeretnénk, ha ez a kezdeményezés a fiatalok között kiszélesítve nagymértékben elősegítené a tavalyinál közel 40 százalékkal magasabb őszi szállítási feladatok teljesítését, a kocsiforduló meggyorsítását.

Födi Sándor elvtárs egyike azoknak a fiatalóknak, akik már nem egy kezdeményezéssel segítették az őszi feladatok elvégzését, tervünk túlteljesítését. Födi elvtárs és brigádja

mozgalmat indítottak a gyengébb minőségü szenek felhasználására, kihívták versenyre a Román Államvasutak egyik ifjúsági mozdonybrigádját,

hogy versenyükkel hozzájáruljanak Sztálin elvtárs 72. születésnapjának méltó megünnepléséhez.

Azzal, hogy a 424-es ifjúsági mozdony napi 63 százalékos kihasználási teljesítményét 70 százalékra fokozzák, a „mosástól-mosásig"-mozgalomban a brigád 30.000 kilométert akar megtenni, hogy november 7-e tiszteletére a pernyelüzeléssel újabb szénmegtakarítást érnek el, s hogy december 21-re, Sztálin elvtárs születésnapja tiszteletére, évi tervüket november 10-re befejezik, — példát mutat minden magyar vasutas fiatalnak.

Eddig is született már jó sok eredmény, vasutas fiataljaink több üzemünkben élenjárnak a munkalegyelem megszilárdításában, az egész üzem példaképüknek tekinti őket. Az Északi Járműjavító ÜV. Oleg Kosevoj-brigádja már félóráival a munka megkezdése előtt munkahelyén van és megbeszélik aznapi munkájukat. Ilyen körülmények között a régebben még csak 80 százalékot is alig elérő fiatalok egész rövid idő alatt 100 százalék fölé emelték teljesítményüket, sok kiváló és kiugró egyéni teljesítményt mutatnak fel, s legutóbb vándorzászlót és értékes könyvjutalmat kaptak. De nem kell messzebb menni, hiszen itt vannak a Hámán Kató fűtőház fiataljai, akiknek jó munkája nagy segítséget nyújtott a miniszlertanács vándorzászlajáért folyó verseny megnyerésére.

Mindezt látva, biztosak vagyunk abban, hogy a Födi-brigád versenyfelhívását a vasutas fiatalok ezrei fogják követni és pártunknak ezek a fiataljai, friss káderei, képzett harcosokként törnek előre az őszi forgalom harcaiban,

beváltják a hozzájuk fűzött reményeket és megállják helyüket felemelt ötéves tervünk túlteljesítéséért, a béke védelméért folytatott küzdelemben.

Födi Sándornak ezt a kezdeményezését azonban nem szabad csupán a fiatalok kezdeményezése szűk területére vonatkoztatni, — e kezdeményezésnek szorosan részévé kell válni az őszi forgalom legjobb dolgozója címért folyó versenynek, hogy az idősebb dolgozókkal együtthaladva legyen ez a verseny harc az őszi forgalom sikeréért, a zászló elnyeréséért. Vasutas ifjúmunkások! Csatlakozzatok Födi Sándor sztahanovista ifjúmunkás felhívásához, hogy sikerre vigyük a vasutasok nagy nemzeti feladatát: az őszi forgalmat és ezen keresztül győzelemre vigyük tervünk túlteljesítését, a Szovjetunió vezette béketábor célkitüzéseit.

A vasutasszakszervezet központi vezetősége

Kilenc gyermekem boldog jövőjét biztosítom a békekölcsönjegyzéssel, — mondotta Bánsági József a Pályaépítő ÜV dolgozója

A vállalat központi épületében külső és belső díszítések, s kinti építésvezetőségeink zászlódíszbe öltözött üzemei köszöntötték a kormány felhívását, amely szeptember 27-én, a korareggeli órákban látott napvilágot. A munka megkezdésekor már békekölcsön feliratok jelmondatai, s az üzemi rádió jó műsora üdvözölte az érkező dolgozókat. Az indulókban benne volt a dolgozók lelkes munkájának, a béke megvédésének irányuló elszánt akaratának ritmusa.

A szemlélő számára felejthetetlen percek következtek ezután. Megkezdődött a második béke ölcsönjegyzés. Mindenki felfigyelt, mikor *Bánsági* József elvtárs, üzemünk egyik dolgozója ment a jegyzőasztalhoz. Fizetésének 150 százalékát jegyezte a dolgozók nagy tapsa közepette. *Bánsági* elvtársról mindenki tudja, hogy kilenc gyermeke van. Amikor a jegyzést megtette ezeket mondotta az őt körülvevő dolgozó társainak:

— Elvtársak, boldogan teszek eleget a kormány felhívásának. Örömmel jegyzek békekölcsönt, melynek összege nénes családom számára már eddig is sokszorosan visszatérült. Tudom, hogy kilenc gyermekem boldog jövőjét biztositom a békekölcsönjegyzéssel és a mult nyomorusága után gondtalanul nevelhetem fel őket. Azt is megmondom, hogy tizenegyévi házasságom alatt csupán a felszabadulás utáni idők tették lehetővé, hogy szépen berendezkedjünk. Nemrégen háromszobás, kertes lakást kaptam Munkámat és igyekezetemet népi demokráciánk elismerte. Mint egyszerű munkásszármazású pályamunkást a párt emelt fel, segitett, biztositotta továbbképzésemet és ma már, intézőként, munkaversenyosztályunk helyettes vezetője vagyok vállalatunknál. Gyermekeim boldog jövőjére újabb szerződést kötöttem és ezzel is tovább akarok harcolni a békéért, a felemelt terv rámeső részének túlteljesítéséért, amelyet nemcsak jó termelőmunkával, hanem jó mozgalmi munkával is elő akarok segíteni.

Befut a jelentés a Dunai Vasmüvél dolgozó vasútépítőktől is. Előszállásón már az első félórában közel százezer forintot jegyeztek. *Vinkler* Anna női kubikos 12 tagú brigádjával például havi keresetük teljes összegét jegyezték. *Vinkler* Anna brigádja nevében kijelentette: *„Ezzel is kivesszük részünket a békeharcból."*

Szolnoki Imre sztahanovista kubikos például 1200 forint békekölcsönt jegyzett.

A DUNAPENTELEI VASÚTÉPITŐK AZ ELSŐ ÖNTÖNAP SIKERÉÉRT lenduletesen dolgoztak. A Rákosi-ifibrigád vasútépítői például felépítményi munkán 132 százalékot teljesitenek és november 7-re még ezt is túlteljesitik. A Petőfi-nőbrigád ugyancsak résztvesz az őszi forgalmi versenyben és a legutóbbi héten például 148 százalékos teljesitményt végzett. Igy érhető, hogy az öntudatos vasútépítő dolgozói már a Dunai Vasmű öntödei csarnokához vezették a vasútvonalat és amint a magasépitők leszerelik az öntöde állványzatát, a vasútvonalat bevezetik az öntödei csarnokba. Igy teszik lehetővé, hogy november 7-re megtörténhessen az első öntés Dunapentelén.

Hosszan sorolhatnám tovább a szebbnél-szebb eredményeket. Amikor levelemet irom már 920 forintos átlaggal, közel hárommillióná! tartunk és ez a szám még fokozódik. A pályaépítő így harcolnak a szocialista vasútért!

Szentirmai Márta,
a „Szocialista Vasút" levelezője

„Mi, sportolók a békekölcsönjegyzéssel is bizonyítottuk harcos békevágyunkat"

Alig jelent meg a kormány felhivása a Második Békekölcsön jegyzésére, élsportolóink és sportolóink valamennyien odaírták nevüket a jegyzési ivekre és többségük bebizonyította, hogy á dolgozatkészségben is élen akarnak járni, amikor a szocializmus építéséről, a béke védelméről van szó.

Mi, sportolók, nagyszerű támogatásban részesülünk pártunk, kormányunk részéről. Ilyent azelőtt el sem képzelhettünk. Ugy érzem, hogy az általam jegyzett, jóval a fizetésemen felüli összeg egyben hála a sportpályákért, az uszodákért, a tornatermekért, a bőséges sportfelszerelésekért, a hatalmas Népstadionért, a szocialista alkotásokért.

Nagyon jól tudom, hogy jegyzésemmel a birkózósport fejlődését is szolgáltam. Sporttársaim valamennyien fizetésükön felül jegyeztek és emellett

felajánlásokon keresztül juttatták kifejezésre békeakaratukat, és vállalásaikkal az őszi csúcsforgalom, a háromnapos kocsiforduló ügyét viszik előbbre,

s ezzel felemelt ötéves tervünk túlteljesítéséhez járultak hozzá. Valamennyien tudjuk, hogy a sportemberek élete milyen nagyszerű változáson ment keresztül. Nemcsak a sportpályákon, hanem a munkapadok mellett is úgy igyekszünk eredményt elérni, teljesítményeinket növelni, hogy előmozditsuk hazánk, a dolgozó magyar nép felvirágzását.

Némedi Gyula,
a Debreceni Lokomotiv Sport Kör válogatott birkózója.

Ébresztőre tanít a „Teljes gőzzel" című új vasutas film!

NÉMEDI GYULA:

A napokban megnéztem a „Teljes gőzzel" című filmet. Nagyon tetszett. Láttam, hogy az ellenség milyen alattomosan akarja megakadályozni azoknak a mozgalmaknak a végrehajtását, amelyeket hazánk erősítésére, a béke megvédése érdekében a hős szovjet vasutasoktól vettünk át.

A film megmutatja, hogy nemcsak a külföldi tőkések bérencei, hanem a felsőbb vasuti vezetésben is vannak olyanok, akik az ellenség szekerét tolva, fékezik a szocialista vasút építését, ötéves tervünk végrehajtását. A film azt is megmutatta, hogy az a dolgozó, aki iszákos, rendezetlen anyagi körülmények között él, könnyen beleesik az ellenség hálójába és mind lejjebb kerül a lejtőn.

Tetszett a filmben a Politikai Osztály és az Államvédelmi Hatóság jó munkája, de

sehol sem láttuk a pártszervezetek, szakszervezet segitségét és a szakszolgálat élenjáró dolgozóinak támogatását.

A pártszervezetek, az üzemi bizottságok és a munkásküderek a szakvezetésben komoly harcot folytatnak az ellenség ellen. Olvastam a „Szabad Népben" megjelent kritikát és meg kell mondanom, hogy én magam is észrevettem a filmben azt, hogy a pártszervezetek szerepét nem hangsúlyozták eléggé, pedig elsősorban és döntően pártszervezeteink azok, amelyek a párt útmutatását, tanítását dolgozóink közkincsévé teszik, és ide tartozik az ellenség elleni harc kérdése is.

Éppen ezért minden dolgozónak ajánlom a film megnézését: nagy szükségünk van rá most, a nemzetközi helyzet kiéleződése idején. A film azt is megmutatja, hogy az öntudatos vasutas dolgozók leküzdik a nehézségeket és elszántan harcolnak az imperialisták ötödik hadoszlopa ellen azon az úton, amelyet a párt jelölt ki számunkra a vasutas dolgozók előtt álló hatalmas feladatok teljesítésével, felemelt ötéves tervünk megvalósítása, a béke védelme nagy ügyének győzelméért.

A filmet tehát mindenkinek látnia kell, hogy vasutas dolgozóink erőt és elszántságot merítsenek a háromnapos kocsifordulóért vívott harcban, az őszi csúcsforgalom sikeres végrehajtásáért.

Maszárovits János
Budapest-Keleti p. u. dolgozója

★

DICSŐSÉG
A LEGYŐZHETETLEN
BÉKETÁBOR VEZÉRÉNEK,
NÉPÜNK
NAGY BARÁTJÁNAK,
A NAGY SZTÁLINNAK!

★



VASUTAS Verseny HIRADÓ

★

ÉLJEN
A BÉKÉT VÉDELMEZŐ,
MAGYAR NÉP VEZETŐJE,
A SZOCIALIZMUST ÉPÍTŐ
MAGYAR
DOLGOZÓK PÁRTJA!

★

Az ulkotmány tiszteletére inditott munkaverseny után dolgozóink nagy tömegei csatlakoztak „Az őszi forgalom legjobb dolgozója" cimért inditott szocialista munkaversenyhez. A munkaverseny keretében felülvizsgálták hosszúlejáratú versenyszerződéseiket és szamos felajánlást tettek a dolgozók 1951. évi vasútüzemi terveik határidő előtti teljesitésére és túlteljesitésére.

Az ország dolgozói most a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulója megünneplésére készülnek. A vasutas dolgozók azzal ünneplik legméltóbban a dicsőséges forradalom évfordulóját, hogy még az eddiginél is keményebben és eredményesebben harcolnak az őszi forgalom lebonyolitásáért, a háromnapos kocsiforduló eléréséért. Dolgozóink ezzel segitik a terv túlteljesitésén keresztül népgazdaságunk megerősitését hazánk védelmét.

Voltaképpen a november 7-e tiszteletére, a dolgozók által kezdeményezett munkaverseny nem jelent új versenyszakaszt a vasút területén, mert folytatása eddigi versenymozgalmunknak, amellyel legnagyobb nemzeti feladatunkat, az őszi csúcsforgalmat bonyolitjuk le.

A munkaverseny fő célja, hogy a terveket maradéktalanul teljesitsük.

Vasútüzemeink, szolgálati helyeink dolgozóinak fel kell mérniök, hogy miként teljesitették kötelezettségeiket az állammal szemben. Ahol lemaradás van a terv teljestiésében, ott arra kell törekedni, hogy évi tervüket az év végére részleteiben is teljesitsék. Ahol nincs elmaradás, ott vállalják dolgozóink a tervek idő előtti teljesitését. Vannak olyan üzemeink és szolgálati helyeink, ahol a tervek teljesitésében előrehaladtak, ott fokozottabb mértékben az anyagmegtakaritások mellett a tervek túlteljesitésére irányuljon a kötelezettségvállalás. Törekedni kell a vállalásoknál a termelési és szállitási tervek tervszerűségének betartására. A dolgozók felajánlásaikban vállalják a vasútüzemi értekezlet határozatainak megvalósitását és központi feladatként a háromnapos kocsiforduló, söt szükség esetén a három nap alá való leszoritását. A műhelyi, pályafenntartási dolgozók harcoljanak felajánlásaikban a javitási és fenntartási tervek teljesitéséért, hogy ezzel elősegitsék a kocsiforduló meggyorsitását.

Javitsuk tovább az üzemek közötti együttműködést és az egyes szakszolgálati ágak vállaljanak kötelezettségeket az együttműködés megjavitására. Fokozott gondot kell forditani az anyagtakarékosságra és ezt a versenyt kössük össze a Gazda-mozgalom kiszélesitésével.

Dolgozóink vállalásai foglalják magukba a minőségi munka megjavitását és harcoljanak azért, hogy ezen keresztül is elérjük a járművek használati idejének megnövekedését. Küzdjenek azért dolgozóink, hogy a kocsirendezésnél kiméletesen tolatunk és nem tesszük tönkre azokat az árukat, amelyeket más üzemek dolgozói készitenek népünk számára

Milyen eredményeket értünk el az elmult tíz napban

Az őszi forgalmi verseny augusztus 20-tól szeptember 20-ig terjedő időre vonatkozó kiértékelés befejeződött. A Vasúti Főosztály jelentése szerint a kereskedelmi szolgálatnál ezalatt a tiz nap alatt a kocsikihasználás 14.5 tonnáról 14.8 tonnára emelkedett. A rakodással és lépcsőzetesen képzett irányvonatok száma a tervben előirt 621 helyett 613. A kocsikihasználási tervet legjobban a pécsi és miskolci Igazgatóság teljesitette

A vontatási szolgálat a tervszámban előirt 50.000 tonna helyett 51.683 tonnát teljesitett és a tervszámban előirt napi 155 kilométer helyett 156 kilométerre emelkedett a mozdonyok napi kilométerteljesitménye. A forgalmi szolgálat általában elmaradt a tervszámok teljesitésében, ugyanez vonatkozik a műhelyi szolgálatra is. A pályafenntartási szolgálat átlagteljesitményi tervszámát 120-ról 121.3 százalékra teljesitette. A távközlő és biztositóberendezési szolgálat 118.4 százalék tervszámát 125 százalékra teljesitette.

HARCI JELENTÉS
az őszi forgalmi verseny állásáról

AZ IGAZGATÓSÁGOK EGYMÁSKÖZTI VERSENYEREDMÉNYE

1. Szeged, 2. Szombathely, 3. Pécs, 4. Debrecen, 5. Miskolc, 6. Budapest.

LEGJOBB FORGALMI SZOLGÁLATI HELYEK:

1. Miskolc, személypályaudvar. (Az egy kocsira eső mozditási egységidőt 130 százalékra, a tehervonatok terhelését 126 százalékra, a személy- és tehervonatok menetrendszerinti inditását 110 százalékra, a kocsitartózkodási egységidőt 115 százalékra teljesitette. Az anyagtakarékosság terén, az idényszabványhoz viszonyitva 35 százalékos megtakaritást ért el. Az állomáson közlekedő vonattal baleset nem történt. **Összes pontszáma 237 pont); 2. Szolnok állomás. 3. Debrecen állomás.**

LEGJOBB VONTATÁSI SZOLGÁLATI HELY:

1. Budapest—Ferencváros Fűtőház. (A mozdonyjavitási költséget a tervhez viszonyitva 45 százalékkal csökkentette. A célkitűzéshez viszonyitva az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométerteljesitmény 15 százalékkal, a „2000 tonnás"-mozgalomban továbbitott napi több terhelés 56 százalékkal, a „mosástól-mosásig"-mozgalomban a mozdonyok kilométerteljesitménye pedig 13 százalékkal emelkedett. „A minden út jövedelmezőségéért"-mozgalomban a vonali mozdonyszemélyzet 50 százaléka vesz részt. Szénmegtakaritása a tervhez viszonyitva + 4 százalékos. A vontatási személyzet hibájából eredő szolgálatképtelenség egy volt, baleset nem fordult elő. **Összes pontszáma 990 pont). 2. Miskolc Fűtőház, 3 Keleti Fűtőház.**

LEGJOBB PÁLYAFENNTARTÁSI SZOLGÁLATI HELY:

1. Békéscsabai osztályfőnökség. (A teljesitménybérben végzett munkák átlagos kiteljesitési százaléka 125 százalék. Az összes munkaórák 0.84 százalékát végezték teljesitménybérben. A kocsik ki- és berakására felmerült átlagidő 0.56 óra volt **összes pontszáma 59.65 pont); 2. Bajai osztálymérnökség, 3. Szombathelyi osztálymérnökség.**

LEGJOBB KERESKEDELMI SZOLGÁLATI HELY:

1. Záhony kereskedelmi főnökség. (Az átlagos rakodási időt 152 százalékra, a kocsikihasználási tervet 97 százalékra teljesitette. Az állomási kocsik kihasználása a tervhez viszonyitva 100 százalék. Az ötnapos berakási tervnél a terv és tényszámok közti eltérés — 10%. Az átlagos foglalkoztatási fok 89 százalék. Anyagtakarékosság terén elért eredménye 15 százalék. Árukár nem fordult elő Összes pont**száma 227 pont); 2. Miskolc személypályaudvar kereskedelmi főnökség, 3. Budapest—Józsefváros kereskedelmi főnökség.**

LEGJOBB MŰHELYI SZOLGÁLAT:

1. Szombathelyi Járműjavitó ÜV. (A vállalat az időarányos tervét 119.4 százalékra teljesitette. Az 1000 jelenléti órára eső egységteljesitménye 3.62 egység. Tervszerűség terén elért eredménye 97.1 százalék. **Összes pontszáma 42.60 pont); 2. Északi Járműjavitó ÜV, 3. Miskolci Járműjavitó ÜV.**

LEGJOBB TÁVKÖZLŐ ÉS BIZTOSITÓBERENDEZÉSI SZOLGÁLAT:

1. 17. számú Távirdamesteri szakasz, Pécs. (Tervteljesités terén elért eredménye 142 százalék. A fenntartási költségcsökkentés terén hétszázalékos megtakaritást ért el. Jó eredményüket a terv teljes felbontásával, a munkaidő teljes kihasználásával érték el. A szakasz fenntartási munkákon kivül még felújitási és megrendelőleveles munkát is végzett. Hibatávirata valamint fenntartási költségtúllépés nem volt. **Összes pontszáma 149 pont): 2. 105. számú Távirdamesteri szakasz, Debrecen.**

LEGJOBB HIDSZOLGÁLAT:

1. Pongrácz-úti Épitésvezetőség. (A darabbérben végzett munkák átlagos kiteljesitési százaléka 115.35 százalék. Az összes munkaórák 80.65 százalékát végezték darabbérben. Az épitési helyen a szakmai vezetés, valamint a népnevelő és bizalmi munka egyaránt igen jó és ennek a jó kollektiv együttműködésnek köszönhető a szolgálati hely kiváló eredménye. **Összes pontszáma 96 pont); 2. Horvátnádaljai Épitésvezetőség, 3 Lábatlani Épitésvezetőség.**

LEGJOBB SZERTÁRI SZOLGÁLATI HELY:

1. Landler Jenő osztószertár. (A szertár teljesitményi százaléka 122 százalék. A kiszabott 45835 munkaelemmel szemben kiteljesitése 55944 egység. Egy munkaelemre eső bérköltsége 0.29 Ft. Egy kocsi ki- illetve berakásának átlagideje 1.18 óra. **Összes pontszáma 30.5 pont): 2. Veszprém—Külső szertár, 3. Barcsi szertár.**

LEGJOBB KOMPLEXBRIGÁDOK A KERESKEDELMI SZOLGÁLATNÁL:

1. Záhony állomás komplexbrigádja. (A kiértékelésre kerülő időszak alatt a komplexbrigád a rakodási időt 132 százalékban, a kocsikihasználást 97 százalékban, az irányvonatok tervét 208 százalékban, az ötnapos szállitási tervet pedig 90 százalékban teljesitette ki. **Összes pontértéke + 187); 2. Mád állomás komplexbrigádja 3. Komló állomás komplexbrigádja.**

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLLALATOK A RAKODÁSI IDŐ ÉS KOCSIKIHASZNÁLÁS TELJESITÉSÉBEN:

I. Hegyaljai Ásványbánya, Mád állomás. (A vállalat a rakodási időt 250 százalékban, a kocsikihasználást 100 százalékban, a ötnapos berakási tervét pedig 92 százalékban teljesitette. **Összes pontértéke + 160); 2. Műmalom Vállalat, Hódmezővásárhely.**

LEGJOBB FORGALMI BRIGÁDOK:

1. Pető István gurításvezető brigádja. Dombóvár állomás. (Az állomásra megállapitott vonatszétrendezési műveletek egységidejét 157 százalékra, a legurított kocsik mennyiségét a tervhez viszonyitva 105 százalékra teljesitette. Szolgálatában aláváitás, utolérés, helytelen saruzás nem fordult elő. **Összes pontértéke + 224); 2. Csontos János munkamester és brigádja, Rákosrendező. Összes pontértéke + 96.**

LEGJOBB VONTATÁSI BRIGÁDOK:

1. Rajnyák Fábián 500-as brigádja, Celldömölk Fűtőház. (A mozdonyfordulók felülvizsgálásával és további szűkitésével, valamint az 500 kilométeres szovjet munkamódszerek bevezetésével elérték a napi egy mozdonyra eső 217 kilométeres átlagteljesitményt, mely a célkitűzésként megállapitott 149 kilométeres teljesitménynek a 146 százalékos kiteljesitését jelenti. A brigád a napi mozdonykilométer teljesitményét állandóan fokozza és vállalást tett, hogy a teljesitményt további két százalékkal felemeli. Összes **pontértéke + 46); 2 Pusztai Lajos.**

LEGJOBB KERESKEDELMI BRIGÁDOK:

1 Demeter István átrakóbrigádja, Záhony. Teljesitményi százalékukat 282 százalékban, garancialevélben vállalt és végzett árukezlést 50 százalékban teljesitették. Szolgálatukban árukár nem fordult elő. **Összes pontértéke + 203); 2. Bánki József ponkmunkabrigádja, Budapest—Nyugati p. u.**

LEGJOBB PÁLYAFENNTARTÁSI BRIGÁD:

1. Körei Miklós előmunkás és brigádja, nyiregyházi osztálymérnökség IV. pályamesteri szakasz. (Kiértékelésre kerülő versenyidőszak alatt vágányszabályozási munkáknál átlagosan 160 százalékot érték el. A felmerült munkaórák 90 százalékát végezték teljesitménybérben. Kocsi ki- és berakodás nem fordult elő. A csapat minden egyes tagja sztahanovista, kimagasló eredményüket a meleg csákányváltás, a Nazarova- és a Vorosin-mozgalmak helyes munkamódszerével érték el. **Összes pontérték 56); 2. Báger József előmunkás és brigádja, szombathelyi osztálymérnökség VIII pályamesteri szakasz.**

LEGJOBB SZERTÁRI BRIGÁD:

Landler Jenő-brigád, Pécsi Szertár. (A kiértékelésre kerülő időszakban a minőségi munka figyelembevételével 286 százalékot érték el. A garancialevélben vállalt és végzett minőségi munkájukat 270 százalékban teljesitették. Kiváló teljesitményüket a brigád tagjainak szoros együttműködésével érték el. **Összes pontértéke 28).**

LEGJOBB FORGALMI DOLGOZÓK:

1 Kiss Imre állomáselöljáró, Diosgyőr Vasgyár. (A 24 órás vonatforgalmi tervet 73, a tehervonatok terhelését 171, a személyvonatok menetrendszerinti inditását 110, tehervonatok menetrendszerinti inditását 105, a „négyes kapcsolt"-mozgalomban inditott vonatokat 114 százalékra teljesitette. **Összes pontértéke 99); 2. Kálmán Ernő váltókezelő, Debrecen 3. Szepesi János főkocsimester, Miskolc személypályaudvar. 4. Oláh Mihály gépkisérő, Debrecen, 5. Sárközi András főtávirász, Rákosrendező. 6. Németh József intéző,** vonali menetirányitó, Celldömölk.

LEGJOBB VONTATÁSI DOLGOZÓK:

Csiki József mozdonyvezető és Csáki Ferenc fűtő, Püspökladány Fűtőház. (Az egy mozdonyra eső napi kilométerteljesitményüket a célkitűzéshez viszonyitva, 33 százalékkal túlteljesitették. Szénmegtakaritásuk a tervhez viszonyitva + 18 százalékos, mozdonyjavitási költségük 165 forint megtakaritás. Szolgálatukban baleset és szolgálatképtelenség nem fordult elő. Többterheléssel továbbitottak nyolc vonatot, a többterhelés átlaga 44 százalék. „Négyes kapcsolt" mozgalmi vonatot 14 darabot továbbitottak. „A minden út jövedelmezőségéért"-mozgalomban résztvesznek. Tehervonatjaikat késés nélkül továbbitják. **Összes pontszám 156); Kósa Kálmán** szénszerelő **Dombóvár Fűtőház: Igaz István** kazánmosó, Szeged Fűtőház: **Molnár Sándor** előfűtő Salgótarján Fűtőház; **Kapoli Ferenc** mozdonylakatos: Dombóvár. Fűtőház: **Koller Jenő** mozdonyirányitó. Szombathely. Igazgatóság: **Korcsolai Ede** mozdonyfelvigyázó, Debrecen Fűtőház: Ujházi fűtőházvezető. Budapest—Ferencváros. Fűtőház

LEGJOBB KERESKEDELMI DOLGOZÓK:

Tóth Lajos szállitási tervfelelős, Dorog. Pontszáma + 166. (Vonalhálózatán az ötnapos berakási terveknél eltérés nincs. Kiteljesitése 100 százalék + 50 pont. A súlyponti fuvaroztató vállalatoknál az ötnapos berakási terveknél az eltérés csak 4 százalék, kiteljesitése 96 százalék + 30 pont. Irányvonattervét 155 százalékra teljesitete ki + 8 pont); **Stümmer György** rakodási felelős, Békéscsaba: **Nagy Sándor** raktárnok, Putnok: **Bodnár Erzsébet** jegypénztáros, Szerencs: **Slikk Géza** kereskedelmi főnök Záhony.

LEGJOBB ADMINISZTRATIV DOLGOZÓ:

Gáti Károly felügyelő főelőadó, KPM 8/C Szakosztály, (A hivatalos menetrendkönyv elosztásának új módját szervezte meg. Bevezette a hivatalos menetrendkönyv megrendelését előzetes megrendelés alapján. A hivatalos menetrend-könyvben a megállohelyeknel kurziv betűk helyett újtipusú betűket használ, amit géppen lehet szedni. Ezzel kb 30.000 forintot takaritott meg az államvasutaknak.)

Akik fékezik a három és félnapos kocsiforduló megvalósitását

LEGGYENGÉBB ÁLLOMÁS

Lökösháza állomás, Siklós állomás.

LEGGYENGÉBB VONTATÁSI SZOLGÁLATI HELY:

Pécs Fűtőház, Nyiregyháza Fűtőház.

LEGGYENGÉBB PÁLYAFENNTARTÁSI SZOLGÁLATI HELY:

Székesfehérvári osztálymérnökség, Győri osztálymérnökség.

LEGGYENGÉBB KERESKEDELMI FŐNÖKSÉG:

Budapest—Vizafogó kereskedelmi főnökség, Budapest—Magdolnaváros kereskedelmi főnökség.

LEGGYENGÉBB MŰHELYI SZOLGÁLAT:

Debreceni Járműjavitó ÜV, Szolnoki Járműjavitó ÜV.

LEGGYENGÉBB TÁVKÖZLŐ ÉS BIZTOSITÓBERENDEZÉSI SZOLGÁLAT:

113. számú Távirdamesteri szakasz, Mátészalka, 210. számú Szemaformesteri szakasz, Záhony.

LEGGYENGÉBB HIDSZOLGÁLAT:

Székesfehérvári Épitésvezetőség, Mohai Épitésvezetőség.

LEGGYENGÉBB SZERTÁRI SZOLGÁLATI HELY:

Dombóvári szertár, Bátaszéki szertár.

LEGGYENGÉBB KOMPLEXBRIGÁDOK A KERESKEDELMI SZOLGÁLATNÁL:

Fürged állomás komplexbrigádja.

LEGGYENGÉBB FORGALMI BRIGÁD:

Patakvölgyi Richárd tolatásvezető-brigád, Cegléd.

LEGGYENGÉBB VONTATÁSI BRIGÁD:

Székesfehérvári Fűtőház 500-as brigádja.

LEGGYENGÉBB KERESKEDELMI BRIGÁD:

Balogh Antal + 7 fő brigádja, Szolnok személypályaudvar.

LEGGYENGÉBB PÁLYAFENNTARTÁSI BRIGÁD:

Szőke István előmunkás és brigádja Kaposvári osztálymérnökség XIX. pályamesteri szakasz.

LEGGYENGÉBB SZERTÁRI BRIGÁD:

Józsa Lajos és brigádja, Landler Jenő osztószertár.

LEGGYENGÉBB FORGALMI DOLGOZÓK:

Szabó R. János főtiszt. Dorog; Fricz József váltóőr. Budapest—Ferencváros; Sádli József kocsirendező, Dorog; Fazekas Gyula gépkisérő, Salgótarján—Külső: Horváth Nándor állomáselöljáró, Celldömölk: Györfi Ferenc intéző Zebegény.

LEGGYENGÉBB VONTATÁSI DOLGOZÓK:

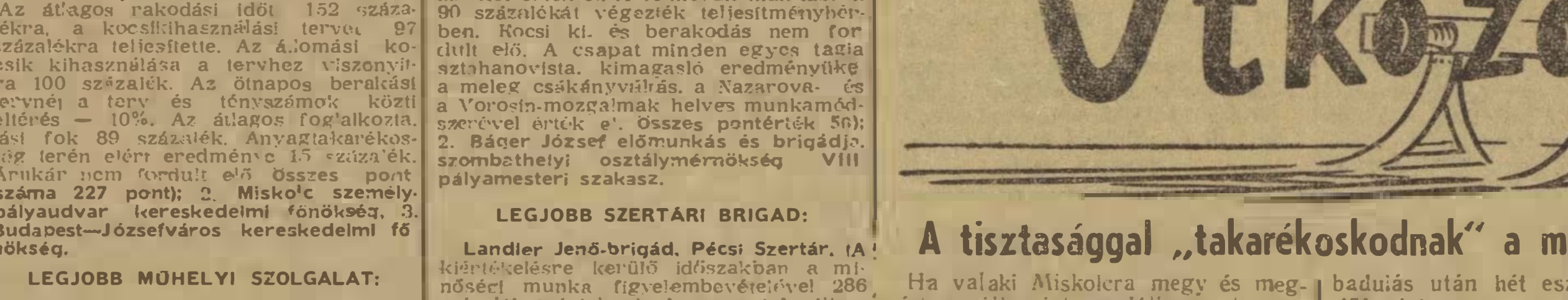
Nagy József mozdonyvezető. Kaposvári Fűtőház: Darázs Ferenc fűtő Kaposvári Fűtőház: Fazekas Imre szénszerelő, Debrecen: Kovács Imre előfűtő, Püspökladány Fűtőház: Tóth Lajos kocsilakatos, Debrecen. Fűtőház.

LEGGYENGÉBB KERESKEDELMI DOLGOZÓK:

Kocsis Gyula szállitási tervfelelős, Pécs: Gombás Antal rakodási felelős, Kőbánya-Felső; Bogdán Mária jegypénztáros, Gyékényes; Szabó Sándor kereskedelmi főnök. Győr

LEGGYENGÉBB ADMINISZTRATIV DOLGOZÓ:

Forgács Jánosné, KPM I/3. Szakosztály.



A tisztasággal „takarékoskodnak" a miskolciak?

Ha valaki Miskolcra megy és megnézi az állomást, csodálkozva tapasztalhatja, mennyire piszkos és elhanyagolt. Világos nappal egész széméthalmokat lát az ember, a félreeső helyen pedig valóságos kis csatornák képződtek a tisztátalanság miatt. Súlyos felelősség terheli az állomásvezetőt ezért. Szégyene a vasútnak, a városnak, az országnak, hogy a felszabadulás után hét esztendővel ilyesmi előfordul.

A Szovjetunióból hazatért vasutas küldöttség elismeréssel szólt a szovjet városok, állomások rendkivüli tisztaságáról. Jól tennék állomásaink, ha a szovjet példa alkalmazásával, a Vorosin-mozgalom meginditásával biztositanák az állomások külső és belső tisztaságát.

„EZEN NE MULJÉK"

Putnok állomáson a szerkesztőség munkabrigádjának egyik tagja tapasztalta a következőket:

A putnoki versenyadminisztrátor lelkiismeretes ember. Senkit meg nem kárositania és féltékenyen vigyáz arra, hogy a verseny nyilvános ellenőrzésén keresztül is lendületet adjon az őszi forgalmi versenynek. Ezt onnan tudjuk, hogy emlékezetből irja fel a versenytáblára a dolgozók eredményeit, napi teljesitményét. Igen tetszik néki, hogy néhány kartársa, akik jelen vannak ennél az *„aktusnál"*, helyeslően bólogatnak hozzá.

Persze előfordul az is, hogy kevesebbet ir valakinek. Az egyik távirász igen méltatlankodott a 105 százalék teljesitménye láttán, mire a versenyadminisztrátor így intette le a hiú embert:

— Ezen ne muljék!

És a legtermészetesebb mozdulattal letörölte az igazságtalannak tetsző 105-öst és helyette 131 százalékot irt fel, általános derültséget keltve a kevésbbé öntudatos kartársak között.

A versenyadminisztrátor *„lojalitása"* az öntudatos dolgozók körében azonban ellenszenvet váltott ki, mert tudták, hogy ilyesmivel járatja le az ellenség a munkaversenyt. Most már megértettük, hogy a tervfelbontás tényezőit s a sztahánovista szinteket miért nem ismerik a dolgozók. Amikor pedig kértük a tervkönyvecskéket a dolgozóktól, kiderült, hogy a teljesitményt kiértékelő kartárs fiókjában vannak. Az állomás öt sztahánovistájának nyilvántartó lapja ugyanakkor a személyzetügyesnél hever

Ilyen körülmények között azután érthetővé vált az, hogy Putnok állomáson miért nincs munkaverseny.

Hámán Kató vagy Északi Fűtőház?

A *Hivatalos Lap* szeptember 22-i számában *Kovács* Gyula ügyével kapcsolatban rövid közleményt olvastunk. Ebben a közleményben még mindig úgy irnak a Hámán Kató Fűtőházról, mint a Budapesti Északi Fűtőházról.

Az értesitést közlő *Hivatalos Lap* szerkesztősége ilyen esetben figyelmeztethetné az illetékes ügyosztályt arra, hogy ne szakadjon el az élettől, vegye tudomásul a fűtőház névváltoztatását és tartózkodjon a jövőben az ilyen *„elkeresztelésektől"* mert kiteszi magát annak, hogy egy idő mulva már keresni fogják: hol is van az az Északi Fűtőház?

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM. ★ Ára: 20 fill. ★ 1951 OKTÓBER 20.

A kocsiforduló leszorításával készülünk november 7 méltó módon való megünneplésére

A vasutasok nagy nemzeti feladatai, a vasutasnapon *Rákosi* elvtársnak tett fogadalom, a felszabadító Szovjetunió iránt érzett hála és szeretet arra köteleznek bennünket, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulójára tett felajánlásokkal és vállalásokkal győzelemre segítsük a kocsiforduló leszorításáért, az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért indított harcunkat.

Forgalmi Dolgozók! Az őszi forgalom nagy csatájában minden dolgozónak nap nap után fokozódó lendülettel, teljes odaadással kell kivennie a részét. A munkafegyelmet helyre kell állítani. Az itt fennálló hiányosságoknak tudható be elsősorban, hogy nem tudtuk a kocsiforduló a kívánt mértékre leszorítani. Ennek következtében naponta ezren felül van azoknak a kocsiknak a száma, amelyeket kocsihiány miatt nem lehetett a felek rendelkezésére bocsátani.

A kocsiforduló alakító tényezők közül a kocsik futására eső időhányad a kocsifordulónak csak egynyolcad részét teszi ki. A többi a kocsik szétrendezésére, beállítására, a rakodásra, kihúzásra és a továbbításra való várakozásra esik. Itt van a legnagyobb elmaradás és itt kell legsürgősebben megjavítani a munkát.

Országszerte tapasztalható bűnös mulasztás az, hogy az érkező elegy szétrendezéséhez csak órák multva kezdenek hozzá. E négy műveletnek:

a szétrendezésnek, a beállításnak, a kihúzásnak és a továbbításnak késedelmes végrehajtása gátolja elsősorban a kocsiforduló megjavítását.

Tervszerűtlen a tolatómozdonyok munkája. Meg kell szüntetni az érkező és induló vonatok mozdonyácsorgását.

Kirívóan rossz a budapesti körvasút munkája

ezen a területen. A körvasút munkáját az indokolatlan vonatfeltartások megszüntetésével, a vonatok időben történő összeállításával, a vonatfelvétel előre történő elkészítésével és segítőkész együttműködésével kell megjavítani.

A menetirányításnál is sok a hiányosság. A háromnapos kocsiforduló megvalósításáért folyó hatalmas küzdelemben a szolgálati helyek munkáját össze kell kapcsolnia, hogy a munka óramű pontossággal folyamatos legyen.

A menetirányítónak az irányítása alatt álló vonal parancsnokának kell lennie.

A menetirányító legyen mintaképe fegyelmezett példaadásával az irányítása alatt álló vonal valamennyi dolgozójának.

Forgalmi Dolgozók! Az őszi forgalom nagy csatáját győzelmesen kell megvívnunk. Harcoljatok fokozott lendülettel a háromnapos kocsiforduló megvalósításáért. Gyorsítsátok meg a szétrendezési, beállítási, kihúzási és továbbítási munkát. Szüntessétek meg a vonatácsorgásokat. Tekintsétek becsületbeli kötelességnek a kocsiforduló leszorítását.

Vontatási dolgozók! Azt tapasztaljuk, hogy az indokolatlan vonali hosszabbmenetek, gépi tezelések, de főképpen a szolgálatképtelenségek száma emelkedik. Ezt a tűrhetetlen állapotot elsősorban arra kell visszavezetnünk, hogy

a felügyeleti személyzet nem fordít kellő gondot a mozdonyok és mozdonyszemélyzet ellenőrzésére.

a fűtőházból kijáró mozdonyok megvizsgálását elhanyagolják. Ezt meg kell szüntetni.

A mozdonyszemélyzet *lunyinista-módon* úgy tartsa karban mozdonyát, hogy kazánmosási időközben a mozdonyt javítás céljából ne kelljen kivonni a forgalomból. A fűtőházfőnökök kezeljék súlyponti kérdésként a folyamatos szénellátást.

Mindent el kell követni a vonali tartózkodási idők mérséklésére, a kezelési idők csökkentésére. A fűtőházi kezelési és szerelési műveletek idejét észszerű munkamódszerek alkalmazásával minimálisra kell csökkenteni. Nagy súlyt kell helyezni a sérült kocsik haladéktalan megjavítására. Ezeket azonnal műhelybe vagy vontatási műhelybe kell állítani és ezért az állomások és fűtőházak együttesen felelősek. Vontatási műhelyben, mosótelepre beállított kocsikat nyolc órán belül meg kell javítani, illetőleg kimosni.

Vontatási dolgozók! Éberségtek fokozásával, munkátok minőségének javításával harcoljatok az őszi csúcsforgalom sikeres, gazdaságos lebonyolításáért.

Kereskedelmi dolgozók! A kocsik állomási tartózkodási idejének leszorításánál elsőrendű feladat a kocsik megrakásának és kirakásának jó megszervezése. El kell érni, hogy a rakodásokat a mindenkori

rakodási határidőn belül feltétlenül elvégezzék.

Ennek előfeltétele az előjelentés és előreértesítés jó megszervezése. Valósítsák meg a forgalmi és kereskedelmi szolgálat dolgozói között a legszorosabb együttműködést.

Ha a kocsiknak kiürítése az előírt idő alatt nem látszik biztosítottnak, kényszerkirakást kell végezni. A kereskedelmi szolgálat legsúlyosabb mulasztása az a helytelen és felületes szolgálat, amelynek következtében rendkívül

nagymennyiségű kocsit kell naponta feltartóztatni helytelen rakodás, rakományigazítás miatt.

Ezen a helyzeten gyökeresen segíteni kell.

Kereskedelmi dolgozók! A be- és kirakás gyors elvégzése a kocsiforduló lényeges eleme. Minden figyelmet erre a célra kell összpontosítani! Biztosítani kell, hogy éjjel és nappal folyamatos rakodási munkával a kocsi kiürüljön és megrakása is megtörténjen!

Vasutas dolgozók! Minden fogadalom annyit ér, amennyit teljesítünk belőle! Ismerjük hiányosságainkat, meg kell találni azt a módot, ahogyan a munkánkat meg kell javítani. Legyenek példaképeink azok a hős magyar vasutasok, akik a felszabadulás utáni időben a kommunisták, pártunk vezetésével harcbaindultak és győzelmesen be is fejezték a romok eltakarítását, a vasut újjáépítését.

Rákosi elvtársnak megfogadtuk a vasutasnapon, hogy az őszi forgalom teljesítésével a felemelt ötéves tervünk most következő szakaszában a vasutasoktól megszokott becsülettel és helytállással teszünk eleget feladatainknak. Meg kell felelnünk annak az előlegezett bizalomnak, amelyet pártunk és kormányzatunk a vasutasnap életrehívásával részünkre előlegezett.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulójára tett versenyfelajánlásokat összpontosítsuk az őszi forgalom sikere érdekében. A most soronlévő cukorrépa és burgonyaszállítások zavartalan lebonyolítása egész népgazdaságunk közvetlen érdeke.

A hős szovjet vasutasok mintája nyomán a már eddig is meghonosodott sztahánovista mozgalmakat tovább kell erősíteni, a *„2000 tonnás”*, az *„500 kilométeres”*-mozgalmat a rugalmas menetrenddel és az irányvonatképzéssel párosítva állítsuk a háromnapos kocsiforduló érdekében.

Szilárdítsuk meg a munkafegyelmet javítsuk meg az ellenőrzést. Igyekezzünk a belső tartalékoknak a feltárásával a munka gazdaságosságát fokozni. Ezt kívánja tőlünk az egyre élesedő nemzetközi helyzet, az ötéves terv most soronlévő szakaszának maradéktalan teljesítése. Ezzel szilárdíthatjuk meg a béke táborát és teljesíthetjük a szocializmus építésének soronlévő feladatát.

Harc a háromnapos kocsifordulóért

Népszava-szerda a Vasútas Szakszervezetben

A Népszava, a Szocialista Vasútért szerkesztősége és a Vasutasok Szakszervezete október 10-én közös rendezésben *Népszava-szerdát tartott.* Ezen tárgyalták meg az élenjáró vasutas dolgozók a háromnapos kocsiforduló hiányosságait és tettek javaslatot a hiányosságok megszüntetésére.



A vasutas Népszava-szerda résztvevői hasznos javaslatokkal segítették a háromnapos kocsifordulóért vivott harcot. Képünkön az élenjáró vasutasok egy csoportját látjuk. Fent: Gáspár elvtárs ismerteti a hiányosságokat.

Rácz Kálmán elvtárs titkár elnöki bevezetője után *Vig* István elvtárs, a SZOT és a Népszava szerkesztősége nevében üdvözölte az ankét résztvevőit. Utána *Gáspár* Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára szólt az értekezlethez. Elmondotta, hogy felemelt ötéves tervünk megvalósítása csak gyors és biztonságos vasúti szállítás segítségével lehetséges. Ennek

alapvető feltétele a kocsiforduló leszorítása.

Ezen a területen nagy elmaradás tapasztalható. Például a szeptember hónapra előirányzott

3.1—3.6 napos kocsifordulót csak 4.7 napra teljesítettük.

A vállalatok számára nem minden esetben tudja biztosítani a vasút az igényelt kocsimennyiséget.

Ezután szolgálati áganként tárta fel a hiányosságokat. A forgalmi szolgálatnál elsősorban a vonat- és gépácsorgásokat, az elegy indokolatlan gyűjtését jelölte meg olyan tényezőként, amelyek hátrányosan befolyásolják a kocsifordulót. Fel kell számolni az elegyre és gépre várásokat.

Kazincbarcikán például az egyik vonat 145, a másik pedig 180 percet várt elegyre

A vontatás munkájával kapcsolatban hiányolta a hosszabb meneteket, a túltartózkodásokat. A vontatási dolgozók sok helyen figyelmen kívül hagyják a megállapított kezelési normát, ezáltal a vonat kizökken menetrendjéből, s

csaknem órákra megbénítja a vonal átbocsátóképességét.

A mozdonyok eloszlása körül is hibák vannak. A többlettartalékok rendszertelensége, felhasználásuk szervezetlensége veti fel a munkaerő kérdését a vontatásnál.

A kereskedelmi szolgálat munkájával kapcsolatban megállapította *Gáspár* elvtárs, hogy sok esetben engedékenyen kezelik a kocsiforduló ügyét és nem biztosítják a Népgazdasági Tanács éjjel-nappali rakodásról szóló rendeletének alkalmazását. A pályafenntartás munkájával kapcsolatban megállapította, hogy a legfontosabb, felújítási munkálatok az őszi forgalom időszakára tolódnak át. Egyes súlyponti állomásokon torlódások következtek be azért, mert napi ötórás vágányzárakat rendeltek el, sok esetben egész vágánycsoportokra.

Gáspár elvtárs részletesen foglalkozott a további hiányosságokkal s a balesetekkel kapcsolatban hangsúlyozta, hogy

a balesetek és az ellenség elleni harc kérdését nem lehet elválasztani egymástól,

ez is a kocsiforduló meggyorsításának alapvető részét képezi.

Utána felszólalások következtek. *Török* József, Miskolc, személypályaudvar dolgozója kérte a szovjet vasutas munkamódszerek átültetését, hogy a siktolatással is hozzájáruljanak a kocsiforduló meggyorsításához.

Simon János (Nagykanizsa, Fűtőház) javasolta, hogy ne gyűjtsék Budapest—Ferencváros állomáson a mosásra váró kocsikat, hanem minden vonathoz sorozzanak be néhány fertőtlenítésre váró kocsit.

Vereckei János, a Landler Jenő Járműjavító ÜV dolgozója javasolta, hogy a gurító állomások két saruval dolgozzanak, mert a futójavítások 80—90 százaléka gurításokból adódik. Ezzel elkerülhető az ütközőrúd törése, mellvasgörbülések, szekrényferdülések, amelyek késői és egy saruval történő saruzástól erednek. *Bacsó* Gyula Pécsbányarendező dolgozója a tervszerűtlen szénelosztást kifogásolta. *Lelkes* Gyula (Budapest) hangsúlyozta az egyes szolgálati ágak közötti együttműködést, mint a kocsiforduló meggyorsításának egyik döntő feltételét. *Szőllősi* János osztott irányvonatok indítását javasolta.

Simon György (Bátaszék állomás) a háromnapos kocsifordulót azzal segítik, hogy a vonatkísérő személyzet komplexbrigád-szerződést köt, vállalják a gyors árukezelést, a tartózkodási idők megrövidítését a vonatforgalom meggyorsítását. *Várhegyi* Éva (Budapest—Ferencvárosi osztálymérnökség): a kocsik rendelésével kapcsolatban előirányzatot kell felfektetnünk, hogy ne igényeljünk többet, mint amire szükség van. Mindent el kell követni a leesőjelek csökkentése érdekében. *Szabó* Imre (Hámán Kató Fűtőház): javasolta, hogy egy helyen dolgozzanak a mozdony- és forgalmi menetirányítók, központosítsák a menetirányító szolgálatot.

Ezután még számos értékes javaslat hangzott el, amellyel a kocsifordulók meggyorsítását szándékoznak elérni élenjáró vasutas dolgozóink. A hozzászólásokra *Gáspár* elvtárs adta meg a választ és összegezte azokat a javaslatokat, amelyekkel a vasutasok nagy nemzeti feladatukat: a háromnapos kocsifordulón keresztül, az őszi csúcsforgalmat megvalósítják.

Az újítást elkenő bürokraták szolgálati kötelességnek tekintik a két és félmilliós megtakarítást jelentő újítást

Sok bátorítást nyertem újítási harcomban a SZOT határozatából és szakszervezetünk újítási értekezletéről.

A mult év első negyedében kezdtem meg újítási tevékenységemet. Ezzel is segíteni akartam pártunk célkitűzéseinek megvalósítását. Mint a MÁV Anyaghivatal ruhabeszerzője, — újításaimon keresztül igyekeztem messzemenő megtakarítást megvalósítani.

Ez azonban nem volt egyszerű. Az évi 180.000 forintot jelentő újításomat elvetették. Ebben az újításomban a rangjelzőül szolgáló vállapoknál igyekeztem megtakarítást elérni. Ez év februárjában újból beadtam újításomat. Ekkor elrendelték újításom bevezetését, de arról értesítettek, hogy ilyenirányú újítási tényekedésem, szolgálati kötelesség. Arról nem beszéltek, hogy

az 1950-ben benyujtott javaslatom elutasításával, 180.000 forinttal károsították meg népgazdaságunkat.

Újabb 350.000 forintos megtakarítást jelentő javaslatot adtam be a zubbonyok derékvágás nélküli elkészítésére. Ez az észszerűsítési javaslat hosszú időn át *„pihent”* és kilenc tárgyalás zajlott le azért, hogy a javaslatot újításként vagy észszerűsítésként fogadják-e el. Később eldöntötték: *nem újítás, hanem hivatali kötelesség.*

Itt is egy év után vezették csak be, s ezzel megkárosították a népgazdaságunkat.

Amikor kiutasítják az értekezletről az újítót

Két év alatt 12 újítást adtam be, s ezekkel nagy segítséget nyujtottam népgazdaságunknak. Megtörtént az is, hogy ilyen újítási tárgyaláson. *Harmati* elvtárs, az újítási bizottság elnöke egyenesen megakadályozta azt, hogy az újítások bizonyíthassák eredményességüket. Megtörtént az is, hogy. *Harmati* elvtárs kiutasított az értekezletről.

A zubbonyok derékbavágási javaslatának tárgyalásánál jelenlévő 8. Szakosztály képviselője úgy nyilatkozott, hogy annak *„pénzszaga”* van. Persze ezek után újításaim csak fél év, vagy egy év eltelte után nyertek bevezetést és pedig olyan formában, hogy az Anyaghivatal és a IV. Osztály vezetője szolgálati kötelességnek tekintették. Az eddig beadott újításaim nyomán évente közel két és félmillió forintot takarítunk meg népgazdaságunk számára a vasút területén.

A zubbonyok zsebfedelének alátét anyagával kapcsolatos újítási javaslatomra, amelyet mult évben adtam be, s amelyet helytelen figyelés miatt nem vettek figyelembe, majd a közelmultban megismételtem. — több mint negyedmillió értékű szövetet vagy posztót takaríthatunk meg évente. Most is az események után kullognak az illetékesek.

Helytelennek tartom, ha a MÁV Anyaghivatal IV. Osztályából ered egy újítás, a Vasúti Főosztály szolgálati kötelességként állítja be, a népgazdaság erősítését célzó munkát és készséget nem jutalmazzák. Tovább akarom segíteni a szocializmus építését hazánkban, de szükséges ehhez az is, hogy a beadott újításokat ne egy és másfél év késéssel vezessük be. De az is szükséges, hogy az újító kedvét ne szegjék bürokrata megállapításokkal.

Koppány Ferenc

a MÁV Anyaghivatal sztahanovista dolgozója

Kocsirendezők! Szilárd munkafegyelemmel, éber szolgálattétellel harcoljatok a kocsisérülések ellen, a tolatások meggyorsításával, a továbbítandó elegy hibátlan szétrendezésével és összesorozásával küzdjetek az őszi forgalmi verseny első helyéért, az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért!

Egy ismeretlen GÖRÖG ASSZONYHOZ



Te! Akivel Kelenföld állomás perronján találkoztam, köszönöm Neked ismeretlenül ezt a találkozást!

Ott általa többi utas között, a vonatodra vártál, velem egykorabeli lehettél, negyvenen felül.

Talán a fiad, talán a férjed, vagy az egész kis családod gyászoltad, feketében voltál. Fekete hajad is látni lehetett a fekete kendőből. Ha végignézett rajtad valaki, a gyászra gondolt, de ha a szemedet látta, akkor az élet, a reményteli boldog„ békés élet ragyogott abból feléje.

Senki nem értette a szavadat, a kapus egyre magyarázta a vonatodat Bánhida felé, az utasok találgatták, milyen nemzetiségű lehetsz?

Megkérdeztem Tőled: magyarul nem tudsz? A fejed rázad s idegenszerű kiejtéssel mondtad: görög!

De egyszer csak felragyogott csillogó szemed s azt mondtad érthetően: Szabadság! Te! Aki távol hazádtól, ezért a szent szóért vagy kényszerülve élni, ezért hordod tán a fekete ruhát is, ezért odaadtál az életedből talán mindent, ami Neked drága volt: az otthonodat, családodat, az élet visszahozhatatlan éveit... s mégis milyen ragyogással a szemedben tudtad nekem, az idegen asszonytársadnak mondani: Szabadság!

Nem könnyekkel, nem fájt semmi, amikor kimondtad; nem jutott eszedbe semmi, — a kis ház, az otthon, ahol talán gyermekeid első tipegését még most is látod, de ahol most bitangok tipornak; nem fájt az a golyó sem, amelyikért tán a fekete ruhát hordod, — Te nem siratsz semmit, amit ezért a drága szóért adtál oda, — büszke vagy rá!

Te hiszel! Te remélsz! Te tudod, hogy ezért a szóért érdemes mindent odaadni, ennek a szónak győzni kell! A Te hazádban is, Vietnamban is, Koreában is, az egész világon! — mert Ti, mert mi is, a többi szabadságszerető népek, így akarjuk.

Köszönöm Neked ezt a találkozást, köszönöm, hogy megtanítottál sok mindenre, ami bennem élt ugyan, de nem volt erőm hozzá, hogy felszínre hozzam. Kérlek, tanítsd meg a többi magyar asszonytestvéreimet is, akik talán sokszor a mindennapi élet aprócseprő gondjai miatt ellanyhulnak, tanítsd meg őket, hogy kell élni ezért a drága szóért: Szabadság! Hisz nekünk ez már megadatott, mi itthon vagyunk, mi már kiűztük a gazokat. Mi szabadságban élünk, a gyermekeink ebben nevelődnek fel, boldog. ragyogószemű, öntudatos, szabad emberekké.

Soha-soha sem fogom elfeledni azt a ragyogást a szemedben, Asszonytársam, azt a büszke harcos lángot s azt a meleg testvéri kézfogást, mellyel elváltam Tőled! Mégegyszer mondtuk mindketten: Szabadság! A körülöttünk álló asszonytársaink szeme is megtelt meleg ragyogással. Olyan felejthetetlenül szép volt, mint egy fogadalom, mint egy eskü!

Messziről jöttél ide, Asszonytársam, itt béke van, nekünk ezt a szovjet katonák harcolták ki, mi nem harcoltunk érte, de Ti... Te tudod, hogy kell harcolni a békéért, a szabadságért, Te azt is tudod, hogy kell azt meg is védenünk a gyermekeinknek. Emlékeztettél rá, köszönöm Neked, Te kedves Görög Asszonytársam!

Merényi Andrásné
a MÁV-kórház dolgozója

Jugoszláv vasutasok harca

A jugoszlav vasutasoknak a titóista rendszerrel szembeni növekvő ellenállására a jugoszláv fasiszta sajtó beismeréseiből is következtetni lehet. Így például a *Vjesnik* című zágrábi titóista lap írja hogy a vasúti munkások és alkalmazottak tömeges megbüntetése Jugoszláviában egyre nagyobb méreteket ölt és mindennapos jelenséggé válik Csupán *a Zágrábban, Vinkovciban, Karlovácon, Fiumében és Ogulinban működő 9302 vasutas ellen 1951 első öt hónapjában 9443 fegyelmi eljárás indult.* Ez azt jelenti, hogy az említett idő alatt *minden vasutas ellen átlagban több, mint egy eljárás indult.*

SVÉD Vasutaslevél:

„Őszinte csodálat tölt el Magyarország és népe iránt"

Kedves Barátaim! Legelsősorban köszönöm a felejthetetlen emlékü, csodálatosan szép napokat, amelyeket Magyarországon töltöttem.

Őszinte csodálat tölt el Magyarország és népe iránt, hiszen Ti valamennyien ezen dolgoztok, hogy az ország életszínvonalát felemeljétek. Nemzetközi viszonylatban pedig azon, hogy a népek egymásközötti békéjét elősegítsétek. Amikor láttam eredményeiteket, megértettem, hogy nagy dolgokat csak ilyen kollektiv munkával lehet elérni.

Sok szerencsét kívánok eredményeitekhez és fényes jövőt a szocializmusnak, Magyarországnak és a magyar népnek.

Külön megköszönöm a gaiyatetői boldog napokat és azt, hogy megismerkedhettem itt nálatok más országok népeivel. Ugyancsak felejthetetlen élmény maradt számomra a más országok küldötteivel folytatott beszélgetésem, nem is szólva az üzemben, kórházakban és kultúrközpontokban tett tanulmányi látogatásokról, amelyekre mindig nagy örömmel fogok visszaemlékezni.

Egyébként magyarországi útiélményeimről néhány előadást tartottam és ezek nagy sikert arattak. Svéd barátaim további előadásokra kértek fel, ezenkivül az örebrói *„Munkás újság"* közölte cikkemet.

Orebro. Svédország.
Sven Lööw.

Ágeni vasutasok a hadianyagszállítások ellen

A l'Humanité egyik levelezője irja többek között:

„Az amerikai hódítás nagy léptekkel nyomul elő országunkban. Mind több tankot, gépfegyvert, tehergépkocsit, benzint és hadianyagot szállítanak. Franciaország felfegyverzése és Nyugat-Németország újrafelfegyverzése napról-napra nagyobb méreteket ölt.

A dokkmunkások után Ágen vasutasai meg akarják nyerni a békét. nem sokkal előbb az ágeni vasutasok félórás sztrájkot tartottak. Tiltakoztak az amerikaiak ajándéka: egy tankvonat ellen, amely az állomáson állt és az ellen, hogy fegyveres csapat szállta meg az állomást, a rendezőpályaudvart és a várótermet is.

Másnap a vasutasok és a lakosság nagyrésze tiltakozott az állomás előtt egy újabb amerikai tankszállító vonat ellen a demokratikus szervezetek felhivására. Követelték, hogy az ő nagyhatalom iria alá a békeegyezményt Ezek a bátor akciók azt mutatják, hogy a francia vasutasok harcban állnak egy újabb világháború előkészitése ellen.

Semmiféle magyarázat és szankció nem állitja meg küzdelmünket a háború megakadályozása céljából, amely megsemmisitené a dolgozókat és gyermekeinket.

Az ágeni férfiak és nők megmutatták, hogy a vasutasokkal együtt harcolnak, megtagadják és akadályozzák a halálanyag fuvarozását, amelynek ők lennének első áldozatai. Mindnyájan összefogunk és megvédjük a békét."

Amikor a francia és a kapitalista országok többi vasutasai a jobb megélhetésért, a békéért harcolnak, nyomorban és nélkülözések ellenére is küzdenek az imperialista betolakodók ellen, addig mi és a népi demokráciák vasutas dolgozói azon fáradoznak, hogy megteremtsék hazájukban a szocialista vasutat, s a szállítási feladatok maradéktalan végrehajtásával, a terv teljesítésén keresztül építsük a szocializmust, a biztos boldog jövőt, s a párt mutatta úton elérjük egész népünk. s közöttük a vasutas dolgozók felemelkedését is.

A dombóvári tehervbrigádok példamutatóan segítik az őszi forgalmi versenyt

Még a nyár elején összehivtuk állomásunk sztahánovistáit, élenjáró dolgozóinkat, a különféle szakszolgálati helyek vezetőit. Állomásunk régi, elavult munkamódszerét újjal, egy jobbal akartuk felcserélni. A dolgozók egészséges, jó javaslatokkal segítették munkánkat. Itt szabtuk meg például a tolatómozdonyok munkakörét, majd ebből a javaslatából elindulva. *Barada* kocsimester javaslatára újjászerveztük állomásunk guritási módszerét.

A guritási módszer átszervezésével döntően segítjük az őszi forgalmat

Barada javaslata az volt, hogy az első tartalékmozdony csak a gurítást végezze, a második tartalék a legurított elegyet tegye az induló vágányra, lássa el a személyszerelvények összeállítását, szolgálja ki a javítómühelyt és a mosótelepet.

Kovács Lajos kocsimester azt javasolta, hogy a harmadik tartalék lássa el az ipartelepeket üres kocsival, állítsa be a rakott kocsikat a rakterületre, lássa el a raktárt, rendezze a D-vonatokat.

Az új beosztással teljesen megvagyunk elégedve, gyorsabb és jobb a munkánk, erőteljesen segítjük az őszi forgalmi versenyt.

Amikor a SZOT határozata megjelent, a dolgozók újabb ötletekkel és javaslatokkal javították meg például a gurítódombi *elősaruzást* és a belső *saruzást* is.

Az egyszerű javaslat eredménye az, hogy Dombóváron ma már szinte nem is beszélnek kocsitörésről, vagy kocsikisiklásról.

A mi tervbrigádunknak az a feladata, hogy az esztendő első félévi termelési tapasztalatai alapján felkutassuk azokat a műszaki, s ervezési, anyaggazdálkodási s egyéb nehézségeket, amelyek állomásunk termelésének és termelékenységének további emelését, s az önköltség csökkentését gátolja. Brigádunk a dolgozók segítségével egész sor javaslattal tette lehetővé az őszi csúcsforgalom lebonyolítását.

A brigád munkája például az is, hogy minden szolgálatátadás előtt a szolgálati helyek vezetői megbeszélik az elvégzendő munkát és a munka sürgősségi sorrendjét. Brigádunk, a dolgozókra támaszkodva érte el azt, hogy a legutóbbi három hónap alatt 43 javaslatot adtak be dolgozóink, holott három évre visszamenőleg csak 12 javaslatot nyujtottak be. A javaslatok felét a *„Cél"*-brigád tagjai nyujtották be a legszűkebb keresztmetszetek felszámolására. A gurítódombi hangosbemondó, a terepvilágitásra használt villanyégők új helyének kijelölése, új váltó beállításával három szolgálati hely zavarmentes kiszolgálása, — mind csak fokozta a termelékenységet és üzemünk biztonságát

Harmincéves módszert döntöttünk meg

Tervbrigádunk munkája nyomán *30 éves módszert döntöttünk meg.* A vonatok fogadásában, a személycsoportmentes időben a személyvonatok fogadóvágányára való fogadások, a gurítódombra való gyors továbbítás, egy új vízdaru felszerelése, az irányvonatok gépkezelésének megkönnyítésére, stb. — tervbrigádunk munkájának köszönhető. Szűk vonatkísérő létszámunk mellett zökkenő nélkül továbbítjuk irányvonatainkat a budapesti állomásokig, a tolatós tehervonatokat Pusztaszabolcsig, Bátaszékig, Veszprémig és Pécsig. Személyzetünket gazdaságosan használjuk fel, úgy, hogy az egy főre a 394 távoltöltött órából 310 tengelyen teljesített szolgálat. Önköltségkilométerünk is a minimumra csökkent. Ma ott tartunk, hogy nagy feladataink mellett is zavartalanul bonyolítjuk le az őszi forgalmat. A *„Cél"*-brigád további feladata, hogy dolgozza ki a tolatós tehervonatok utazási sebességének meggyorsítását.

Brigádunk hiányossága: nem vontuk be kellőképpen a szakvezetést, nem harcoltunk az utolsó negyedéves terv ismeretéért, amely még mindig az üzemi titkárságon van. Amig ezt meg nem kapjuk, nem kezdhetünk a részletfeladatok megoldásához. A másik hiba az, hogy

dolgozóink javaslatait és újításait még mindig felületesen kezelik,

s ezzel kedvüket szegik. A pécsi igazgatóság újítási előadója például el sem olvassa figyelmesen azokat, hanem mint nem *„célszerűt"*, visszaküldi állomásunkra.

Tervbrigádunk tudatában van annak, hogy csak akkor tud eredményes munkát végezni, ha a legszorosabb kapcsolatot építi ki a dolgozókkal. Tudjuk, hogy a jövő évi feladatok sikeres végrehajtásának a gyökerei már ez évi munkánkban is megvannak. Harcunk a kocsiforduló leszorításáért, a szállitási tervek végrehajtásáért szorosan összefügg a terv túlteljesítésével, a szocializmus felépítésének meggyorsításával és a béke védelmével. Ehhez felhasználjuk szovjet példaképeink tapasztalatait, pártunk útmutatását.

Dombóvár állomás dolgozói
Juhász Sándor, Erényi Géza,
Darabos Ferenc, Garai József,

KISS SÁNDOR szovjet módszerrel dolgozott

Az őszi csúcsforgalmi verseny kiértékelése szerint országos viszonylatban második helyezést értem el. Ez még nagyobb lendületet ad arra, hogy munkaversenyben, a november 7-re való vállalásokkal sikerre vigyük az őszi csúcsforgalom ügyét. Nem állok meg munkámban és úgy dolgozok, hogy elérhessem az első helyezést. Tudom, hogy hazámnak, dolgozó népünknek hasznos fia leszek.

Eredményemet annak köszönhetem, hogy a párt útmutatását, s ebből folyóan

a VI. Országos Vasutüzemi Értekezlet határozatait magamévá tévé, a kiszabott feladatokat teljesítettem.

Ebben felmérhetetlen nagy segítséget jelentett számomra a szovjet vasutasok bő tapasztalata. Sokat köszönhetek annak, hogy a Vasutpolitikai Osztály által kiadott

„Tanuljunk a hős szovjet vasutasok életéből és munkájából" című módszertani füzeteket tanulmányoztam és módszereiket átvettem.

Dolgozótársaimnak is átadtam az itt talált új munkamódszereket. Más munkamódszerem nincs, de munkámat lelkiismeretesen, szocialista fegyelemmel és utasítás szerint iparkodom végezni és végeztetem el. Műszakomban a dolgozóknak megmagyaráztam, hogy milyen

szoros összefüggés van a vasutasok jó vagy rossz munkája és a telemett ötéves terv, a dolgozó nép felvirágoztatása, a béke védelme között.

Tudják, miért dolgoznak és szolgálatukat balesetmentesen igyekeznek végezni. A forgalommal összefüggő valamennyi szolgálati ág dolgozóival összeköttetést tartok, idejében kérek és idejében adok rendelkezést a vonatforgalomról, a vonatok menetéről és az elvégzendő munkáról. Ez egyik kulcsa a sikereknek, ha ezt összeköttem a szovjet tapasztalatokkal, kitűnő eredményt érek el.

Vállalom, hogy elért eredményeimet nemcsak megtartom, de túl fogom teljesíteni az őszi forgalmi versenyben, hogy hozzájáruljak a szocialista vasut megteremtéséhez, a vasut felemelt tervének végrehajtásához, a világbéke megőrzéséhez.

Kiss Sándor,
Debrecen állomás forgalmi szolgálattevője.

VIGYÁZZATOK A NÉP VAGYONÁRA

A Landler Művek dolgozóinak levele a rákosrendezői és a ferencvárosi gurító dolgozóihoz

Mi, a *Landler Ozem Kocsiosztályának* dolgozói arra kérünk benneteket, hogy a három és félnapos kocsiforduló érdekében fokozottabb figyelmet szenteljetek munkátoknak.

A levél megírására az indított bennünket, hogy rájöttünk arra, hogy a Rákosrendező és a ferencvárosi gurító helytelen munkája következtében havonta 110 dolgozónknak ad munkát. Véleményünk szerint ezek a javitások

a helytelen saruzás következményei.

Két saruval kell a gurítódomb dolgozóinak megfogni a dombról legu ruló kocsikat és mégis egyoldalú saruzással dolgoznak. Ennek az a következménye, hogy rengeteg a hőnfutás, mert a csapágy kiugrik, rengeteg lök-tok-törés, tőkrúd-elgörbülést. tapasztalunk. A helytelen gurításból eredneb a mellvas. a hossztartó görbülések, a szekrénynek szögből való elferdülése és a helytelen gurítástól eredő erős kocsisérülések.

Nekünk, műhelyi dolgozóknak **a három és félnapos kocsiforduló kérdése szivügyünk és minden erőnket és tudásunkat latbavetjük, hogy minőségi kocsik kiadásával ellássuk a vontatást és a forgalmat.**

Ehhez azonban a ti jó munkátokra és segítségetekre is szükségünk van. Ha a gurítódomb dolgozói nagyobb figyelmet szentelnek munkájuknak és kevesebb sérült kocsi kerül üzemünkbe gondatlan munkátok miatt, — több idő jut nekünk a tervszerű munka elvégzésére.

Arra kérünk benneteket: tanulmányozzátok a szovjet módszereket és alkalmazzatok két sarut a gurításnál. Ahhoz, hogy Rákosi elvtársnak tett fogadalmunkat betarthassuk, szükségünk van a ti jó munkátokra is. Előre elvtársak és soktársak az őszi forgalom sikeres lebonyolításával a szocialista

Szakács Vilmos reszortvezető **Pecsvári László** sztahánovista lak.
Németh Mátyás
műhelybizottsági titkár.

VASUTASOK!

Hallgassátok a

„Vasutasok műsorát"

a rádióban.

Minden kedden a vasutas dolgozókhoz szól a „vasutasok műsora" A Magyar Rádió az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért harcoló vasutas dolgozók számára

minden kedden 17 óra 10 perckor külön műsort ad.

Ebben a műsorban hangképekben számol be a rádió a vasút különböző munkaterületeiről, az őszi forgalmi versenyben élenjáró dolgozók teljesítményéről, a lemaradókról, a vasutas dolgozók kultúrmegnyilvánulásairól.

VASUTAS DOLGOZÓK! HALLGASSATOK MEG A SZAMOTOKRA KÖZVETITETT VASUTAS MÜSORT. SZERVEZZETEK SZOLGALATI AGANKÉNT KOLLEKTIV RADIÓHALLGATAST!

Vontatási dolgozók! A szovjet tapasztalatok felhasználásával harcoljatok a mozdony- és kocsifordulók meggyorsításáért, öntudatos vasfegyelemmel és éberséggel vigyétek előre az őszi csúcsforgalom ügyét!

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Meg kell javítani a pártoktatási évad kezdeti hiányosságait

A megkezdődött pártoktatási évad már az első napok után egész sor figyelemreméltó eredményt, de egyuttal kirívó hiányosságot is felvetett. Pártszervezeteink jó munkájának eredményeként közel 30.000 párttag és pártonkívüli kezdte el a marxizmus-leninizmus tanulását különböző fokokon. Pártszervezeteink elvégezték a kiválogatás nagy munkáját, a propagandaszemináriumok és a politikai iskolák zavartalan beindítására a technikai előfeltételek nagyrészét biztosították. Gondoskodtak megfelelő helyiségekről, azok berendezéséről, írásos anyagokról, stb.

A legtöbb vasutas pártszervezet oktatási munkájának első foglalkozása ünnepélyes körülmények között zajlott le. Felvirágozott, feldiszített helyiségekben gyűltek össze a propagandaszemináriumok, illetve a politikai iskolák hallgatói. A legtöbb helyen pártunk Politikai Bizottságának határozatát helyesen feldolgozták és az első foglalkozás élénken, a hallgatók teljes érdeklődése mellett zajlott le. A Keleti Műszaki Kocsihivatal pártszervezete mintaszerűen készítette elő az oktatási évadot, jól válogatta ki a hármas bizottságokat, melyek minden dolgozóval elbeszélgettek, felhívták az elvtársak figyelmét az oktatás fontosságára. A Keleti Műszaki Kocsihivatal középfokú politikai iskolájának a megindító foglalkozásokon nem hiányzott senki és a hallgatók nagy érdeklődéssel szóltak hozzá a kérdésekhez, az elméleti problémákat helyesen alátámasztották saját munkaterületükről származó példákkal.

Egyes pártszervezetek igen helyesen ismételten megtárgyalták az oktatási évaddal kapcsolatos problémákat. Így Dombóvár állomás pártszervezete az első teendők után azt tárgyalta meg, hogy hogyan lehet jobban megszervezni

a fordaszemináriumokat,

hogy váltás előtt, vagy után tartsák meg a szemináriumokat. A kecskeméti állomási pártszervezet taggyülésen is foglalkozott az oktatási évad beindulásával kapcsolatban észlelt hiányosságokkal és egészséges javaslatok hangzottak el a hibák kiküszöbölésére.

A fenti eredmények mellett azonban egész sor hiányosság mutatkozik az oktatási évad meginduláskor kapcsolatban. A dombóvári fűtőházban például a középfokú politikai iskola hallgatóinak 70 százaléka nem jelent meg az iskola megnyitóján. Az osztálymérnökségnél a politikai alapismeretek tanulókörre 27 hallgatójából tízen hiányoztak az iskola megnyitásáról. A Landler Jenő Járműjavítóban az egyik politikai iskolán 22 hallgató közül csak hat elvtárs, a Nyugati-állomáson pedig az egyik iskolán 25 hallgatóból csak 10 elvtárs jelent meg az első foglalkozáson. A Szolnoki Járműjavítóban az fordult elő, hogy az egyik alapszervi politikai iskola megindítását el kellett halasztani, mert azon olyan kevés hallgató jelent meg.

A lemorzsolódás ellen minden erővel harcolni kell pártszervezeteinknek.

A Politikai Bizottság május 17-én hozott határozata kimondja:

„A kommunisták neveléséért, ideológiai fejlődéséért elsősorban a párt alapszervei felelősek." Tehát elsősorban pártszervezeteink felelősek azért is, hogy ne történjenek lemorzsolódások. Pártszervezeteinknek egyénileg foglalkozniuk mindazokkal az elvtársakkal, akik nem jelentek meg az első foglalkozáson. Beszéljenek az elvtársakkal az oktatás fontosságáról és nyomatékkal hívják fel a dolgozók figyelmét arra, hogy pártunk szervezeti szabályzata kimondja, hogy minden párttag kötelessége: *„.. szakadatlanul fejlessze politikai tudását és emelje műveltségi színvonalát, igyekezzék elsajátítani a marxizmus-leninizmus tanításait".*

Sajátos hibaként jelentkezett az is, hogy egyes pártszervezeteink megalkuvó módon az utazószemélyzet közül keveset vontak be az oktatásba és főként a nem utazók közül szervezték meg a politikai iskolákat. Pártszervezeteinknek úgy kell megszervezni a pártoktatást, hogy valamennyi utazó párttag be legyen vonva a pártoktatásba. Ezek az elvtársak a fordalatszolgálattal járó nehézségek miatt már esztendők óta nem tanulnak. Ezért harci feladata pártszervezeteinknek, hogy

az utazószemélyzet köréből

valamennyi párttagot bevonják az oktatásba. Ez nemcsak a forgalmi utazószemélyzetre vonatkozik, de a mozdonyszemélyzetre is.

Másik hiba: a kis szolgálati helyek dolgozóit igen kis részben vonták csak be alapszervezeteink az oktatásba. Ez súlyos hiba, hiszen a vasúti dolgozóknak több mint 30 százaléka kis szolgálati helyeken dolgozik. Ezek az elvtársak nagyobbrészt kimaradtak a pártoktatásból. A siófoki vonalon például

ahol 60 párttag van, mindössze 12 elvtársat vontak be az oktatásba,

arra való hivatkozással, hogy kis állomásokon szétszóródottan teljesítenek szolgálatot és nehéz megoldani az oktatásba való bevonásukat.

Hiba, mégpedig súlyos hiba, hogy nagy általánosságban

a vasút területén pártszervezeteink elhanyagolták a DISZ-oktatás megszervezését.

Sok helyen azt a helytelen gyakorlatot követték pártszervezeteink, hogy a pártoktatásba még részt nem vett fiatalkorú párttagokat pártoktatásba vontak be ahelyett, hogy megszervezték volna a DISZ-oktatást, mely biztosítja, hogy a pártonkívüli ifjúság is kivehesse részét a tanulásból. Ilyen helytelen gyakorlatot követett a szombathelyi állomás és a soproni GYESEV pártszervezete.

Mit kell tenniök a vasutas pártszervezeteknek, hogy a hibákat kiküszöböljék? Mindenekelőtt harcolni kell a lemorzsolódások ellen. A pártszervezetek vezetőségi tagjai beszélgessenek el a foglalkozásokról lemaradt dolgozókkal. Győzzék meg őket a tanulás fontosságáról. Ugyanakkor mozgósítsák a népnevelő elvtársakat, hogy jó felvilágosító munkával tudatosítsák a tanulás fontosságát, keressék fel otthonukban az előadásokról lemaradókat és világosítsák meg számukra: *nemcsak kötelessége, de jól felfogott érdeke minden párttagnak, hogy tanuljon, hogy emelje elméleti színvonalát.*

Pártszervezeteink vezetőségi ülésen, taggyülésen tárgyalják meg a lemorzsolódás kérdését és beszéljenek arról, hogyan lehet a dolgozók kívánságainak és a célszerűségnek legmegfelelőbben megtartani a fordaszemináriumokat.

Sürgősen meg kell erősíteni a DISZ-oktatást. Tudatosítani kell a fiatalok körében, hogy

a DISZ-szemináriumok

igen fontos eszközei az elméleti képzettség elnyerésének és semmiképpen sem becsüljük le a DISZ-oktatást a pártoktatással szemben.

Fontos feladat még pártszervezeteinknek

az ellenőrzőgárda megszervezése.

Igen sok helyen nem állítottak még be a pártszervezetek ellenőröket. Közvetlen kapcsolatot kell kiépíteni a propagandistákkal. A pártszervezet vezetői foglalkozzanak a propagandistákkal, nyerjenek tájékozódást arról, hogyan áll a pártoktatás munkája.

Az oktatás munkájában érvényesíteni kell a vasutas szempontokat. A párt által kiadott útmutatók mellé a Vasút Politikai Osztály speciális szempontok megadásával kiegészítő írásos anyagot adott ki. Ezeknek az anyagoknak a felhasználása az oktatásban nagyban segíteni fogja a pártoktatásban részvevőket ahhoz, hogy az elméletet gyakorlattal összekössék, hogy az elméleti színvonaluk emelkedése a termelő munkában is megmutatkozzék. Ebben az esztendőben a vasutas szempontok felhasználása az oktatásban sokkal előnyösebben megnyilvánulhat, hiszen a legtöbb politikai iskola és propagandaszeminárium többségének vezetői a vasutas elvtársakból kerültek ki.

Ezek a feladatok állnak vasutas pártszervezeteink előtt, hogy az oktatás területén mutatkozó kezdeti hiányosságokat mielőbb felszámolhassuk.

TOTH ISTVAN
a Budapesti Politikai Osztály nevelési részort vezetője.

Készüljünk fel jól a pártvezetőségek újraválasztására — tanulmányozzuk nagy tanítóink műveit

Komoly, felelősségteljes munka vár párttagságunkra: Újraválasztjuk vezetőségünket. Minden párttag — sőt pártonkívüli dolgozóink is — átérzik ennek a feladatnak nagyságát, hatalmas jelentőségét és komolyan, lelkiismeretesen készülnek a pártvezetőségek újraválasztására.

Párttagságunk, egész dolgozó népünk számára minden feladata megoldásához felbecsülhetetlen segítséget jelentenek nagy tanítóink: Lenin, Sztálin, Rákosi elvtársak tanításai. S minél nagyobbak a feladatok, annál inkább szükség van arra, hogy fokozott elmélyüléssel tanulmányozzuk műveiket. A pártvezetőségek újraválasztására is úgy készülhetünk fel legjobban, úgy oldhatjuk csak meg sikerrel ezt a soronkövetkező nagy feladatunkat, ha tanulmányozzuk a marxizmus-leninizmus klasszikusainak és pártunk vezetőinek műveit.

Kiilönösen három mű elmélyült tanulmányozásának van hatalmas jelentősége ezekben a napokban. Az egyik Lenin—Sztálin elvtársaknak „Párt és pártépítés" című gyüjteményes kötete, amely a Bolsevik Párt nagy szervezőinek, tanítóinak, vezetőinek, a párt építéséről szóló klasszikus tanításait gyüjti egybe. Felbecsülhetetlen segítséget jelent, újból és újból való tanulmányozása ugyanilyen időszerű annak a füzetnek, amely Sztálin elvtárs művéből a párt és a tömegek kapcsolatára, a pártonbelüli demokráciára, a bolsevik kritika-önkritika bátor alkalmazására és a párt építésében való hatalmas jelentőségére vonatkozó klasszikus tanításokat foglalja egybe „A kritika és önkritikáról" címmel.

A harmadik, számunkra különösen nagy elvi és gyakorlati segítséget jelentő mű pártunk szeretett vezetőjének: Rákosi elvtársnak „A pártról és pártépítésről" címen kiadott munkája. Rákosi elvtárs műveiből összeválogatott és e füzetben foglalt szemelvények feleletet adnak pártunk fejlődésének, politikájának sok kérdésére. Útmutatást jelentenek a pártunk előtt álló feladatok megoldásához — a pártvezetőség újraválasztásához is.

E három kötet növeli tisztánlátásunkat, elmélyíti öntudatunkat, megmutatja a követendő utat, az egyedüli helyes megoldást. Nagyjelentőségű, komoly feladat áll előttünk. Úgy készülhetünk fel legeredményesebb megoldására, ha elmélyülten tanulmányozzuk nagy tanítóink felbecsülhetetlen értékű, iránytmutató klasszikus művelt.



A kínai vasutasok nagy lelkesedéssel és valamennyien aláírták a Békevilágszövetség felhívását az öthatalmi békeegyezmény megkötésére. Képünkön a keleti vasútvonal egyik dolgozója aláírja a Békevilágszövetség felhívását.

Sztálin elvtárs nyilatkozata fokozza erőfeszítéseinket a háromnapos kocsiforduló megteremtéséért, a béke megvédéséért

Mi, a Landler Művek kovácsműhelyének dolgozói, nagy örömmel olvastuk és vitattuk meg Sztálin elvtárs nyilatkozatát, amelyet a Pravda egyik munkatársának adott az atomfegyverrel kapcsolatban.

Az egész műhely látta a nyilatkozatból, hogy a hazánkat felszabadító Szovjetunió, a hatalmas szovjet nép következetes és erőteljes békepolitikát követ. Sztálin elvtárs nyugodt, erőteljes és igazságot sugárzó szavai a legmélyebb hatást tette ránk. Emellett éreztük, hogy erőnk is megnőtt, bizakodásunk nagyobb lett. Olyan lelkesedés vett rajtunk erőt, hogy azt le sem lehet írni. Pedig mi nem könnyen lelkesedünk. A világ béketáborának lángeszű vezére, Sztálin elvtárs, ismét bizonyítékát adta annak, hogy a szovjet nép a béke alkotásainak megvalósításán keresztül legyőzhetetlen bástyája, következetesre méltó irányítója a nyolcszázmilliós békefrontnak.

Amikor lezártuk a nyilatkozat feletti vitát, egyre-másra arról kezdtünk beszélni, hogy ez a nyilatkozat mennyire megerősít bennünket a feladatok megoldásában. Valamennyien kifejezésre juttattuk, ki-ki a maga módján, hogy Sztálin elvtárs nyilatkozata fokozza erőfeszítéseinket az őszi versenyben, a háromnapos kocsiforduló megteremtéséért, a béke védelméért. Megerősíti akaratunkat a béke védelmében és támogatást, harci erőt nyujt a terv teljesítésében.

Sztálin elvtárs nyilatkozata után megnéztük versenyvállalásainkat. Felújítottuk az elavult versenypontokat és még az eddiginél is következetesebben sajátítjuk el a szovjet munkamódszereket, hogy több mozdonyt és több kocsit adjunk az őszi forgalmat lebonyolító dolgozótársainknak.

A Gazda-mozgalmat, melynek multhavi eredménye tizennyolcezer forint volt, még szélesebb körben alkalmazzuk. Azon igyekezünk, hogy újabb rejtett tartalékokat tárjunk fel és ezzel is segítsük a béke védelmét.

Vigyázunk a minőségi munkára és összekötjük az őszi forgalmi verseny küzdelmét a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulójára tett vállalások túlteljesítésével. Előző havi 123 százalékos átlagteljesítményünket, a rugómühely dolgozóival együtt november 7-re tovább fokozzuk jelentős mértékben és a kocsiosztályt még az eddiginél is jobban segítjük, hogy a kocsifordulóért vívott harcban még több és minőségileg jobb kocsit vethessen be.

Drága Sztálin elvtársunk nyilatkozata tehát nem egyszerű tudomásulvételt jelent, hanem azt, hogy mi, a dolgozó nép vasutasfiai, még keményebben álljuk a sarat az őszi csúcsforgalom lebonyolításában, felemelt ötéves tervünk ez évi tervének túlteljesítéséért, amelyel hozzájárulunk az amerikai imperialisták átjas terveinek meghiusításához.

POZSONYI MIHÁLY,
a Landler Művek Kovácsmühelyének dolgozója

Bizalmiaink az őszi csúcsforgalom sikeréért

A Felépítményi és Vasanyagjavító ÜV keresztezés-szerelő műhelyének dolgozói nagy lendülettel láttak az őszi forgalom nagy feladatainak megoldásához. Ebben jelentős segítség számunkra a vállalat műszaki vezetőinek támogatása.

Mi, bizalmiak, mint a műhely dolgozói, megbeszéljük feladatainkat a művezetőkkel. Az itt nyert útmutatást közöljük csoportunk minden egyes tagjával, nehogy azt higyje bárki is, hogy a kapcsolat formális. Nem. Jóformán a nap minden szakában tartsuk összeköttetésünket, de nemcsak a keresztmühely, de a többi műhelyek dolgozóival is.

A tapasztalatcseréket is mi, bizalmiak szorgalmazzuk olyan formában, hogy a lemaradt dolgozóknak s a kisebb teljesítményü munkatársainknak minden támogatást megadunk.

Arra törekszünk, hogy felszámoljuk a verseny kampányszerűségét. Ennek érdekében széles területen biztosítjuk a verseny nyilvánosságát.

Hiba is van. Nemrégen anyaghiánnyal küzdöttünk, s emiatt 5—8 százalékkal visszaesett a teljesítményünk. Ez annyit jelent, persze, hogy a 158 százalékos átlagos teljesítményü munkát megtartani, növelni nem tudtuk s vállalásunk teljesítését széles mértékben gátolta. Az igazsághoz tartozik, hogy vállalatvezetőink mindent elkövetett az anyaghiány megszüntetésére

A diósgyőriek elvtársi segítsége

A közelmultban Bakó János elvtárs. párttitkárhelyettes vezetésével munkáskülöttség utazott a Diósgyőri Vasgyárba a késedelmes szállítások miatt. A gyártásvezető szerint nagy I-sint csak az év végén kaptunk volna. Ezután felkerestük a munkapadnál dolgozókat, akik megbotránkozva hallgatták az elutasítást.

A diósgyőri vasgyár öntudatos dolgozói azzal segítettek bennünket az őszi csúcsforgalom lebonyolításában, hogy vállalták: az első nyolcórás műszakban legyártják a szükséges sínmennyiséget.

Az anyagot tehát legyártották, de a szállítás már egyszerűbben történt, azért valaki felelős. A diósgyőriek minden jóindulatú támogatás ellenére csak jóval később kaptuk meg a sínszállítmányokat. Meg kell mondani, hogy a diósgyőri munkástársainkkal való tanácskozás megerősített bennünket a szocializmus építéséért s az őszi csúcsforgalom sikeréért folyó harcban. Most a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulójának tiszteletére eddigi munkánkat felülvizsgáltuk és vállalásainkat felújítottuk. Elhatároztuk, hogy a Gazda-mozgalmat még szélesebb rétegre terjesztjük s ezen keresztül évi tervünket november 20-ra befejezzük. Ebben az elhatározásban erősített meg bennünket Sztálin elvtárs nyilatkozata, melyet a Pravda munkatársának adott. Mi, bizalmiak, most ezzel az erőtöbblettel végezzük politikai felvilágosító munkánkat, segítjük dolgozótársainkat és tesszük lehetővé azt, hogy tervünket a vállalt határidőre részleteiben is teljesítsük.

Szilágyi Vilmos,
lakatos bizalmi,
MAV Felépítmény- és Vasanyagjavító NV.

MEGKEZDTÜK

a különböző szakszervezeti kiadványok — újságok, röplapok, jegyzőkönyvek, mozgalmi fényképek, stb. — összegyüjtését a szakszervezeti archivum számára.

Régi munkásmozgalmi iratok, stb. jelentős számban vannak a régi szakszervezeti tagok birtokában. Nagy szolgálatot tennének azzal, ha a birtokukban lévő — a szakszervezet multbeli harcaival foglalkozó anyagokat — a szakszervezet rendelkezésére bocsátanák.

Felhívjuk a vasutas dolgozókat: bocsássák rendelkezésünkre, s tegyék közkinccsé ezeket a kiadványokat. A dolgozók költségeit megtérítjük. Az anyagot az alábbi címre kérjük beküldeni: Vasutasok Szakszervezete, Budapest VI., Munkácsy Mihály-u. 16. ea.

Kereskedelmi szolgálat dolgozói! Az árukárok megszüntetésével, a fuvaroztatókkal való jó együttműködéssel segítsétek a napi 15.000 vagon kiállítását. Harcoljatok a „rakva-rakott"-mozgalomban továbbítandó 50.000 kocsi megrakásáért!

A DUNAPENTELEI vasútépítők



teljesítették a Rákosi elvtársnak tett vasutasnapi fogadalmukat

A MAV Pályaépítő és Felújító ÜV. rácalmási főépítésvezetőségének dolgozói a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulójának tiszteletére versenyre hívták a vállalat valamennyi építésvezetőségét.

A vasutasnapra tett fogadalmunkat maradék nélkül teljesítettük. Az előző versenyszakaszban 150.000 forint megtakarítást vállaltunk és azt 305.000 forintra teljesítettük.

Harc a terv időelőtti befejezéséért

Az üzemi vállalat területén haroba indultak építésvezetőségeink a terv határidő előtti teljesítéséért. Ezzel is biztosítani akarjuk a Dunaj Vasműhöz irányuló forgalom zavartalan lebonyolítását.

A kulcsi építési szakasz már október 8-án befejezte ezévi tervét.

A rácalmásiak pedig vállalták, hogy december 15-re részleteiben is teljesítik tervüket. Jobb munkaszervezéssel és

jóval kevesebb létszámmal októberben 2000, novemberben pedig 3000 köbméterrel több földet termelnek és építik be új töltésnek.

A brigádok közötti versengés biztosítja a terv időelőtti befejezését. Ebben élenjárnak a fiatalok. A *„Szabadság"*-ifibrigád tagjai X. 8-ra teljesítették a vasutasnapi fogadalmukat, befejezték ezévi tervüket és

november 7-re vállalták hogy 1952 március 15-re előirányzott terveket befejezik.

Székely István, a brigád vezetője büszkén mondja, hogy minden tag fegyelmezetten végzi munkáját és 199 százalékos átlagteljesítménnyel még a szomszédos munkacsapatokat is segítik. *Szabó* Mihály, a csánytelki sztahánovista brigád vezetője 178 százalékos átlagteljesítménnyel készül a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójára.

A vágányzárak gyors feloldásával segítjük a háromnapos kocsiforduló megteremtését

Mozgó építésvezetőségeink a vágányzáras munkák határidőelőtti elkészítésével, gyors feloldásával segítik a háromnapos kocsiforduló megteremtését, az őszi csúcsforgalom lebonyolítását. A napokban adják át ünnepélyesen üzemünk dolgozói a

Pusztaszabolcs és Rácalmás között épített új 22 kilométer hosszú vonalszakaszt.

Ez a pálya nagyobb terheles bir el, mint elődje és nagyban hozzájárul az őszi forgalmi verseny sikeréhez.

A jó eredmények mellett vannak hiányosságaink. *Vidó* Ferenc elvtárs, a jászladányi brigád vezetője megállapította például, hogy az utóbbi időben

a termelési értekezletek nem töltik be teljesen rendeltetésüket.

Pedig nagy szükség van erre akkor, amikor az adonyi építésvezetőség 13 százalékkal maradt el a terv teljesítésében. A műszaki vezetés is helytelenül szervezi a munkát, de a tervbrigádok sem támogatják kellőképpen a dolgozókat a terv teljesítésében. Az adminisztratív dolgozók helytelen és felületes munkája sok dolgozói hátráltat képességei és ereje kifejtésében. Így számították ki rosszul a sztahánovista csánytelki brigád bérét. Az adonyi két villanyszerelő szakembernek pedig *„elfelejtettek"* fizetést adni.

Hiba az is, hogy *Szabó* Árpád főépítésvezető nem harcol eléggé a hiányosságok megszüntetéséért, nem vonja felelősségre azokat, akik 15—20 dolgozónak rendellenül fizetnek. *Bognár* kartárs, a bérelszámoló csoport vezetője a panaszokat rendeleti úton próbálja orvosolni. Ez nem helyes. Ebből származnak a nézeteltérések.

A dunapentelei vasútépítők teljesítették a *Rákosi* elvtársnak tett vasutasnapi fogadalmukat, bevezették az öntöcsatornákba az iparvágányt, tehát a dolgozók joggal elvárják, hogy munkájuk után értékeljék őket. Elvárjuk, hogy felelősségre vonják az őszi forgalmi verseny fékezőit, a dolgozók ellen vétőket. A főépítésvezető pedig harcoljon azért, hogy a felelős egyszemélyi vezetés érvényre jusson valamennyi építésvezetőségünknél, mert csakis így tudjuk felemelő ötéves tervünket, a béke tervét győzelemre vinni.

Csókási Károly
versenyfelelős, Ráczalmás.

Bürokraták akadályozzák a GAZDA-MOZGALOM kiszélesítését

Augusztus 3-án felkeresett *Papp* Gábor elvtárs, az üzemi bizottság titkára és azirányt érdeklődött: milyen eredményeket tud igazolni brigádom az anyagmegtakarítás terén? Ezideig nem jegyeztük a megtakarításokat, de Papp elvtárs felvilágosító munkája után felismertem a Gazda-mozgalom lényegét. Brigádommal megértettem a mozgalom jelentőségét. Megkezdtük a versenyt. Kis lelkes csapatommal augusztusban sikerült

két poggyászkocsit teljes hulladékanyagból felépíteni.

Tíz tagból álló brigádom önbizalmát ez nagymértékben fokozta és teljesítményét 125 százalékra emelte.

Amikor az újítónak kell kiszámítani a megtakarítás értékét

Eddig még minden rendben lett volna, ha a dolog csak idáig tartott volna. *Deme, Magyar* és *Jakab* elvtársak felülvizsgálták a kocsikat és láttamozták anyagmegtakarítási könyvecskémet. Ekkor felmentem az üzemi bizottsághoz azzal, hogy az anyagmegtakarítási értéket kiszámítsák.

Itt kezdődött a *„kálvária-járás"*. Legyen aki követni tudja: az üzemi bizottságtól a művezetőhöz, innen *Sasvári* munkabeíróhoz, tovább az anyagbeszerző szertárba, innen a 2-es raktárba küldtek.

Teljes határai munkaidőt vesztettem, de még mindig nem volt eredmény.

A brigádom azt mondta, hogy ne hagyjuk magunkat. Igy másnap ujból kezdtem a 2-es raktárban. *G. Kiss* elvtárs adta meg az „első segítséget. Még ezután sok huza-vona következett, majd a negyedik nap kaptam egy táblázatot, mely hivatalosan igazolta a fazonvasak értékét és fajsulyát. Ezután már csak gyerekjáték volt. Négy-öt helyre küldtek csupán mig végre reszortvezetőmhöz kerültem. *Jakab* elvtárs beteg volt, s igy helyettesét, Deák elvtársat kerestem fel. Azonnal segítségemre sietett, egy tételt ki is számított, mutatva, hogy ő már érti az összefüggést a mozgalom és a gyakorlat között, de továbbb nem számolt. Rámhagyta, hogy számoljam azt ki én, mert ez nem az ő munkájához tartozik.

Panaszommal Deme művezetőmhöz fordultam, aki már tudott az esetemről. Igy magamra hagyva, otthon nekiláttam és kiszámítottam, hogy

megtakarításom értéke augusztus hónapban 15.000 forint.

Ez azonban nem hivatalos, — mondta később *Deák* elvtárs. Igy fullasztják az emberbe az ambiciót. Végül *Falusi* párttitkár elvtárshoz fordultam, s bár panaszomat feljegyezte, mindezidáig semmi sem történt.

Nagyon szeretnénk, ha a helybeli pártszervezet és üzemi bizottság támogatna bennünket, kivezetne bennünket abból a zsákutcából, amelyben brigádom elvesztette önbizalmát, hassanak oda, hogy a Gazda-mozgalom eleven erőként hassa át a terv teljesítéséért, az őszi csúcsforgalom győzelméért folytatott üzemi harcunkat. Brigádunk nevében igérhetem, hogy az őszi forgalmi versenyben épp oly szép eredményeket tudunk majd felmutatni, mint azt augusztusban tettük. Azt hisszük, hogy *Falusi és Papp* elvtársak segítenek bennünket ebben az igyekezetünkben.

Csendes Elek
brigádvezető szekrénylakatos
a Szolnoki Járműjavító ÜV dogozója

*

Felhivjuk az üzem vállalatvezetőségének figyelmét Csendes Elek levelére, s hárítsanak el minden akadályt útjukból. A pártszervezetnek és az üzemi bizottságnak erőteljesen meg kell védeni az őszi csúcsforgalmat segítő dolgozókat a bürokraták ellen, akik akadályozzák a Gazda-mozgalom kiszélesítését s fékezik ezen keresztül is a vasutasok őszi versenyének győzelmét.

A fiatalok egymásután csatlakoznak Födi Sándor felhivásához „Az őszi csúcsforgalom legjobb ifjúmunkása" cimért

Lapunk október 6-i számában közöltük *Födi* Sándor sztahanovista ifjúmunkás mozdonyvezető felhivását: „Inditsunk versenyt. *Az őszi csúcsforgalom legjobb ifjúmunkása"* cim elnyeréséért." Ugyanakkor azt is megírtuk, hogy a vasutasszakszervezet központi vezetősége örömmel tette magaeva *Födi* Sándor felhivását és vándorzászlót alapitott az őszi forgalmi versenyben legjobb ifjúmunkás és ifibrigád számára.

Födi Sándor felhivásához egymás után csatlakoznak a fiatalok. A szegedi fűtőházban egész sor ifjúmunkás csatlakozott a versenyfelhiváshoz. Amint irják, azért, *„mert sikerre akarjuk vinni őszi csúcsforgalmunkat,* amelyet

mi, itt a déli határmentén ránk leselkedő Tito-banda közelében mégis inkább harci feladatnak tekintünk.

Mi, fiatal vasutasok érezzük legjobban, hogy népi demokráciánk törődik velünk, gondoskodik rólunk és az őszi forgalmi versenyben való jó részvételünkkel, a háromnapos kocsiforduló megteremtésével is törlesztenünk kell ígyekszünk pártunknak, Rákosi elvtársnak."

A vállalások mutatják, hogy ifjúmunkásaink komolyan veszik a versenyt, *Rákosi* elvtársnak tett vasutasnapi fogadalmuk megtartását. *Györki* Mihály mozdonyvezető például vállalta, hogy a *„mosástól-mosásig"*-mozgalomban 35.000 kilométerre emeli teljesítményét. *Varga* László, *Bálint Gyula* és *Györki* Mihály 20 százalékos javitási költségcsökkentést ajánlott fel. A géplakatos, tüzi- és kazánkovács ifjúmunkások vállalták, hogy eddigi átlagos 120—140 százalékos teljesítményüket minőségi javitás mellett 5 százalékkal növelik. A csőfuvató ifjúmunkások átlagos 135 százalékukat 140-re emelik.

A fiatalok hangsúlyozzák csatlakozásukban, hogy vállalásukat a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulójának méltó megünneplésére, *Sztálin* elvtárs 72. születésnapjának tiszteletére teszik. Ezzel el akarják érni azt, hogy megtartsák Szeged fűtőház országos első helyezését.

Ugyanigy csatlakoztak *Födi* Sándor felhivásához a békéscsabai, szegedi, miskolci, záhonyi fűtőház és a debreceni járművajitó, a szombathelyi, körmendi osztálymérnökség ifjúmunkásai is.

Fazekas Sándor ifjúmunkás tüzikovács például vállalta, hogy

augusztus havi átlagos 164 százalékát további 5 százalékkal emeli

és mint csapágyöntő a Gazda-mozgalom keretében a fehér fémmel való takarékosságot tovább fokozza, munkamódszerét pedig átadja *Cetkó* Jánosnak és *Kerekes* Imre átképzős lakatosoknak.

A vasutas fiatalok harcba lendültek az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért és arra törekednek, hogy elnyerjék *„Az őszi csúcsforgalom legjobb ifjúmunkása"* címét és a szakszervezet által alapitott vándorzászlót. Igy segítik a fiatalok a háromnapos kocsiforduló megvalósítását.

Termelési értekezleten vitatják meg dolgozóink üzemeik 1952. évre előirányzott tervét

A SZOT titkárságának határozata alapján üzemeinkben október 17—24 között termelési értekezleteket kell tartani. A termelési értekezleten a vasutas dolgozók megvitatják az üzem és egyéb szolgálati helyek 1952. évre előirányzott tervét.

A vasutas termelési értekezleteket területi bizottságaink, szakszervezeti funkcionáriusaink összekötötték az őszi forgalom megvalósításával, a három és félnapos kocsiforduló megteremtésével és az 1951. évi terv határidő előtti befejezésével.

Az őszi forgalom feladatai napról napra nagyobbak, amelyet bizonyitanak a hatalmas méretü ipari és mezőgazdasági szállitások. Ezek a feladatok teszik szükségessé, hogy a vasutasok termelési értekezletei, a tervismertető értekezletek segitsék ezeknek a feladatoknak a megoldását. Párhuzamot kell vonni az értekezleten a jövő évi terv és a jelenlegi teljesitmény között és már most látni kell azt, hogy a rendes forgalom és az őszi forgalom között lassan elmosódnak a határok: folyamatossá válik a véget nem érő hatalmas szállitási munka.

Területeinkről általános panaszként merül fel az előkészités során, hogy a pártszervezetek, a szakszervezet és a szakszolgálat nem hangolják össze a mozgalmi rendezvények idejét, a már meghatározott időpont sokszor megváltozik, s ez persze az előkészületek és a rendezvények rovására megy.

A termelési értekezletek megtartásáról és tapasztalatairól lapunk november 3-i számában számolunk be olvasóinknak.

Az Északi Járműjavító ÜV dolgozói november 7-re vállalták, hogy 20-ra befejezik évi tervüket és az év végéig hat és félmillió forint értéket termelnek terven felül

A vasutas dolgozók az eddiginél is több és jobb munkával készülnek a nagy évfordulóra. A MAV Északi Járműjavító ÜV dolgozói például Rákosi elvtárshoz irt fogadalmukban vállalták, hogy jelentékenyen elősegitik az őszi forgalmi feladatok sikerét.

„Drága Rákosi Elvtárs! — irták levelükben. — *Nemsokára ünneplik világszerte november 7-ét, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulóját. Mindannyian tisztában vagyunk azzal, hogy ennek a napnak köszönhetjük, hogy békében épitheljük virágzó országunkban a szocializmust.*

Tudatában vagyunk annak is, hogy az őszi forgalom hatalmas feladatainak végrehajtásában milyen fontos munkát végzünk. Az őszi forgalom sikeres lebonyolitása dolgozó népünk békéért folyó harcának egyik fontos részlete.

Éppen ezért megvizsgáltuk 1951. évi tervünket. A Nagy Évforduló tiszteletére, a békéért folytatott harcunk további fokozása érdekében megfogadjuk Önnek, Rákosi elvtárs és az egész dolgozó magyar népnek, hogy:

1. 1951. évi tervünket globálisan, mennyiségileg és pénzügyileg is befejezzük november 20-án;

2. 1951. évi terv fölött hat és félmillió forint értéket termelünk;

3. 1951. évre előirt termelékenységünket december 1-re 18 százalékkal túlteljesitjük;

4. A Gazda-mozgalom eddigi eredményeinek további kiszélesitésével november 7-ig 50.000, december 21-ig pedig további 180.000 forint megtakaritást érünk el

A Landler Művek hárommillió forint értékű anyagmegtakaritása

A Landler Művek dolgozói ugyancsak levéliel fordultak a magyar nép szeretett vezéréhez, *Rákosi* Mátyás elvtárshoz. Fogadalmukban vállalták hogy a Nagy Évforduló tiszteletére teljes erejükkel segitik a vasutasok legnagyobb erőpróbáját, az őszi forgalom lebonyolitását. Ennek előmozditására, a kocsiforduló leszoritására már december 10-re befejezik felemelt tervük második tervévét és a roncskocsik újjáépitését, a mozdonyok javitását a kiszabott idő előtt elvégzik. Ezáltal 11,140.000 forint értékü munkát végeznek és több mint hárommillió forint értékü anyagot takaritanak meg a Gazda-mozgalomban.

A Landler Művek dolgozói *Rákosi* elvtárshoz irt levelükben elmondották, hogy hiányosságok is vannak. Elmaradás van a kocsik korszerüsitési munkáiban és a minőségi munka terén is vannak javitanivalók, a mozdonyok és kocsik üzembiztonsága, valamint a kocsik beázásának megakadályozása terén.

Biztosan tudjuk — fejeződik be a levél —, hogy felajánlásunkkal ötéves tervünk sikerét segitjük elő és ezen keresztül mi is növeljük a dicsőséges Szovjetunió vezette béketábor erejét, amely az imperialisták háborús usztásaival szemben a dolgozók szocialista világát épiti.

Az ország valamennyi szolgálati helyén és üzemében a kocsiforduló leszoritásáért vivott harcot összekapcsolják a november 7-i vállalások túlteljesitésével és arra törekednek, hogy a vasutasok minden évi hatalmas feladatát, az őszi csúcsforgalmat győzelemhez segitsék.

Miért kellett Németh Jánoséknak több mint száz órát tengelyen tölteniök

A háromnapos kocsiforduló megvalósitásáért harcolnak. Ennek a harcnak fékezői is vannak. Ilyen például az, hogy indulásra kész vonatok szakaszra várnak. Hogyan történhet meg ilyesmi? A következő eset jellemzően világitja meg ezt a kérdést, mint ahogy megvilágitja különböző állomások viszonyát a ferencvárosi szakaszok.

Németh János vonatvezető október 9-én reggel két kartásával vonatot továbbitott állomásunkról. 10-én délután 2 órakor meg is érkeztek Szegedre, onnan rezsiben Kiskunhalasra küldték őket este 7 órakor. Itt már várták őket és továbbküldték Soltvadkertre, ahonnan éjjél után egy K-szerelvényt továbbitottak Bátaszékre. Másnap egy órakor értek oda, ahonnan négy óra után Kiskunhalasra vittek egy tolatós vonatot. Végre 12-én délelőtt 11 óra körül érkeztek Halasra a vonalon való huzamos ácsorgás után.

A dolgozók egyetlenegyszer ágyba nem kerülhettek és rendes tisztálkodásra sem volt lehetőségük.

De Halas még ekkor sem küldte őket haza, hanem önköltségben Körös állomásra ahonnan borosvonatot továbbitottak Budapest Ferencvárosra. Némethék Körösön délután 2 órától éjfél utánig tolattak, rendezték a borosvonatot, mert azt akkor rakták be. Végül is 13-án 5 óra tájban elindultak és délre megérkeztek a fővárosba.

Igy állunk ezzel az utazással. Helyes munkaszervezéssel elkerülhető lett volna, hogy legjobb értékünkkel, az emberrel, igy bánjunk. Állomásunk vonatkisérői tisztában vannak a nehézségekkel, vállalják is a harcot, de több mint 100 óráig távol lenni a telepállomástól —, nagyon sok. Persze, hogy nem csoda, ha kész szerelvényeink szakaszra várnak.

Ez csak egy példa a sok közül. Sokan viszont 10—12, vagy még ennél is több órára lefektetik szakaszainkat, ahelyett, hogy visszafordítanák őket. Nagyon szeretnénk, ha ez a levél felébresztené a vidéki telepállomások rendezőiben a felelősségérzetet és nagyobb körültekintéssel, a dolgozók érdekeinek szem előtt tartásával végeznék munkájukat. Mert ilyen munkával fékezzük a kocsifordulók meggyorsitásáért folytatott harcunkat

Magyar Béla
Budapest, Ferencváros állomás üzemi bizottságának elnöke.

Pályafenntartási dolgozók! Szilárd munkafegyelemmel, éber szolgálattétellel, a pályák jókarbantartásával, a lassújelek és vágányzárak megszüntetésével harcoljatok az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért!

A szállíttató vállalatok levélben számolnak be arról hogyan segítik a háromnapos kocsiforduló megvalósítását

A minisztérium és a vasutasszakszervezet lapja, a „Szocialista Vasutért" közelmultban rendezett ankétján a vasut és fuvaroztató vállalatok számos képviselője jelent meg, hogy közreműködésével elősegítse az őszi csúcsforgalom jelenlegi szakaszában mutatkozó elmaradások leküzdését.

Az ankétnak máris eredménye van. A vasuti szállítási terveket a vállalatok

augusztus hónapban 97—108 százalék között teljesitették.

Az irányvonatok rendszerét először idegenkedéssel fogadták munkatársaink, de a felvilágosító munka meghozta az eredményt. Alig fordultak elő a kirakásnál késedelmek. Legnagyobb építkezéseink kocsiálláspénzmentesen rakták ki, általános négyórás átlaggal a kocsikat. Az inotai építkezés például egymaga 31 irányvonatot, 1293 kocsit rakott ki egy hónap alatt kocsiálláspénzmentesen.

A kocsik éjjeli és munkaszüneti napokon történő kirakása gondot és erőfeszítést jelent, de

vállalatunk dolgozói a legtöbb helyen a rendes munkaidőn túl, önkéntes vállalással vesznek részt a kocsik kirakásában,

hogy ezzel is segítsék a háromnapos kocsiforduló megvalósítását.

Most a vasutas dolgozók és a fuvaroztató felek annyit hangoztatott és szükségszerű együttműködéséről emlékezem meg. A szállítást lebonyolító építőipari vállalatok funkcionáriusai joggal várják az idősebb testvér, a szervezettebb, kiépítettebb vasúti szervek jóindulatú támogatását. Ezt is meg kell mondani, hogy az eddig elért eredmények nagyrészben a vasutas dolgozók jóakaratú, támogató együttműködésének köszönhető. De sok állomáson még komoly hibák vannak.

A tihaméri téglagyár dolgozói például ismételten panaszolják, hogy Eger állomás a megrendelt kocsikat csak órák mulva állítja ki, holott az üres kocsik az állomáson vannak! Ugyanez a panasza a solymári téglagyárnak is. Egyes vasutas dolgozók nem veszik komolyan az előértesítésekre vonatkozó rendelkezéseket. Legutóbb például Téglás állomás irányvonat érkezését jelezte. Mire vonaton és gépkocsin odaszállították a dolgozókat a helyszinre, az irányvonat „eltűnt". Október 11-én pedig Kazincbarcikán maradt 50 kocsi kavics kirakatlanul, hiányos előértesítés miatt.

A bírságok körül sincs minden rendben és a jó viszony elmjulásához vezetett, mert a vasutas dolgozók nagyrésze szakmai tudásbeli előnyüket a szállító felek rovására használják fel

Hajnal Jenő
az Építésügyi Minisztérium Szállítási Osztályának dolgozója.

A BELSPED és a vasút dolgozói a komplex-brigádszerződések betartásával segítik az őszi forgalom lebonyolítását

A „Szocialista Vasutért" ankétja óta, az elmúlt hónap eredményei bizonyságul szolgálnak arra, hogy a vasut és a szállítmányozási vállalatok dolgozói a komplex-brigádszerződések pontjainak maradéktalan betartásával döntően tudják befolyásolni az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítását, s a kocsiforduló meggyorsítását

Ezt szolgálja az is, hogy október 10-től kezdve az állami szállítmányozó vállalta, hogy minden rendelkezésre álló módon és eszközzel arra törekszik, hogy délután fél 5-kor átadja a vasutnak a 110—165 mázsával rakott gyüjtővagonjait, sőt sok esetben 220 mázsával is kihasználja a Gh-sorozatú kocsikat. Az állami szállítmányozó a jelenlegi hat központi állomást

még ez évben 15-re emeli fel, és ezzel a vasutat havonta 600 vagon darabáru be- és kirakása alól mentesíti.

A szállítmányozó gyüjtőforgalom sikeres lebonyolításának alapfeltétele azonban az, hogy a gazdasági tárcák alá tartozó állami vállalatok — a mainyolc és félkilenc kezdés helyett — már hét órakor nyissanak és adják át az előző nap leadott redelkezési lapok alapján előkészített küldeményeiket.

Az együttműködésre vonatkozóan megállapithatjuk, hogy az egyre javul és elősegíti a háromnapos kocsiforduló megtartását. Szükség volna még az állami vállalatok üzlethelyiségének hét órakor történő nyitása és az, hogy előzetes értesítés nélkül 18 előzetes értesítés mellett pedig 21 óráig vegyék át az állami vállalatok a részükre érkező küldeményeket.

Dr. Kántor Béla
a Belföldi Szállítmányozási Vállalat dolgozója.

Javulás érezhető az árumozgatás terén

A „Szocialista Vasutért" ankétja után kérdezhetnők, realizálódtak-e a felismerések és megállapítások. Elmondhatjuk, hogy az ankét óta eltelt aránylag rövid idő óta máris megkönnyebbülés érezhető az árumozgatás terén. A két fél kölcsönösen megismerte és most már ismeri egymás közös kívánságát, baját és mindkettőjük törekvése az őszi forgalom sikeres megoldása.

A kocsiforduló meggyorsítása végett a Terményforgalmi Egyesülés az ankét óta vasuti kérdéseket intéző szakfelelőst állított be a vállalati Terv-brigád keretébe. Ennek munkaprogramjába tartozik mindaz, amellyel a kocsik gyors be- és kirakását segítjük. A Terményforgalmi Egyesülés munkáját hátráltatja az utóbbi idők szükmarkú kocsikiállítása. Hogy itt enyhülés álljon be, mindent elkövetünk, de szükség van a vasut részéről is a segítségre. A közös munka a kocsiforduló leszorításáért vivott közös harc végül is győzelemre kell, hogy segítse az őszi csúcsforgalmat.

Dr. Trigárszki Rezső
a Terményforgalmi Egyesülés dolgozója

A szovjet munkamódszereknek köszönhetem jó helyezésemet a versenyben

Örömmel szereztem tudomást arról, hogy az őszi forgalmi versenyben második helyezést értem el országos viszonylatban.

Jó helyezésemet annak köszönhetem, hogy jól együtt dolgoztunk a tolató brigádokkal és példát véve a felszabadulást nyomonkövető hősi vasútépítő időszakot, arra törekedtem, hogy a kocsiforduló érdekében mindent megtegyünk.

A tehervonatok után *visszamaradt elegyet nem engedtük ácsorogni,* hanem minden személyvonattal további tehereelegyet. Ugy dolgoztunk, hogy a személyvonatot meg ne késleltessük. A személy- és tehervonatok rendességét 110 százalékra teljesitettük.

Döntő segitséget nyujtott a szovjet tapasztalat például az iparvágányok gyors kiszolgálásánál. A szovjet Mehmed-mozgalom teszi lehetővé, hogy a vonat érkezése után legkésőbb 3 órán belül beállítjuk az iparvágányra a kocsikat, pedig nem kevesebb, mint 21 iparvágányunk van.

Igéretet teszek arra, hogy munkámat továbbra is becsületesen és balesetmentesen végzem el a kocsiforduló meggyorsitása érdekében.

Tölgyesi Károly,
forgalmi szolgálattevő,
Szombathely.

Bírálatunk nyomában

Lapunk július 17-i számában megírtuk, hogy a MÁV Pályaépítő- és Felújító ÜV. ferencvárosi építésvezetőségénél kétszáz dolgozót szállásoltak el egészségtelen, dohos, büdös pincékbe és ennek a kétszáz dolgozónak mindössze 60 mosdótálat adtak.

A „Szocialista Vasutért" cikk ata segített a dolgozók helyzetén: az építésvezetőség hozzálátott a tűrhetetlen állapotok felszámolásához. *Egy hét alatt megszüntette a rossz szállásheiyet és átcsoportositotta a dolgozókat jó lakhelyekre.* Ma már biztosítva van a tisztálkodási lehetőség és *kéthetenként cserélik az ágyneműt* is.

Az építésvezetőség láthatta hogy a dolgozókról való gondoskodás magaután vonja a termelőmunkához való viszony megváltozását is. A pályafenntartási dolgozók, az építésvezetőség munkásai sokkal nagyobb odaadással, eredményesebben végzik munkájukat most, amikor érzik a megbecsülést és nincs gondja arra a dolgozónak, hogy munka végeztével hol tisztálkodik és piheni ki fáradalmait.

A szerkesztőség várja, hogy a szolnoki deltaépítkezés vezetősége, de a dunapentelei építésvezetőség is beszámol arró, hogy mit tett azóta, hogy bírálatot gyakoroltunk a *„Kik felelnek ezért"* c. cikkünkben az ottani állapotokról.

KIK FELELNEK EZÉRT?

Így gazdálkodnak a munkaerővel a vasúton

A közelmultban 65 ifjú ipari tanuló tette le a szakvizsgát az Északi Járműjavító ÜV-nél.

Még a szakvizsga letétele előtt a 7/d Ügyosztály rendeletére a Ferencvárosi Fűtőházból *Matos* és *Zentai* elvtársak elmentek az üzembe, hogy kiválasszanak 29 ifjút, aki mozdonyvezető szeretne lenni. A kiválasztás megtörtént. Csak az a hibája, hogy szemre nézték meg a fiatalokat: elég erősek-e, magasak-e, jóképüek-e? Amikor ezzel végeztek, visszatértek fűtőházukba, mint akik jól végezték dolgukat.

A fiataloknak ezután orvosi vizsgálatra kellett menniök, csak azt nem tudták: miért? A szakvizsga letétele után azonban megjelpődve látták orvosi vizsgálati lapjukon: *„mozdonyvezetőnek alkalmas"* jelzést.

Ezután jött a cifra mulatság. A 29 fiatalból 15-öt csakhamar áthelyeztek a Ferencvárosi Fűtőházba, de kiderült, hogy csak kettő akar közülük mozdonyvezető enni. Ennek köszönhető például, hogy *Kayzer* Lajos az ötödik nap engedély nélkül elhagyta munkahelyét és vissza sem tért azóta. *Acs* Gábor, 17 éves lakatos az üzemben szeretne tovább is dolgozni a szakmájában. *Hidvégi* István a lakatos szakmát szeretné megjobban elsajátítani, de ettől megfosztották. *Hidvégi* István elmondja, hogy *Csuhaji* és *Tabányi* oktatók is hiúsak a dolgoban, mert ők tájékoztatták *Matost* és *Zentait.*

Bőjti elvtars oktatási felelős kérdésünkre e mondotta, hogy az egyik értekezleten *Hortobágyi* elvtárs, előadó a 7 Szakosztály részéről kijelentette: *„Ezer mozdonyvezetőt kell kiképezni. Az Északiból 29 olyan fiatal is beleesik ebbe a számba, aki most tette le a szakvizsgát és nem számit az, hogy a fiatal akar-e jönni, vagy sem, mert ha alkalmas, akkor mozdonyvezető lesz".*

Érdemes elgondolkozni azon, hogy 65 szakvizsgát tett fiatal közül lehetett volna-e találni 29 olyan ifjút, aki örömmel ment volna mozdonyvezetőnek. Nyilván így is van ez, mert minden jel erre mutat. Az odakényszerített ifjúmunkások vagy ott hagyják munkahelyüket, vagy nem tanulnak, nem dolgoznak. Olyan fiatal is van, akit pontosan abban a munkakörben foglalkoztatnak, amihez sem kedve, sem képessége nincs.

Igy gazdálkodnak a munkaerővel a vasúton...

Tápiószecső vagy Sülysáp

Lapunk szeptember 27-i számában cikket közöltünk „Tápiószecsőn mindenki alszik — igy küzdenek" a vonatkésések és vonatácsorgások ellen" címen. A tápiószecsőiek még aznap bejöttek a szerkesztőségbe, mert amint mondották, állomásnevelirás történt és az alvó állomás nem Tápiószecső, hanem Sülysáp volt.

Ennek bizonyitására behozták a forgalmi naplót és a váltókezelők jegyzőkönyvét. Láttuk, hogy igazuk van. A tápiószecsőiek tényleg nem aludtak, legalábbis nem az egész állomás. Mert a szerkesztő egy szempillantás alatt észrevette, hogy az állomásbejárásra kötelezett málházó csalt. Ugyanis a váltókezelő 23 óra egynéhány perckor történt bejegyzésére szemérmetlen módon vastagon rárt és azt állitotta, hogy 6 0 óra 0 perckor eleget tett éjjeli őrjárati kötelességének. Pedig lehet, hogy aludt és igy akarta pótolni az órás, vagy másfélórás késedelmet. Arra vagyunk kiváncsiak hogy az állomásfőnöki kérdőjel, amely az okiratihamisitást kimerítő bejegyzés mellett volt, mikor változott felkiáltó jellé? Elt-e az állomásvezető a Fegyelmi Szabályzatban előirt kötelességével, élt-e a dolgozók nevelését célzó felvilágositással. Mert erről nem beszéltek a kérdőlelek.

Egyébként az eljárás a budapesti MÁV Igazgatóság létszámába tartozó Juhász István hibájából történt, aki Sülysáp helyett Tápiószecső állomás dolgozójának alvását jelentette. Erről a budapesti MÁV Igazgatóság III. Osztálya hivatalosan értesitett bennünket.

A sülysápi állomásvezető egyébként a munkafegyelmet sértő dolgozók ellen a Fegyelmi Szabályzatban biztositott jogánál fogva eljárt és rendbirságaival sujtotta az őszi forgalom akadályozóit.

Üzemünk kultúrmunkája a vasutasok versenyét, tervünk túlteljesítését szolgálja

A Landler Müvek jó vagy rossz kultúrmunkája komolyan befolyásolja az üzem termelékenységét s ezen keresztül befolyást gyakorol a vasutasok őszi forgalmi versenyére, a kocsiforduló meggyorsitására s azon keresztül a terv túlteljesítésére.

Az ismeretterjesztő előadásokkal kezdem. Ujjászerveztük az oktatási bizottságot és igyekszünk felkelteni dolgozóink érdeklődését az előadássorozatok iránt.

Könyvtárunk olvasóinak száma az elmúlt másfél hónap alatt közel 500 fővel gyarapodott.

Négy mozgókönyvtárat állitottunk fel abból a célból, hogy dolgozóink

a déli ebédszünet alatt cserélhessék könyveiket.

Igy a vidéken lakó dolgozóink olvasottságát mozdítjuk elő, mert a vonatokhoz való sietés miatt nemigen tudták központi könyvtárunkat igénybe venni.

Szakszervezetünk központja és a területi bizottság mindenben támogat bennünket és állandó kapcsolatban vagyunk velük.

Van persze olyan valami is, ami gátolja a kultúrmunka kifejtését. Kultúrhelyiségünk például 1902-ben épült, ma már sok mindenben nem felel meg a követelményeknek és művészeti csoportjaink érzik ezt. Képzőművészeti csoportunk munkáját pedig kénytelenek vagyunk szüneteltetni helyiség hiánya miatt. Bábcsoportunk hasonló ok miatt magánlakásban tartja próbáit.

Állandó kapcsolatot tartunk a termelési felelőssel, hogy kultúrmunkánkkal segitséget adjunk a vasutasok versenyének, a kocsiforduló leszorításának,

a tervteljesítésnek. Ezt elősegítendő, kisebb előadásokat tartunk üzemrészenként a déli ebédszünetben. Itt jeleneteket, csasztuskákat, zeneszámokat adtunk elő. Népszerüsitjük az élenjárókat, tréfás módon lendülethez segitjük az elmaradókat. Havonta egy alkalommal, vasárnap délután müsort adunk „Vidám Budapest" cimen. Ezek igen népszerüek dolgozóink körében. A müsorba tanító jellegü számokat iktatunk be valamennyi művészeti csoportunk közreműködésével. Ugyancsak havonta egyszer

„családi estet" rendezünk,

zenekari hangversennyel, szinjátszó müsorral összekötve. Ezek az estek igen alkalmasak a dolgozók és családtagjaik között a kollektiv szellem kialakitására.

A Landler Müvek kultúrbrigádja tudatában van a kultúrmunka jelentőségének a vasutasok nagy nemzeti feladataink elvégzésében és úgy igyekszik végezni munkáját, hogy lendületet adjon az őszi versenynek, a november 7-i vállalások túlteljesitésének és ezen keresztül a béke tervének, felemelt ötéves tervünk határidő előtti megvalósításának.

Galaschek Ferenc,
a Landler Müvek kultúrnevelési felelőse.

A vasutas irókörök lelkes munkájukkal segítik az őszi versenyt

Október 16-án tartottuk első országos irókörértekezletünket szakszervezetünk központjában. Az értekezlet célja: megismertetni vasutas munkásirónkkal az irókörök működésének fontosságát. Ezen keresztül iróink jelenetek, versek, csasztuskák irásával segitik kultúrbrigádjainkat a kulturagitációs munka eredményesebbé tételében. Segitik kultúrmunkásainkat közelebb hozni a vasutas termelési kérdésekhez, hogy

fokozottabban segitsék az őszi forgalom lebonyolitását, a kocsiforduló leszorítását.

Az értekezletre 43 vasutas iró jött el az ország minden tájáról. Itt voltak Sopron és Szombathely vasutas irói, debreceni fütőház mozdonyvezetője, Mátészalka raktári dolgozója, eljöttek azok a vasutas irók, akik a Tító-banda szomszédságában, Pécsett, Nagykanizsán, Szegeden teljesitenek vasuti szolgálatot és iról munkássságukkal is segitik az ellenség elleni harcot, a béke elszánt megvédését.

Az értekezleten résztvett az irószövetség képviselője, Dávid József elvtárs is. A Vasutpolitikai Osztályt Gulyás Erzsébet elvtársnő képviselte.

Harmath László elvtárs, a központi kultúrnevelési osztály vezetője, megnyitójában rámutatott a vasutas munkásirók tennivalóira és megjelölte az irókörök előtt álló konkrét feladatokat. Ezután Dávid József elvtárs tartotta meg előadását. Beszédében kifejtette az irodalmi körök jelentőségét, gyakorlati szempontokat és hasznos tanácsokat adott iróink számára.

Az előadást vita követte, melynek során dolgozóink feltárták azokat a nehézségeket, melyek az irókörök megalakulása körül mutatkoznak és hasznos tanácsokat adtak az irókörök működésével kapcsolatban.

Az ez évi MHK sikeres befejezésével ünnepeljük november 7-ét

Pártunk felszabadult sportéletünk elé azt a célt tüzte ki, hogy tegyük a sportot dolgozó népünk közkincsévé, egészségvédelmének a fokozottabb termelő munkára való felkészülésnek, békénkért folyó harcunk erősitésének eszközévé.

Tömegsportunk mozgalmában a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójának megünneplése úgy lehet méltó annak dicsőségéhez, ha vasutas dolgozóink, sportolóink megszerzik az MHK-jelvényt* és ezzel is hozzájárulnak békénk megvédéséhez, hazánk további megerősítéséhez. Az MHK-szintek teljesítése országépitő nagy terveink megvalósítását segiti elő azzal, hogy a sporton keresztül a dolgozók hatalmas tábora válik edzettebbé, munkabiróbbá.

Az MHK-mozgalomban kiemelkedő eredményt ért el Dombóvár üzemszervezete, amely elnyerte a SZOT vándorzászlóját. Mindamellett, hogy sporttevékenységben példamutatóan az élen jártak, a termelési munkából, az őszi forgalom sikeres megvalósításából is derekasan kivették a részüket.

Egyes üzemszervezetiünknél mutatkozó eredmények mellett azonban még sportfejlesztési tervünk teljesítése terén lemaradások és hiányosságok tapaszatalhatók. Elhanyagolják és lelkiismeretlenül kezelik az MHK-próbázásokkal kapcsolatos szervező munkát. Ez visszatükrözi, hogy

még mindig nem vált sportköri elnökségeink igazi feladatává az MHK-munka teljesítése.

Feltűnő elmaradást mutat a kezdeti eredmények után Budapest, Szeged és Miskolc területe, ahol a benevezett dolgozók 50 száza éka sem próbázott le. Szeged Rókus állomáson 100, Kiskőrösön 123, Bácsalmason 90 benevezett dolgozó még egy szintből sem próbázott. Ezeken a helyeken lebecsülik a pártunk által elindított mozgalmat. A sportelnökök a területi elnökségen tartott értekezleten meg sem jelennek. A fenti három területen a lemaradásért azonban nemcsak a sportköri elnökségek felelősek, hanem a Területi Elnökségek tagjai, elsősorban a területi bizottság elnökei is, mert nem nyujtottak rendszeres segitséget a sporteinökségek munkájához.

A november 7-ig rendelkezésünkre álló idő alatt a hiányosságok felszámolásával behozhatjuk lemaradásunkat, biztosithatjuk az MHK-mozgalom próbáinak százszázalékos sikerét. A területi bizottságok elnökeire hárul az a feladat, hogy megfelelően kezeljék és ellenőrizzék a területi sportelnökség munkáját. Az üzemi bizottságok vizsgálják meg a sportkör eddigi tevékenységét. Indítsanak versenyeket. Adjanak reális képet a próbázók létszámáról és teljesítményeikről. A jelvények kiosztasa újabb eszköze legyen az MHK-sportmozgalom népszerüsítésének és nagyban meg fogja könnyiteni a próbázásban elmaradt dolgozók mozgósítását.

A sportban tanusított lendületet vigyük át a termelés vonalára is. Vállaljuk a tervek időelőtti teljesitését, a kocsiforduló meggyorsítását, az őszi csúcsforgalom maradéktalan végrehajtását.

A sportbrigádok vállalják 1951. évi tervük időelőtti teljesítését a Nagy Októberi Szocialista Forradalom méltó megünneplésének tiszteletére.

Mindnyájan igyekezzünk eleget tenni az MHK-feladatok végrehajtásában azoknak a célkitüzéseknek, amiket pártunk a szocialista sport megvalosításában rank bizott. Ezzel edzett, egészséges dolgozókat nevelünk az ötéves terv sikeres megvalósitásához.

★

DICSŐSÉG A LEGYŐZHETETLEN BÉKETÁBOR VEZÉRÉNEK NÉPÜNK NAGY BARÁTJÁNAK, A NAGY SZTÁLINNAK!

★



VASUTAS Verseny HIRADÓ

★

ÉLJEN A BÉKÉT VÉDELMEZŐ, MAGYAR NÉP VEZETŐJE, A SZOCIALIZMUST ÉPÍTŐ MAGYAR DOLGOZÓK PÁRTJA!

★

HARCI JELENTÉS

az őszi forgalmi verseny állásáról

1951. AUGUSZTUS 20-TÓL OKTÓBER 10-IG AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN LEGJOBB ÉS KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK, BRIGÁDOK ÉS DOLGOZÓK:

FORGALMI SZOLGALAT

A legjobb szolgálati helyek:

1. **Miskolc, személypályaudvar.** Az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 119 százalékra, a tehervonatok terhelését 126 százalékra, a személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítását 105 százalékra, a kocsitartózkodási egységidőt 117 százalékban teljesítette. Az anyagtakarékosság terén az idényszabványhoz viszonyítva 35 százalékos megtakarítást értek el. Az állomáson közlekedő vonattal baleset nem történt. Összes pontszám: 248 pont kocsiforgalmához viszonyítva. 2. **Szolnok állomás.** 3. **Szerencs állomás.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. **Center állomás.** Az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 88 százalékra, a kocsitartózkodási egységidőt pedig 91 százalékra teljesítették. **Összes pontértéke: 16 pont;** 2. **Palotabozsók állomas.** Helytelen vonatindítás következtében egy térközbe két vonat került.

VONTATÁSI SZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Békéscsaba, fűtőház.** A mozdonyjavítási költségüket a tervhez viszonyítva 18 százalékkal csökkentették. Az egy üzemi mozdonyra eső napi km-teljesítmény a célkitűzéshez viszonyítva 13 százalékkal emelkedett. A 2000 tonnás mozgalomban a napi többterhelés a célkitűzéshez viszonyítva 39 százalékkal emelkedett. A mosástól-mosásig mozgalomban a mozdonyok kilométerteljesítménye a célkitűzéshez viszonyítva 36 százalékkal emelkedett. A minden út jövedelmezőségéért mozgalomban a vonali mozdonyszemélyzet 100 százalékig résztvesz. Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva 1 százalékos. A vontatási személyzet hibájából eredő szolgálatképtelenség, vagy baleset nem fordult elő. **Összes pontszáma: 810 pont; 2. Miskolc, fűtőház,** 3. **Szombathely, fűtőház.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Székesfehérvár, fűtőház.** Az egy mozdonyra eső javítási költségeket a tervhez viszonyítva 63 százalékkal túlléptek. Az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométerteljesítmény a tervhez viszonyítva 14 százalékkal csökkent. A vontatási személyzet hibájából két szolgálatképtelenség fordult elő. Baleset nem volt. **Összes pontszáma: 492 pont; 2. Szeged, fűtőház. Összes pontszáma: 125 pont.**

PÁLYAFENNTARTÁSI SZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Békéscsabai osztálymérnökség.** Teljesítménybérben végzett munkák átlagos kiteljesítési százaléka 127 százalék. Az összes munkaórák 86 százalékát végezték teljesítménybérben. A kocsik ki- és berakásánál felmerült átlagidő 0.33 óra volt. Az osztálymérnökség bekapcsolódott a Gazda-mozgalomba, amit a dolgozók nagyrésze magáévá tett. Párosversenyszerződést valamennyi szolgálati hely kötött. **Összes pontszáma: 72.90 pont;** 2. **Kiskunhalasi osztálymérnökség;** 3. **Hódmezővásárhelyi osztálymérnökség.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Győri osztálymérnökség.** Teljesítménybérben végzett munkák átlagos kiteljesítési százaléka 118 százalék. Az összes munkaórák 80 százalékát végezték teljesítménybérben. A kocsik ki- és berakásánál felmerült átlagidő 1.86 óra volt. **Összes pontszáma: 44.9 pont;** 2. **Székesfehérvári osztálymérnökség.** Teljesítménybérben végzett munkák átlagos kiteljesítési százaléka 117 százalék. Az összes munkaórák 63 százalékát végezték teljesítménybérben. A kocsik ki- és berakásánál felmerült átlagidő 1.25 óra volt. **Összes pontszáma: 44.1 pont.**

KERESKEDELMI SZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Miskolc, személypályaudvar. Kereskedelmi főnökség.** Az átlagos rakodási időt 35 százalékkal csökkentette. Kocsikihasználási tervét 107 százalékra, gyüjtőkihasználási tervét pedig 118 százalékra teljesítette. Az ötnapos berakási terv. és tényszámok közötti eltérés 7 százalék. Az átlagos foglalkoztatási fok 86 százalék. Tervükhöz képest 67 százalékos anyagmegtakarítást értek el. Árukáreset nem fordult elő. **Összes pontszáma: 246 pont;** 2. **Győr—MÁV Kereskedelmi főnökség;** 3. **Záhony, Kereskedelmi főnökség.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

Nagykereskedelmi főnökségek közül:

1. **Nyiregyháza, Kereskedelmi főnökség.** Az átlagos rakodási időt mindössze 98 százalékra teljesítette. A gyüjtő kihasználásnál 92 százalékot ért el. Az ötnapos berakási terveknél az eltérés 8 százalék. Árukáreset egy esetben fordult elő. **Összes pontszáma: 76 pont; 2. Szombathely, Kereskedelmi főnökség.** A kocsikihasználási tervét 99 százalékra teljesítette az ötnapos berakási terv- és tényszám közötti eltérés 15 százalék. Foglalkoztatási fok mindössze 57 százalék. **Összes pontszáma: 66 pont.**

MŰHELYI SZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Északi Járóműjavító Üzemi Vállalat.** A vállalat időarányos tervét 115 százalékra teljesítette. Az 1000 jelenléti órára eső egységteljesítménye 3.47 egység. Vállalását 365 százalékban teljesítette. Anyagtakarékosság terén egy főre eső forintértéke 248 Ft. **Összes pontszáma: 34.78 pont; 2. Landler Jenő Járóműjavító Üzemi Vállalat. 3. Szolnoki Járóműjavító Üzemi Vállalat.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. **Miskolci Járóműjavító Üzemi Vállalat.** Tervét csak 95.3 százalékra teljesítette. Anyagtakarékosság terén egy főre eső érték összege 330 Ft. **Összes pontszáma: 28.53 pont;** 2. **Debreceni Járóműjavító Üzemi Vállalat.** Vállalását nem teljesítette, mert tervét is csak 83 százalékra teljesítette. **Összes pontszáma: 28.53 pont.**

TÁVKÖZLŐ- ÉS BIZTOSITÓBERENDEZÉSI SZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **24. sz. Szemaformesteri szakasz. Miskolc.** Tervét 152 százalékban teljesítette. Teljesítményi százaléka 163 százalék. Anyagtakarékosság terén 38 százalékot ért el. Hibatávirat nem fordult elő. **Összes pontszáma: 201 pont; 2. 7. sz. Távirdamesteri szakasz Debrecen. 3. 1. sz. Szemaformesteri szakasz, Pápa.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **14. sz. Szemaformesteri szakasz, Siófok.** Versenyjelentést nem küldött be. **Pontszáma: 0; 2. 8. sz. Szemaformesteri szakasz, Szombathely.** Versenyjelentést nem küldött. **Pontszáma: 0.**

HIDSZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Gubacsi-úti Építésvezetőség, Budapest.** Tervét 145.9 százalékban teljesítette. A darabbérben töltött munkaórák viszonya az összes munkaórákhoz képest 84.5 százalék. Az építési helyen a legjobb szakmunkásaink dolgoznak! Megyeri György építésvezető szakszerű irányítása mellett **Összes pontszáma: 175 pont; 2. Adonyi Építésvezetőség, 3. Tiszafüredi Építésvezetőség.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Marcaltő, Építésvezetőség.** A darabbérben töltött munkaórák viszonya az összes munkaórákhoz képest mindössze 55 százalék; 2. **Ágfalva, Építésvezetőség.** A darabbérben töltött munkaórák viszonya az összes munkaórákhoz képest mindössze 51 százalék.

SZERTÁRI SZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Miskolci osztószertár.** Teljesítményi tervét 132 százalékra teljesítette. Az egy főre eső bérköltség 0.14 Ft. Az átlagos rakodási idő egy és fél óra. **Összes pontszáma: 32 pont; 2. Mátészalka, szertár; 3. Eger, szertár.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Celldömölk, szertár.** Teljesítményi százaléka 100 százalék. **Összes pontszáma: 1 pont; 2. Kazincbarcika, szertár.** Teljesítményi százaléka 126 százalék. Kocsikirakási átlagideje 3 óra **Összes pontszáma: 4.5 pont.**

A VASUT TERÜLETEN A HÁROM LEGJOBB SZOLGÁLATI HELY KIÉRTÉKELÉSE:

1. **Miskolc, személypályaudvar.** Az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 119 százalékra, a tehervonatok terhelését 126 százalékra, a személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítását 105 százalékra, a kocsitartózkodási egységidőt 117 százalékra teljesítette. Az anyagtakarékosság terén az idényszabványhoz viszonyítva 35 százalékos megtakarítást értek el. Az állomáson közlekedő vonattal baleset nem történt **Összes pontszáma: 248 pont. 2. Békéscsabai Fűtőház.** A mozdonyjavítási költségüket a tervhez viszonyítva 18 százalékkal csökkentették. Az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométerteljesítmény a célkitűzéshez viszonyítva 13 százalékkal emelkedett. A 2000 tonnás mozgalomban a napi többterhelés a célkitűzéshez viszonyítva 39 százalékkal emelkedett. A mosástól-mosásig mozgalomban a mozdonyok kilométerteljesítménye a célkitűzéshez viszonyítva 36 százalékkal emelkedett. A minden út jövedelmezőségéért mozgalomban a vonali mozdonyszemélyzet 100 százalékig részt vesz. A vontatási személyzet hibájából eredő szolgálatképelenség vagy baleset nem fordult elő. **Összes pontszáma: 810 pont. 3. Miskolc, személypályaudvar. Kereskedelmi főnökség.** Az átlagos rakodási időt 35 százalékkal csökkentette. Kocsikihasználási tervét 107 százalékra, gyüjtőkihasználási tervét pedig 118 százalékra teljesítette. Az ötnapos berakási terv- és tényszámok közötti eltérés 7 százalék. Az átlagos foglalkoztatási fok 86 százalék. Tervükhöz képest 67 százalékos anyagmegtakarítást értek el. Árukáreset nem fordult elő. **Összes pontszáma: 246 pont.**

AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOK:

LEGJOBB 500-AS KOMPLEXBRIGÁD:

1. **Rajnyák Fábián 500 km-es komplexbrigádja, Celldömölki fűtőház.** A körfolyamatos mozdonyforduló helyes bevezetésével, valamint a mozdonyfordulók jó megszerkesztésével elérték azt, hogy az egy mozdonyra eső napi kilométerteljesítmény a célkitűzéshez viszonyítva — mely 149 km —, odaadó munkájuk eredményeképpen 198 km-re emelkedett. Ez megfelel 33 százalékos emelkedésnek. A brigád vállalta, hogy az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében teljesítményét tovább fokozza. **Összes pontértéke: 33 pont; 2. Pusztai Lajos 500 km-es komplexbrigádja. Szeged, Igazgatóság IV. osztálya.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOK:

Székesfehérvári fűtőház 500 km-es brigádja. Pécsi fűtőház 500 km-es brigádja.

FORGALMI SZOLGÁLAT

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOK:

Guritásnál:

1. **Bertha Pál guritásvezető és brigádja, Dombóvár.** Az állomásra megállapított vonatszétrendezési műveletek egységidejét 161, a leguritott kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva 159 százalékra teljesítették. Szolgálatában aláváltás, utolérés, helytelen saruzás nem fordult elő. **Összes pontértékük: 240 pont; 2. Nagy László munkamester és brigádja, Rákosrendező.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁD:

Dudás Ferenc és Lángi Ferenc sarusok, Rákosrendező. Az őszi forgalom zavartalan és sikeres lebonyolítását semmibe véve, szolgálatukból engedély nélkül távol maradtak.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOK:

Siktolatásnál (osztályon felüli I., I/a, I/b csoportba tartozó állomásokon):

1. **Beke II. tolatásvezető és brigádja, Miskolc, személypályaudvar.** A 24 órás vonatforgalmi tervet 70, az egy kocsira eső mozdítási időt 116, a tehervonatok terhelését a tervhez viszonyítva 127, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 110, a 2000 tonnás mozgalomban közlekedett vonatok mennyiségét pedig 115 százalékra teljesítették. Szolgálatukat balesetmentesen végezték. **Összes pontértékük: 146 pont; 2. Bartha Ferenc tolatásvezető és brigádja, Szolnok.**

LEMARADT DOLGOZÓ:

1. **Szabó János tolatásvezető és brigádja, Bp., Keleti-pályaudvar.** Hanyag és felületes munkájuk következtében egy kocsi kisiklott.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOK:

Siktolatásnál (II., III. és III/a csoportba tartozó állomásokon):

1. **Bajnok István tolatásvezető és brigádja, Diosgyőr, Vasgyár.** A 24 órás vonatforgalmi tervet 80, az egy kocsira eső mozdítási időt 164, a tehervonatok terhelését 157, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105, a kocsitartózkodási egységidőt pedig 146 százalékra teljesítették. Szolgálatukat balesetmentesen végezték. **Összes pontértékük: 190 pont; 2. Frinter Vilmos tolatásvezető és brigádja, Pécsbánya, rendező.**

TEHERVONATTAL UTAZÓ VONATKISÉRŐKNÉL:

1. **Orbán Géza vonatvezető és brigádja, Celldömölk.** Vonatnemenként é vonalszakaszokra megállapított utazási sebességet 124 százalékra teljesítették. Az általuk továbbított tehervonatok menetrendszerinti közlekedtetésénél pedig 120 százalékot értek el. Szolgálatukat balesetmentesen végezték. **Összes pontértékük: 44 pont; 2. Simon László vonatvezető és brigádja, Pécs.**

LEMARADT DOLGOZÓ:

1. **Norozsnyi Sándor vonatkisérő, Szeged.**

PÁLYAFENNTARTÁSI SZOLGÁLAT. MUNKÁSOKNÁL LEGJOBB BRIGÁDOK:

1. **Körei Miklós előmunkás és brigádja Nyiregyházi osztálymérnökség IV. pm. szakasz.** A vágányszabályozási munkánál átlagosan 169 s ázalékot értek el A felmerült munkaórák 98 százalékát végezték teljesítménybérben. Kiváló teljesítmény két a Kovaljov-munkamódszer gyakorlati alkalmazásával érték el. **Összes pontértékük 53.4 pont; 2. Farkas János előmunkás és brigádja, szegedi osztálymérnökség V. pm. szakasza; 3. Páger József előmunkás és ifi-brigádja, szombathelyi osztálymérnökség VIII. pm. szakasza.**

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOK:

1. **Molnár Győző és brigádja, szolnoki osztálymérnökség; 2. Németh János és brigádja, soproni osztálymérnökség XVII. pm. szakasza.**

PÁLYAÉPITŐ ÉS FELÚJITÓS ÜV. LEGJOBB BRIGÁDOK:

1. **Sebők János előmunkás és brigádja, újszentmártoni főépítésvezetőség.** Az építményi munkáknál átlagosan 200 százalékos teljesítményt értek el. A felmerült munkaórák 100 százalékát végezték teljesítménybérben. Kiváló teljesítményüket a munka jó megszervezésével érték el. **Összes pontértékük 60 pont; 2. Tóth István V. és brigádja; 3. Maller László és brigádja, rácalmási fő. építésvezetőség.**

KERESKEDELMI SZOLGÁLAT.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT KERESKEDELMI KOMPLEXBRIGÁDOK:

1 **Záhony állomás komplexbrigádja.** Az átlagos rakodási időt 150 százalékban, a kocsikkihasználást a tervhez viszonyítva 100 százalékban, az irányvonati tervüket 117 százalékban, az ötnapos berakási tervüket pedig 99 százalékban teljesítették. Kiváló teljesítményüket a brigád tagjainak szoros együttműködésével érték el. **Összes pontértékük 142 pont; 2. FL.Némth állomás komplexbrigádja.**

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT KERESKEDELMI KOMPLEXBRIGAD:

1. **Dombóvár-alsó komplex-brigádja.**

MŰHELYI SZOLGÁLAT.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MŰHELYI BRIGÁDOK:

1. **Petrik Lukács esztergályos + 4 fő brigádja. Északi Járóműjavító Üzemi vállalat.** A minőségi munka figyelembe vételével átlagosan 194.9 százalékos eredményt értek el. **Összes pontértékük 1138; 2. Hommer Gyula bádogos + 6 fő brigádja, Landler Jenő Járóműjavító Üzemi Vállalat.**

FORGALMI SZOLGÁLAT RENDELKEZŐ ÉS VONATINDITÓ ÁLLOMÁSOKON.

ÁLLOMÁSI IRÁNYITÓ, RENDELKEZŐ FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐKNÉL

A LEGJOBB DOLGOZÓK I./a. ÉS I./b. CSOPORTBA TARTOZÓ ÁLLOMÁSOKON:

1. **Zalányi Ferenc intéző, állomási irányító, Szolnok.** A 24 órás vonatforgalmi tervet 90 százalékra, tehervonatok terhelését 114 százalékra, személyszállító vonatok menetrendszerinti indítása a normához viszonyítva 110 százalékra, tehervonatoknál 90 százalékra teljesítette. A 4-es mozgalmú vonatok továbbításánál a tervhez viszonyítva 160 százalékot ért el. **Összes pontértéke 176; 2. Nyitrai Dezső intéző, forgalmi szolgálattevő, miskolci szpu.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT ÁLLOMÁSI IRÁNYITÓ:

1. **Kovács Ferenc intéző. állomási irányító. Bp. Ferencváros.**

A LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐK II., III. ÉS III./a. CSOPORTBA TARTOZÓ ÁLLOMÁSOKON:

1. **Majorosi Imre áll. elöljáró, Pécsbánya-rendező.** A 24 órás vonatforgalmi tervet 90 százalékra, a tehervonatok terhelését 123 százalékra teljesítette. A személy és tehervonatok menetrendszerinti indításánál a normához viszonyítva 110 százalékos teljesítményt ért el. **Összes pontértéke 88 pont; 2. Mester Lajos főállomáselöljáró, Ózd. Összes pontértéke 84 pont.**

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT KÜLSŐS FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐK:

1. **Ötvös István főtiszt, Rákosrendező.** Az egy kocsira eső mozdítási időt 127 százalékra, a tehervonatok terhelését a tervhez viszonyítva 102 százalékra. tehervonatok menetrendszerinti indítású a normához viszonyítva 95 százalékra teljesítette. A kocsitartózkodási egységidő kiteljesítésénél 112 százalékos eredményt ért el. **Összes pontérték 118 pont; 2. Kiss Sándor intéző, Debrecen. Összes pontértéke 80 pont.**

LEMARADT KÜLSŐS FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐ.

1. **Tóth Albert állomáselöljáró, Rákos. Összes pontértéke — 17 pont.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐ:

1. **Artl József állomásfelvigyázó, Dorog. Összes pontértéke 0 pont.**

A LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐ, VÁLTÓŐRÖK:

1. **Kálmán Ernő szolgálatvezető, váltóőr, Debrecen.** A személyszállító vonatok menetrendszerinti indításánál 110 százalékos eredményt ért el. A gőztartási egységidőt 135 százalékra, a kocsimozdítási egységidőt 108 százalékra teljesítette. Vonatokat a jelzőnél nem tartott fel. **Összes pontértéke 144 pont; 2. Tasnádi József váltóőr, Szeged-rendező. Összes pontértéke 144 pont.**

LEMARADT DOLGOZÓ:

1. **Rátonyi Imre váltóőr, Debrecen áll. Összes pontértéke 0 pont.**

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT KOCSIMESTEREK:

1. **Szepesi János kocsimester, Miskolc.** Az egy kocsira eső mozdítási időt 134 százalékra, tehervonatok terhelését a tervhez viszonyítva 127 százalékra teljesítette. Tehervonatok menetrendszerinti indításánál 105 százalékos teljesítményt ért el. A 4-es mozgalomban közlekedtetett vonatok mennyiségét a tervhez viszonyítva 112 százalékra teljesítette. **Összes pontértéke 156 pont; 2. Cs. Sebestyén Pál kocsimester, Szolnok. Összes pontértéke 155 pont.**

LEMARADT KOCSIMESTER:

1. **Ignác József tolatásvezető, Záhony. Összes pontértéke 0 pont.**

VONTATÁSI SZOLGÁLAT.

A LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐK ÉS FŰTŐK.

1. **Wolmann Gellért sztahánovista mozdonyvezető, Varga György és Komócsi István fűtők, szegedi fth. Összes pontértéke 154 pont.** Az egy mozdonyra eső napi km-teljesítményüket a célkitűzéshez viszonyítva 66 százalékkal túlteljesítették. Szénmegtakarításnál a tervhez viszonyítva 22.5 százalékos megtakarítást értek el. Mozdonyukra 186 forint javítási költség esett. Szolgálatukban baleset és szolgálatképtelenség nem fordult elő. 11 darab túlsúlyos vonatot továbbítottak 27 százalékos átlagos több terheléssel, 8 darab 4-es összekapcsolású mozgalmi vonatot továbbítottak, a minden út jövedelmezőségéért mozgalomban résztvesznek, vonataikat késésmentesen továbbítják; 2. **Böör József mozdonyvezető, debreceni fth. Összes pontértéke 157 pont.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐK ÉS FŰTŐK:

1. **Szamosi János és Forják Sándor mozdonyvezetők, Mezőkovácsháza, Békéscsaba G. V. fth. Összes pontértékük 20 pont.**

PÁLYAFENNTARTÁSI SZOLGÁLAT:

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT ELŐMUNKÁSOK:

1. **Gavallér János előmunkás, Debreceni osztálymérnökség.** Sinfűrészelési munkálatoknál átlagosan 181%-ot ért el. A felmerült munkaórák 99%-át dolgozta teljesítménybérben. Munkája minőségileg kifogástalan. **Összes pontértéke 56 pont.**

Gyengébb eredményt elért pályamunkást nem közöltek.

Jó eredményt elért pályamestert és vonaltisztviselőt nem közöltek.

Gyengébb eredményt elért pályamester és vonaltisztviselőt nem közöltek.

KERESKEDELMI SZOLGÁLAT:

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT SZÁLLITÁSI TERVELLENŐR:

1. **Rozsa László tervellenőr, Bp. Ferencváros.** Vonalhálózatán a szállítási terveket 100%-ra teljesítette. **Összes pontszáma 237 pont. 2. Szarvadi Pál, Komárom. Összes pontszáma 70 pont.**

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT SZÁLLITÁSI TERVELLENŐR.

1. **Liszt Ferenc. Szombathely. Összes pontértéke —44 pont.**

Szocialista vasútért

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutas Szakszervezet lapja
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság.
Lap ulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasuti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16.
Telefon: 113—887 124—893. 313—744.
Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54.
Szikra Lapnyomda. Budapest VIII., József-körút 5.
Felelős nyomdavezető Kulcsár Mihály

Műhelyi dolgozók! Gyorsítsátok meg a mozdonyjavítási munkát, több és jobb mozdonyt adjatok a vontatás számára!

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM * Ára: 20 fill. * 1951 NOVEMBER 1.

A november 7-i vállalásokat túlszárnyalva valósítsuk meg a háromnapos kocsifordulót

November 7-én ünnepeljük a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulóját. 34 éve annak, hogy az emberiség történelmében egy új, dicsőséges korszak nyilt meg. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom történelmi jelentőségét nem lehet összehasonlitani egyetlenegy olyan eseménnyel sem, amelyet az emberiség korábbi történetei tárnak elénk.

A magyar dolgozó nép a Nagy Októberi Szocialista Forradalomban született Szovjetuniónak köszönheti felszabaditását a fasiszta járom alól, a szabadságot, hazánk függetlenségét és nem utolsó sorban azt is, hogy szinte mérhetetlen gazdag tapasztalatait átadja nekünk, segít, támogat bennünket és a romok újjáépitése után a kommunisták, dicsőséges pártunk vezetésével elindulhattunk a szocializmus felé vezető úton.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom dicső hagyományait követve, nekünk, magyar vasutasoknak az a kötelességünk, hogy harcoljunk az ellenség ellen és semmisítsük meg azt, békénk, szocialista épitésünk gyűlölt ellenségeit és sztahanovista lendülettel növelve a termelékenységet, még elszántabban védelmezzük a béke szent ügyét.

Az a kötelességünk, hogy a vasutasok nagy nemzeti feladatát: az őszi csúcsforgalom zavartalan lebonyolítását végrehajtsuk úgy, mint ahogy azt pártunk II. kongresszusának határozata, felemelt ötéves tervünk célkitűzései kötelességünkké teszik. Pártunk Szervező Bizottsága és a Népgazdasági Tanács határozatot hozott az őszi forgalom zavartalan lebonyitása érdekében. Dolgozóink a vasutasnapon, *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmukban vállalták, hogy a felemelt ötéves terv sikere érdekében minden elszállításra kerülő árumennyiséget időben rendeltetési helyükre juttatnak.

A vasutas pártszervezetek, a Vasútpolitikai Osztály segítségével, szakszervezetünk felvilágosító munkája nyomán az öntudatos vasutas dolgozók tízezrei csatlakoznak máris az őszi forgalmi versenyhez a kocsiforduló 3 napra való leszorításáért. Ennek a versenynek újabb lendületet adott a Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére inditott munkaverseny, amelyben dolgozóink felülvizsgálják vállalásaikat, önbirálat alkalmazásával feltárják eddigi munkájuk hiányosságait és fogadalmat téve azok megszüntetésére, újabb vállalásokat tesznek az 1951. évi terv határidőelőtti teljesítésére.

Vasutas Dolgozók! Hősi erőfeszítésteknek, az öntudatos vasutas dolgozók szorgalmának és igyekezetének máris megérett az első gyümölcse: elértük a három és félnapos kocsifordulót. Abban a lendületben és elszántságban, amellyel küzdöttünk a három és félnapos kocsifordulóért, a ferencvárosi, rákosrendezői és miskolci guritódombok vasutas hőseinek kiváló munkája ugyanúgy benne van, mint az élenjáró állomásvezetőké, forgalmi szolgálattevőké, menetirányitóké, vontatási és kereskedelmi dolgozóké. Barát és ellenség egyaránt megállapitotta, hogy a magyar vasutasoknak az idei őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért vívott küzdelme hasonló ahhoz a hősi munkához, amelyet a felszabadulás után vittek véghez a vasutas dolgozók. Ki ne emlékezne arra, hogy a romokban heverő ország vasúthálózatának 70 százaléka elpusztult. És a jelszó, amelyet *Gerő* Ernő elvtárs adott ki, s amely így szól: *„Arccal a vasút felé”*, a kommunisták vezetésével megteremtette a vasutas hősök ezreit. Ennek a munkának volt köszönhető, a szívós és céltudatos harc eredménye az, hogy a hároméves terv megkezdéséig, 1947 augusztus 1-ig a vasut teljesítőképességét az 1938. évi hálózat teljesítőképességének 75 százalékára tudtuk növelni.

Ezekre, a kötelességüket hűen teljesítő, vasfegyelmű, hazájukat szerető vasutasokra gondolunk most is, amikor a helytállás nemes példáinak ezreit mutatva, nemcsak hogy megvalósították a három és félnapos kocsifordulót,



de a Nagy Októberi Szocialista Forradalom dicsőséges hagyományait követve, az évforduló tiszteletére arra törekszünk, hogy november 7-re megvalósítsuk a háromnapos kocsifordulót.

Ebben a küzdelemben hatalmas segítséget nyujtanak számunkra a hős szovjet vasutasok tapasztalatai, pártszervezeteink és üzemi bizottságaink.

Mégis, le nem becsülhető sikereink mellett, még számos hiányosság is előfordul. Sok helyen még rossz a munka megszervezése, vagy megengedhetetlen jelenségekkel találkozunk. Például Diósgyőr állomás tolatószemélyzete ölhat órán keresztül az érkező kocsikat „sorozza” csak azért, hogy szolgálatuk letelte után ők rakhassák ki és ezáltal többletkeresethez jussanak. A háromnapos kocsiforduló megvalósítását akadályozza például az is, hogy a forgalom ácsorogtatja a vonatokat, a vontatás nem ad mozdonyt időben a szerelvényekhez, a mozdonyszemélyzet pedig a mozdonykezelési idők indokolatlan elnyujtásával járul hozzá a menetidők meghosszabbitásához.

A munkafegyelem meglazításán kívül az ellenség más területen is erős tevékenységet fejt ki a kocsiforduló leszorítása ellen. A dolgozók figyelmét igyekszik elterelni az őszi szállítási feladatokról, különböző közellátási problémák felvetésével.

Bár dolgozóink az őszi forgalmi vállalások egy részét már teljesítették, mégis megállapitható, hogy az őszi csúcsforgalom végrehajtását döntően befolyásoló olyan tényezők, mint a kocsifordulónak háromnapra való leszorítása, az utazási sebesség növelése, — a vállalásoktól még elmaradnak. Ezt bizonyítja az is, hogy az igényelt kocsimennyiséget sok esetben nem tudjuk a szállíttató felek rendelkezésére bocsátani kellő időben.

Az országos versenyértékelés azt mutatja, hogy szakszolgálati vezetőink döntő többsége velünk tart ebben a harcban. Békési Rezső, Tóth Károly, Bártfai András, Vilicai Károly és sokan mások eredményesen harcolnak a kocsiforduló leszorításáért. A szolgálati vezetők egyrésze azonban nem kezeli súlypontként az őszi forgalom kérdéseit. Legalább is ez látszik a munkák hanyag elvégzéséből. A keleti-fűtőház főnöke, *Hevesi* kartárs például a mozdony-szolgálatképtelenséget okozó mozdonyvezetőkkel kesztyűskézzel bánik, népszerűtlen feladatnak tartja a munkafegyelem megszilárditását és a Fegyelmi Szabályzatban előirt kötelességét az igazgatóságra hárítja.

Még mindig sok baleset történik. Ez azt mutatja, hogy az ellenség ér el eredményeket nálunk és az osztályharc élezõdésével egyre aljasabb módon akarja célkitűzéseit, a szocializmus építését, a béke megvédését akadályozni. Szakszervezetünk is felelős azért, hogy nem harcolt következetesen az ellenség leleplezéséért, a munkafegyelem megszilárditásáért.

Ahhoz, hogy a népgazdaságunk számára döntően fontos háromnapos kocsifordulót, a magyar vasutasság felajánlásaként, a *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmunk megtartásaként a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulójára megvalósíthassuk, minden vasutas dolgozónak kivétel nélkül sorompóba kell állnia. Mozgósítanunk kell sztahánovistáinkat, aktiváinkat, bizalmiainkat és még jobban kell harcolnunk a szovjet munkamódszerek eredményes alkalmazásáért.

Vasutasok! Vegyétek fel a kíméletlen harcot a pártszervezet, az üzemi bizottságok segítségével a bürokrácia és az ellenség ellen, küzdjetek az ittasság ellen, ami évek munkáját képes percek alatt tönkre tenni, százak életét és milliós értékeket képviselő árukat megsemmisiteni.

Számoljátok fel üzemeitek szük keresztmetszeteit, hozzátok be az elmaradást, vigyétek győzelemre, teljesitsétek túl felemelt ötéves tervünk második évét. Harcoljatok az elegygyűjtés ellen és helyezzük széles alapokra az „üres állomásért”-mozgalmat. A guritók kiváló dolgozói adják át munkamódszereiket az ország többi guritóállomásának is és induljunk harcba a háromnapos kocsifordulóért.

Elvtársak! Kartársak! A három és félnapos kocsiforduló megvalósításában, mely a magyar vasutasság áldozatos munkáját, hazaszeretetét dicséri, döntő része volt a munkafegyelemnek. Az eredmények azt mutatják, hogy például a guritók dolgozóinak fegyelme példamutató, de a gyakorlat egyben azt is megmutatja, hogy a guritódombok szilárd munkafegyelme döntő módon befolyásolta a soha nem látott guritási teljesitményeket, amelyek lehetővé tették a három és félnapos kocsiforduló megteremtését. Csak az ilyen hősi vasutas munka révén teljesíthették például *Nagy* László és társai Rákosrendezőn a 2200 kocsi vállalásukat 2421 kocsira.

A vasutas dolgozók ismét tanultak *Rákosi* elvtárs tanításaiból, amit a legutóbbi bányászlanácskozáson mondott: „A jó kommunista politikai munkát és pártmunkát elsősorban a termelés eredményein lehet lemérni... A mi elvtársaink tűnjenek ki ott, ahol a munka nehéz, ahol különös fegyelemre, kitartásra, áldozatvállalásra van szükség. Segítsék tanáccsal a többieket, hívják fel idejekorán a vezetés figyelmét a hibákra, az előrelátható nehézségekre, támogassák bátran az egyszemélyes vezetést, a vezető tekintélyét, az ujitásokat és minden olyan lépést, amely a termelés megjavitását célozza.”

A háromnapos kocsifordulóért folytatott küzdelmünkben megfogadjuk *Rákosi* elvtárs tanítását, tovább szilárditjuk sorainkban a munkafegyelmet, még keményebben válaszolunk az ellenségnek és a balesetek mögött az őszi csúcsforgalom lebonyolítását gátló minden intézkedés, a rossz és hanyag munka mögött meg fogjuk keresni az ellenség kezét. A háborús uszítók céljait és érdekeit szolgálókat pedig leleplezzük, a munkafegyelem lazítóit nyilvánosan megbíráljuk és ismétlődés esetén még az üzemből is eltávolítjuk. A Fegyelmi Szabályzat minden pontjának érvényre kell jutnia abban a harcban, amelyet az őszi csúcsforgalom maradéktalan megvalósításáért folytatunk. Mert november 7-vel nem lassul nálunk a verseny irama, még fokozódik. A szocializmus épülő alkotásai, a szebb és boldogabb jövő nem hagy egy perc megállást sem, a nagy nemzeti feladatok teljesítése, szakadatlan harc, amelyet egy emberként kell megvívnunk.

Minden vasutasnak harcolnia kell a takarékosság szem előtt tartásával a jelzőknél és az állomásokon való indokolatlan megállások ellen, a gépácsorgások és a gépmenetek megszüntetéséért. Szüntessék meg azt a helytelen gyakorlatot, hogy egyrészt az igazgatósági határokon levegyék a másik igazgatóság mozdonyát a vonatról, másrészt, hogy egyes igazgatóságok üres kocsikat tároljanak akkor, amikor a másik igazgatóság kocsihiánnyal küzd.

Vasutasok! Gondoskodjatok a rakodási komplex-brigádok eredményes munkájáról. Ennek biztosítására, főként súlyponti helyeken rendszeresítsétek a brigádértekezleteket a hiányosságok megszüntetésére és az elhangzott jó javaslatok megvalósítására. A háromnapos kocsiforduló érdekében fokozzátok a verseny nyilvánosságát. A szakszolgálattal karöltve minden üzembe haladéktalanul készítsétek el a kocsiforduló állását jelző táblákat, s a faliujságokat, hangosbemondókat állítsátok a kocsiforduló leszorításának szolgálatába.

Elvtársak! Kartársak! A november 7-i vállalások túlszárnyalásával előre a háromnapos kocsifordulóért!

Dolgozóink a háromnapos kocsiforduló megteremtésével ünneplik november 7-ét

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulója méltó megünneplésére készülnek a vasutas dolgozók.

A miskolci fűtőháznál például 1269 dolgozó tett munkafelajánlást, több mint három és félmillió forint értékben. Minden öntudatos vasutas dolgozó tudatában van annak, hogy a november 7-e tiszteletére inditott munkaverseny olyan lendületet kell, hogy adjon a vasutasok őszi forgalmi versenyének, hogy

november 7-re megteremtjük a háromnapos kocsifordulót.

A vasút területén a pártszervezet és üzemi bizottság szorosan együttműködve készülnek a nagy évfordulóra.

A miskolci Járműjavító ÜV dolgozóinak lendületes munkája még csak fokozódott az elmult napokban, amikor ünnepélyes keretek között

munkábaállították a Szovjetuniótól kapott hatalmas gőzkalapácsot.

A szegedi területen dolgozó vasutasok 91 százaléka tett felajánlást. A területen már hatodszor kerül a legjobb dolgozóhoz a területi vándorzászló.

A debreceniek területén a dolgozók 97 százaléka tett felajánlást. A szombathelyi járműjavító átlagteljesítménye elérte a 109.8 százalékot. A miskolci, a ferencvárosi és rákosrendezői guritók vasutas dolgozóinak jó munkája következtében hatalmas guritási csúcsteljesítményeket állitottak fel. Ezzel döntőmértékben segitették a három és félnapos kocsiforduló megvalósítását.

Október 22-én, a vasút történetében először az öntudatos vasutas dolgozók áldozatos munkája révén elértük a három és félnapos kocsifordulót.

A dolgozók lelkesedése meglátszik leveleikben is. *Dombóvári* József, a ferencvárosi osztálymérnökség dolgozója így ír levelében:

Műszaki értelmiségünk, a fizikai dolgozókkal karöltve, vágányzárak nélkül oldja meg a pályafenntartási munkálatok elvégzését. Valamenynyien felajánlást tettünk és a legutóbbi tíznapos kiértékelés szerint átlagos teljesítményünk 117.6 százalék.

A Landler-Művek öntödéjének dolgozói november 7. tiszteletére vállalták, hogy 1951. évi tervüket minden részletében november 1-re befejezik. Az öntöde dolgozói úgy szervezték meg munkájukat, hogy vállalásaikat öt nappal előbb, október 25-én minden részletében befejezték. Másnap reggel ünnepi röpgyűlést tartottak, ahol elhatározták, hogy ezt az eredményt örömmel jelentik *Rákosi* elvtársnak és megfogadták, hogy év végéig másfélmillió forint értékű terméket állitanak elő, vagyis ennyivel túlteljesítik évi tervüket.

Nem állunk meg a három és fél napnál és úgy iparkodunk, hogy november 7-re a magyar vasutasság megteremthesse a háromnapos kocsifordulót — írják levelükben.

Az Északi Járműjavító ÜV öntudatos dolgozói is segítik a kocsiforduló leszorítását. A XIV/a osztály dolgozói október 31-re, a XII. osztály dolgozói pedig november 1-re befejezték évi tervüket.

Éljenek a szovjet szakszervezetek, a kommunizmus iskolái!

Nemzetközi HIREK

Az amerikai „New York Central Railroad Company" és a „Pennsylvania Railroad" vasúttársasár ezrével bocsátja el a MUNKÁSOKAT

Az egyesült a'.amokbeli szakszervezeti sajtó jelentése szerint a háborús termelésre áttért üzemekben az egyre növekvő kizsákmányolás, a munkásság tömeges elbocsátása és az életszinvonal állandó csökkenése következtében mind nagyobb méreteket öltött a sztrájkmozgalom a különböző iparágakban

A munkások tömeges elbocsátásával kapcsolatban az United Press tudósítója szerint nemcsak az iparban bocsátják el tömegesen a munkásokat, hanem a vasútnál is. A vasútnál fűtőket, mozdonyvezetőket, kazánkovácsokat, elektrotechnikusokat és javítóműhelyi lakatosokat küldenek el

Az elbocsátásoknál egy New-York állambeli munkanélkülive vált kazánkovács a következőket írja levelében a Daily Workerhez:

„Május 1-e óta 1250 kovácsot, kazánkovácsot, mozdonyvezetőt és elektrotechnikust bocsátottak el a mi vidékünkről, a New York Central Rai road Company-hoz tartozó vasútvonalon pedig 3750 munkást. A Pennsy vánia Ra'lroad részvénytársaság főműhelyéből közel 35.000 munkást bocsátottak el és a vasútvonal többi részén pedig négy másfélezer embert tettek az utcára. Ez a tény egyébként az összes vasútvonalakra jellemző."

A tőkések kevesebb munkással akarnak magasabb profitra szert tenni. Az embertelen kizsákmányolásra jellemző, hogy a newyorki vasúttársaság legutóbbi háromhavi nyeresége 7 és félmillió dollár a multévi 2 milliárddal szemben.

AZ INDIAI vasutasszakszervezet köszönete

A Szárazföldi- és Légiközlekedési Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetköz Egyesülése leve'et intézett Gáspár Sándor e'vtárshoz, a vasutasszakszervezet föti kárához.

Ebben beszámol arról, hogy levelet kaptak a keletindiai vasutasszakszervezettől, mely súlyos viszonyok között harcban áll India kormányának munkásüldöző tevékenysége ellen.

Az indiai vasutasszakszervezet e uton ju'at'a kifejezésre a szo idaritáson alapuló cselekmények egész soráért forró köszönetüket több ország vasutasszakszervezetének. Ezek között a magyar Vasutasok Szakszervezetének is.

Az indiai szakszervezet vezetősége egyébként felvette a magyar vasutasszakszervezettel a baráti kapcsolatokat.

Jugoszláv vasutasok válaszolnak a TITÓ-BANDA elnyomására

A jugoszláv nép minden erejével küzd azért, hogy megszabaduljon a fasiszták rabláncaitól. A nép megmozdult, szervezkedik és minden eszközzel gátolja a fasiszta-klikk terveinek végrehajtását.

A hazafiak kisiklattak egy amerikai hadianyaggal megrakott vonatot Macedóniában. A kraljevo-skopljei vonalon levegőbe röpítettek egy alagutat. Egy másik fegyverszállítmány is levegőbe repült az elmult napokban a nish-staiachi vonalon. A rakodó munkások Splitben megtagadták az amerikai hadianyag kirakását. Ugyanakkor a riekai rakodó munkások több mint félmillió munkaórával rövidítették meg Tito kormányát. Vinodolban pedig 8 mozdonyt tettek használhatatlanná.

Igy válaszol a jugoszláv nép, a jugoszláv vasutas arra az elnyomásra és nyomorra, melyet a háborús uszító Tito, Truman láncos kutyája rákényszerít.

★

Színesbőrűek és ANGLIA

Az Angliában tanuló színesbőrű diákok munkát kértek az angol vasútállomásokon. Kérésüket azzal utasították el, hogy színesbőrűeket nem alkalmaznak a vasútnál az újabb rendelkezések értelmében.

Julio Llago levele DÉL-AMERIKÁBÓL

Kocsi és mozdonyparkunk, vasúti anyagunk teljesen elavult és folyamatosan romlik. Nem kétséges, hogy az „államosításnak" minden terhét a vasutas dolgozók viselik.

Egy példa járműjavító üzemünk harcából Az amerikai imperialisták irányítása alatt álló katonai parancsnokság megtette az intézkedéseket arra, hogy argentin katonákat küldjenek Koreába. Ez hatalmas tiltakozó tüntetést hívott életre sorainkban Ott hagytuk a munkát és gyalog bementünk a 11 mérföldnyire (18 km) lévő Rosario városba. Útközben nagyszámban csatlakoztak a tüntetéshez más munkások is. Amikor beértünk a város közepébe, már többen voltunk, mint 50.000-en, akik résztvettek a tüntetésben és egyöntetűen követeltük: „Békét! Vesszen a háború!" „Le MacArthurral!"

Ez a tüntetés az egész országban óriási visszhangot keltett. Számos községben tüntetéseket rendeztek a béke megvédése érdekében, ami arra kényszerítette a Peron-kormányt hogy lemondjon argentin csapatoknak Koreába való küldéséről. Ezeknek a tüntetéseknek eredménye vo't az, hogy a kormány nyilatkozatot bocsátott ki, amelyben többek között ezeket mondja:

Külpolitikánk tekintetében azt fogjuk tenni, amit a nép kíván és semmi egyebet.

Peron azonban ledobta álarcát pár nap mulva, azt az álarcot, amelyet a nép gyű.öletétől való rettegés kényszerített rá.

A tüntetés vezetőit elbocsátották, köztük 30 olyan vasutast, akiknek 27 éves vasúti szo gálatuk volt.

Nagyszámú munkást börtönbe vetettek, ütlegeltek, még a gyilkosságoktól sem riadtak vissza. Ezeket a fasiszta módszereket keményen megbélyegeztük.

Minden brutális elnyomás ellenére azonban folytatjuk a küzdelmet. Nagyon jól tudjuk, hogy a szállítóipari munkások egységének megvalósításával kényszeríthetjük a kormányt csak arra, hogy vegye vissza az elbocsátott vasutasokat, biztosítson a megélhetéshez szükséges bért és teljesítse több' követeléseinket s

Joulio Llago levelét kiegészítik az elmúlt napokban Montevideóból érkező sajtóközlemények. Argentinában már hetek óta tart a vasutas sztrájk. A kormány, mely a sztrájk elfojtására törekszik, életbe léptette újból a határozatot, melyet ez év januárjában adtak ki a vasutasok sztrájkjával kapcsolatban. Ennek a rendeletnek ért.'mében a vasúti munka úgy tekintendő, mint hadkötelezettség, a vasutas munkások pedig mint mozgósítottak.

Az uruguay „La Manjana" ap rámutat arra, hogy Argentína sztrájkoló vasutasai a hadbíróságnak való átadás veszélye alatt állanak. A lap közli, hogy a rendőrség már több mint 100 sztrájkolót letartóztatott.

Miskolciak harcban a háromnapos kocsifordulóért

Miskolc személypályaudvar forgalmi és kereskedelmi dolgozói 1951. augusztus 10-én ünnepélyesen fogadalmat tettek *Rákosi* elvtársnak, hogy az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítása érdekében maradéktalanul végrehajtják a párt által kitűzött feladatokat. Megfogadták, hogy a harmadik negyedévi tervet szeptember hó 20-ra, a negyedik negyedévi tervet pedig december hó 10-re befejezik. Ezen vállalás teljesítésére fajlagos kocsimozdítási egységidőnek 120 százaléka, a gurítási teljesítmények 120 százalék fölé, az átlagos kocsitartózkodási egységidőnek 3 százalékos, az anyagtakarékosság 2 százalékos emelését vállalták. A munkás- és személyszállító vonatok menetrendszerinti, a tehervonatoknak a 24 oras vonatforgalmi tervszerinti közlekedését fogadták. A vonatácsorgások kiküszöbölésére, az utazási sebesség fokozására és balesetmentes, forgalombiztos közlekedésre tettek igéretet

A *Rákosi* elvtársnak tett vállalás Miskolc személypályaudvar dolgozói körében hatalmas lendületet adott a munkaversenynek. Minden dolgozó a legjobbak sorába igyekezett felküzdeni magát, hogy beváthassa szeretett vezérünknek tett igéretét.

A munkaverseny irányítását, kezdeményezéseket a kommunisták, népnevelők, szakszervezeti aktívák és sztahanovisták ragadták magukhoz, akik személyes példamutatással és felvilágosító munkával magukkal ragadlák a széles tömegeket.

Ma már az egész állomás hangos a munkaversenytől, a dolgozók ismerik eredményeiket, felismerik a hibákat és helyes irányítás mellett, menetközben intézkednek azok kiküszöbölésére.

A munkafegyelem megszilárdítása döntően segített

Az őszi forgalmi versenyben Miskolc személypályaudvar fokozatosan tör előre és rövidesen az első helyre kerül. A pályaudvar dolgozói *Rákosi* elvtársnak tett igéretükhöz híven, balesetmentesen, forgalombiztosan és kimagasló eredmények felsorakoztatásával bonyolítják le a sohasem tapasztalt forgalmat.

A legutóbbi kiértékelés alapján Miskolc személypályaudvar az ország legjobb szolgálati helye mind a forgalom, mind a kereskedelem terén.

Az egy kocsira eső fajlagos kocsi mozdítási idő 120 százalékra, a tehervonatok átlagos terhelését 126 százalékra, a munkás és személyszállító vonatok menetrendszerinti inditását 110 százalékra, ugyanezt a tehervonatoknál 105, a kocsitartózkodási egységidőt 117, a gyüjtőkihasználási tervet 118 százalékra teljesítették. A munkaverseny időszakában a forgalmi szolgálatnál baleset nem fordult elő, míg a kereskedelmi szolgálatnál árukár nem volt. A harmadik negyedévi tervet szeptember 19 re befejezték.

A munkafegyelem megszilárdításához nagy segítséget nyujtott Rákosi elvtársnak a Bányász-kongresszuson mondott beszéde, amelyet a dolgozók értekezleteken, röpgyűléseken, vasutas vonatra vonatkoztatva megtárgyaltak. Az eddig elért eredmények világosan megmutatják, hogy a vasutas dolgozóknak milyen a párthoz, a szocializmus és a szocialista vasút építéséhez való viszonya. Pártunk és kormányzatunk gondoskodása révén Miskolc személypályaudvar dolgozói közül is szép számmal részesültek a dolgozók bakancs és cipőellátásban. A reakció ezen a téren is vereséget szenvedett, akik az őszi forgalmi verseny eredményességét cipő-problémákkal igyekeztek gátolni, szégyenkezve állnak meg becsületes dolgozótársaik előtt.

Az eredmények fokozásával a háromnapos kocsifordulóért

A párt útmutatását követi az őszi forgalmi csatában *Tanai* János sztahanovista gurításvezető, aki a népnevelők bevonásával minden szolgálat előtt megbeszéli a feladatokat a brigád tagjaival. Megadja a jó munka elvégzéséhez szükséges politikai felvilágosítást, lelkes munkával minden feladat elvégzéséből derekasan kiveszi a részét. A brigád tagjai követik útmutatását és ennek eredménye az, hogy augusztus 20-tól 20 százalékkal növelte az általa legurított kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva.

Kiváló eredményt ért el *Szepesi* János kocsimester is, aki az egy kocsira eső mozgatási időt 134 százalékra, a tehervonatok terhelését 112 százalékra teljesítette. Munkamódszerét átadja dolgozó társainak, állandó kapcsolatot tart a forgalmi szolgálattevővel és a tolatásvezetővel. A gyengébb dolgozókat gyakorlati oktatással vezeti a fejlődés útjára.

Az őszi forgalmi csatának lelkes harcosa *Bede* II. László tolatásvezető, aki szervező és irányító munkával brigádját a vállalások túlteljesítésére magával ragadta. *Írlvitrai* Dezső intéző, forgalmi szolgálattevő lendítő kereke a termelésnek. Jól szervezi és irányítja a munkát, jelenleg az országos őszi forgalmi versenynek II. helyezettje. Hozzájárult az eredmények eléréséhez jó munkájával *Virág* József sztahanovista vonatvezető is, aki brigádjával a legjobb kapcsolatot tartja fenn. A jó összmunkának tulajdonitható, hogy az utazási sebesség emelése terén a legutóbbi kiértékelés szerint 26.2 kilométert ért el, ami a tervhez viszonyítva 126.4 százaléknak felelt meg.

Hosszú volna leírni azoknak a nevét és teljesítményét, akik Miskolc személypályaudvaron derekasan kiveszik a részüket a termelésből. Harc folyik itt a munka csataterén az őszi csúcsforgalom sikeréért, a háromnapos kocsiforduló eléréséért. A harc nehéz és küzdelmes, mert sok nehézség közepette kell megvívni. Tovább kell javítani a szolgálati ágak közötti együttműködést, az élenjáró szovjet módszerek bevezetését sokkal szélesebb téren kell alkalmazni. A munkafegyelem lazítóival szemben határozottabban fellépni, valamint a tisztaság terén még mindig megmutatkozó hiányosságokat végleg fel kell számolni. A pályaudvar dolgozói elszántan küzdenek még a hiányosságok megszüntetéséért, mert meg akarják védeni elért jó helyezésüket és tudják, hogy fokozott harcot és teljesítményt vár tőlük a párt, a szocializmus építése és a béketábor.

Balázs Ferenc főmozdonyvezető:

Éberen figyelem a pályát, mert a dolgozók életére, népgazdaságunk értékeire vigyázok

Az Országos Vasútüzemi-értekezlet határozatát kötelesség megvalósítani. Az őszi feladatok annyira növekedtek a vasúton, hogy szükség van a háromnapos kocsiforduló megteremtésére. Ennek egyik előfeltétele a forgalom biztonsága, a mozdonyszemélyzet éber szolgálata.

A mozdonyszemélyzet ébersége szorosan összefügg a munkafegyelemmel. Amiről Rákosi elvtárs a bányászok előtt beszélt, az mind vonatkozik ránk is, vasutasokra. A szememet le nem veszem a pályáról, mert tudom, hogy az osztályharcban az ellenség minden módon megpróbálja akadályozni békés építő munkánkat. Azzal is tisztában vagyok, hogyha a menetidőt pontosan betartom, a mozdony lámpáinak világítására, az állomásokra való behaladásra, az előjelzés és főjelzők állásának megfigyelésére gondot fordítok s ez véremmé válik, hathatósan segíteni tudom a kocsiforduló meggyorsítását.

A háromnapos kocsiforduló megteremtése azt is kötelezőleg írja elő számunkra, hogy a vonatokat teljes mértékben kihasználjuk, minél több többterheléses vonatot továbbítsunk.

A magam részéről ezt a harcot összekötöttem a széntakarékossági mozgalommal. Résztveszek a 150.000 tonna szén megtakarításáért indított mozgalomban.

A szénpernyemozgalom során, október hónapban 347 mázsa szenet takarítottam meg.

Szükséges az, hogy gépeinket féltő szeretettel gondozzuk és úgy kezeljük, mintha törékeny üveg volna. A gép karbantartása és szabványos kezelése eleve biztosíték az őszi forgalmi versenyben való jó részvételre.

Mi akadályoz bennünket

Szénmegtakarításunk teljes kibontakozását nagyon akadályozzák a jelzőknél való indokolatlan feltartóztatás, mint például október 31-én az 1059-es gyorstehervonat továbbításánál történt, Nagytétény—Diósd állomás bejárata előtt.

A forgalom biztonságát és a biztos továbbhaladást pedig veszélyezteti a váltóőrök, pálya- és sorompóőr hanyag szolgálattétele. A közutak sorompóinak lezárása egyik feltétele a gyors továbbhaladásnak. Mégis egyes őrhelyeken felelőtlenül végzik szolgálatukat vasutas kartársaink és emiatt különös gondossággal, nagyon óvatosan kell haladni egyes vonalrészeken. Egy példa erre: október 31-én az 1059-es gyorstehervonattal kora hajnalban haladtam át Százhalombatta állomáson. A 14 es számú őrhelynél, ahol a műút keresztezi a vasútat, a sorompó nyitva állt. Az őr pedig, mint aki legjobban végezte dolgát, a padon aludt.

Ez a tény is arra figyelmeztet bennünket, hogy a mozdonyszemélyzet éber szolgálattétele elengedhetetlen tartozéka a vasút jó munkájának és amint erre tanítanak bennünket: „Az állandó figyelés kötelező ereje kell, hogy áthassa valamennyi mozdonyvezető és fűtő egész szolgálatát, annál is inkább, mert a balesetek által nemcsak a dolgozók életét és népgazdaságunk értékeit veszélyeztetjük, hanem saját életünket is kockáztatjuk."

BALÁZS FERENC
ferencárosi fűtőház
főmozdonyvezetője

Hogyan áll a Gazda-mozgalom a Szombathelyi Járműjavító ÜV-ben

A Szombathelyi Járműjavító ÜV-ben egyre terebélyesedik a Gazda-mozgalom. Megértettük pártunk útmutatását az anyagtakarékossággal kapcsolatban. Valamennyiünknek eszünkbe jutott a háború során földig rombolt üzemünk képe, a kerékkovácsműhely, a kocsiosztály, a hősi újjáépítő munka megindulása.

Hatalmas segítséget jelentett nekünk a Szovjetunió támogatása. A romok eltakarítása után 1947-ben két esztergapadot, 1948-ban egy villamosdarut és 1950-ben nagyteljesítményű légkalapácsot kaptunk a Szovjetunióból.

A segítséget jó munkával igyekszünk meghálálni.

Tavaly november 7-re negyedmillió forint értékű felajánlást tettünk.

Az idén annak ellenére, hogy tíz százalékkal kisebb a dolgozók létszáma egy és negyedmillió forint felajánlást tettünk november 7-re.

Rendszeresen tartunk Gazda-ötletnapokat. Legutóbb 87 javaslatot adtak be a dolgozók, s ennek nagyrészét elfogadták.

A vasutasházban újítási hetet tartottunk, a mult héten pedig SZOT újítási kiállítás volt. Ezen a kiállításon az én újításomat is bemutatták. Eddig a törött fékhenger fedeleket eldobták Javaslatom alapján

a törött részre egy hüvelyt húzunk és ezt meghegesztjük.

Az újítás értéke hozzávetőlegesen 18.000 forint. Igen nagy jelentőségű például Sós József és brigádjának újítása, akik az ütközőgyűrűk építését módosították. Az újítás értéke 20.000 forintot is meghaladja.

Nehézségeink vannak az anyagellátás terén. Az Északi Járműjavító ÜV-ből például szeptember 9-e óta várunk egy baloldali nagycsatlót. Ez a fontos mozdonyalkatrész éppen a kocsikat rendező 326-os sorozatú géphez kellene, amivel éppen a kocsiforduló leszorítását tudnánk segíteni. Ugyanígy vagyunk a légszivattyúkkal, gőzszelepekkel és gőzszabályozóval, amelyeket többszöri sürgetésünk ellenére sem szállították le.

Az ellenség csapágymelegedést és hőnfutást idéz elő

A Gazda-mozgalom és általában a termelés emelésének fékezői, az ellenséges elemeket sorba leplezzük le. A pártszervezet éberségének köszönhetjük, hogy sikerült leleplezünk az amerikai imperialisták belső ügynökeit, *Takács* János jobboldali szociáldemokratát és társait: *Balaton* Sándor anyagátvevőt és *Neményi* András főművezetőt, akik a megrakott kocsiknál csapágymelegedést és hőnfutást idéztek elő és súlyos károkat okoztak népgazdaságunknak.

Röviden ennyit. Mi, szombathelyi vasutas dolgozók vállalásokkal, a Gazda-mozgalom kiszélesítésével segítjük a háromnapos kocsiforduló megteremtését, a terv túlteljesítését. Arra kérjük a *„Szocialista vasútért"* szerkesztőségét, kísérjék figyelemmel munkánkat, eredményeinket, hiányosságainkat és adjanak segítséget ahhoz, hogy eredményesen vehessük ki részünket az őszi forgalom sikeres lebonyolításából.

Söveggyártó István
a Szombathelyi Járműjavító ÜV. gőzfűtési lakatosa.

Éljen a Szovjetunió külpolitikája, a béke és biztonság politikája, a népek egyenjogúságának és barátságának politikája!

A háromnapos kocsiforduló teljesítésének legfőbb akadályozója a vontatási szolgálat egyes dolgozóinak rossz munkája

A magyar vasutasok az első országos *„Vasutasnap”* alkalmával ígéretet tettek *Rákosi* elvtársnak, hogy az idei őszi forgalmat — ami a vasutas dolgozókra eddig soha nem látott feladatot hárított — győzelemre viszik. Ha bármely szolgálati ág területén felületesség, hanyagság mutatkozik, akadályozójává válik ígéretünk teljesítésének, az őszi szállítás zavartalan lebonyolításának, a háromnapos kocsiforduló elérésének.

A vasutasság szívós harcának eredményeként a vasút történetében először értük el a három és félnapos kocsifordulót.

Ez azonban nem elég. A kocsifordulót le kell szorítani három napra, sőt még ez alá is. Hogy ezt elérhessük, valamennyi szolgálati ág eddigi munkáját meg kell javítani.

A vasút munkájának felülvizsgálása során, egyöntetű megállapítást nyert, hogy

a háromnapos kocsiforduló elérésének legdöntőbb akadálya a vontatási szolgálat területén tapasztalható.

Tudjuk, hogy a vontatási szolgálatnak olyan komoly nehézségekkel kell megküzdenie, mint a megfelelő keverőszenek és egyéb anyagok hiánya. Ezek azonban

nem mentesítik a vontatási szolgálatot a felelősség alól.

A rosszul karbantartott mozdony — fékezi a versenyt, a háromnapos kocsiforduló megvalósítását

1. *A mozdonykarbantartás kritikán aluli.* A minőségi romlást nagyban előidézte a fűtőházfőnökök könnyelmű magatartása a mozdonyok vezénylése terén.

Felrúgták azt az alapvető szabályt, amit a Szovjetunióban törvénynek tekintenek, hogy

minden gépnek meglegyen a felelős gazdája.

A fűtőházak dolgozói sem törődnek a mozdonyok jó karbantartásával. Ennek következménye, hogy a szolgálatképtelenségek száma az előző hónaphoz képest októberben kétszeresére emelkedett. A legkritikusabb hónapban mondott tehát csődöt a vontatási műhelyek, a mozdonykarbantartás munkája. Ijesztően sok a karbantartás hiányosságai következtében előállott szolgálatképtelenség. Például október 21-én Mátramindszenten a 376—554-es számú mozdonnyal *Szomszéd* István mozdonyvezető fekve maradt, mert hetekig nem nézték meg a lövettyűket, így azok elvízkövesedtek.

Október 26-án a 938. sz. vonattal a 242—015 számú mozdonnyal *Havasi* Dániel Keleti-fűtőházi mozdonyvezető és *Balogh* Ferenc fűtő jobb első főtengelyágyolvadással maradt fekve. Nem vizsgálták meg a kenőberendezést és azt, hogy az ellenágyban van-e olaj. Október 28-án az 1907 számú vonattal, a pécsi fűtőház 328—647 sz. gyorsvonati mozdonya Budafok—Hároson *Németh* József mozdonyvezető, *Márton* József és *Gál* Gyula fűtőkkel csőfolyással fekve maradt. A mozdony alig egy hónapja jött ki *főjavításból.*

Lehetne sorolni a hanyagságból bekövetkezett szolgálatképtelenségek egész sorát, ami a rossz karbantartásra vezethető vissza.

Amíg naponként többszáz tehervonat rendesen közlekedik, egynéhány rosszul karbantartott mozdony ezeknek a jó munkáját is veszélyezteti, mivel nem tud rendes menetidővel haladni a vonalon.

Az ilyen rosszul dolgozó mozdonyszemélyzet megbénítja az egész vonal életét.

Egy két selejtes munka tehát semmivé teszi a kocsifordulóért való harcot, sok öntudatos harcos vasutas munkáját.

A figyelmetlen szolgálat számos baleset előidézője

2. A második főhiány: *a figyelmetlen szolgálat.* Egy baleset, egy egész napra megakadályozza a háromnapos kocsiforduló elérését, mégis sok baleset fordult elő, a mozdonyvezetők hanyagságából. Október 12-én Szigethalom előtt *Stefkovics* Gyula, a Keleti-fűtőház mozdonyvezetője fényes nappal, előzetes értesítés ellenére, vonatával nekiütközött a nyílt vonalon álló kocsisornak. A balesetnek számos sérültje volt és komoly anyagi kár keletkezett. Október 13-án nappal a Rákosi-fűtőház *Edelmayer* János nevű mozdonyvezetője a jelzőnél történt megállítás és értesítés ellenére úgy járt be az állomásba, hogy a ráütközés következtében mozdonya megrongálódott. Debrecenben szeptember 27-én *Árkos* József mozdonyvezető motorjával hanyagságból határon kívül állt meg. A ráütköző 5626. sz. vonat kisiklott és sok ember életét vesztette.

A fűtőházfőnök és műszaki vezetők felelőssége

3. A *vezetés hiányosságai:* A fűtőházfőnökök és műszaki vezetők nem körültekintően és előrelátással vezetik a fűtőházakat. Tudott dolog, hogy mozdonyvezetőhiánnyal küzdünk és ennek pótlására

többszáz fiatal vezető és segédkezelő került nappali szolgálatra.

Ahelyett, hogy gyakorlott mozdonyvezetőkhöz kezdő fűtőt, kezdő mozdonyvezetőhöz tapasztalt fűtőt tettek volna, sok esetben a komaság és más, a munkafegyelmet aláásó szempontok jutottak érvényre. Ezért van az, hogy több gépre teljesen gyakorlatlan, fiatal személyzet került. Ilt fordulnak elő tömegével a hosszabb menetek, a hosszú állomási tűztisztítások, szolgálatképtelenségek.

A szolnoki fűtőházba egy ismeretlen fajtájú szén érkezett. Anélkül, hogy ennek a szénnek a tulajdonságaival tisztában lettek volna,

a műszaki vezetők olyan keveréket adtak a mozdonyra, aminek azután a vonalban katasztrófális következménye volt október 6-án.

Az ország egyik legfontosabb vonalának, *a szolnok—budapesti vonalnak az életét négy óra tartamára megbénították,* mert valamennyi szolnoki gép óraszámra megállt tüzet tisztítani, gőzt fejleszteni.

A miskolci fűtőházban a félmillió forint költséggel felépített *melegmosóberendezést* egyszerűen nem használják, mert a berendezés egyik elzárócsapja állítólag *„átereszt”.* Ezért nem használják már fél év óta, sőt még az őszi forgalom idejére sem hozták rendbe. Megvizsgáltuk, hogy meddig tart Miskolcon egy-egy mosás, kiderült, hogy három-négy napig. Olyan gépeket is visszatartottak mosás címén három-négy napra, amelyeken alig egynéhány órai javítás volt. Az őszi forgalom nagy csatájában az ilyen munka megengedhetetlen.

A pártszervezetek és üzemi bizottságok nem foglalkoznak eléggé a munkafegyelem megszilárditásával

4. *A pártszervezetek és az üzemi bizottságok nem foglalkoznak behatóan a munkafegyelem problémáival;* vagy csupán annyiban, hogy *mennyi a későn jelentkezettek száma — ami egyébként helyes.* De azt már nem figyelik, hogy

milyen a mozdonyok minőségi karbantartása és még kevésbbé teszik felelőssé a pártszervezetek a rosszul dolgozó kommunistákat.

A szakszolgálatnak pedig azzal adják a legnagyobb segítséget, hogy a kommunistáktól megkövetelik a legfontosabbat: *a kommunista példamutatást a munkában.*

Ugyanezt kell megállapítani a munkaversennyel kapcsolatban is.

A vontatási szolgálatnál a munkaversenyek lendülete és lelkesedése nem éri el a tavalyi őszi forgalom színvonalát.

Az ilyen nagy feladatokat pedig munkaverseny nélkül megoldani nem lehet. Ha azt akarjuk, hogy a vontatási szolgálat munkája megjavuljon,

a pártszervezeteknek és az üzemi bizottságoknak sokkal behatóbban kell foglalkozni a vontatás összes problémáival.

Az idei őszi szállítási feladataink a *békeszállítás* elnevezést kapták. Minden jól továbbított vonat a béke táborát erősíti. De ez fordítva is áll: a háromnapos kocsiforduló elérését akadályozó munka akarva, nem akarva, az ellenséget szolgálja. A vontatási szolgálatnál éppen a legkritikusabb időben bekövetkezett

tömeges fekvemaradások, hosszabb menetek, tűztisztítások és a mozdonypark minőségi romlása mögött meg kell találni az ellenség kezét,

amely *felületességben, hanyagságban, nemtörődömségben, a nehézségek előtti megtorpanásban, a közellátás eltúlzásában,* pontos szolgálattételétől való figyelemelvonásban jelentkezik.

A vontatási szolgálat munkáját csak akkor fogja jól végezni, ha a fenti hiányosságokat kiküszöböli és a pártszervezet, üzemi bizottság és szolgálati főnök a becsületes vontatási dolgozók széles táborára támaszkodva, *kíméletlenül harcol az ellenség, a fegyelmezetlenség és lazaság ellen.*

A vontatási szolgálat dolgozói kövessenek el mindent, hogy a hiányosságokat kiküszöbölve, a háromnapos kocsifordulónak élenjáró harcosai legyenek és vigyék győzelemre az idei hatalmas őszi forgalmat, a békeszállítások ügyét.



A szentesi fűtőház dolgozói november 7-i felajánlásukat gyönyörű bronzveretű albumba kötve, eljuttatták Rákosi elvtárshoz, s ígéretet tettek arra, hogy minden erejükkel segítik a háromnapos kocsiforduló november 7-re való megvalósítását.

Rákosrendező állomás dolgozói a kocsitartózkodási egységidő minél jobb teljesítéséért versenyre hívták ki az ország összes állomásait

A párt II. kongresszusa meghatározta feladatainkat a közlekedés terén. A felemelt ötéves terv célkitűzéseinek megvalósítása kötelezően előírja minden vasutas dolgozó számára, hogy a megnövekedett szállítási feladatokat a meglévő szállítási eszközök gazdaságosabb kihasználásával és technikai továbbfejlesztésével, zavartalanul és zökkenőmentesen hajtsa végre.

Feladataink teljesítése érdekében az őszi forgalom lebonyolítását az eddiginél még szélesebb tömegmozgalommá kell fejleszteni, hogy a dolgozók ezt az ügyet harci feladatnak tekintsék és megvalósítsák a három és félnapos, de ha kell a háromnapos kocsifordulót.

Ez azért is nagyjelentőségű, mert ezideig a kocsiácsorgások hátráltatták a vállalt kocsiforduló elérését és ezzel ötéves tervünk II. tervévének maradéktalan teljesítését.

Kemény harcot kell tehát folytatnunk célkitűzéseink eléréséért, hogy az év végén büszkén jelenthessük *Rákosi* elvtársnak: *„Hazafias feladatunkat becsülettel teljesítettük.”*

A fentiek megvalósítása érdekében mi, Rákosrendező pu. dolgozói

a kocsitartózkodási egységidő minél jobb teljesítéséért szocialista versenyre hívjuk ki Budapest-Ferencváros állomás dolgozóit.

Mi, a szűk keresztmetszetek felszámolásával

a Nagy Októberi Szocialista Forradalom ünnepének tiszteletére

vállaljuk, hogy az eddigi 91 százalékos leadásos kocsitartózkodási egységidőt 110 százalékra, a feladási kocsitartózkodási egységidőt 89 százalékról 107 százalékra, az átmeneti kocsitartózkodási egységidőt 92 százalékról 123 százalékra teljesítjük.

Felszólítjuk a többi állomások dolgozóit is, hogy kövessék példánkat és párosversenytársuk kihívásával csatlakozzanak felhívásunkhoz. Előre kocsiparkunk gazdaságosabb kihasználásáért, a mozgalom széleskörű elterjesztéséért, ötéves tervünk sikeréért, a szocialista Magyarország felépítéséért, a béketábor erősítéséért!

Az állomás dolgozói nevében:

Dajka Ferenc s. k. párttitkár, *Lengyel József* s. k. ÜB-titkár és *Békési Rezső* s. k. állomásfőnök.

Rákosrendező állomás kezdeményezését követésreméltó példának állítjuk rendező- és teherpályaudvaraink elé, bízunk abban, hogy a dolgozók nagy számmal csatlakoznak ehhez a mozgalomhoz.

Milyen munkamódszert használok a menetirányításban

Munkám minden mozzanatát két szempont vezérli: *az elegy gyors mozgatása és a vonatok rendessége.*

Hogy ezeket meg tudjam valósítani, már szolgálatbalépéskor tisztában kell lennem a vonal nagyobb állomásainak forgalmi helyzetével, a továbbításra váró eleggyel, a vonatforgalmi tervvel, az aznapi rakodással, a futó vonatokban lévő eleggyel és azok helyzetével.

Szolgálatbalépés előtt, megnézem vonalam legfontosabb állomását, Celldömölköt, a szárnyvonalakról várható vonatok helyzetét, s ezután megbeszélem a forgalmi szolgálattevővel és a kocsimesterrel az indítandó vonatok mineműségét és indulási idejét. Csak ezután megyek fel a menetirányítóba s veszem át a szolgálatot.

Itt az előttem szolgálatban lévő menetirányító kartárstól tájékoztatást nyerek a helyzetről: a vonatok tartózkodási helyéről, a fűtőházak, valamint vonatkísérő telepállomások gép- és szakaszhelyzetéről, a mozgásban lévő vonatokat továbbító gépek és szakaszok hovátartozásáról és a vonatforgalmi tervről. Ezeknek ismeretében kezdem meg szolgálatomat.

Első ténykedésem, hogy beszélek a hozzámtartozó vonal állomásaival. Érdeklődöm az ott álló és rakodás alatt lévő elegyről. Tájékoztatom őket a szolgálatunk ideje alatt közlekedő vonatokról, kijelölöm a náluk lévő elegyet továbbító vonatokat, s így már előre tudják a napi programmot, ami nagyon megkönnyíti munkájukat. Az állomások ennek megfelelően szabályozzák a rakodást és készítik elő a kocsikat a vonatokhoz.

Ezután megbeszélést folytatok a szomszédos menetirányítókkal és rendelkező állomásokkal. Onnan is megtudom a vonalam felé irányuló vonatok és elegy irányát, mennyiségét és idejét. Tájékoztatom vonalam fűtőházát és vezényleteit a szükséges gépekről, szakaszokról, azok indulási idejéről és felvilágosítást kérek az esetleges *fordaváltozásokról.*

Eredményeimet a kollektív munka biztosítja

Mindezek ismeretében minden erőmmel azon vagyok, hogy kitűzött programmomat megvalósítsam.

Az utazási sebesség emelése érdekében

már az első állomáson érintkezésbe lépek — amennyiben lehetséges — a vonalamra belépő vonatok vonatvezetőivel. Megtudom tőlük a vonatukban lévő kocsik pontos besorozási helyét, hogy tolatós vonatoknál az érdekelt állomásokat tájékoztatni tudjam és magam is számítást végezhessek a szükséges tolatási idővel. Közvetlen vonatoknál is ezt a gyakorlatot végzem.

Ha valamelyik vonatnál szükségesnek, vagy célszerűnek látom a felemelt sebesség alkalmazását, személyesen beszélek a vonatot továbbító mozdonyvezetővel. Ugyanezt teszem, ha egy fontosabb vonat előtt tehervonatot szándékozom elküldeni és a menetidő csak a vállalt nagyobb sebességgel érhető el.

Ugyancsak tájékoztatást kérek a mozdonyszemélyzettől a kezelési helyekről és a kezeléshez szükséges időről, ami a vonatok menetét nagyon befolyásolja. Ha egy tehervonatnak nagyobb előnyt adhatok azáltal, hogy egy személyvonatot megkésleltetek, de az be tudja hozni késését, néhány perc nem számít ilyenkor, de nekem figyelemmel kell kísérni a személyvonat menetét a vonalon és biztosítanom kell a vonat rendességét.

A gyorsteher- és könnyűkezelőtehervonatok futásának megkönnyítése érdekében az azokkal továbbítandó darabárut és kocsikat — ha szükségét látom —, egyes állomásokra csoportosítom, s ehhez igénybe veszem még a személyvonatot is. Ezzel a módszerrel, már nem egyszer hatalmas előnyt biztosítottam ezeknek a vonatoknak. Itt az áruirányító segítségét veszem igénybe.

Eredményeimet emellett a kollektív munka biztosítja, s ez teszi lehetővé, hogy a háromnapos kocsifordulóhoz megfelelő segítséget adunk mi, menetirányítók is.

Németh József,
a győr—szombathelyi vonal
menetirányítója.

A VASUT 72 VEZETŐTISZTJÉNEK október 31-én adta át Csanádi György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója megbízólevelüket. Beszédében kiemelte, hogy az új vezetőknek fokozott harcot kell folytatniok a vasúton még ma is meglévő bürokrácia ellen, a párt vezetésével erélyesen fel kell venni a harcot az ellenséggel szemben. Az új vezetők ismerik a hős szovjet vasutasok munkamódszereit és át fogják adni gyakorlati munkájuk során dolgozótársaiknak. Bognár elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetője biztosította a vasút új vezetőtisztjeit a párt, a Vasútpolitikai Osztály támogatásáról harcukban.

Vasutasok! Szilárd munkafegyelemmel, éber szolgálattétellel, a szovjet tapasztalatok felhasználásával harcoljatok a háromnapos kocsiforduló megvalósításáért!

KÉT TERMELÉSI ÉRTEKEZLET

A háromnapos kocsifordulóért vívott harcban nagyjelentősége van a termelési értekezleteknek.

Levelemben összehasonlítást teszek két termelési értekezlet között. Meg kell jegyezni, hogy mindkét helyen zsúfolásig megtöltötték a dolgozók az értekezlet színhelyét.

Budapest Déli-pályaudvaron Faragó elvtárs, állomásfőnök beszámolóját jól építette fel. Ismertette az utolsó tervnegyed eredményeit, a terv teljesítésében kitűnt fűtőházi és forgalmi dolgozókról szépen megemlékezett és hangsúlyozta

a helyi pártszervezet és üzemi bizottság segítségét.

Megbírálta a munkafegyelem lazítóit, s lendületesen felhívta a dolgozókat a szaknai sovinizmus megszüntetésére. Az 1952. évi terv ismertetésénél felhívta a figyelmet a szűk keresztmetszetekre és azonnal javaslatot tett hogyan szüntessék meg azokat.

A sztahánovista oklevelek kiosztása zárta be a jólsikerült termelési értekezletet.

Ennél az értekezletnél a jó előkészítés és beszámoló eredménye az volt, hogy számosan szóltak hozzá és a konkret javaslatok sokasága jött felszínre. Ezekben a hozzászólásokban

november 7-e és december 21-e tiszteletére vállalják a dolgozók az állomás szűk keresztmetszeteinek megszüntetését.

Mi sem jellemzi jobban az értekezlet lefolyását és értékét, hogy az értekezlet bezárása után még számosan ott maradtak és csoportokba verődve tárgyalták a felmerült problémákat.

Mi történt Kelenföldön

A másik értekezleten, Budapest-Kelenföldön, éppen fordítottja történt. *Sulyánszki* elvtárs, állomásfőnök beszámolója nem keltett érdeklődést. Néhány számadatot sorolt fel, konkrét eredményeket nem ismertetett a dolgozókkal és ezek magukban semmitsem jelentettek.

Az állomási kocsitartózkodási egységidő alakulásáról, amely a kocsiforduló súlyponti kérdéseihez tartozik, még csak említést sem tett.

Hibákról nem beszélt. Pedig a Fémhu ladékgyűjtő Vállalat által október 17-én feladott kocsi még 19-én este az állomás területén volt.

Az 1952. évi tervből csak pár vonatterhelési adatot ismertetett,

amiből ugyan egyik dolgozó sem tudta meg: mi lesz a feladata.

Az egész beszámoló nem tartott tovább 15 percnél.

Az ilyen beszámoló után nem lehet csodálkozni azon, hogy a hozzászólások nem akartak megindulni és kevesen tettek javaslatot a munka megjavítására.

Sulyánszki a válaszadásban még a felhozott kevés javaslatot is igyekezett azzal elkenni, hogy az *új állomás felépítése minden nehézséget „megold"*. Amikor pedig az egyik dolgozó kifogásolta a vágányok közötti göröngyös útrész állapotát, azt válaszolta hogy *majd az utasok etapossák*.

Ezután kiosztotta a sztahánovista okleveleket. Ahogy ezt végezte, a lebecsülését mutatta a sztahánovista mozgalomnak és a kitüntetett elvtársaknak. Még arra sem méltatta az új sztahánovista elvtársakat, hogy a kezükbe adja az okleveleket. Csak úgy odadobta elébük az asztalra, mint aki valami kellemetlen feladatot hajt végre, nem pedig úgy, mint aki a párt, a munkásosztály egyik legnagyobb megbecsülését jelentő kitüntetését tolmácsolja, s adja át.

Lindner József elvtárs, a 8. Szakaszosztály főnöke szólalt fel. Beszédének hiányossága volt, hogy a kelenföldi dolgozók jó munkájáról csak mellékesen szólt és inkább csak a hibákat hozta fel. Pedig a kelenföldi dolgozók, élükön a forgalmistákkal jó eredményt értek el. Az ilyen beszámoló és hozzászólás után a termelési értekezlet nem érte el célját. A dolgozók nem segítik elő megfelelő javaslataikkal a szűk keresztmetszetek megszüntetését, a háromnapos kocsiforduló megvalósítását. Az ilyen termelési értekezlet után csak ezt a megjegyzést hallani: *„Ezért ugyan kár volt ittmaradni"*.

Szeretném, ha bírálatom hozzásegítené az érdekelteket a termelési értekezleteken elhangzó beszámolók hibáinak kijavítására és ahhoz, hogy a termelési értekezletek a vasuton újabb termelési győzelmek forrásává váljanak.

Soós Elek
vonalfelelős, Budapest.
Budapest.

A „Szocialista Vasútért" bírálata nyomán

Lapunk „Vasutas Versenyhiradójában" igen érdekes dolgot tapasztaltam.

Az október 6-i számban megjelent őszi forgalmi verseny kiértékelésénél az első helyezést az állomások között Miskolc személypályaudvar nyerte.

Ugyanazon az oldalon az „Ütköző" rovat alatt bírálatot kapott Miskolc személypályaudvar a tisztaság terén követett hanyagsága miatt.

Ha olvassuk a versenykiértékelés adatait, feltűnik, hogy Miskolc állomás az anyagtakarékosság terén 35 százalékos megtakarítást ért el, amely megtakarításban benne foglaltatnak a tisztítószerekkel és anyagokkal való takarékosság is.

Azt tudják a miskolciak is, hogy az anyagtakarékosság egyik döntő tényező a versenykiértékelésnél és úgy látszik, ezért takarékoskodnak annyira a tisztítóanyaggal, hogy az „Ütköző" cikke szerint *„szégyene a vasútnak, a városnak, az országnak, hogy a felszabadulás után hét esztendővel ilyesmi előfordul"*.

Én, Szeged állomás fiatal dolgozója, úgy gondolom, hogy ez is egyike a legfontosabb tényezőknek és azok, akik Miskolc eredményét kiértékelték, csak a puszta számokat nézték, nem vették figyelembe a különböző mozgalomban, így a Vorosin-féle mozgalomban megmutatkozó súlyos hiányosságokat.

Mi olvastuk a Szovjetunióból hazatért elvtársak elbeszéléseit, amelyből megismertük az ottani állomások rendkívüli tisztaságát. Úgy képzelem el ha Miskolc állomás is követi ezt a példát a tisztaság terén és igyekszik eleget tenni a követelményeknek, úgy semmi akadálya nem lesz annak, hogy Miskolc állomás nemcsak az őszi forgalomban, hanem a Vorosin-mozgalomban is példát mutasson a többi állomásoknak.

Én, remélem, hogy ezen hiányosságokon javítva, Miskolc állomás az anyagtakarékossági százalék csökkenése nélkül a tiszta pályaudvarok sorába lép.

Földvári Lajos,
Szeged állomás élüzem dolgozója.

Hardi István tanult a „Szocialista Vasútért" riportjából

Budapest Kelenföld-állomás üzemi háromszöge levelet intézett lapunk szerkesztőségéhez. Ebben a következőket írják:

A *„Szocialista Vasútért"* 1951. július 17-i számában igen helyesen kritikát gyakorol állomásunk egyik dolgozójának, fegyelmezetlen magatartása felett.

Valóban, ha valaki ilyen felelőtlen kijelentéseket tesz szolgálati főnöke felé, az nincs tisztában az új fegyelmi szabályzattal, de még a fegyelmezett, öntudatos magatartással sem, amellyel pedig ma minden dolgozó magyar vasutasnak rendelkeznie kell.

A hibát kihoztuk a termelési értekezleten is és a most folyó őszi forgalommal kapcsolatos népnevelő tanfolyamon.

Termelési értekezleten ismertettük most már harmadszor az új fegyelmi szabályzatot, melyet a dolgozók nagy tetszéssel fogadtak. Ezután *Hardi* István a dolgozók előtt önbírálatot gyakorolt és ígéretet tett arra, hogy hibáját azzal fogja kiküszöbölni, hogy az őszi nagy forgalomban fegyelmezett, öntudatos magatartással segíti feszített ütemes tervünk határidőelőtti befejezését.

Örülünk annak, hogy *Hardi* István tanult lapunk riportjából, abból, amit a cikk minden vasutas dolgozó számára kifejez: öntudatos vasfegyelem nélkül csak fékezzük, de nem gyorsítjuk a szocialista vasút megteremtését, a szocializmus gyorsütemű felépítését, egyben a béke védelmét is hazánkban.

Nagy László guritó előmunkás:

2200 kocsi guritását vállaltunk, 2421 kocsit guritottunk

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulója és az új párt vezetőségi választás tiszteletére, én mint pártonkívüli dolgozó, javaslatot tettem, hogy mi, pártonkívüli dolgozók a termelés fokozásával, a háromnapos kocsiforduló megteremtésével segítsük hazánkat szocializmust építő harcában.

Javasoltam állomásunkon, hogy két műszak 24 óra alatt vállalja 2200 kocsi guritását. Ezt megbeszéltem a külsős forgalmi szolgálattevőkkel, kocsimesterekkel, térfelvigyázókkal. Ebbe a megbeszélésbe bevontam a saruelőmunkásokat, továbbá a sztahanovistákat és a jó munkásokat. Mérlegeltük a befutást, az indítandó vonatokat és munkatervet dolgoztunk ki. Ezen a megbeszélésen az állomásirányító vállalta, hogy a külsős forgalmi szolgálattevővel megbeszélve

felhúzzák az elegyet, mégpedig úgy, hogy a vonatkijárások ne zavarják a guritást, mert vállalásunkat csak folyamatos guritással tudjuk teljesíteni.

Így csináltuk. Amikor *Rákosi* Mátyás, a magyar dolgozók vezére és tanítója a bányásztanácskozáson a munkafegyelemről és a példamutatásról újabb útmutatást nyujtott, örömmel állapítottuk meg, hogy mi, az ő tanítása szellemében végezzük munkánkat. A munkafegyelem nálunk jó és ennek köszönhetjük, hogy a már említett teljesítményünk nagyban elősegítette állomásunkon a kocsiforduló leszorítását. A továbbításra kerülő áru ugyanis előbb került az induló vonatba, tehát kevesebb ideig tartózkodva az állomáson, leszorította a kocsitartózkodási egységidőt, növelte az állomás teljesítményét és elősegítette a vállalásunk teljesítését, illetve túlteljesítését. Ha ezt folyamatossá tesszük, akkor jelenthetjük *Rákosi* elvtársnak, hogy Rákosrendező állomás dolgozói a vasutasnapon tett szocialista munkavállalásukat teljesítették.

A dolgozók lelkesen, harcosan fogtak hozzá a munkához. A kollektív szellem jó volt. Mindenki szívügyének tekintette a vállalás túlteljesítését, mert a vállalt 2200 kocsi helyett 2421 kocsit guritottunk.

Az ellenséges megnyilvánulásokra különös tekintettel voltunk. Éberen figyeltük a munka folyamatát, és el voltunk szánva arra, hogy megtanítjuk a munkánkat gátlókat kesztyűbe dudálni. Most, a háromnapos kocsiforduló, teljesítményünk továbbfokozása érdekében hasonlóképpen szervezzük meg a munkát, adjuk át a másik műszaknak és az együttműködés fokozásával igyekszünk tovább növelni eredményeinket.

Sztálin elvtárs nyilatkozata nagymértékben elősegítette állomásunk történetében páratlan eredmény elérését, lelkesített bennünket és további kiemelkedő teljesítmény elérésére serkentve valamennyiünket. Megértettük, hogy a békeharcot csak jó munkával, a termelés fokozásával lehet győzelemre vinnünk.

NAGY LÁSZLÓ
Rákosrendező állomás
guritó előmunkása

A rákosrendezői dolgozók szép munkájukhoz, újabb győzelméhez újabb sikereket kívánunk. Az őszi versenyben a rákosrendezőiek együtt haladnak a ferencvárosi és miskolci guritók kiváló dolgozóival. Együttes jó munkájuk döntően befolyásolta a három és félnapos kocsiforduló elérését. Most arra kell törekedniök, hogy tapasztalataik átadása mellett, jelenlegi munkamódszerüket tökéletesítve úgy dolgozzanak, hogy november 7-re elérjék a háromnapos kocsifordulót. Az ország dolgozó népe, szeretett Rákosi elvtársunk kíséri figyelemmel harcotokat.

TIMÁR KÁLMÁN **Október 27-én nagy részvét mellett temették el Timár Kálmán elvtársat, a régi, magyar vasutas munkásmozgalom egyik kiváló harcosát. 1910-ben került az Északi Főműhelybe. A harcos munkást 1919-ben eltávolították a vasúttól. Horthyék elől éveken át bujdosott, mert feketelistára tették. 1923-ban a rendszer kopói mégis elfogták és kegyetlenül megkínozták. 1926-ban újból letartóztatták, de minden megpróbáltatás sem törte meg és tovább folytatta tevékenységét. A felszabadulás hozta meg számára a szabadságot. Népköztársaságunk kormánya Timár Kálmánt, a felszabadulás után rehabilitálta és főmüvezetőnek nevezte ki.**

A Vasas- és Vasutas Szakszervezet koszorúi mellett, a régi elvtársak, barátok és ismerősök koszorúi borították a sírt. Szakszervezetünk nevében Zsámboki Mihály elvtárs búcsúztatta a vasutas munkásmozgalom halottját.

EMLÉKÉT MEGŐRIZZÜK!

Békeszombatok segítik az őszi forgalmi versenyt

Sztálin elvtárs néhány hétlel ezelőtt elhangzott nyilatkozata üzemünk dolgozói körében nagy visszhangot keltett.

Békeszombatos röpgyüléseken ismertette a nagyjelentőségü nyilatkozatot a dolgozókkal. A röpgyüléseken részletesen megbeszéltük és megvilágítottuk az útmutatás egy-egy tételét. A nyilatkozat megértése, de különösen maga az a tény, hogy Sztálin elvtárs, a békére vágyó egész világ atyja nyilatkozott — lelkes hangulatot teremtett a röpgyülésen, aminek sok csoportos- és párosversenyfelhivás lett a következménye. Márfi Ferenc sztahanovista mozdonylakatos például vállalta, hogy

a kocsiforduló leszorításának előmozdítására termelékenységének 142 százalékról 170-re növeli.

Ugyanigy a számos példa közül Fokt József sztahanovista mozdonylakatos felajánlotta, hogy 147 százalékról 180 százalékra emeli teljesitményét.

Békebizottságunk harcban áll a háromnapos kocsiforduló megteremtéséért és igyekszik a békeszombati röpgyülésekre a dolgozókat minél nagyobb számban mozgósitani.

Minden siker ellenére is azonban, kommunista őszinteséggel meg kell mondani, hogy munkánkban komoly hiányosságok vannak. Még jobban előre vihetnénk az őszi forgalmi versenyt sikerét, ha a békebizottság vezetőségi tagjai közül Koroknai Géza, Krakker Ferenc és Szedlák Sándor elvtársak törődnének a békebizottság munkájával és résztvennének a megmozdulásokban. Azonban nem hajlandók társadalmi munkát végezni.

Éppen ezért a békebizottság minden eredménye mellett sem tölti be azt a szerepet, melyre éppen most hivatott volna. De nem hagyjuk ennyiben. Már a legközelebbi jövőben újjá fogjuk szervezni az üzemi békebizottságot és tettrekész, harcos, békénket megvédeni akaró, a vasutasok nemzeti feladatait segítő elvtársakat és kartársakat választunk be a békebizottság vezetőségébe.

GECSE LAJOS,
a Szombathelyi Járműjavító OV békebizottsági elnöke

A Szovjetunió vasutasainak tapasztalata segít a háromnapos kocsiforduló elérésében

A Szovjetunióban járt első vasutas tanulmánycsoport javaslata alapján Budapest nagyobb rendező pályaudvarain a vontatási szolgálat megszervezte a kisorolás nélküli kocsijavítást. Így Budapest-Ferencváros, Rákosrendező, Soroksári-út, Budapest-kikötő, Budapest-Józsefváros állomásokon. Ezeken a szolgálati helyeken naponként 120—150 kocsit javítanak ki a brigádok 1—2 óra alatt. Ezekkel a javításokkal megelőzik a kocsik további romlását.

Ennek köszönhető, hogy a kocsipark javítási állagát a négy százalék alatt tudjuk tartani, valamint ennek köszönhető az is, hogy a hőnfutás elleni küzdelem terén állandó javulás mutatkozik. A kisorolás nélküli kocsijavításnak igen nagy jelentősége van, különösen most az őszi forgalom idején, mert megtakarítjuk a kocsinak a vontatási műhelybe való beadási és kihúzási idejét, azaz kocsinként körülbelül 12 órát, ami naponként körülbelül — lévén 120—150 kocsiról szó — 1000—1500 kocsióra megtakarítást jelent.



Nagykátán így értelmezik a munkafegyelmet és az éberséget

Nagykátán október 16-án ellenőrzést tartottunk.

Délután negyed hatkor a váltóőrhelyen beszélgettünk Komolyi Pál váltókezelő, ÜB-termelési felelőssel, amikor Lengyel György állomásfelvigyázó, forgalmi szolgálattevő állomásbejárást tartott. De ez az állomásbejárás valami egészen szokatlan volt és nem lehetett az új munkamódszerek közé sorozni, mert ezért még a Horthy-rendszer alatt is példás büntetést kaptak a dolgozók. Lengyel György ugyanis kerékpáron a felvételi épülettől jövet, a vágányok melletti gyalogúton karikázott a toronyba. Itt beírta a szokásos jegyzetet a jegyzőkönyvbe: „állomásbejárást tartottam" stb. Csak azt nem írta be, hogy nem igaz. Mert ki látott olyan állomásbejárást, hogy valaki kerékpárról meglássa a sintörést, a váltók épségét, a csúcssinnek a tősinhez való pontos záródását, ésatöbbi, ésatöbbi.

Lengyel György e cikk nyomán nyilván be fogja tartani a forgalmi utasítás állomásbejárásra vonatkozó rendelkezéseit és a jövőben nem akar összeütközésbe kerülni a Fegyelmi Szabályzattal. A munkafegyelem ilyen mérvü lazitása, mint az állomásbejárás lelkiismeretlen, felületes meliőzése, súlyos balesetekel okozhat. Ezért kell megszivlelni minden állomásbejárásra kötelezett dolgozónak Lengyel Györgyhöz intézett figyelmeztetésünket.

A MÁV lakáspolitikáját dicséri...

Több mint furcsa, szinte hajmeresztő! A ferencvárosi állomásfőnök Rákosrendezőn, a rákosrendezői Cegléden, a ceglédi Vecsésen, a vecsési pedig Pilisen lakik. Miért mindez? Mert a volt ferencvárosi főnöknek immár hónapok óta nem tudnak lakást szerezni. Ha lakást kapna a volt ferencvárosi főnök, akkor a jelenlegi ferencvárosi főnök beköltözhetne a ferencvárosi főnöki lakásba, a rákosrendezői a rákosrendezőibe, a ceglédi a ceglédibe, a vecsési a vecsésibe, a pilisi a pilisibe, stb.

Az állomásfőnök munkája nagy felelősséggel jár. Mindenről tudnia kell, ami az állomáson történik, a nap minden szakában készenlétben kell lennie, ha nincs is szolgálatban. Ezért igen helyesen: az állomásfőnökök ott laknak az állomáson. Kivéve a felsorolttakat. Azok másutt laknak. Mindegyik másutt. Egy lakást kellene csak szerezni és megoldódna a probléma. Nem közömbös a kérdés sem az illetők és családtagjaik, de még az őszi forgalom sikeres lebonyolítása szempontjából sem

Szolnokon „küzdenek" a gépácsorgások ellen

Az őszi forgalom, a háromnapos kocsiforduló megteremtése nemcsak a kocsik gyors ki- és berakását teszik szükségessé, hanem a gépek gyors visszatérését is a honos fűtőházba, hogy lehetőleg újabb vonatokhoz vezényelhessék őket és ne ácsorogjanak gépeink.

Ezt azonban nem mindig tartják szem előtt. Október 18-án például a 424.245-ös számú géppel, az 1703/II/g-menetben jöttem vissza Budapestre. Amikor Szolnokra értem este háromnegyed hatkor, a fűtőházba küldtek. Itt közölték velem, hogy a gép az 1759-est fogja továbbitani. Indulási ideje 0 óra 22 perc. Ez már magában véve is

hat és fél óra ácsorgást jelentett, de mivel késve indultunk, az ácsorgás ennél is nagyobb volt.

Az 1712-eshez sem jött meg a gép, oda is más gépet keilett vezényelni, ami újabb keveredést idézett elő a gépek vezényelésében. Valószínű, hogy hat-hét óra alatt befutott Szolnokra más vonat is, amelynek gépe elhozhatta volna a fenti vonatot és az 1759-es is közlekedett volna

Vasutasok! A tolatások meggyorsításával, a vonatácsorgások megszüntetésével, a pályák jó karbantartásával, a vonatkésések kiküszöbölésével harcoljatok a háromnapos kocsifordulóért!

A Szovjetunióban minden a béke jegyében történik

Írta: **SZŰCS SÁNDOR**, Záhony állomás főnökhelyettese, a vasutasküldöttség tagja

Felejthetetlen élmény volt számomra szovjetunióbeli látogatásom az a tény, hogy helyszínen tanulmányozhattam a hős szovjet vasutasok munkamódszereit. De nemcsak a szovjet vasutak tanulmányozására nyílt lehetőségem, de módomban volt megismerni magát a szovjet embert, a szovjet kultúrát és a nagy Bolsevik Párt történetének ismeretét, ugyancsak a helyszínen kiegészítettem gyakorlati tapasztalatokkal. Felemelő érzés, nagy megtiszteltetés volt számomra, hogy azokon a helyeken járhattam, ahol valamikor Lenin elvtárs járt.

A magyar vasutas küldöttség örömmel és bizonyos meghatódottsággal ment ki a ferihegyi repülőtérre és szállt be a Moszkvába induló hatalmas gépmadárba. Utazásunkat igen kellemesen töltöttük el. Háromnegyed hét után néhány perccel érkeztünk meg a moszkvai repülőtérre, ahol őszinte melegséggel fogadtak bennünket. A repülőtérről egyenesen a Gorkij-parkban fekvő nagy szabadtéri színházba mentünk, ahol a szovjet vasutas nap ünnepségei zajlottak le. Már a repülőtérről a Gorkij-parkig vezető útvonalon megállapítottam hogy mindenütt példás rend és tisztaság uralkodik. Ez egyben annak bizonyítéka is, hogy a szovjet emberek jegyelmezettek, még ezen a területen is példamutatóak.

A szovjet vasutasok, bármerre jártunk, olyan vendégszeretetben részesítettek bennünket, amilyenben még nem volt részünk. A Metro, valamint a többi pályaudvar, fűtőház és egyéb vasuti üzem megtekintése alkalmával meggyőződtünk arról, hogy milyen a szovjet ember öntudatos, szocialista munkafegyelme. A pályaudvarok és üzemek munkáját kiválóan szervezik meg. A dolgozókat nagymértékben segíti a párt, a szakszervezet és a szakszolgálat feladataik megvalósításában.

A Szovjetunióban győződtünk meg igazán arról, hogy legjobb érték az ember. Minden nagyobb állomáson, üzemben és távolsági vonaton orvos vezetésével egészségügyi szolgálat működik. A dolgozók egészségvédelmére a szovjet vasuton önálló és független egészségügyi szolgálatot létesítettek. A korszerűen felszerelt intézmények és üdülők egész sora áll a vasutasok rendelkezésére, de ugyanez az intézkedés halja át a dolgozók családtagjairól való gondoskodást is.

Az utazóközönség kényelméről is fokozott mértékben történik gondoskodás a hatalmas Szovjetunió mérhetetlen távolságokat bejutó vasútvonalain. Kényelmesen és korszerűen berendezett vasuti szerelvények, az állomáson nagyszerűen felszerelt várótermek, éttermek és szórakozóhelyek vannak az utazóközönség szórakoztatására.

A vasutas dolgozók elméleti tudásának kiszélesítése érdekében igen sok vasutas iskola, tanfolyam és tudományos intézet fejti ki működését. Ezek közül megtekintettük a Vasutas Technikusok Házát ahonnan gazdag tapasztalatokkal tértünk vissza. Ugyanitt nyolc vasuti szakfilmet néztünk végig s ezekből is rendkívül gazdag tanulságokat vontunk le.

El lehet mondani, hogy a szovjet vasutas üzemek dolgozóinak nagy százaléka sztahanovista. A vasutnál rendkívül sok nődolgozót foglalkoztatnak és közülük számosan járnak a termelés élén és igen sok közöttük a sztahanovista.

Sok élményről, hős szovjet vasutassal beszélgettem. Nagy öröm volt számomra az is, hogy Iván Fjodorovics Pányin és V. Blazsenov elvtársakkal, a hazánkban jól ismert sztahanovista mozdonyvezetőkkel is beszélgettem.

Nagy megelégedéssel vettem tudomásul amerre csak jártunk, hogy a hazánkat felszabadító, életünket megszépítő Szovjetunióban, minden a béke jegyében történik. Saját szememmel győződhettem meg az óriási, magyar méretekben elképzelhetetlen békeépítkezések ütemeiről, amelyek mind a kommunizmus megvalósítását célozzák.

A dolgozók szórakoztatását is figyelemmel kísértem. Hatalmas parkokban gazdag szórakozási lehetősége van a dolgozóknak. A szórakozási célszerűség jellemző tanulságosak és oktató jellegűek.

Amennyire időnk engedte, mi mindent megtekintettünk. Gazdag tapasztalatokat szereztünk, sok módszert hoztunk magunkkal a Szovjetunióból. A küldöttség valamennyi tagja elhatározta, hogy a szocializmus hazájában tapasztaltakat hasznosítjuk a szocialista vasut felépítésére saját munkaterületeinken éppúgy, mint ahogy valamennyi vasutas dolgozó közkincsévé fogjuk tenni. A magam részéről ezzel is hozzá akarok járulni az őszi csúcsforgalom lebonyolításához, a kocsifordító meggyorsításához és ezen keresztül fel emelt ötéves tervünk túlteljesítéséhez, a béke védelméhez.

De nemcsak tapasztalataimat bocsátom dolgozótársaim tudásának gyarapítására, de arra törekszem, hogy elmélyítsem dolgozóinkban a Szovjetunió, a szovjet nép, a hős szovjet vasutasok iránti szeretetet és megbecsülést is. A hála, a forró szeretet érzését a világbéke védelmezője, dolgozó népünk igazi barátja és támasza, a nagy Sztálin iránt!

Mit használtam fel állomásunkon a Szovjetunióban tapasztaltakból

Most arra szeretnék rátérni, milyen segítséget nyújtott számomra szovjetunióbeli látogatásom.

Hazatérésem után tapasztalataimról beszámoltam vasutas dolgozótársaimnak, majd hozzáláttam a szovjet munkamódszerek gyakorlatbaültetéséhez. Ennek eredményeképpen született meg Záhony-állomás dolgozóinak a „négyes kapcsolt"-mozgalomba való belépése. Így született meg például nyolc nap alatt 11 ilyen négyesmozgalmi békevonat indítása.

Persze nem állottunk meg ennél az egy mozgalomnál. Nagymértékben megjavult állomásunkon a munkafegyelem, mert azzal a módszerrel dolgozom, amelyet a szovjet vezető elvtársaktól sajátítottam el. Ennek kulcsa: a dolgozókkal való egyéni foglalkozás, a személyes meggyőzés, kérdéseiknek megértése és az az akarat, hogy dolgozótársaimon segítsek.

Ugyanis bevezettem állomásunkon azt a példás módszert, amelyet a tisztasággal és rendével kapcsolatban azt a példát akarja meghonosítani, amelyet ezen a területen a Szovjetunióban tapasztaltam.

Szeretnék Záhony-állomásból olyan mintaállomást teremteni, mint amilyen a mi nagy baráti szomszédunk határállomása, Csap és ebben állomásunk dolgozói továbbra is támogatni fognak.

Záhony-állomáson tehát ezen a téren is komoly eredményeket értünk el, mert a rend és tisztaság útjára léptünk. Itthoni eredményeinket állomásunk dolgozóinak köszönhetem, akik a Szovjetunióban szerzett tapasztalataimat magukévá tették és alkalmazták.



Kartárs! Hat órája állok az állomáson és várom, hogy kirakjanak, pedig Tatabányáról előjelentették érkezésemet! Még ma üresen vissza kell mennem a bányába, hogy ismét megrakjanak szénnel!

IFIK hangversenye a MÁV Központi Hivatalokban

Lelkes közönség előtt rendezte meg a MÁV központi hivatalok kultúrotthonának vezetősége ifjúsági hangversenyét.

Meg kell állapítani, hogy a kultúrotthon vezetősége jó munkát végzett, amikor előkészítette ezt a hangversenyt, lehetőséget adva a fiatal tehetségeknek, a nyilvánosság előtt való szerepelésre. — de nem kevésbbé szabad elmennünk dicsérő szó nélkül a kifejezetten vasutas dolgozók gyermekeiből álló ifjú művészek, valamint a rendezés — amely Hamvas László jó munkáját dicséri — remek hozzáértése mellett.

A hangverseny sikere rámutatott arra az útra, amelyen a kultúrmunkának haladnia kell. Rónai elvtárs azt mondta: „Ma a munka és a kultúra összekerült, ma dolgozni és művelődni egyet jelent". Ebben a szellemben dolgozik a kultúrotthon vezetősége és minden lehetőt elkövet, hogy a dolgozókkal megszerettesse a magasabb és a már meglévő előadók melletti a fiatal előadók szárnypróbálgatásaihoz a segítséget megadja.

Az ehhez hasonló hangversenyeket a kultúrotthon vezetősége a jövőben még sűrűbben rendez, hogy a dolgozók művészi és kulturális igényeit kielégíthesse, hogy a kultúra és a munka együttes fegyverével minél szilárdabban tudjuk megvédeni mindnyájunk élet-céljait, a nagy Szovjetunió vezetésével.

Major Gábor Pál
a Szocialista Vasútért
sajtófelelőse

KULTÚROTTHONUNK ÉLETE

A szegedi vasutas dolgozók kulturális igényeinek kielégítéséről a vasutas kultúrotthon gondoskodik.

Ide járnak azok a vasutas dolgozók, akik szórakozni, tanulni akarnak. Van egy 2000 kötetes könyvtárunk, amely minden nap, délután 3 órától este 11 óráig a dolgozók rendelkezésére áll. A könyvtárnak igen sok olvasója van. Itt mindig megtalálhatják dolgozóink a politikai és szépirodalmi sajtót is, amelyek egész nap olvashatók. A könyveken kívül sokféle társasjáték is van. Ezek közül legnépszerűbb: a sakk; versenyeket is rendeznek a külső üzemek csapataival.

A szórakoztatásról a kultúrotthonhoz tartozó központi kultúrcsoport gondoskodik. Minden vasárnap este kultúrműsort adunk, ahol sokszor a többi üzemek kultúrcsoportjai is műsort adnak.

Ezenkívül hétközben ismeretterjesztő előadást, keskenyfilmvetítést tartunk. Itt tartják azonkívül a párt és szakszervezeti gyűléseket, termelési értekezleteket.

A dolgozók és azok családtagjai sűrűn látogatják a kultúrotthont. Sokan magukkal hozzák gyermekeiket is, hogy a társasjátékokkal elszórakozzanak. A multban kocsma volt ez a helyiség és a nagyobb bevétel érdekében hitelbe adta a bort. Sok vasutas járt ide.

Most, amikor harcot hirdetünk az átlagosság ellen, a munkafegyelem megszilárdítása érdekében, nagyjelentősége van annak, hogy a kocsmából kultúrotthont varázsoltunk. Ma már más a helyzet. A bor és pálinka helyett szórakozást, pihenést és nevelést „mérnek" a vasutasok részére és mind többen járnak kultúrotthonunkba azok közül, akik valamikor csak a bor kedvéért látogatták ezt a helyiséget.

SEBŐK ILONA
kezelőnő, Szeged

Megjelent a „MUNKA" októberi száma

A szakszervezeti mozgalom folyóiratának októberi száma a szakszervezeti munka fontos kérdéseivel foglalkozik.

A vezércikk ismerteti a Szakszervezeti Világszövetség hatéves harcát a dolgozók egységéért és a békéért.

Sebes István elvtárs cikke a takarékosság népgazdasági jelentőségét tárgyalja és rámutat a szakszervezetek feladataira a takarékossági mozgalom továbbfejlesztése érdekében.

N. Popova, a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsának titkára a szovjet szakszervezetek kulturális tömegnevelő munkájáról számol be. Döbrentei Károly elvtárs a szakszervezeti munka egyik legfontosabb kérdéséről, az instruáló és ellenőrző munka megjavításáról írt cikket. A Nemzetközi munkásmozgalom rovat közli G. di Vittorio elvtársnak, a Szakszervezeti Világszövetség elnökének cikkét a sárga szakszervezeti internacionálé kongresszusáról.

A lap többi cikkei: V Volgin: Lenin és Sztálin a végrehajtás ellenőrzéséről.
G. Filoreanu: A kollektív szerződések ellenőrzése Romániában.
Keszler Judit: A munkásievelezőhálózat fejlesztésével erősítsük a szakszervezetek tömegkapcsolatát.
Virizlai Gyula: Az aktíva-napok jó megszervezésével a szakszervezeti aktívák magasabb szinvonaláért.
Lombardó Toledano: Latin-Amerika népei az USA imperializmusa ellen.
Japán az USA távolkeleti fegyvertaraktára.

Olvasd a MUNKÁ-t, a szakszervezeti mozgalom folyóiratát!

Ifi-levél „az őszi csúcsforgalom legjobb ifjúmunkása"-címért folyó versenyben való részvételről

Fődi Sándor sztahanovista ifjúmunkás mozdonyvezető felhívása nagy lelkesedést váltott ki Budapest Nyugati-pályaudvar ifi-dolgozói között. Röpgyűlésen beszéltük meg feladatainkat az őszi szállításokkal kapcsolatban. Harcos hangulat uralkodott az értekezleten és bizony felszínre kerültek hiányosságaink is. Itt határoztuk el, hogy csatlakozunk Fődi elvtárs felhívásához.

harcba indulunk a szakszervezetünk által alapított vándorzászlóért.

Éppen ezért vállaltuk, hogy minőségmunkával, tervünk idő előtti teljesítésével segítjük a háromnapos kocsifordító megteremtését.

Hozzáláttunk a ki- és berakások meggyorsításához, az árukárok felszámolásához. Lipcsei István sztahanovista rakodómunkás, brigádunk egyik tagja azt mondta az egyik röpgyűlésen, hogy az őszi feladatok végrehajtásához szükség volna az üzemi bizottság támogatására.

Munkánk eredménnyel járt. Az idősebb dolgozók nagy figyelemmel kísérték erőfeszítésünket.

A megszilárdított munkafegyelem alapját képező minden eredményünknek.

Öttagú brigádunk reggelenként megbeszélést tart és tervszerint végezzük feladatunkat. Az árukat minden kár nélkül kezeljük. A háromnapos kocsifordulót helyes munkamegszervezéssel és 164 százalékos átlagteljesítménnyel segítjük az előző 122 százalékkal szemben.

Hiányosság is van. Mióta a sztahanovista szintet elértük, azóta még állandó munkahelyünk sincs. Ide-oda sétáltjuk a munkaadó egy részét, s ezzel csak ártanak nekünk. Szilágyi Károly raktárfőnök nem foglalkozik velünk, az üzemi bizottság nem segít bennünket ahhoz, hogy állandó munkahely biztosításával még nagyobb eredményeket érjünk el.

Pusztai József,
sztahanovista rakodómunkás, brigádvezető Budapest-Nyugati-pályaudvar.

Vasutas fiatalok a népi repülésért

A repülés, ami a felszabadulás előtti időben a kiváltságosok sportja volt, ma már tömegsporttá fejlődött a dolgozó fiatalok ezrei sajátítják el a modern repüléstechnika vívmányait. A vasutas fiatalok közül is egyre többen csatlakoznak ehhez a nemes mozgalomhoz és ismerik meg a repülést, birtokosai lehetnek annak a nagy megtiszteltésnek, amely után valaha csak sóhajtozhattunk.

Fiatal repülősportunkban, a MAV. repülő alapszervezetben már vannak olyan fiatalok, akik példaként állnak előttünk s a szovjet sztálini Sólymok példáját követik, akik a néphadseregünk tisztjei, tiszthelyettesei vagy tisztjelöltjei lettek. Ilyen például Galambos Imre, Bába Sándor, Bíró János, Bors Imre, Ribi Tibor az Északi Járműjavító fiataljai és még sokan mások, akik helytállóan teljesítik kötelességüket a honvédség légi erejében, a Magyar Repülő Szövetségben, vagy a Maszovlet különböző szolgálati helyein. A repülő növendékek a termelésben is élenjárnak, mint pl. Pénzes István ifjúmunkás, aki jó munkájával kiérdemelte a sztahanovista kitüntetést. Vagy Tozonyi Kálmán baltárs, aki a Szolnoki Járműjavítóban dolgozik, 28.000 forintos újítással erősíti a békeharcot, ötéves tervünk sikeres teljesítését. A repülés fejleszti elméleti, szakmai tudásunkat, növeli önbizalmunkat.

Ifjúmunkások, fiatalok vegyetek részt a MÁV-repülő alapszervezet munkájában, fejlesszétek szakmai és politikai tudásotokat, hogy méltó tagjai lehassetek a Magyar Népköztársaság légi erejének. Jelentkezzetek szervezetünkben: Budapest, XIV., Thököly-u. 41. szám alatt.

HAMENDA FERENC
fő. vezető pmt.

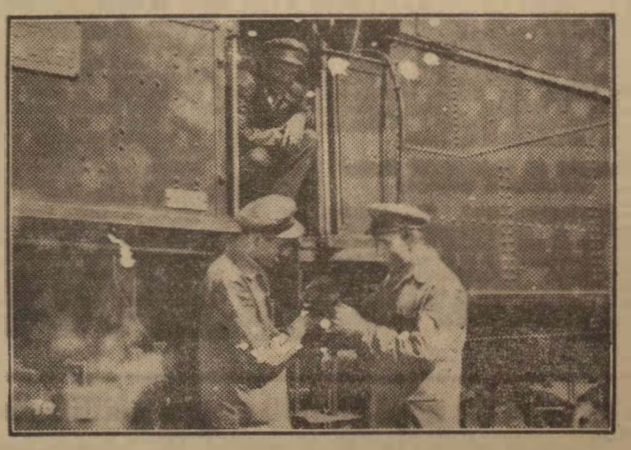
Új élüzemeink

FORGALMI SZOLGALATNAL: első helyezett Miskolc állomás, második Rákosrendező p. u.

VONTATASI SZOLGALATNAL: első helyezett Szombathely fűtőház, második helyezett mátészalkai fűtőház.

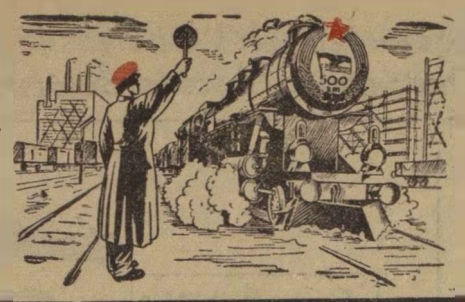
PALYAFENNTARTASI SZOLGALATNAL: első helyezett Kiskunhalas Osztálymérnökség, második helyezett Szombathelyi Osztálymérnökség.

MUHELYI SZOLGALATNAL: első helyezett Landler J nő Járműjavító ÜV, második helyezett Északi Járműjavító ÜV.



A „Teljes gőzzel" című új vasutasfilm egyik jelenete. A rendkívül érdekes, izgalmakban bővelkedő, és tanulságos filmet minden dolgozónk nézze meg, s a tapasztaltakat hasznosítsa munkájában.

DICSŐSÉG
A LEGYŐZHETETLEN
BÉKETÁBOR VEZÉRÉNEK,
NÉPÜNK
NAGY BARÁTJÁNAK,
A NAGY SZTÁLINNAK!



VASUTAS Verseny HIRADÓ

ÉLJEN
A BÉKÉT VÉDELMEZŐ,
MAGYAR NÉP VEZETŐJE,
A SZOCIALIZMUST ÉPÍTŐ
MAGYAR
DOLGOZÓK PÁRTJA!

HARCI JELENTÉS
az őszi forgalmi verseny állásáról

1951. AUGUSZTUS 20-TÓL OKTÓBER 20-IG AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN LEGJOBB ÉS KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK.

FORGALMI SZOLGÁLAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. Miskolc, személypályaudvar. Az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 118, a tehervonatok terhelését 126, a személyszállító vonatok menetrendszerinti indítását 110, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105, a kocsitartózkodási egységidőt 117 százalékra teljesítette. Az anyagtakarékosság terén az idényszabványhoz viszonyítva 35 százalékos megtakarítást ért el. Az állomáson közlekedő vonattal baleset nem történt. Összes pontszáma: kocsiforgalmához viszonyítva: 210 pont. 2. **Bp. Déli-pályaudvar.** 3. **Szerencs állomás.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Kurd—Csibrák állomás.** A kiértékelésre kerülő időszak alatt az állomáson a személyzet hibájából baleset történt. 2. **Győr állomás.** A kiértékelésre kerülő időszak alatt az állomáson a személyzet hibájából baleset történt.

VONTATÁSI SZOLGÁLAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. Miskolc, fűtőház. A mozdonyjavítási költségüket a tervhez viszonyítva 10 százalékkal csökkentették. Az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométerteljesítmény a célkitűzéshez viszonyítva, 23 százalékkal emelkedett. A 2000 tonnás mozgalomban a napi többterhelés a célkitűzéshez viszonyítva 87 százalékkal emelkedett. A mosástól-mosásig-mozgalomban a mozdonyok kinteljesítménye a célkitűzéshez viszonyítva 56 százalékkal emelkedett. A minden út jövedelmezőségéért mozgalomban a vonali mozdonyszemélyzet 70 százaléka vesz részt. Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva — 11 százalékos. A vontatási személyzet hibájából egy szolgálatképtelenség fordult elő, baleset nem történt. **Összes pontszáma: 992 pont.** 2. **Szombathely, fűtőház.** 3. **Békéscsaba, fűtőház.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Pécs, fűtőház. Összes pontszáma: 125 pont.** 2. **Székesfehérvári fűtőház.** Az egy mozdonyra eső javítási költségüket a tervhez viszonyítva 63 százalékkal túllépték. Az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométerteljesítménynél a csökkenés 8 százalék, a 2000 tonnás mozgalomban a napi többterhelés a célkitűzéshez viszonyítva 2 százalékos lemaradást mutat. A vontatási személyzet hibájából egy szolgálatképtelenség fordult elő, baleset nem történt. **Összes pontszáma: 417 pont.**

PÁLYAFENNTARTÁSI SZOLGÁLAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Nyíregyházi osztálymérnökség.** Teljesítményben végzett munkák átlagos teljesítési százaléka 122 százalék. Az összes munkaórák 83 százalékát végezték teljesítményben. A kocsik kiés berakásánál felmerült átlagidő 0,63 óra. Jó eredményüket főleg a melegcsákány- s a kovaljov-módszer gyakorlati alkalmazásával érték el. **Összes pontszáma: 89.6 pont.** 2. **Bajai osztálymérnökség.** 3. **Kisújszállási osztálymérnökség.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Győri osztálymérnökség.** Teljesítményében végzett munkák átlagos teljesítési százaléka 119 százalék. Az összes munkaórák 68 százalékát végezték teljesítményben. Az átlagos rakodási idő: 1.53 óra. **Összes pontszáma: 43.9 pont.** 2. **Székesfehérvári osztálymérnökség.** Teljesítési százaléka 116 százalék. Az összes munkaórák 62 százalékát végezték teljesítményben. Átlagos rakodási idő: 1.20 óra. **Összes pontszáma: 44 pont.**

KERESKEDELMI SZOLGÁLAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Bp. Nyugati-pályaudvar. Kereskedelmi főnökség.** Az átlagos rakodási időt 18 százalékkal csökkentette. Kocsikihasználási tervét 128 százalékra, állomási kocsikihasználási tervét 97 százalékra teljesítette. Irányvonatképzés terén 150 százalékot ért el. Ötnapos berakási tervét 100 százalékra teljesítette. Átlagos foglalkoztatási fok 90 százalék. Anyagtakarékosság terén tervükhöz képest 30 százalékos megtakarítást értek el. Árukáreset 0.02 százalékban fordult elő. **Összes pontszáma: 281 pont.** 2. **Miskolc, személypályaudvar. Kereskedelmi főnökség.** 3. **Záhony állomás. Kereskedelmi főnökség.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Salgótarján—külső. Kereskedelmi főnökség.** A munkaversenyt elhanyagolják, így az eredmények igen rosszak. **Összes pontszáma: — 4 pont.** 2. **Rákospalota—Újpest, Kereskedelmi Hivatal.** Az elmúlt időszakban a szolgálati hely nagyon lemaradt. **Összes pontszáma 76 nagyon lemaradt. Összes pontszáma: — 76 pont.**

MŰHELYI SZOLGÁLAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Szolnoki Járműjavító Üzemi Vállalat.** A vállalat időarányos tervét 107.8 százalékra teljesítette az 1000 jelenléti órára eső egységteljesítmények 3.43 egység. Tervszerűsége 93.4. Vállalását 331 százalékra teljesítette. Anyagtakarékosságban egy főre eső érték 182 forint. **Összes pontszáma: 35.84 pont.**

A LEGJOBB ÉS KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK KIÉRTÉKELÉSE.

FORGALMI SZOLGÁLAT

RENDELKEZŐ ÉS VONATINDÍTÓ ÁLLOMÁSOKON:

ÁLLOMÁSVEZETŐ, ÁLLOMÁSVEZETŐ-HELYETTES ÉS TÉRFŐNÖKÖKNÉL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK:

1. **Safcsák Miklós főfelügyelő, állomásfőnök, Miskolc, személypályaudvar.** Összes pontértéke 94 pont. A 24 órás vonatforgalmi tervet 68, a tehervonatok terhelését 126, a kocsitartózkodási egységidőt 117 százalékra teljesítette. Állomásán közlekedő vonattal baleset nem történt. 2. **Haraszti Ferenc főfelügyelő, állomásfőnök, Szolnok.** Összes pontértéke: 75 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓT NEM JELENTETTEK

ÁLLOMÁSI IRÁNYÍTÓ, RENDELKEZŐ FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐKNÉL A LEGJOBB DOLGOZÓK I/A és I/B CSOPORTBA TARTOZÓ ÁLLOMÁSOKON:

1. **Zalányi Ferenc intéző, állomási irányító, Szolnok.** Összes pontértéke 153 pont. A 24 órás vonatforgalmi tervet 95, a tehervonatok terhelését 114, személyvonatok menetrendszerinti indítását 110, tehervonatok menetrendszerinti indítását 90, 4-es mozgalmú vonatok közlekedtetését 140 százalékra teljesítette. 2. **Nyitrai Dezső intéző, forgalmi szolgálattevő, Miskolc, személypályaudvar.** Összes pontértéke: 114 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓT NEM JELENTETTEK

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐK A II., III. ÉS A III/A CSOPORTBA TARTOZÓ ÁLLOMÁSOKON:

1. **Mészáros Sándor főtiszt, Szerencs állomás.** Összes pontértéke 99 pont. A 24 órás vonatforgalmi tervet 85, a tehervonatok terhelését 134, személyvonatok menetrendszerinti indítását 110, tehervonatok menetrendszerinti indítását 100, a 4-es mozgalmú vonatok közlekedését 139 százalékra teljesítette. 2. **Oberecht Kázmér intéző Tatabánya—felső.** Összes pontértéke 83 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐK:

1. **Völner Jenő főellenőr, Zalaegerszeg.** Összes pontértéke — 36 pont.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT KÜLSŐS FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐ:

1. **Kovács Károly állomásfelvigyázó, Kecskemét.** Összes pontértéke 86 pont. Az egy kocsira eső mozdítási időt 124, a tehervonatok terhelését 114, tehervonatok menetrendszerinti indítását 105, kocsitartózkodási egységidőt 107 százalékra teljesítette. A közlekedett vonatok 99 százalékát garanciavellel továbbította. 2. **Varga Károly intéző, Rákosrendező.** Összes pontértéke 82 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓT NEM JELENTETTEK

A LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐK ÉS VÁLTÓŐRÖK:

1. **Kolenyák Ferenc váltókezelő, Szentes.** Összes pontértéke 170 pont. Személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítását 110, a gőztartási egységidőt 180, az egy kocsira eső egységidőt 170 százalékra teljesítette. A vonatok felzőnéj való feltartóztatásának csökkentésében 100 százalékot ért el. 2. **Kálmán Ernő szolgálatvezető, váltőőr, Debrecen.** Összes pontértéke 148 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTŐŐRÖK ÉS VÁLTÓKEZELŐK:

1. **Koroknai Károly váltőőr, Debrecen.** Október hó 11-én egy kalauzkocsi szűk határ miatt egytengellyel kiesett, munkálatsa miatt az állomás 9. és 10. számú vágányán a tolatás akadályozva volt.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT KOCSIMESTEREK:

1. **Szepesi János kocsimester, Miskolc, személypályaudvar.** Összes pontértéke 152 pont. Az egy kocsira eső mozdítási idő 136, a tehervonatok terhelését 127, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105, a 4-es mozgalmú vonatok közlekedését 108 százalékra teljesítette. 2. **Barrada István kocsimester, Dombóvár.** Összes pontértéke 71.8 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT KOCSIMESTER:

1. **Ancsó Mihály kocsirendező.** Szolgálatra nem jelentkezett, következő jelentkezésekor vezénylője felelősségre vonására azt felelte, hogy őt nem érdekli, adják ki a munkakönyvét.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT ÁLLOMÁSI KOCSIINTÉZŐ:

1. **Deli József állomáselőljáró, Debrecen.** Összes pontértéke 88 pont. A kocsielosztást beleértve, a pótelosztást is 87 százalékra teljesítette. A kocsiszükséglet 34 százalékát biztosította a rakottan érkezett kocsikból. Az idegen kocsik átlagos tartózkodásának csökkentésében 136 százalékot ért el. 2. **Kajdi János főellenőr, Celldömölk.** Összes pontértéke 72 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT ÁLLOMÁSI KOCSIINTÉZŐT NEM KÖZÖLTEK

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT ÁLLOMÁSVEZETŐ KÖZEPÁLLOMÁSOKON:

1. **Domonos Gyula állomáselőljáró, Tarjánpuszta.** Összes pontértéke 249 pont. A berakási tervet 100 százalékra, a kocsitartózkodási egységidőt 244 százalékra teljesítette. Az anyagtakarékossági tervben 200 százalékot ért el. 2. **Godó György állomáselőljáró, Kondoros.** Összes pontértéke 246 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT ÁLLOMÁSVEZETŐ:

1. **Véniq Lajos ellenőr, Tiszadada.** Állomásán egy nyitott kocsi indokolatlanul 72 órát tartózkodott.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI ÁLLOMÁSVEZETŐ:

1. **Tamási Jenő ellenőr, Mezőlak.** Összes pontértéke 225 pont. A késett személyszállító vonatok menetrendszerinti tartózkodását csökkentette. Teljesítése 352 százalék. Az állomáson tényleges tolatást végző tehervonatok tartózkodásának csökkentésében 363 százalékot ért el. A kocsitartózkodási egységidőt 144 százalékra teljesítette. 2. **Kováts József tiszt, Debreceni Vásártér.** Összes pontértéke 195 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐ:

1. **Bogdány János állomásfelvigyázó, Lábatlan.** Tizenhárom napig igazolatlanul elmaradt szolgálatából.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐK ÉS VÁLTÓŐRÖK:

1. **Mátyás Ferenc váltókezelő, Mezőlak.** Összes pontértéke 225 pont. A késett személyszállító vonatok menetrendszerinti tartózkodását csökkentette. Teljesítése 352 százalék. Az állomáson tényleges tolatást végző tehervonatok tartózkodásának csökkentésében 363 százalékot ért el. A kocsitartózkodási egységidőt 144 százalékra teljesítette. 2. **Tóth András váltókezelő, Debreceni Vásártér.** Összes pontértéke 195 pont.

GYENGÉBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐ:

1. **Benedek István váltókezelő, Kurd-Csibrák.**

VONTATÁSI SZOLGÁLAT

A LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐ ÉS FŰTŐ

1. **Tassi Mihály sztahanovista jelvényes mozdonyvezető, Szakály Ferenc sztahanovista jelvényes fűtő és Csonka Mihály sztahanovista fűtő, Szegedi fűtőház.** Összes pontszámuk: 169 pont. Az egy mozdonyra eső napi kilométerteljesítményüket a célkitűzéshez viszonyítva 60 százalékkal túlteljesítették. Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva 26 százalékos, mozdonyjavítási költségük 280 forint. Szolgálatukban baleset és szolgálatképtelenség nem fordult elő. A mosástól-mosásig mozgalomban eddig 17.077 km-t tettek meg. Többterhelésssel továbbítottak 12 vonatot, a többterhelés átlagos százaléka 29 százalék. A 4-es összekapcsolású mozgalomban 16 vonatot továbbítottak. A minden út jövedelmezőségéért mozgalomban résztvesznek és teljesítményüket kiértékelik. Vonatjaikat késésmentesen továbbítják. 2. **Kerő István mozdonyvezető, Simon Bálint és Kovács Károly fűtők, Miskolci fűtőház.** Összes pontszámuk: 164 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐK ÉS FŰTŐK:

1. **Körvényesi Ödön mozdonyvezető, Paulik Pál és Harmati György fűtők Békéscsabai fűtőház,** okt. hó 17-én Nagylapos állomáson figyelmetlen tolatás következtében a lezárt váltót felvágták és mozdonyuk kisiklott. Hanyag és figyelmetlen munkájukkal gátolták az őszi forgalom sikerét.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYIRÁNYÍTÓK:

1. **Hazafi Sándor sztahanovista mozdonyirányító, Debreceni ig. IV. osztály.** Összes pontértéke 855 pont. Szolgálatában a haszonkilométer és üresmenetek aránya 32 százalék. Szolgálatában géprevárás nem fordult elő, a 2000 tonnás mozgalom keretében 733 vonat, a 4-es összekapcsolású mozgalomban pedig 90 vonat szervezését végezte. 2. **Papp Imre mozdonyirányító Pécsi ig. IV. osztály.** Összes pontértéke 690.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYIRÁNYÍTÓT NEM KÖZÖLTEK.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYFELVIGYÁZÓ:

1. **Korcsovai Ede mozdonyfelvigyázó, Debreceni fűtőház.** Összes pontértéke 158. Szolgálatában géprevárás nem fordult elő, mozdonyelőkészítési időt a normához viszonyítva 15 százalékkal csökkentette. Az egy főre eső munkaóra teljesítmény szélső értéke 20 óra. Szolgálatában késői gépkijárás nem fordult elő, szolgálatát kifogástalanul és hiánylatmentesen végzi. 2. **Szudi János sztahánovista mozdonyfelvigyázó, Szolnoki fűtőház.** Összes pontértéke 95 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYFELVIGYÁZÓ:

1. **Fleisz József mozdonyfelvigyázó, Dombóvári fűtőház.** Összes pontértéke 0. Szolgálatában késői gépkijárás fordult elő és ezzel gátolta a 3 napos kocsiforduló megvalósítását.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FŰTŐHÁZVEZETŐ:

1. **Benke Károly fűtőházfőnök, Miskolci fűtőház.** Összes pontértéke 99 pont. A munkaverseny helyes megszervezésével és irányításával elérte azt, hogy fűtőháza a göngyölített kiértékelések alapján az első helyezést érte el. Az eredményeket azzal érte el, hogy a sztahánovistákkal fokozottabban foglalkozott valamint az összes dolgozó részére biztosította a szükséges műszaki feltételeket. Különösen nagy gondot fordít az oktatások fejlesztésére, illetve a személyzet politikai és szakmai tudása emelésére. Minden igyekezete azon van, hogy a fűtőházra háruló feladatokat sikeresen végrehajtsa, hogy ezáltal biztosítva legyen az őszi forgalom sikeres és zavartalan lebonyolítása. 2. **Csapó Mihály fűtőházfőnök, Szombathelyi fűtőház.** Összes pontértéke 75 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT FŰTŐHÁZFŐNÖKÖT NEM JELENTETTEK

KERESKEDELMI SZOLGÁLAT.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT SZÁLLÍTÁSI TERVELLENŐR:

1. **Nagy László, Füzesabony.** Összes pontszáma 155 pont. Vonalhálózatán az 5 napos berakási terveknél az eltérés 3 százalék. A súlyponti fuvaroztató vállalatok 5 napos berakási terveinél az eltérés 6 százalék. Irányvonati tervét 150 százalékra teljesítette. 2. **Kovács Gyula, Kőbánya-teher.** Összes pontszáma 135 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT SZÁLLÍTÁSI TERVELLENŐR:

1. **Bánfalvi Pál, Kaposvár.** Összes pontszáma — 26 pont.

AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOK.

FORGALMI SZOLGÁLAT

GURÍTÁSNÁL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOK:

Berta Pál guritásvezető és brigádja, Dombóvár. Az állomásra megállapított gurítási műveletek egységidejét 161 százalékra teljesítették. A legurított kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva 156 százalékra teljesítették. Szolgálatukat balesetmentesen látták el. Összes pontértékük 234.

Juhász Pál guritásvezető és brigádja, Rákosrendező. Az állomásra megállapított vonatszétrendezési műveletek egységidejét 120, a legurított kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva 114 százalékra teljesítették. Szolgálatukat balesetmentesen végezték. Összes pontértékük 102.

SIKTOLATÁSNÁL II., III., III/A CSOPORTBA TARTOZÓ ÁLLOMÁSOKON:

Pesti János tolatásvezető és brigádja, Szeged. A 24 órás vonatforgalmi tervet 80, a tehervonatok terhelését 135, az egy kocsira eső mozdítási időt 154, tehervonatok menetrendszerinti indítását 110, a kocsitartózkodási egységidőt 115 százalékra teljesítették. Összes pontértékük 134

Füvesi János tolatásvezető és brigádja, Tatabánya-felső. A 24 órás vonatforgalmi tervet 85, az egy kocsira eső mozdítási időt 120, a tehervonatok terhelését 123, azok menetrendszerinti indítását 110, a kocsitartózkodási egységidőt 116 százalékra teljesítették. Összes pontértékük 124.

Szocialista vasútért

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutas Szakszervezet lapja
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság.
Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet.
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16.
Telefon: 113—887, 124—893, 313—744.
Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54.
Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

Vasutasok! A napi 15.000 vagon kiállításával, a komplex-brigádok jó működésével, az árukárok megszüntetésével és a mozdonyjavítási munkák meggyorsításával harcoljatok a háromnapos kocsiforduló megvalósításáért!

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM. ★ Ára: 20 fill. ★ 1951 NOVEMBER 15.

Fegyelmezettebb munkát a vasúton!

Alig három hete, hogy *Rákosi* elvtárs a vasutas dolgozókat is közvetlenül érintő kérdést vetett fel Tatabányán, amikor többek között kijelentette: *„A munkafegyelem kérdését eddig nem kezeltük azzal a komolysággal, amit megérdemel."* A vasúton naponta tapasztalható *Rákosi* elvtárs megállapításának mély igazsága. A fegyelmezett munka terén — különösen most, a nagy szállítások idején — sok hiányosság mutatkozik.

A vasutas dolgozók nagy többsége becsülettel tesz eleget fogadalmának, amit *Rákosi* elvtársnak tett. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére indított versenyben, különösen kimagasló eredmények születtek. November 7-e előtti napokban a vasút történetében eddig még nem ismert nagy számban raktak meg kocsikat. A dolgozók szeretete és odaadása a nagy történelmi esemény 34-ik évfordulójával kapcsolatban azt eredményezte, hogy

a kocsifordulót november 6-ra már 3.2 napra sikerült leszorítani.

A november 7-re tett felajánlásaikat a szolgálati helyek túlnyomó többsége teljesítette és túlteljesítette. Bánréve állomás eddigi átlagos 90 százalékos teljesítménye 115-re emelkedett. A pécsi Igazgatóság a megszabott 310 iránvvonat helyett 391 iránvvonatot indított el, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére.

A magyar vasutas sztahanovisták és újítók, a szovjet vasutasok „október gyermekei" példája nyomán — munkamódszereik átadásával, az újítások számának megszaporításával fejezték ki köszönetüket a szovjet vasutasoknak, a szovjet népnek mindazért a sok segítségért, amit a magyar vasutasok kaptak.

A becsületes dolgozók eredményei mellett nem ritka az olyan jelenség a vasúton, amely a jól elvégzett munkát, a vasutasok becsületét is veszélyezteti. A munkafegyelem hiánya a vasúton amellett, hogy fékezője lehet a népgazdasági terv sikeres teljesítésének, egy másik kérdést is felvet. Azt szokták mondani: *„A vasút veszélyes üzem"*. Valóban,

a vasutas dolgozók fegyelmezett és éber munkáján múlik, hogy a vasúton utazó millió- és millió dolgozó biztonságosan utazzon, hogy a vasutasokra bízott elszállítandó áruk épségben érkezzenek meg rendeltetési helyére.

A munkafegyelem meglazulása nem véletlen a vasúton. A megvert ellenség, a jobboldali szociáldemokraták és a klerikális reakció, — többek között — ezen a területen próbál gátat vetni a szocialista építésnek.

Az ellenség épít a dolgozók gondolkodásában és magatartásában megtalálható kapitalista csökevényekre:

a lustaságra, a lógásra való hajlamra, a fegyelmezetlenségre, ami a kapitalizmus öröksége.

A budapest—nyugati-pályaudvari kereskedelmi főnökségnél naponta gyakran

30—40 dolgozó marad távol igazolatlanul

a munkahelyétől. A szolgálatba való pontatlan megjelenés, a munkaidőnek önkényes értelmezése elég gyakori eset a vasúton, mégis ritkán fordul elő az, hogy ilyen dolgozókat, akik ártanak a vasútnak, de ártanak saját munkatársaiknak is, keményen felelősségrevonnák.

A váci fűtőháznál jártak el helyesen ebben a kérdésben, ahol *Benkő* Zoltán fűtőt, aki többszöri felszólításra sem volt hajlandó szolgálatba menni, családjára való tekintettel ugyan nem távolították el a munkából, de dolgozótársai követelésére szakosnak osztották be, ami komoly anyagi veszteséget is jelent *Benkő* Zoltán számára. Vácon a jól dolgozók szemszögéből nézték a fegyelmezetlen munkás kérdését. A váci dolgozók tanultak *Rákosi* elvtárs Tatabányán elmondott beszédéből. Alkalmazták a maguk viszonylatára *Rákosi* elvtársnak ama kijelentését, hogy *a munkafegyelem kérdését a fegyelmezett és jól dolgozó példamutató bányászok szemszögéből kell elsősorban nézni.*

A vasút biztonságos munkáját a legjobban az veszélyezteti, ha

a vasutas dolgozók ittasan mennek szolgálatba.

Ez a tény eleve magában hordja a komoly balesetek és az abból származó súlyos károk lehetőségét.

A hatvani fűtőháznál *Lázár* Sándor fűtő ittas állapotban jelentkezett szolgálatra. Ezért a fegyelmezetlen magatartásáért a szolgálati főnöke leváltotta fűtői minőségéből és begyujtónak osztotta be.

De sok példa van még arra, hogy az ilyen súlyos fegyelmezetlenségeket nem torolják meg elég keményen a szolgálati főnökök, elnézőek a mulasztással szemben, pedig — ahogy *Rákosi* elvtárs mondotta — *nem kell félni attól, „hogy a fegyelmezetlenek, a termelést zavarók magatartásának felvetése népszerűtlen feladat lesz".*

Mind több tapasztalat mutatja azt hogy a fegyelmezetlenkedők azok.

akik a fegyelmi szabályzattal szembekerülnek, zömében kétlaki dolgozók.

Olyanok, akik gyakran élelmiszerrel való üzérkedésen és egyéb más kapcsolaton keresztül közelállnak a fajtu kulák-klerikális reakciójához. Ezek azok, akik a vasúton — főleg *az élelmezéssel kapcsolatos demagógiájukkal* megpróbálják alátásni a jól dolgozók munkakészségét.

Igy került az ellenség uszályába *Bika* Sándor pécsi fékező, aki többedmagával, a közellátási nehézségekre hivatkozva, hagyta ott a szolgálatot. *Bika* Sándor a népnevelő munka eredményeképpen belátta, hogy hibát követett el, az ellenség uszályába került és ma már úgy beszél, hogy a vasutat nem akarja itthagyni, mások buitatták őt fel.

Ez a példa is mutatja: a munkafegyelem megszilárdításáért folyó harc nemcsak a fegyelmi szabályzat egyes paragrafusainak alkalmazását jelenti — bár erről a fegyelmező eszközről nem lehet lemondani. — A fegyelmezett munka megteremtésének van egy másik módja is, amire *Rákosi* elvtárs mutatott rá a tatabányai bányászértekezleten: *„a fegyelmi rendszabályoknál hasonlíthatatlanul fontosabbnak tartjuk a bányászok között — és hozzátehetem, egész dolgozó népünkben —, hogy kifejlődjék és megerősödjék az öntudatnak, a fegyelemnek az a légköre, amely a hanyagokat, a lustákat, a lógósokat magától megbélyegzi, ami nem elnéző és türelmes, nem passzív a munkafegyelem megsértőwel, az országépítés zavaróival szemben".* A vasúton folyó politikai felvilágosító munka, a vasutas dolgozók tu'e annak megmagyarázása mit jelent, ha lelkiismeretesen, pontosan tesznek eleget szolgálati kötelességüknek, fontos eszköze a fegyelmezettség körül mutatkozó hibák megszüntetésének.

A laza munkafegyelemnek van vasúton többek között egy másik formája is:

a szolgálati ágak hiányos együttműködése, egymás kölcsönös segítésének hiánya.

Most, az őszi forgalomban — ez az elég régi vasutas betegség fokozottan tűnik elő, pedig *Sztálin* elvtárs arra tanít: a vasúton *„a fegyelem lényege valamennyi résznek az együttműködése, valamennyi vasutas összedolgozása, szigorúan meghatározott rendben folyó munka mivel a szállítás olyan futószalag, ahol minden munkásnak, minden egyes csavarnak a munkája fontos".* Az összeműködés hiánya, —, különösen a vontatási és forgalmi szolgálat dolgozói és vezetői között mutatkozik elsősorban.

Nem éppen a forgalmi szolgálatban dolgozók megbecsülését mutatja *Papp* Ferenc mozdonyvezető esete, aki a székesfehérvári állomáson a forgalmi szolgálattevővel történt vitájá-

(Folytatás a 2. oldalon)

Dolgozóink határtalan örömmel fogadták az egységes társadalombiztosítási nyugdíjrendeletet

Népköztársaságunk Elnöki Tanácsa, pártunk és a SZOT kezdeményezésére, a miniszterlanács javaslatára, törvényerejű rendeletet hozott a dolgozók egységes társadalombiztosítási nyugdíjáról.

Ez a törvényerejű rendelet egységes sen szabályozza a dolgozók nyugdíj-

A törvényerejű rendelet megszünteti azt az igazságtalanságot, amely a kapitalista társadalomban a munkásosztály kárára fennáll. Minden dolgozónak egyenlő szabály és mérték szerint jár az ellátás.

A nyugdíj a munkabérrel arányos összegű.



Az őszi csúcsforgalomban, a hárommapos kocsiforduló megteremtéséért harcban álló vasutasok nagy örömmel és lelkesedéssel fogadták pártunk, kormányunk újabb ajándékát: a nyugdíjtörvényt. Képünkön a budapest—nyugati pályaudvari dolgozók egy csoportját látjuk. Dobi Sándor százszázalékos üzemi baleseti rokkant, Bajári Bálint, Boda József és Kiliti János a „Szabad Nép"-ből értesülnek a kormány szerető gondoskodásáról.

ellátását, érvényesíti a munka szerint való díjazás szocialista elvét, jelentős előnyben részesíti a nehéz és veszélyes munkán dolgozókat, figyelembe veszi a munkában eltöltött időt, jutalmazza a munkahelyhez való hűséget.

A sztahanovisták, jó munkások, kiemelkedő teljesítményt elérő dolgozók még megöregedésük, megrokkanásuk esetén is érzik a nép államának szerető gondoskodását a nagyobb nyugdíj formájában is.

A vasutas dolgozók megbecsülése

Az a dolgozó, akinek egészsége megromlott, tanult, vagy gyakorlott szakmájában munkaképtelenné vált,

évi keresete 30 százalékának megfelelő nyugdíjban részesül, amelyhez még a felszabadulás óta munkában töltött minden év után ennek a nyugdíjösszegnek két százaléka járul.

Ez gyakorlatban annyit jelent, hogy egy általános keresetű szakmunkás körülbelül háromszor akkora rokkantsági nyugdíjra jogosult, mint az eddig érvényes, szabályok szerint.

Még nagyobbmértékű, 45 százalékos nyugdíj jár annak, aki semmiféle munkát nem képes végezni, aki pedig ápolásra szorul, az 54 százalékos ellátásra jogosult.

A baleseti rokkantak 42, 60 vagy 75 százalékos ellátásra jogosultak. A munkaképtelen öregek nyugdíja: a munkabér 30 százaléka.

Valamennyi nyugdíjhoz jár az említett kiegészítés.

Az özvegyek és árvák ellátása megfelelően igazodik a nyugdíjakhoz és lényegesen nagyobb összegű, mint eddig volt.

Különösen nagyjelentőségű jogkiterjesztés az, hogy egy évig minden özvegy az előbbi feltételek nélkül nyugdíjat kap, holott eddig az özvegyeknek a közszolgálatban 45 éves koron alul nem járt nyugdíj.

A közalkalmazottakra nézve igen előnyös az a rendelkezés, is, hogy a nyugdíj összege ezentúl nem a törzsfizetéshez, hanem a tényleges illetményhez igazodik.

A bányászok, tűzhászok, öntők, továbbá a vasutnál, a postánál és az egészségre ártalmas munkahelyen különösen a nehéz munkát végző dolgozók már 55 éves korukban jogosultak nyugdíjra.

Az öregségi korhatár eddig a nőkre vonatkozóan azonos volt a férfiak korhatárával. A nők fokozott védelme látszik abban is hogy a nők öregségi korhatárát öt évvel alacsonyabban állapították meg a férfiakénál.

Az Elnöki Tanács rendelete biztosítja az 1951. év végéig megállapított nyugdíjak változatlan további folyósítását és egyben

jelentősen felemeli a társadalombiztosítási járadékokat.

Amennyiben a nyugdíjrendelet megjelenése napján a nyugdíjra jogosult magasabb összegű nyugdíjat kapna, a régi nyugellátás szerint és az új rendelet részére hátrányos lenne, kérheti a régi nyugdíjtörvény alapján való elbírálását.

Az új nyugdíjtörvény is bizonyítéka annak, hogy államunk az anyagi lehetőségek növekedésével fokozottan gondoskodik a dolgozó tömegek életszínvonalának emeléséről.

A kapitalista országokban a munkások már előre félnek az öregségtől. Ki ne emlékeznék a Horthy-Magyarország munkában megöregedett dolgozóira. Horthyék szociális cseppeket juttattak a dolgozóknak, különböző nyugdíjrendszerekkel igyekeztek választalat állítani a dolgozók közé. Velük fizettették meg a járulékok felét, és ennek a pénznek nagyrészét más célokra fordították.

Még ma sem jobb a helyzet a kapitalista államokban. Franciaországban, Ausztriában és egy sor más államban egyre-másra csökkentik az amúgy is alacsony szolgáltatásokat.

A dolgozók levelekben juttatják kifejezésre határtalan örömüket a dolgozók nyugdíjáról történő gondoskodásért. Jól tudják, hogy a dolgozók érdekeit szolgáló nyugdíjrendszer csak a szocializmust építő országban jöhet létre, ahol a hatalom a dolgozók kezében van.

Várszegi János, az Északi Járműjavító ÜV lakatosa így ir levelében:

„Öröm számomra a nyugdíjtörvény. Azelőtt sokan érdem nélkül is megkapták a nyugdíjat, míg a munkások alig kaptak pár fillér öregségi járadékot. Ahelyett, hogy pihent volna, újabb élbérért el kellett menni máshova dolgozni. Pártunk gondoskodása hálával tölt el engem is, dolgozótársaimat is. 54 éves vagyok. A lakatos szakmában dolgozom és nyugodtan végzem munkámat, növelem termelékenységemet a szocializmus megvalósításáért. Nagy boldogság számomra az a tudat, hogy biztos, nyugodt öregség, gondtalan napok várnak rám. Mi, akik ismerjük az elmult rendszer gazságait tudjuk csak igazán értékelni, mit jelent számunkra az új nyugdíjtörvény. Tudni fogjuk kötelességünket a termelésben, a békeharcban, hogy meghálláljuk pártunknak és kormányunknak a szerető gondoskodást.

Maszárovits, János, Budapest-Kelet i p. u. dolgozója ezeket írja levelében többek között:

„... A vasutas dolgozó a mult rendszerben csak akkor mehetett nyugdíjba, ha már teljesen munkaképtelenné vált. Az eltöltött idő után olyan csekély nyugdíjat kapott, hogy abból csak tengődni tudott. A mostani nyugdíjtörvény, emberhez méltó életet, jóval több nyugdíjat biztosít számunkra, mint a mult rendszer nyugdíjtörvénye. A rokkantak, az özvegyek és a szülők is gondos ellátásban részesültek. Pártunk valóban legnagyobb értéknek az embert tartja. A vasutasság büszke az őt ért kiemelő rendelkezésre és még nagyobb igyekezettel törekszik a kocsiforduló leszorításán keresztül elősegíteni a szocializmus építését, a vasutasfeladatokat maradéktalanul elvégezni".

Dolgozóink nem félnek az öregség nyomasztó gondjaitól és még nagyobb lelkesedéssel, lendületesen harcolnak az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért, az évi terv túlteljesítéséért.

Az Északi Járműjavító ÜV dolgozói november 10-én befejezték évi tervüket

Az Északi Járműjavító ÜV dolgozói a következő levelet küldték *Rákosi* elvtásnak abból az alkalomból, hogy évi tervüket november 10-re befejezték.

„Drága Rákosi Elvtárs! Mi, a MAV Északi Járműjavító ÜV. dolgozói, a békéért folytatott harcunk során a mai napon, 1951 november 10-én, új győzelmet ünnepelünk.

1951. évi tervünket a mai napon befejeztük.

Ez a győzelmünk november 7. ünnepi versenyhangulatában dolgozóink lelkes felajánlásainak eredményeképpen született meg. Fogadalmat tettünk drága vezérünknek, Rákosi elvtársnak arra, hogy évi tervünket november 20-ra befejezzük. Később, a vezetőségválasztó taggyűlések és a termelési értekezletek lelkes hangulatában megfogadták dolgozóink, hogy november 20-a helyett már november 13-ra teljesíteni fogjuk a tervet.

A november 7-i verseny eredményeképpen, melynek hatalmas lendítőereje az a hála és szeretet, melyet dolgozóink a Szovjetunió és a nagy Sztálin iránt éreznek, ezt a Rákosi elvtársnak tett módosított fogadalmunkat is túlteljesítettük és november 13-a helyett az évi tervet a mai napon, november 10-én befejeztük.

Megígérjük nagy Pártunknak, szeretett Rákosi elvtársunknak és az egész dolgozó magyar népnek, hogy ez a siker nem tesz elbizakodottá minket, ellenkezőleg, erről, mint alapról indulunk újabb harcokba, újabb győzelmek felé a pártunk által mutatott egyedül biztos és helyes úton."

A vasúti közlekedés női parancsnokai



Írta: N. Szpiricseva

... Lángokban állt a gránátok tépte erdő. A két szélén ágas-bogas nyírfákkal benőtt bevágásból egy vasúti szerelvény robogott elő. Abban a pillanatban motorzúgás hallatszott, az égen három fasiszta bombázógép jelent meg. A fasiszta gépek fordultak s rápepültek a szerelvényre. Egyszerre csak fekete pontok váltak el a gépek törzsétől és estek alá... Robbanások rázták meg a vasúti töltést, két oldalán por- és füstfelhő gomolygott. A szerelvény azonban folytatta útját.

Később még egyszer jöttek az ellenséges gépek, mégegyszer ledobták a halálthozó terhüket, de a szerelvény csak ment tovább, mintha nem fogná a bomba. Jelena Csuhnyuk szovjet mozdonyvezetőnő vezette. Csuhnyuk ügyesen manőverezett, hol csökkentette, hol fokozta a sebességet és sértetlenül jutott el egészen a frontig, értékes rakománya eljutott a szovjet harcosokhoz.

A fiatal szovjet honleány hosszú hónapokon át vezette mozdonyát sűrűn zuhogó gránátok és bombák között a frontmögötti tüzek füstjében és lángjában, gyakran halálos veszélyek közepette.

A szovjet kormány nem feledkezett meg Jelena Csuhnyuk érdemeiről, hazafias tetteiről és a Szocialista Munka Hőse címmel tüntette ki.

A mozdonyvezetőnő már a német fasiszták ellen vívott harcok nehéz napjaiban is gyakran ábrándozott arról, hogy ha befejeződik a háború, tanulni fog.

És vágya teljesült. A háború befejezése után beiratkozott a moszkvai vasútmérnöki főiskolára, s megszerezte a vasútmérnöki diplomát. Most vezetőmunkát végez a Központi Vasúti Körzetben.

Jelena Csuhnyuk a szovjet vasúti közlekedés női szakembereinek kiváló képviselője. Vasúti közlekedésünk terén több mint nyolc és félezer női szakember dolgozik.

A fűtőházakban, az állomásokon, a tervező irodákban, a vasútigazgatóságoknál, a közlekedésügyi minisztériumban mindenütt találhatunk női szakembereket, akik egytől-egyig szorgalmasan továbbképzik magukat, sikeresen sajátítják el a szovjet vasúti közlekedés bonyolult, korszerű technikáját, a munkaszervezés új formáinak és módszereinek meghonosítását kezdeményezik.

Kiváló újítók a vasutas nők között

A szovjet női vasútmérnökök jellemző vonása, hogy lelkesen, tevékenyen és kitartóan törekednek céljaik elérésére, kezdeményező szelleműek, s tudásukat fel tudják használni a közlekedés megjavítására. A Sztálin-díjas Klavgyija Koroleva, a moszkva—rjazani vasútvonal moszkvai osztályának forgalmi irányítója kitűnő módszert dolgozott ki a feszített terven alapuló forgalom irányítására, amely minden előfeltételt biztosít az 500-as mozgalom továbbfejlesztéséhez.

A vasutas nők között számos észszerűsítőt és feltalálót találunk. Liceva mérnöknő munkatársával, Balasenko mérnökkel karöltve magas teljesítőképességű földeltakarító gépet szerkesztett, amely 400 munkást helyettesít a vasútvonal építésénél. Egy másik mérnöknő, Eiza Szurenyán, a moszkva-kurszki vasútvonal moszkvai energia osztályának igazgatóhelyettese számos értékes javaslatot terjesztett elő, amelyek jelentősen leegyszerűsítik a forgalom irányítását a villamosított vonalakon.

Nagyezsda Korszunovát, a moszkva-kievi vasútvonal egyik kocsiosztályának mechanikai mérnöknőjét sokszáz vonatkísérő ismeri, akik csak úgy hívják: „A mi instruktorunk". N. Korszunova okos gazdaként, őszintén törődik a nép javával, lelkiismeretesen foglalkozik a vonatkísérőkkel, akik vállalták, hogy Lunyinnak, a híres szovjet vasutasnak módszere alapján szolgálják ki a személykocsikat. A vonatkísérők ennek a módszernek a segítségével nemcsak példás rendet és tisztaságot tartanak a kocsik belsejében, hanem gondosan karbantartják a mozgó alkatrészeket — csapágyakat, rúgókat, stb. is és szemmeltartják ezek munkáját. Korszunovának számos „tanítványa" van. Csupán az elmúlt évben több mint 230 embert tanított meg Lunyin módszereire. Emellett gyakran tart konzultációt a kocsivizsgálók számára. A fiatal mérnöknő munkája itt is jó eredményeket hoz. A Korszunova védnöksége alatt álló kocsivizsgálók nem csinálnak selejtet. Galina Pavlovszkája, Rosztov Glavnyij állomás női főmérnöke nagyrabecsüli az egyszerű munkásemberek alkotó elképzeléseit, mélységesen hisz a kollektiva erejében. Minden esetben figyelmesen meghallgatja a kocsirendezők, váltókezelők, mázsamesterek stb. megjegyzéseit és javaslatait, minden értékes megjegyzést és javaslatot feljegyez, hogy adott esetben felhasználhassa.

Galina Pavlovszkaja állandóan tökéletesíti az állomás munkájának technológiai folyamatát és ebben a munkában technikai számításainak közvetlen végrehajtóihoz fordul. Még közelebb került munkájában a kollektivához, amikor tagja lett a pártnak.

Zinajda Troickaja — vontatási vezérigazgató

Galina Pavlovszkája szovjet mérnöknő büszke munkájára és szakmájára. Tudja, hogy munkájával ő is hozzájárul a kommunizmus építésének nagy ügyéhez, s ez a tudat mélységes erkölcsi megelégedéssel tölti el.

Nemcsak a szovjet országban, hanem messze határain túl is ismerik Zinajda Troickaja harmadik rangosztálybeli vontatási vezérigazgató nevét. Troickaja valamikor mint egyszerű mozdonyvezetőnő dolgozott, s becsületes munkája, kezdeményező szelleme és kitűnő képességei révén emelkedett mind magasabbra és magasabbra, míg végül a moszkvai Metro helyettes igazgatója lett.

Troickaja felelősségteljes munkája mellett sokoldalú társadalmi tevékenységet is végez.

A szovjet mérnök — nem iroda tisztviselő és nem szűklátókörű specialista. Élete egy,— országa életével. A szovjet közlekedési mérnökök a többi szovjet értelmiségi dolgozókkal együtt rendszerint komoly társadalmi munkát végeznek. N. Korszunova például egyike a legjobb propagandistáknak a moszkva-kievi vasútvonal vasutasainak körében. Politikai körének hallgatói Sztálin elvtárs életrajzát tanulmányozzák és mindig dicsőrőleg emlékeznek meg vezetőjükről.

Nagyezsda Fedoszejeva közlekedési mérnöknőt, mint kiváló termelő és társadalmi munkást, Moszkva egyik kerületének dolgozói küldöttnek választották meg kerületük tanácsába.

Itt a szovjet női vasútmérnökök nagyszámú osztagának csupán néhány képviselőjéről emlékezünk meg. A szovjet női vasúti mérnökök között számos kiváló tudományos munkást és tehetséges szervezőt is találunk. Több mint 500 női mérnök foglalkozik tudományos kutatómunkával, s tart előadásokat a vasútmérnöki főiskolákon. 111 mérnöknő a doktori vagy kandidátusi fokozatot is megszerezte. Számos női vasútmérnököt kezdeményezéséért, értékes találmányaiért és észszerűsítéseiért Sztálin-díjjal tüntettek ki.

A szovjet női mérnökök, a szocialista haza hű leányai, a legtevékenyebben résztvesznek a kommunizmust építő szovjet nép békés, alkotó munkájában.

(Folytatás az első oldalról)

ban úgy vélekedett, hogy ő *„ilyen rongyokkal nem targyal"*. Ilyen esetek erősen zavarják a szállítást, mint nagy futószalagnak zavartalan működését és olvasmit eredményeznek, mint a miskolci eset, ahol

a rossz együttműködés, és a jó kapcsolat hiánya miatt, október 22-én hat gép 1600 percet várt vonatra.

A drága gőztartás, ami sok mázsa, vagy tonna szenet jelent, a mozdonyszemélyzet lefoglalása mellett a legdöntőbb kérdés, hogy ugyanakkor talán másutt olvan vonatok voltak, amelyek készen, rendezve álltak csak *gépre vártak.*

A szolgálati ágak rossz együttműködése egyik megnyilvánulása a vasúton levő fegyelem hiányának,

amiből kára van a népgazdaságnak, a vasútnak és nem utolsó sorban a vasutas dolgozóknak.

A most tolvó őszi forgalomban minden lazaság, lógás, fegyelmezetlenség, ittasság percekkel, órákkal növeli a kocsifordulót,

holott a vasutasok becsületbeli kötelessége az őszi nagy szállítások idején a kocsifordulót szakadatlan leszorítása, napjainkban a háromnapos kocsifordulóig elérése.

A munkafegyelem megszilárdításáért folyó harc egyaránt kötelessége a vasutas pártszervezeteknek, szakszervezetnek, szakvezetésnek, minden pártját és hazáját szerető dolgozónak.

A szolgálati főnökök, mint *felelős vezetők kezében hathatós fegyver kell hogy legyen a fegyelmi szabályzatban foglaltak érvényesítése.* A dolgozók nem szeretik a puhakezű, a hibákat elnéző vezetőket, de annál inkább követik és hajtják végre az olvan szakvezetőnek az utasításait, aki maga is példamutató a fegyelemben és ezt a beosztottiaitól is megköveteli.

A vasutas pártszervezetnek, a szakszervezetnek az a feladatuk, hogy őrködjenek a szolgálati helyek fegyelmezett munkáján. Ne engedjék elkenni a mutatkozó hibákat, fegyelmezetlenségeket, mert azok újabb hibának és lazaságnak lehetnek forrásai. A becsületes, munkájukat szerető dolgozókra támaszkodva lépjenek fel a lazaságok ellen

A nevelő munka erejével a fegyelem fontosságának megmagyarázásával és azzal, hogy mit jelent a fegyelmezetlenség a vasúton térítsék jó útra a munkájukhoz ma még rosszul viszonyulókat.

Győzzék meg őket arról, hogy helvtelen úton járnak, hogy hazájuk társaik és saját maguknak ártanak rossz munkáiukkal.

Szentlőrincen a raktári dolgozóknál *Kövesdi* elvtárs népnevelő állandó felvilágosító munkát folvtat azért, hogy a szállítható feleket minél előbb kiértesítsék, hogy a megérkezett rakományt minél előbb kirakják. Ezen a téren értek el eredményeket: a kocsikat 2—3 óra alatt kirakják.

Ugyancsak Szentlőrincen *Bófid* János népnevelő rámutatott arra, hogy nemcsak a bányászoknak fontos munkafegyelmüket megszilárdítani, hanem nálunk, a vasúton is. Itt van például *Kuti* kartársnő, aki gyakran elkésik szolgálatból, sokesetben be sem jön, vagy *Farkas* kartársnő, aki elmulasztia az előértesítéseket. Mindketten gátolják rossz munkájukkal a háromnapos kocsifordulóért vivott harcunkat. Ugyanakkor bírálatot gyakorolt a szolgálati főnök felé, hogy nem él azzal a jogával, hogy adminisztratív úton fegyelmezze meg a munkafegyelem-lazítókat.

Lenin elvtárs 1920-ban, a munkafegyelemmel kapcsolatban mondotta a következőket: a munkafegyelem megteremtése *„ez a munka a leghálásabb és a legnehezebb"*. Egy másik cikkében arról ir *Lenin* elvtárs, hogy *a munkafegyelem megteremtése a kapitalizmus koporsójában az utolsó szöget jelenti.*

Az a vasutas küldöttség, amely a közelmultban a Szovjetunióban tanulmányozta példaképeink, a hős szovjet vasutasok munkáját, meggyőződhetett arról, hogy *a szovjet vasutakon Lenin* elvtárs tanítása szellemében milyen *fegyelmezett munka folyik.*

A szovjet vasutasokra, akik a II. világháborúban olyan hősiesen harcoltak a *Szovjet Hadsereg* oldalán a fasizmus ellen most a kommunizmus békés építésének az idején is, nem érdemtelenül mondják azt a jelszót, hogy *„a szovjet vasutasok testvéröccsei a Szovjet Hadseregnek."*

A vasutas Sztahánov-mozgalom terén mind szebb eredményeket tudunk felmutatni a magyar vasutakon azzal hogy követjük a hős szovjet vasutasok példáját. Az *„500 kilométeres"*, *„2000 tonnás"* és egyéb mozgalmak hazánkban való elterjedése után a vasutasoknak becsületbeli kötelessége, hogy a fegyelmezett, katonás magatartás megteremtésében is a szovjet vasutasokat kövessék.

Az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért folyó harc november 7-vel nem ért véget, hanem annak egyik kimagasló — e napokhoz méltó, dicsőséges állomása volt.

Az egész országban töretlen lendülettel folvik a nemes küzdelem az ötéves tervünk II. tervévének sikeres teljesítéséért, és túlteljesítéséért. A vasutasok számára ez azt jelenti, hogy *ezekben a hetekben és a legközelebbi hónapokban is az elszállításra váró áruk mennyisége nem csökkenni hanem szaporodni fog. Az elmult évekkel szemben ebben az esztendőben az őszi forgalom csúcsa eltolódik novemberre végére, sőt december közepére is. E növekvő erőfeszítést igénylő feladat csak úgy oldható meg, ha minden erőnket a kocsifordulók leszorítására — és ami ennek elengedhetetlen része —, a munkafegyelem megszilárdítására irányítjuk.*

Nemzetközi HIREK

A MATSUKAVA-ÜGY

A japán bíróságok, miután vereséget szenvedtek a Mitaka állomás vasutasai ellen 1949 júniusában indított bűnperben, új, provokációs pert indítottak a Matsukava állomáson történt vonatkisiklással kapcsolatban. Ebben az ügyben 20 vasúti munkást és szakszervezeti dolgozót állítottak bíróság elé, közöttük *Szudzukit*, a japán vasutasok szakszervezete fukuszimai osztályának elnökét.

Az egy év óta tartó nyomozás és bírói tárgyalás bebizonyította a vádlott vasutasok teljes ártatlanságát. Ennek ellenére

a bíróság öt vasutast halálra, ötöt pedig életfogytiglani, míg a többi vasutast különböző időtartamú börtönbüntetésre ítélte. Az összes halálraítélt — kommunista.

Az ítélet hatalmas felháborodást váltott ki a japán dolgozókból és a világ közvéleményéből.

A japán kormány címére nagyszámú tiltakozó távirat érkezett, többek között a magyar szervezett munkásság tiltakozása is.

Li-Csi-Po elvtárs, a Szárazföldi és Légiközlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetségének elnöke, a sajtónak adott nyilatkozatában ezeket mondotta: *„Az úgynevezett matsukavai incidenst a japán reakciós kormány, az amerikai imperialisták parancsára azért gyártotta, hogy dühödt támadást indítson a japán kommunista párt és az egész japán munkásosztály ellen. Az incidens célja: szétzúzni mindenféle demokratikus mozgalmat Japánban, valamint lehetőséget adni a reakciósoknak, hogy Japán újrafelfegyverzését végrehajtsák, Japánt az amerikai imperialisták gyarmatává és katonai bázisává változtassák át a Kínába és Ázsia más országaiba való betörés céljából. A Matsukava-ügy: az amerikai reakciósok kihívása Japán és Kína munkásosztályával szemben, kihívása Ázsia és az egész világ munkásosztályának".*

A SZAKSZERVEZETI VILÁGSZÖVETSÉG FŐTANÁCSÁNAK BERLINI ÜLÉSE

A Szakszervezeti Világszövetség Főtanácsa november 15—21-e között tartja ülését Berlinben. Ez az első ülés a Szakszervezeti Világszövetség 1949-ben Milánóban megtartott világkongresszusa óta.

A Főtanács napirendjén szerepel többek között Louis Saillant elvtársnak, az SZVSZ főtitkárának beszámolója a Világszövetség működéséről.

A vasutas szakszervezet táviratilag üdvözölte a SZVSZ berlini ülését.

A világ dolgozói nagy figyelemmel kísérik a Főtanács munkáját. Tudják, hogy ez az ülés is fontos harci szakasza annak a küzdelemnek, amelvet a Szakszervezeti Világszövetség folytat a kapitalista, gyarmati és félgyarmati országok dolgozóinak a háborús gazdálkodás eredményezte elviselhetetlenül nehéz munka- és életviszonyaik megjavításáért, a békéért.



1851 november 13-án nyitották meg ünnepélyes keretek között a moszkva-leningrádi vasútvonalat.

A jubileum alkalmából a vasutasszakszervezet központi vezetősége és a vasutas dolgozók nevében Gáspár Sándor főtitkár üdvözlő táviratot küldött a Szovjet Vasutasszakszervezet Központi Vezetőségének és a hős szovjet vasutasoknak.

A magyar vasutasok nem felejtik el — mondja a távirat —, hogy milyen felmérhetetlen értékű segítséget kapunk abban a harcban, amelyet a szocialista vasútért és az újtípusú vasutasért folytatunk.

A magyar vasutasok, amikor újabb sikereket és győzelmeket kívánnak a hős szovjet vasutasoknak a kommunizmus építésében, megfogadják, hogy pártunk vezetésével, hozzájuk méltóan, több és jobb munkával erősítik a Szovjetunió, Sztálin elvtárs által vezetett béketábort.

Tiltakoztunk a nyugatnémet kormánynál Ernst Kamieth fűtőházfőnök meggyilkolása miatt

November 13-án Berlin lakosságának hatalmas részvéte mellett — méltóságteljes béketüntetés keretében — temették el *Ernst Kamiethet*, a potsdami pályaudvar fűtőházának főnökét, akit Zunker nyugatberlini rendőrfelügyelő november 7-én, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulója alkalmából rendezett gyülésen meggyilkolt. A gyászünnepség a brit övezettel közvetlenül határos Potsdamer-Platzon folyt le.

A gyilkos rendőrterror áldozatának temetésén *ötvenezer ember* vett részt.

★

A vasutas szakszervezet központi vezetősége a dolgozók nevében tiltakozó táviratot juttatott el a nyugatnémet kormányhoz.

Ugyanigy tiltakozását fejezte ki a marokkói francia protektorátusnál a marokkói vasutas szakszervezet főtitkárának letartóztatása miatt is.

Szovjet úttörő vasutasok levele magyar pajtásaiknak

A közelmultban a szovjet úttörő vasutasok levelet irtak magyar úttörő vasutas pajtásaiknak. Úttörőink már válaszoltak is a kedves levélre. Néhány részletet közlünk a szovjet pajtások leveléből.

Az A. M. Gorkijról elnevezett gyermekvasút a két hatalmas orosz folyó, a Volga és az Oka összefolyásánál, a partokon szélesen elterülő Gorkij városában van. Szülővárosunk egyike a nagyobb ipari és kultúrközpontoknak szocialista hazánkban és igen szép volgamenti város.

Gyermekvasutunk 12 km hosszú (ebből a fővágányok hossza 9,1 km). A nyomtáv 750 mm és négy állomása van: Roguina, Majakovszkij, Puskino, Szcsaszlivaja, gyönyörűen megépített felvételi épületekkel. A V. P. Cskalovról elnevezett fűtőház és kocsijavítómiihelv villanyteleppel, kiképző asztalos-mechanikai és lakatos műhelyekkel, kovácsmühellyel, elektromos hegesztő és más szükséges berendezésekkel, valamint szerszámkészlettel szereltek fel.

Fel van szerelve a vonal blokk, szelektoros távbeszélő és rádió összeköttetéssel, nagyteljesítményű rádióleadók-kal Roguina és Szcsaszlivaja állomáson, azonkívül könyvtárral, filmszínházzal és hangversenyteremmel, továbbá a vasúti közlekedés és a gyermekvasút fejlődésének történelmi múzeumával is rendelkezünk.

Az ifjú vasutasok 1200—1700 főnyi létszámban az oktató-tanító kollektiva vezetése alatt már a háború előtti időszakban 1939 novemberétől 1941 júniusáig 4850 menetet teljesítettek, 238.000 utast, kirándulót, valamint egynéhány ezer tonna súlyú különböző gazdasági árut szállítottak.

A Nagy Honvédő Háború idején gyermekvasutunk berendezését az arcvonal szükségleteire használták fel. Az idősebb korosztályú és százon felüli létszámú ifjú vasutas a főúttonalakra ment dolgozni és a Szovjet Hadseregbe lépett be.

A háború utáni időszakban 1946 augusztusától 1951-ig az ifjú vasúti dolgozók 500—600 főnyi létszáma 2608 menetet teljesített. 127.901 utast szállított el, továbbá 47.164 főt szolgált ki az utazással kapcsolatban előforduló intézkedések során.

ÜZEMEINK HARCBAN az évi terv túlteljesítéséért

Miskolc fűtőház dolgozói az őszi forgalmi verseny kezdetén nem teljesítették maradéktalanul a megnövekedett feladatokból rájuk eső tennivalókat. A munkaverseny helytelen szervezése, a dolgozók munkához való viszonya rányomta bélyegét a fűtőház teljesítményére. Az egészséges, építő bírálat nyomán azonban csakhamar rájöttek, hogy mi a teendőjük, ha derekasan ki akarják venni részüket a megnövekedett szállítási feladatok végrehajtásából, ha tel esíteni akarják azt a kötelezettségvállalást, amit a vasutasnap alkalmával *Rákosi* elvtársnak tettek.

Megértették, hogy az egészséges munkalendület rugója a munkaverseny, a szocializmus építésének kommunista módszere. Termelési értekezleteken, röpgyűléseken, egymás után hangzottak el versenykihívások, ennek köszönhető, hogy

a fűtőház minden dolgozója hosszúlejáratú versenyszerződést kötött, amelynek eredményeként rövidesen élre kerültek a fűtőházak versenyében.

Az újonnan felvett dolgozókkal való foglalkozás eredményét tükrözi például, hogy a szolgálatbalépés után néhány nappal ők is bekapcsolódtak az őszi forgalmi versenybe.

45.980 kilométerteljesítmény mosás nélkül

A vasutasnapi és a november 7-i felajánlás teljesítése újabb lendületet adott 1951. évi tervüknek december 20-ra való sikeres befejezéséhez. Ennek érdekében

a műszaki értelmiség fokozott gondot fordít a dolgozók szakmai képzésére.

Megszervezték a fűtők rendszeres oktatását, a segédkezelőket előkészítették a forgalmi vizsga sikeres letételére.

A sztahanovista mozdonyvezetők vállalták, hogy csak egy begyakorolt fűtővel utaznak, másik fűtőként egy még gyakorlatlan dolgozót visznek magukkal, akiknek tanítását fejlődését ilyen módszerrel is biztosítani kívánják. A selejtes termék kiküszöbölésére a fiókműhelybe három munkaátvevőt állítottak be, munkájuk eredménye, a minőségi munka javulásában már jelenleg is megmutatkozik.

Fizikai dolgozókból és műszaki értelmiségiekből alakított komplex-brigád felülvizsgál minden érkező mozdonyt,

a hiányosságok feltárása cé,ából. Az észlelt hibák keletkezésének okát tudatosítják a mozdonyszemélyzettel, megmagyarázzák: milyen módszerrel lehetett volna a hibát elkerülni. A műszaki szolgálat részéről megszervezték az állandó éjjel-nappali felügyeletet. Munkájuk közben sem feledkeznek meg arról, hogy csak valamennyi társszolgálat együttműködésével lesznek képesek még nagyobb eredmények elérésére.

A forgalmi szolgálattal kötött komplex-brigád szerződés alapján párosversenyre hívták Budapest Ferencváros forgalmi és vontatási dolgozóit.

A forgalmi, pályafenntartási szakszolgálat vezetőivel közös értekezleten tárgyalták meg a vonat-ácsorgások, lassújelek csökkentésének lehetőségeit. A húsz fővel indult kocsivizsgáló tanfolyammal a középállomások kocsivizsgálóit igyekeznek pótolni.

A jó munka eredményeként országos viszonylatban is jelentős eredményekkel büszkélkedhetnek. Mozdonyaik napi átlago teljesítménye 185 km, az *„500 kilométeres"*-mozgalomban közlekedőké 208 kilométer. A napi 6.000 tonna előírt túlsúllyal szemben 11.470 tonnát továbbítottak, a mosástól-mosásig mozgalomban mozdonyaik 12.700 kilométeres átlagteljesítményt értek el.

Kiss Jenő és Pöstyéni János mozdonyvezetők gépe a mai napig 45.980 kilométer futott mosás nélkül,

s minden reménvük megvan arra, hogy a vállalt 120.000 kilométert teljesíteni tudják.

A mozdonyjavítási költségeknél nyolcszázalékos megtakarítást értek el. Az őszi forgalmi versenyben eddig 2.105 túlsúlyos, 432 négyeskapcsolású és 649 felemelt-sebességű vonatot továbbítottak. Vállalták, hogy mozdonyaikat 60—65 százalékos harmadrendű szénnel közlekedtetik, országos viszonylatban fűtőházaink közül itt használtak fel legtöbb gyengeminőségű szenet.

Mi van a melegmosó berendezéssel?

A sztahanovisták egész sora jelzi, hogy Miskolc fűtőház dolgozói megértették, hogy mi a feladatuk az országépítő munkában. Az utazószemélyzet munkáját segíti elő *Farkas* János hegesztő 299, *Kovács* István szénszerelő 211 százalékos teljesítményével, de ezt a munkát akarja még jobbá, tervszerűbbé tenni az újítók, észszerűsítők tábora is, akik az újítási hét alatt több, mint száz újítási javaslatot nyujtottak be.

Az eredmények mellett számos hiányosság gátolja a még nagyobb teljesítmények elérését. Mindenekelőtt

a pártszervezetnek és az üzemi bizottságnak fokozottabb nevelőmunkát kell folytatnia

különösen a vidékről bejáró dolgozók között. A politikai oktatást sokkal jobban ki kell szélesíteni, a mozgalmi szervek vezetőinek többet kell foglalkozni a dolgozókkal munkahelyeiken. Fel kell figyelni azokra a művezetőkre, akik a dolgozók között a *„jófiú"* szerepét akarják játszani. Október hónapban a három fekvemaradás közül egy; a személyzet hibájából történt, ezt a jövőben ki kell küszöbölni.

A drága pénzen megépített melegmosó berendezést végre üzemképes állapotba kell helyezni.

A szakszolgálatnak biztosítani kell a mozdonyok szénkészletét, nem engedhető meg, hogy ilyen gócponti állomási fűtőháznál csak háromnapi szénkészletet tároljanak.

A fűtőház vezetőségének következetesen érvényt kell szerezni az üzemi fegyelmi szabályzatban foglaltaknak. A szolgálatból elmaradt dolgozókkal szemben ne elégedjenek meg a más munkakörbe történő beosztással, vagy a szégyentáblára való kifüggesztéssel, mert az amúgyis munkaerőhiánnyal küzdő fűtőház további eredményeinek biztosításához elengedhetetlenül szükséges a munkafegyelem területén mutatkozó lazaságok haladéktalan felszámolása.

Fogadalmunkat teljesítettük — most az évi terv határidő előtti megvalósítása érdekében szervezzük a versenyt

„Közös erővel megjavítjuk a munkát és biztosítjuk a háromnapos kocsiforduló elérését" — fogadtuk meg november 7-re, nagy tanítónknak, a mi szeretett *Rákosi* elvtársunknak. Fogadalmunkat nemes versengés követte állomásunkon, aminek megérett a gyümölcse: vállalásunkat túlteljesítettük és a legutóbbi kiértékelés szerint

a kocsiforduló 2.7 napra szorítottuk le.

Ez rendkívül jó eredmény. Nagy segítségünkre voltak a szovjet tapasztalatok, a már ismert mozgalmak kiszélesítése és döntően a verseny nyilvánossága, a dolgozókkal való állandó foglalkozás.

A kereskedelmi dolgozók munkája komoly segítséget nyújtott a kocsiforduló leszorításáért vívott harcunkban

A bizalmiak folyamatos, jó felvilágosító munkája

meglátszott az eredményekben. *Simó* Pál rakodómunkás például éppen a bizalmiak jó nevelőmunkája következtében az előbbi 123 százalékos teljesítményét 145 százalékra emelte.

Készülünk Sztálin elvtárs születésnapjára

A magyar nép nagy barátjának, *Sztálin* elvtárs születésnapjára nemcsak azt vállalta, hogy ezt a százalékos teljesítményét megtartja, de fel ajánlotta felemelt ezévi tervének befejezését is.

Sztálin elvtárs születésnapjára készülünk. Máris számos kezdeményezés és kötelezettségvállalás született az üzemben. *Pusztai* József sztahanovista rakodómunkás brigádja, aki az őszi csúcsforgalmi versenyben csatlakozott *Földi* Sándor felhívásához, december 21-re befejezik ezévi tervüket. El lehet mondani, hogy üzemi bizottságunk jó politikai felvilágosító munkája nyomán az eddigi szocialista vállalások révén biztosítottnak vehetjük:

állomásunk ezévi szállítási tervét Sztálin elvtárs születésnapjára befejezzük.

Felkészülünk a télre

Üzemi bizottságunk tudatában van annak, hogy az őszi verseny lendületének megtartása és fokozása nemcsak a terv túlteljesítését jelenti számunkra, hanem nagy segítséget nyújt a téli forgalomban is, amely semmivel sem lesz kisebb szállítási munka, mint az őszi. Éppen ezért

már most készülünk a hatalmas téli szállítási feladatok lebonyolítására.

A verseny eddigi tapasztalatai figyelmeztettek bennünket arra, hogy csak akkor tudunk megfelelni a feladatoknak, ha

szüntelenül fokozzuk az egyéni felvilágosító munkát és biztosítjuk a verseny nyilvánosságát.

Nem nézzük el a munkafegyelem legcsekélyebb megbontását sem. Most szélesítjük ki bizalmihálózatunkat. Tovább visszük a kooptálási munkát, feltöltjük műhelybizottságainkat jó káderekkel. Arra törekszünk, hogy bizalmi- és aktívahálózatunk még jobban foglalkozzon a dolgozókkal, mert eddigi eredményeinket újabb, még nagyobb sikereknek kell követniök. Ezekben a feladatokban nagymértékben támaszkodnunk kell a forgalmi szolgálat dolgozóira és itt különösen szép feladat vár aktíváinkra.

Kiss Imre.

a Budapesti-Nyugati pu. ÜB-titkára.
a „Szocialista Vasútért" levelezője.

Milyen munkamódszerrel kerültünk az első helyre az őszi forgalmi versenyben

Őszi szállítási feladataink sikeres lebonyolításának alapja a kocsiforduló leszorítása. Munkánkat a szervezett együttműködés jellemzi.

A szomszédos állomástól előre elemzést kérünk az érkezendő vonatról. A forgalmi szolgálattevővel minden egyes vonat rendezési tervét megbeszéljük,

a beérkezés után pedig dolgozótársaimmal azonnal ismertetem a vonatrendezés minden egyes mozzanatát.

Mindenekelőtt a gyors továbbítást igénylő kocsikat, valamint az önkezelési szállítmányokat sorozzuk ki és állítjuk a társszolgálatokkal előre megbeszélt helyre. Tekintettel arra, hogy a raktári rakodóvágányra egyidőben csak kevés kocsit tudunk beállítani, naponta többször ki-, illetve beállítjuk a kocsikat. A kereskedelmi szolgálattól előre megkérjük, hogy milyen rendelkezési helyre hány kocsit raknak, hogy a vona basorozást a legrövidebb idő alatt megejthessük. A rendezőpályaudvar dolgozóinak munkáját segítjük elő azzal, hogy naponta egy-két vonatot rendezés végett áthozunk a személypályaudvarra. Ezzel a rendezőpályaudvar szük keresztmetszetét javítjuk.

Különös gonddal kezeljük a munkásvonatok menetrendszerinti indítását.

Minden szolgálat átvétele előtt röpgyűlésen megbeszéljük a feladatokat, a jó kollektiv munka és a népnevelők felvilágosító munkájának eredménye, hogy

eddig balesetmentes szolgálatot végeztünk,
a jelzőnél való feltartóztatást kiküszöböltük.

Ha erre más módot nem találunk, a kocsisornak a kihúzó vágányra állításával biztosítjuk a szabad vágányt.

Elősegítette eredményeink elérését a bizalmi csoportok átszervezése. Minden brigád, munkacsapat egy-egy bizalmi csoportot képez.

A csoport népnevelői az állomás többi dolgozói között is végeznek oktató, felvilágosító munkát. Nem kismértékben köszönhető ennek, hogy Miskolc személypályaudvar

az őszi forgalmi versenyben jelenleg az első helyen áll, csapatom pedig az őszi forgalom legjobb dolgozója címért folyó versenyben, az állomáson a második helyet tartja.

Az oly sokszor kifogásolt tisztaság terén is javulás mutatkozik, de még ezen a téren sok a tennivaló. Munkánk további javítása érdekében ki kell építeni a vágányfelelősi hálózatot, *a munkafegyelem terén mutatkozó hiányosságokat jó felvilágosító munkával meg kell szüntetni.*

Az eddig elért eredményekkel nem elégszünk meg. Az a célunk, hogy munkánk további javításával sikerre vihessük a háromnapos kocsiforduló megvalósítását.

Hegyessy Tibor
sztahánovista kocsimester,
Miskolc.

Ezt is az 5 éves terv ADTA

Ünnepélyesen átadták rendeltetésének a vác-aszódi új vasútvonalat

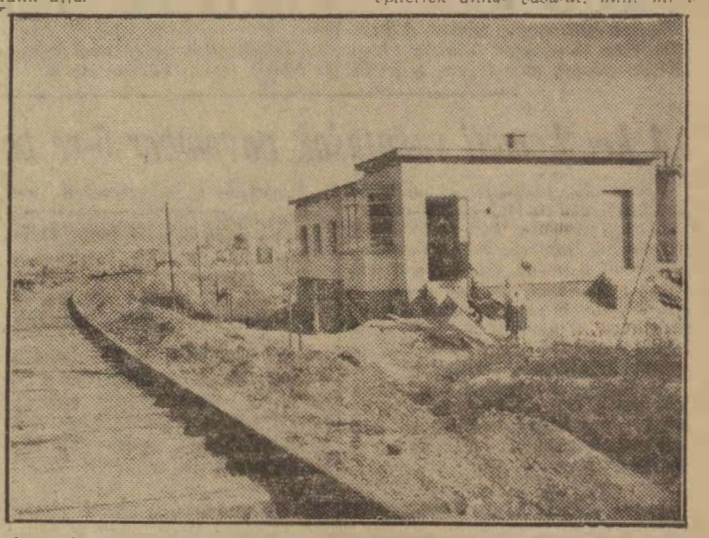
Nagy utat tettünk meg a felszabadulás óta. Hároméves tervünk nemcsak a háború ütötte sebeket gyógyította be, hanem új gyárakat, új vasutakat, új vasúti kocsikat épített. Abban az időben a magyar vasutasok



Az új vasútvonal építésénél különösen kitünt a Bakondi kubikosbrigád. A nyolctagú brigád állandóan 200 százalékon felül teljesítette normáját. Képünkön a brigád megbeszélést tart.

önfeláldozó hősi munkája eredményeként kocsiparkunk 90 százalékát újjáépítettük, többezer kilométer vasútvonalat hoztunk rendbe, 15 millió légköbméternek megfelelő számos állomás- raktár- és egyéb épületet építettünk újjá.

s iparunk fejlődése megköveteli vasútvonalaink nagyszabású fejlesztését — mondotta Bebrits elvtárs. — Uj vasútvonalakat építünk az új iparlelepekhez, bányákhoz. Az elmult rendszerben ötven esztendő alatt nem építettek annyi vasutat, mint mi a



Az emberről való gondoskodást tükrözik vissza ezek az új őrházak is. Kétszobás, parkettás lakás, fürdőszobával felszerelve várja a vasutas dolgozókat és családtagjaikat. A mult rendszer odúra emlékeztető, sivár őrházai helyett ilyen korszerű, világos, egészséges lakásokat kapnak vasutasaink.

Hosszan sorolhatnánk fel a hároméves terv eredményeit, azét a tervét, amelyet hét hónappal előbb fejeztünk be a kitűzött határidőnél. Most az ötéves terv második évének végén vagyunk. Öntudatos dolgozóink mindent elkövetnek, hogy felemelt ötéves ter-

felszabadulás óta. A mai nappal a magyar vasúthálózat térképére újabb vonalat rajzolhatunk be. Ennél a vasútépítésnél a földmunkák egyharmadát a Szovietunió által rendelkezésünkre bocsátott földtoló, földgyalu és földmarkoló gépek végez-



Az új aszódi állomás. Ilyen és ehhez hasonló gyönyörű létesítmények is könnyebbé és szebbé teszik a szállítási terv végrehajtásáért harcban álló vasutas dolgozók munkáját, életét.

vünket is határidő előtt teljesítsük.

Az ötéves terv hatalmas perspektíváit mutatja például az új nyiregyházi állomás, a miskolci vonal folyamatban lévő villamosítása, az új 303-as gyorsvonati modonv és számos korszerű építkezés, szociális létesítmény, vagy akár a most megnyitott új vasútvonal Vác és Aszód kö ött. Ötéves tervünk újabb és jelentőségteljes sike-

ték el. A multban a kubikosok gerinctörő robotban végezték a vasútépítés keményu munkáját.

Ezután a megyei tanács végrehajtó bizottságának elnöke átvette a vasútvonalat. Az új vonalon robogó első vonatot minden új állomáson ünneplő tömegek vették körül, akik lelkesen éltették a vasútépítő munkásokat a pártot, a segítő Szovietuniót.

Mozdonyvezetőink válaszolnak a vontatási szolgálatot ért bírálatunkra

A „*Szocialista Vasútért*" november 3-i számában *Tölgyes* Lajos elvtárs, a 7. szakosztály vezetője bírálatot gyakorolt a vontatási szolgálat egyes dolgozóinak rossz munkája felett, s hangsúlyozta, hogy ez a háromnapos kocsiforduló teljesítésének egyik legfőbb akadályozója.

A vontatási szolgálat dolgozói úgylátszik nem mindenben értettek egyet a cikk éles hangjával. *Szudi* János, az ország második legjobb sztahanovista mozdonyfelvigyázója levelet írt szerkesztőségünknek és hozzászól a felmerült problémákhoz.

Amikor egy-egy vonat 10–12 órát ácsorog Budapesttől–Szolnokig

Nem értek egyet a cikknek azzal az elgondolásával — írja levelében —, hogy csak a vontatási szolgálat területén tapasztalhatók azok az akadályok, amelyek a háromnapos kocsiforduló teljesítését lehetetlenné teszik. Szerintem

egyik legfőbb akadályozója a háromnapos kocsiforduló teljesítésének — a forgalmi szolgálat.

Amikor egy-egy vonat 10—12 órát ácsorog a forgalmi szakszolgálat hibájából Budapesttől Szolnokig —, ilyen körülmények között a cikk érvelését nem lehet elfogadni.

Ami a mozdonykarbantartást illeti, minden fűtőházfőnöknek és műszaki személyzetnek legszentebb kötelessége, hogy mozdonyaikat rendben tartsák. A mozdonyvezényléssel kapcsolatban, minden mozdonytípusnak rátermett mozdonyvezetője van, és csak szabadság, vagy betegség esetén cserél gazdát.

Fűtőházunkban a komaság eleve ki van zárva.

Ami a fűtőházunkat ért bírálatot illeti: október 6-án egy ismeretlen fajtájú (resicai szén) érkezett hozzánk. A szén kalóriaértékét meg kellett volna vizsgáltatni, de nem lehetett, mert a szénre igen nagy szükségünk volt. Felhasználtuk. A felsőbb szakvezetés, amely a kérdéses szenet vásárolta, nem közölte velünk, hogy milyen keverékkel tudjuk felhasználni.

A szolnoki fűtőház vezetőségét tehát nem lehet hibáztatni. Egyébként a resicai szén használatára és kezelésére vonatkozó utasítást csak november 12-én kaptuk meg.

Ebből is látható, hogy nem a fűtőházvezetőség részéről, hanem a felsőbb szakvezetés részéről történt mulasztás.

Debreceni levél a hiányosságokról

Korcsolai Ede, az őszi forgalmi versenyben legjobb eredményt elért mozdonyfelvigyázó ezeket írja a debreceni fűtőházból:

A cikkel egyetértek. Sajnos valóban így van: a háromnapos kocsiforduló teljesítésének egyik legfőbb akadályozója a vontatási szolgálat egyes dolgozóinak rossz munkája. Ez így van debreceni viszonylatban is.

Nézzük csak meg a kérdést. A Szovjetunióban törvénynek tekintik, hogy minden gépnek meg legyen a felelős gazdája. Ez nálunk nincs egészen végrehajtva. A 377-es, a 376-os és a 411-es sorozatú mozdonyok egy részével közbeváltó személyzet jár. A mozdony karbantartása, javítása elmarad az egyiknél, az utána következőnél már jelentkezik a gőzfejlesztés, hosszabb menetek, túlkezelések következnek be. Természetes, hogy ez az ellenséget szolgálja, nem pedig a mi ügyünket.

A figyelmetlen szolgálatból Debrecen is kivette részét. Fűtőházunk is

mozdonyszemélyzethiánnyal küzd.

A melegmosó berendezést nem használjuk. A javítások olyan nagyok, hogy a melegmosási idő alatt nem készül el, így a kazánmosások hidegen történnek. A munkafegyelem megszilárdításával igenis foglalkozni kell. Ez a kérdés elég lazán van kezelve. Ehhez hozzátartoznak a későn jelentkezők, a vezénylést tudomásulvevők, de szolgálatban nem jelentkező dolgozók, az értesítéskor beteget jelentő dolgozók, vagy a vezénylés alól különböző címen kibúvó személyzet.

A fiókműhelyi rossz javítások fékezik a kocsiforduló

Szólni kell a fiókműhelyi helytelen javításokról is. Ezek az úgynevezett visszatérő javítások. A lövettyű gőzbeeresztő szelep és ülésszabályozás után a ház vlaplencséjét helytelenül szerelik be a lakatos. Két atmoszféra nyomásnál már erősen fúj alapon a gőzbeeresztő ház, újra el kell engedni a gőzt. Az időben készrejelentett mozdonyt nem lehet útraküldeni, helyette egy másikat kell gyorsan vezényelni. Hiba az is, hogy a mozdonyszemélyzet nagyon sok esetben nem szól be a vonatról, nem jelentik, hogy a mozdony javítás miatt nem vezényelhető.

Nem maradhat ki bírálatomból a

főműhelyek kritikán aluli mozdonyjavítása sem.

Például a 324.555 a 22.069-es számú mozdonyt nemsokára vissza kellett küldeni a fiókműhelybe javításra. Ez is hozzátartozik a munkafegyelemhez, s döntően befolyásolja a kocsifordulót is.

A most folyó pártvezetőségi választások után remény van arra, hogy az új vezetőség irányításával a hibákat kiküszöböljük és Sztálin elvtárs születésnapjára tett felajánlásainkat túlteljesítjük."

Várjuk a dolgozók hozzászólását.

A dolgozók kezdeményezései segítik az őszi csúcsforgalom lebonyolítását

Az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítása, a háromnapos kocsifordulóért vívott harc, egyre nagyobb erőfeszítést követel a vasút dolgozóitól.

A forgalom dolgozói nemes versenyben küzdenek egymással. A gurítódombok dolgozói egyre emelik a gurított kocsik számát és mind több és több helyes kezdeményezés segíti a pártszervezet és üzemi bizottság jó politikai felvilágosító munkája nyomán az őszi forgalom végrehajtását.

A balesetmentesen dolgozók célprémiumban részesülnek

A termelésben élenjáró olyan forgalmi dolgozók, akik balesetmentesen végzik szolgálatukat a megállapított, gurítási szám túlteljesítése után célprémiumban részesülnek.

Ezzel is érdekelté akarják tenni dolgozóinkat a balesetmentes, minőségi munka elérésében. Nagyon jó példa a rákosrendezőiek helyes munkamegszervezésével elért célprémiumos eredmény. *Mokos* József főmunkamester és brigádja, a november 7-től 8-ra virradó éjjelen

a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulóján tartott békemüszakban 2365 kocsit gurított. Ebben az egy szolgálatban tíz forint prémiumban részesültek.

A vágányfelelősök a kocsiforduló leszorításáért

Nagy László gurító előmunkás az elmúlt három műszakban kétezer kocsival túlteljesítette előirányzott tervét: 12 forint prémiumot kapott.

A budapest—ferencvárosi alrendező *Sárvári* Ferenc kocsimester és brigádja, a szovjet módszerek felhasználásával, helyes munkaszervezéssel közel 300 kocsival többet gurít műszakonként, mint az előző hónapok műszakaiban.

A dolgozók jó kezdeményezéséhez tartozik egyes súlyponti helyeken úgynevezett „*vágányfelelősök*" beállítása. A háromnapos kocsiforduló folytatott harcot segítik a vágányfelelősök. Jó munkájuk révén állandóan tisztában vannak azzal az állomás dolgozói: milyen kocsik állnak milyen vágányon és az állomás melyik részén találhatók. Ez a kezdeményezés olyan módszerrel segíti a forgalom dolgozóit, amellyel meg tudják rövidíteni a kocsik ki- és besorozásának időtartamát. Hódmezővásárhelyen például a vágányfelelős két hagymával rakott kocsit talált, amelyről „*megfeledkeztek*". Azonnal intézkedtek az első induló vonatba való besorozásáról és továbbításáról. De jól dolgoznak a vágányfelelősök Kiskunhalas állomáson is. Naponta többször végigjárják a vágányokat és jelentést tesznek a hiányosságokról.

Kovaljov-módszerrel — 148 százalék

A háromnapos kocsiforduló megteremtését segítik a hős szovjet vasutasok munkamódszerei is. Kiskunfélegyházán *Komlódi* Ferenc előmunkás és brigádja a Kovaljov-munkamódszer alkalmazásával 148 százalékot ért el a kitérők lerakásánál. A kecskeméti osztálymérnökség dolgozói a vágányzári munkákat a szokásos idő kétharmada alatt végzik el. *Pintér* István pályamester jó másfél órával előbb fejezte be a szakasz sincseréjét és ezzel hozzájárult a kocsiforduló leszorításához.

A dolgozók kezdeményezései így segítik az őszi csúcsforgalom lebonyolítását.

A kecskeméti vasutasok november 5-re befejezték évi tervüket

Kecskemét vasútállomás dolgozói levélben fogadták meg Rákosi elvtársnak, hogy november 7-re, az évforduló tiszteletére, befejezik évi tervüket.

Elindult a nemes versengés, a dolgozók nagy lendülettel fogtak munkához, vállalásuk teljesítéséhez. A nagy munkának eredménye is lett: *havi tervüket 125 százalék helyett 127 százalékra teljesítették.*

Az állandóan fokozódó versenyszellem biztosította azt, hogy a párosversenyben első helyre kerültek. Az őszi csúcsforgalomban is kiváló eredményeket értek el.

A párt és a szakszervezeti bizalmiak jó felvilágosító munkája nyomán minden dolgozó tudja, fontos feladatának érzi, hogy harcba szálljon a háromnapos kocsiforduló eléréséért, ami döntő mértékben segíti ötéves tervünk végrehajtását.

Az évi terv időelőtti végrehajtásáért indított versenyben élenjárnak a kommunisták, szakszervezeti aktívák és sztahánovisták. a munka hősei, a dolgozók példaképei, egyéni felajánlásokkal és tervük teljesítésével.

Szilárd munkafegyelemmel az eredményekért

Példát mutatott ifj. *Sánta* András tolatásvezető, háromtagú brigádja, akik vállalták, hogy állomásukon a megszabott fajlagos kocsimozgatási egységidőt 125 százalékra teljesítik, amit két százalékkal túl is teljesítettek. Így segítik a háromnapos kocsiforduló megvalósítását. *Kovács* Károly külsős forgalmi szolgálattevő helyesen megszervezett munkával november 7-re az előírt kocsi-beállítást 121 százalékra teljesítette.

Csókás János gépkisérő az új gőztartási egységidőt 122 százalékra teljesítette. *Bognár* Pál távirász a távirószalag kétoldali felhasználásával 300 százalékos anyagmegtakarítást ért el. *Kecskeméti* István kocsirendező és háromtagú brigádja 129 százalékra teljesítette tervét. *Szilágyi* István szolgálat előtt egy félórával megjelenik a munkahelyen, s az előző műszak munkájában már tevékenykedik, hogy ezzel is eredményesebben és minden másodperc veszteség nélkül folyjon tovább a zavartalan termelés.

Munkájával és elvtársi segítségével kitűnik társai közül *Kiss* Bálint sztahánovista, akinek átlagos teljesítménye 170 százalék. A munka egyre eredményesebbé vált, az akadályok leküzdése, az áldozatkész szolgálattétel meghozta az eredményt. Büszkén jelentették a pártnak, Rákosi elvtársnak, hogy a

vállalt határidő előtt két nappal teljesítették az évi tervet

A vállalás teljesítésében nagy segítséget adtak a szakszervezeti és pártbizalmiak, akik kiértékelték Sztálin elvtárs nyilatkozatát, új erőt merítettek a feladatok megoldásához. Harcba szálltak minden percért, másodpercért, az eredményekért.

A dolgozók elhatározása még szilárdabb lett és újabb tettekre serkenti az állomás dolgozóit. A jó munkát jutalom követte:

Az állomás három legjobb dolgozója kiérdemelte a megtisztelő sztahánovista címet, többen pénzjutalmat kaptak.

Szilárd elhatározás acélozta meg erejüket, hogyha kell három napra, vagy az alá szorítják a kocsifordulót. Kiépítették, amely egyben biztosította a jó eredményeket is, a vágányfelelősi reszortot.

Ennek alapján minden dolgozó tudja, hogy milyen kocsik vannak a vágányon. Ezzel a módszerrel sikerült a kocsik állását máris csökkenteni. A párt- és a szakszervezeti bizalmiak igen nagy segítséget kaptak *Tar* versenyfelelőstől, aki fáradhatatlan munkájával erősíti a versenyszellemet, szervezi és segíti a versenyt. A brigádok munkamódszerét átadja a gyengébbeknek, útmutatásával segíti őket, hasznos tanácsokat ad számukra. Ő maga is tett felajánlást: Úgy szervezi a versenyt, hogy az átlagos 115 százalékról 125 százalékra emelkedjen a termelés.

Vállalását két százalékkal túlteljesítette, mert az elért üzemi átlag 127 százalék.

A pártszervezet és a szakszervezet a szemléltető agitáció felhasználásával a faliujságon, hangoshiradón és a Villámon keresztül tudatosítja az eredményeket és bírálja az elmaradottakat.

Békeműszakot rendeznek. Röpgyűléseket szerveznek, ahol megbeszélik az addig elért eredményeket, s a jó módszereket és az ezzel kapcsolatos feladatokat.

Munkájukban példaképül áll előttük a hős szovjet vasutasok harca.

s követték őket a kecskeméti vasutállomás dolgozói, amikor teljesítették Rákosi elvtársnak tett fogadalmukat.

Az elért eredmények mellett az állomás dolgozóinak tovább kell fejleszteni a versenyszellemet, harcot kell indítani az állomás tisztaságáért. Féltő gonddal őrködjenek az elért eredmények fölött. Különös gonddal ügyeljenek az ébersége, vizgyázzanak, hogy az ellenség minden mesterkedésével, provokatív, vagy agitatív cselekedetével nehogy beférkőzzön az állomás becsületes dolgozói közé. Az elért eredmények legyenek alapjai a további sikereknek.

A szegedi igazgatóság adjon meg minden támogatást Kecskemét állomás dolgozói számára, hogy újabb eredmények születhessenek a háromnapos kocsifordulóért vívott harcban.

A háromnapos kocsiforduló megvalósításával hálájuk meg az újabb gondoskodást

Ismét vereséget szenvedett a reakció. Az ellenséges ügynökök minden hazug híresztelése és aknamunkája ellenére, ismét bebizonyítást nyert, hogy népi demokráciánkban egyik alapvető feladat — a dolgozókról való gondoskodás. Ennek kézzelfogható jelét látjuk nálunk, Budapest-Keleti pályaudvaron. A forgalmi szakszolgálat dolgozói között például az elmúlt hetekben

90 pár bakancsot és 83 pár cipőt osztottak szét.

A rémhírterjesztőket, a kételkedőket mintha fejbeütötték volna, szégyenkezve ismerik be helytelen viselkedésüket. Az ellenséges elemek most sem nyugszanak. Azt híresztelik, hogy megkapták ugyan a dolgozók a bakancsot és a cipőt, de többre aztán nem számíthatnak.

És most újabb csattanós választ adhattunk a rágalmazóknak. Csupán a forgalmi szakszolgálat dolgozói részére

a hét folyamán ismét érkezett 150 pár lábbeliről kiutalás.

A dolgozók láthatják, hogy népi kormányunk a párt irányításával mindent elkövet, hogy az emberről való gondoskodást gyakorlatban is bizonyítsa. Mi, a háromnapos kocsiforduló megvalósításával hálájuk meg az újabb gondoskodást. PALOTAI ANDRÁS,

a Budapest-Keleti pu. dolgozója.

Szocialista Vasútért BÍRÁLATA UTÁN

Hivatkozással a „*Szocialista Vasutért*" 1951. október 20-i számában megjelent „*Bírálatunk nyomában*" című cikkre mindenekelőtt köszönetet mondunk az elvtársaknak, hogy bírálatukkal segítségünkre voltak vállalatunk dolgozói szociális helyzetének megjavításában. Központunk munkavédelmi irodája a cikkek megjelenése után azonnal megtette a megfelelő intézkedéseket, amelyekről röviden az alábbiakban számolunk be:

Sztálinvárosi főépítésvezetőségünknél foglalkoztatott dolgozók részére már a tavasszal

megfelelő mosdó és fürdőépület létesült,

azonban ezt, csak a nyár folyamán lehetett használatba venni, mert a folyamatosan végzett kútfúrási munkálatok nem vezettek kielégítő eredményre. Végül is a tisztálkodás kérdése úgy nyert megoldást, hogy Sztálinváros vízhálózatába kapcsoltuk be főépítésvezetőségünk területét. Amíg ezek a munkálatok be nem fejeződtek, szükségmegoldásként kellett a célnak nem megfelelő méretű mosdótálakat igénybevenni.

Az étkeztetésnél előfordult késedelmet még a nyár folyamán megszüntették.

mert ételhordási célra közuti járművet állítottunk be vállalatunk.

A szolnoki Delta építkezésénél is rövid ideig fennállott elszállásolási nehézségen úgy segítettünk, hogy

dolgozóinkat magánszállásokon helyeztük el.

Ennél a kérdésnél meg kell jegyeznünk, hogy *a helyi tanácsok nem adják meg építésvezetőségünknek mindig a kellő segítséget a szálláshelyek felkutatása és kiutalása tekintetében* és jelen esetben is központi munkavédelmi irodánk közbelépésére sikerült a tanácstól új szálláshelyeket kapnunk.

Végül még arra akarunk rámutatni, hogy vállalatunk igyekszik dolgozói részére a Népgazdasági Tanács által előírt szociális minimumot biztosítani, azonban egyes felszerelési és berendezési tárgyak beszerzése körül mutatkozó nehézségek miatt, még előfordulnak hiányosságok.

Központi munkavédelmi irodánk, amely folyó évi július hónapban alakult, állandóan

a helyszínen ellenőrzi dolgozóink ellátását és a lehetőségek határain belül a hiányosságokat nyomban megszünteti.

Nem érdektelen megemlíteni azt sem, hogy irodánk kezdeményezésére, például Józsefváros főépítésvezetősége egyik szálláshelyének korszerűsítésére mintegy 35.000 forintot fordít vállalatunk.

Amikor ismételten köszönetet mondunk a „*Szocialista Vasutért*" támogatásáért, kérjük az elvtársakat, továbbra is kísérjék figyelemmel munkánkat, hogy így együttműködve minél eredményesebben szolgáihassuk közös célunkat a szocialista vasút megteremtését.

Neményi István,
a MAV Pályaépítő- és Felújító ÜV. Munkaverseny és Újítási Osztályának vezetője

Kitüntetett dolgozóink

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulója alkalmából a közlekedés- és postaügyi minisztérium területén dolgozók közül többen kitüntetést kaptak.

A Magyar Népköztársasági Érdemrend V. fokozatát kapta: Lindner József sztahánovista mozdonyvezető, a Vasúti Főosztály Forgalmi Szakosztályának vezetője.

A Magyar Népköztársasági Érdemérem Aranyfokozatát kapta: Kőrösi Károly főintéző, Záhony állomás főnöke.

A Magyar Népköztársasági Érdemérem Bronzfokozatát kapta: Pataki András, a győri fűtőház főnöke.

A Magyar Munkaérdemrend Aranyfokozatát és 5000 forint pénzjutalmat kapott: Udvarhelyi István főfelügyelő, Budapest—Soroksári-út állomásfőnöke.

A Magyar Munkaérdemrend Bronzfokozatát és 1500 forint pénzjutalmat kapott: Hegyi János az ómiskolci osztálymérnökség előmunkása és Szutyor Béla, Pécs állomás kétszeres sztahánovista kocsirendezője.

Magyar Munkaérdemérmet kapott: Szabó László mérnök, a pécsi osztálymérnökségen és Giczei István, a Hámán Kató Fűtőház sztahánovista főmozdonyvezetője.

Szakkönyvekről RÖVIDEN

Galickij: A szocialista közlekedés tervezése. (Közlekedési Kiadó).
216 oldal 14.— Ft

Szepeslublói László: A keskeny nyomtávolságú vasutak tervezésére és építésére vonatkozó irányelvek. A részt 760 mm nyomtávolságú vasutak. (Közlekedési Kiadó).
78 oldal 8.— Ft

Szapjajev: Építőanyagfejtők keskenynyomközű vasútainak építése és javítása. (Közlekedési Kiadó).
72 oldal 6.— Ft

Gyoskin—Altuchova: Tüzelőanyagok kezelése és tárolása. (Közlekedési Kiadó).
156 oldal 15.— Ft

A jól végzett szakszervezeti tömegoktatási munka segíti az őszi csúcsforgalom lebonyolítását

A Szakszervezetek Országos Tanácsa 1951 július 6-i határozatainak megfelelően országos méretekben megindult a szakszervezeti ismeretterjesztő előadások sorozata.

Havonta két kötelező előadást ütemeztünk be különböző budapesti és vidéki súlyponti szolgálati helyeken. Az 1951/52-es oktatási évad kezdetén vannak eredmények a vasutas dolgozók oktatásával ismeretkörei kibővítésével kapcsolatban.

Az oktatás színvonala mennyiségileg és minőségileg egyaránt emelkedett.

A helyi pártszervezetek fokozottabb segítsége, az üzemi bizottságok jobb munkája, a szakszolgálati vezetők bekapcsolódása tették lehetővé a jobb eredmények kialakítását.

A Budapest-Keleti pályaudvar, valamint a Nyugati Műszak jó szervező és agitációs munkája eredményeként decentralizáltan egy-egy előadást 300—400 dolgozó hallgat meg. A Pályaépítő- és Felújító ÜV-nél az *„ötéves terv"* című előadást 110 dolgozó hallgatta meg érdeklődéssel. A Magasépítő ÜV *„ötéves terv"* című előadását összekötötték a dia-pozitív film vetítéssel. Az előadás előtt bizalmi értekezletet tartottak a dolgozók fokozottabb bevonása érdekében. Előadás után

több hozzászóló foglalkozott a tervelmaradásokkal és javaslatok történtek a terv sikeres lebonyolításáért.

A kecskeméti forgalomnál 70 dolgozó hallgatta meg az előadást, utána a hozzászólók kifejtették, hogy a sztálinvárosi, s a többi hatalmas építő munkát minden vasutas dolgozónak támogatni kell. A mezőtúri vasutasok hangsúlyozták előadás után: *„az ötéves terv ügye, a béke ügye, s ennek támogatása minden dolgozó becsületbeli kötelessége."*

Az eredmények részleges fennállása mellett még vannak hiányosságok.

Legnagyobb vasúti üzemeink vezetői még ma sem értik meg az oktatási és nevelési munka jelentőségét.

Elvileg fontosnak tartják az oktatást, gyakorlatilag azonban keveset, vagy éppen semmit sem tesznek érdekében. Budapest-Ferencváros állomás üzemi bizottsága hivatkozik a megnövekedett feladatokra, melyek gátolják az oktatás megindulását. Nem értik meg, hogy az oktatás, nem öncélú munka, nem értik kellő mértékben, hogy az oktatás segítségével még alaposabban tudják elvégezni megnövekedett feladataikat.

Az Északi Járműjavító ÜV és a Landler Jenő Járműjavító ÜV üzemi bizottsága például foglalkozott ugyan az oktatás problémáival, de

nem eléggé mozgósította a műhelybizottságokon keresztül a bizalmiakat.

Vidéki súlyponti helyek üzemi bizottságai részéről is mutatkozik az elmélet lebecsülése, olyan formában, hogy különböző rendezvényekre túlzsúfolt programmra hivatkoznak, ahelyett hogy *a pártszervezet segítségével, a tömegszervezeti vezetők bevonásával, oktatási tervet dolgoznának ki.*

Számtalan példa bizonyítja, hogy igen nagy a dolgozók érdeklődése a tudományos ismeretek elsajátítása terén. Azok a vezetők, akik nem segítik a dolgozókat az ismeretek elsajátításában, lebecsülik a dolgozók ilyen irányú törekvéseit.

A szakszervezeti oktatás *speciális oktatás.* Természettudományi, politikai, történelmi, földrajzi, irodalomtörténeti kérdésekkel foglalkozik. Mindazon kérdésekkel, amelyet a kizsákmányolásra, a dolgozók félrevezetésére alapozott elmult rendszerben, hiányosan, a valóságtól elvonatkoztatva ismerhettek csak a dolgozók. Ellenségeink részére nyujtanak segítséget mindazok, akik lebecsülik a dolgozók kulturális felemelkedési törekvéseit, és nem nyujtanak segítséget ennek elérésében. Az oktatási munka elhanyagolása gátolja a munkafegyelem megszilárdítását, a szocialista munkaverseny kiszélesítését, a vasút dolgozóira háruló nagy feladatok végrehajtását.

Az üzemi bizottsági vezetőknek meg kell érteniök: csak az végezhet jó munkát, csak az állhat szilárdan a lábán, az tájékozódik helyesen a feszült nemzetközi helyzetben, aki képezi magát és másokat is segít, hogy tudása bővüljön.

Ne hagyjuk magukra a munkásszállások dolgozóit

Budapest—Vizafogó állomás pályafenntartási laktanyáját néztem meg egyik nap. A dolgozók éppen munkából jöttek szállásukra. Beszélgetésbe elegyedtem velük. Az egyik Szabad Népet kezdett olvasni. Büszkén mutatja, hogy november 7-re túlteljesítették tervüket.

Körülnézek. Mindenütt tisztaság. A takarékkályhájuk paprikáskrumlit főznek. Szép piros paprika kerül a tetejére. Jó szaga belőli a szobát.

Elbeszélgetek a dolgozókkal. Hogy élnek, mint élnek itt, a laktanyában, távol a családtól, a szülői háztól.

A vizafogói szállásheluen meg vannak elégedve a munkások. Mindjárt meg is mondják, hogy nem mindenütt van még így. Nagyon örülnek az öt nagy szobából álló szállásnak. — Nem vagyunk mostohák — mondja egyikük szélesen mosolyogva — az ötéves tervünket is gondol. Munkánk mellett a szórakozást is megtaláljuk. Van sakkunk, rádiónk. Némely társunknak hangszere. Na és itt a könyvtárosunk, hogy kulturális fejlődésünket biztosítsa.

Naponta a sajtó és a mozilátogatás napirenden van. Minden nap öt-hat dolgozótársunk megy moziba.

Azt is megmondom — mondja Kovács elvtárs —, hogy munkástársaim termelési eredményeit egyre inkább láthatóan jól befolyásolja az a tény, hogy illetékes szervek népköztársaságunk kormánya rendelkezésének megfelelően — gondot fordítanak szállásunk kulturigényeinek elégítésére.

Az üzemi bizottságok szervezzék meg a téli oktatást

Beszélnünk kell azonban a hiányosságról is.

Túlságosan magunkra vagyunk hagyatva.

Jó lenne, ha az üzemi bizottság megszervezné az oktatást a téli hónapokra. Vannak dolgozótársaink, akik vidékről járnak be, nem látják tisztán a problémákat, a feladatokat és a dolgok közötti összefüggést, a fejlődést. Biztos vagyok abban, hogyha dolgozótársainknak lehetővé teszik kulturális és elméleti fejlődésüket, ez rövidesen jelentkezni fog a termelékenység emelésében és abban, hogy felemelt tervünket határidő előtt teljesítsük.

Folyik a tisztálkodás, majd megkezdődik a vacsora és utána folytatják az előző este abbahagyott sakkozást, egy csoport halk énekszóra gyúlt, másikuk egy csendesebb részen olvasni kezd, egy távolabbi csoport moziba készül . . . A vizafogói pályamunkások második otthonuknak tekintik szállásukat és csak azt kérik, hogy kulturigényeikkel továbbra is törődjenek és ne hagyják őket teljesen magukra.

Hevesi József

Budapest—Vizafogó pu. dolgozója.

„Amíg magának magyarázok, ötször megcsinálom"

Hogyan bánik Horváth Gábor a nódolgozókkal

Kora gyermekkorom óta szívesen és nagy érdeklődéssel figyeltem a vasút életét, a mozdonyokat, a vasutakat. Amikor pedig nemrég választanom kellett: képességeim és kedvem szerint, hol tudom legjobban segíteni hazánkban a szocializmus építését, úgy döntöttem, hogy a vasúthoz megyek. A párt megnyitotta számomra ezt a lehetőséget. Álmaimat valóraválthattam. Az ellenség, a reakció mindenképpen el akart tántorítani elhatározásomtól, de hajthatatlan maradtam.

Budapest-Keleti pályaudvarra vettek fel ez év júliusában. Mindjárt a távirásztanfolyam hallgatója lettem. A gyakorlati munkán keresztül méginkább megszerettem a vasutat. Látóköröm egyre szélesedett.

A tanfolyamot eredményesen elvégeztem, majd Kőbánya-teher pályaudvarra osztottak be szolgálattételre. Miután gyakorlatom még nem volt, azzal a reménnyel indultam oda, hogy gyakorlottabb kartársaim segíteni fognak. De ez nem így történt.

A vasutas élet katonás, fegyelmezett és rendkívül felelősségteljes, szép élet. A jó munka a vasutasok előtt álló feladatok elvégzése kollektív munkát követel. Ennek a kollektív szellemnek hiányát állomásunkon erősen éreztem. Amikor megkezdtem a szolgálatot, többször Horváth Gábor távirász kartárshoz fordultam. Ő azonban nem sietett átadni tapasztalatait, hanem az újonnan munkába álló dolgozó nőkkel szembeni türelmetlenségét azzal fejezte ki, hogy ezt vágta a fejemhez:

„Kár a fáradságért, magából vasutas úgy sem lesz."

Ilyen biztatások nagyon elvették a kedvemet. Tanácsot nem adott, de azt hangsúlyozta, hogy

„amíg magának magyarázok, ötször megcsinálom. Nincs idő a magyarázatra és ezért külön fizetést sem kapok."

Így „oktatott" Horváth kartárs. Persze nagyon elkeseredtem és otthagytam a vasutat. AÁszakszervezethez fordultam azután. Csak most láttam meg azt, hogy helytelenül cselekedtem akkor, mikor a vasutat elhagytam. A szakszervezet felkarolta ügyemet és a párt útmutatása alapján járt el, amikor lehetővé tette számomra, hogy vasúti pályámat folytassam. Ezentúl öntudatosabban fogok harcolni az ellenség mesterkedése ellen és nem fogom hagyni, hogy akarva, vagy akaratlanul azzal fékezze a szocializmus építését hazánkban, hogy elveszi a kedvemet a vasutas munkától. Válaszom az, hogy méginkább fogok tanulni, hogy jó vasutas váljék belőlem, aki segíti a kocsiforduló leszorítását, nemzeti feladataink elvégzését, a béke megvédését.

Szentmihályi Magda
Rákos állomás dolgozója

Szocialista Vasutas

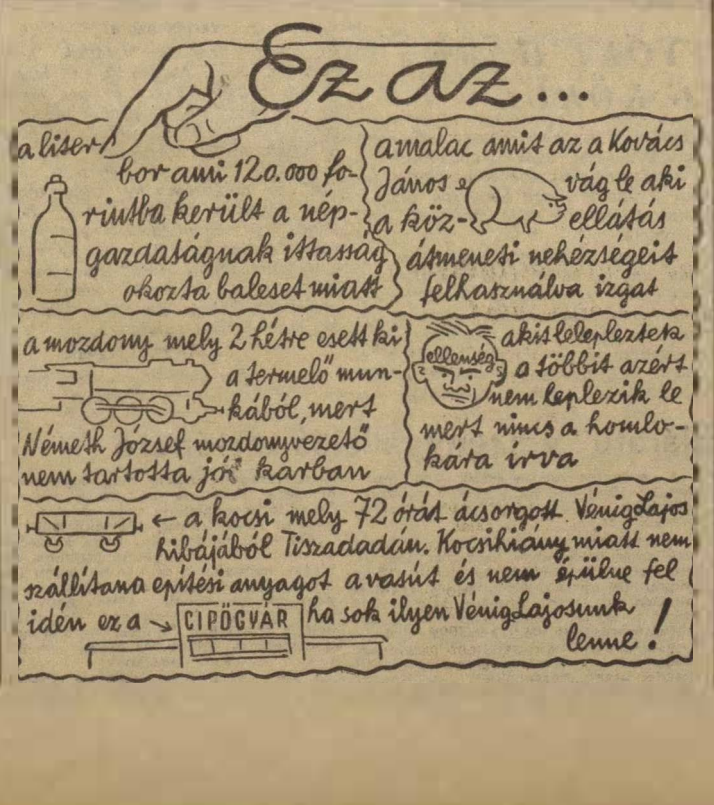
A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutas Szakszervezet lapja

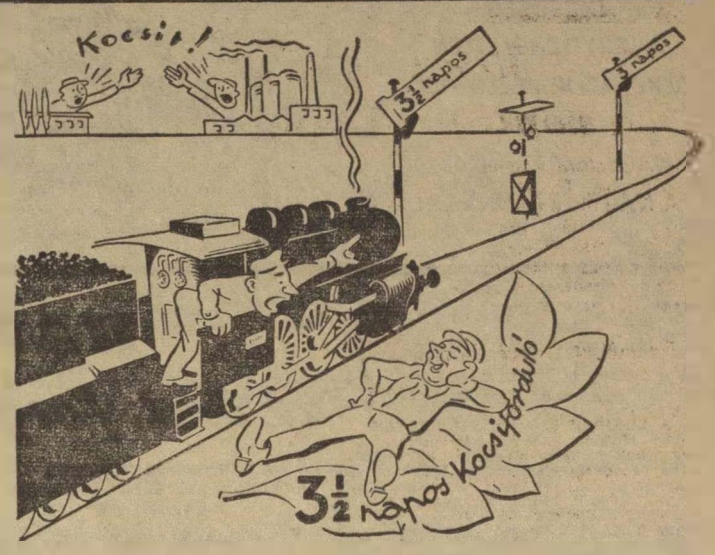
Megjelenik havonta kétszer

Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet

Szerkesztőség:
Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16. Telefon: 113—887 124—893 313—744.
Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54.

Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.





Kartársi Miért pihensz a bábérodon, a jelző szabadra áll!

Hogyan bánjunk a vasúton dolgozó új munkásokkal

A munkaerőtoborzásban már eddig is komoly sikereket ért el a vasút. Sokezer új dolgozó, köztük mintegy 6000 nő kapcsolódott be a vasútüzemi termelőmunkába.

A faluról, háztartásból nagyüzemi munkába került új munkásokat a vasút üzemeinek nagyrészéné tiszta, otthonos szálásokkal, segítőkészséggel, nagy szeretettel fogadták. A *Hídépítő Üzemi Vállalat* mozgó részlegének szállásheluén például fényezett, csinos faágyak, tiszta ágynemű, ruhaszekrény, külön mosdótál várta az új munkásokat. A *Terézvárosi Osztálymérnökség* XIV. pályamesteri szakaszán a tágas, tiszta szállásokon kívül nagy mosdóhelyiség — zuhanyozóval, melegvízzel —, külön főző- és öltözőhelyiségek állnak a dolgozók rendelkezésére.

Az üzemi bizottságok többsége gondoskodik a vasút új munkásainak

szakmai, politikai tanulásáról, szórakozásukról, sportolásukról, segítik őket és ahol kell, keményen fellépnek védelmükben.

Igy például a *Ferencvárosi pályaudvar* ÜB-titkára a vasutasszakszervezet központjától kért segítséget, mert a pályaudvar vezetői nem biztosítottak időben ruhát az újonnan felvett női vonatkísérőknek.

A toborzott új munkások így

otthonra, társakra, segítőkre találtak a vasút üzemeinek többségénél és hamarosan megszerették a nagyüzemi munkát.

A munkaerőtoborzás eddigi sikereinek, az új munkások gyors beilleszkedésének a vasútüzemi munkába, jelentős része van abban, hogy az őszi csúcsforgalomban sikerült elérni már a három és félnapos kocsifordulót is.

A szocializmus építésének növekvő üteme, az ipar és mezőgazdaság rohamos fejlődése azonban mind nagyobb feladatok elé állítja vasútüzemünket, megköveteli az ipari és mezőgazdasági termékek még gyorsabb, pontosabb és biztonságosabb szállítását.

Szállítási terveink végrehajtásának fontos feltétele a még mindig jelentős munkaerőhiány pótlása, új dolgozók további toborzása, munkába állítása.

Nem mindenütt értették meg azonban a vasút területén a munkaerőtoborzás, az új munkásokról való szeretető gondoskodás jelentőségét. A vállalatvezetők, szakszolgálati főnökségek, üzemi bizottságok egy része nem törődik a toborzott dolgozókkal, nem biztosít számukra megfelelő szálláshelyet, nem törődik szociális körülményeikkel. A *Budapest-Nyugati pályaudvar* kereskedelmi főnökségén például nem fogadják az új munkásokat. Azt mondják: *„Jöjjön holnap."* Csak másnap küldik őket orvosi vizsgálatra is, de szálláshelyet nem biztosítanak számukra. Igy a toborzott munkások elkedvetlenedve elszélednek.

Különösen az újonnan felvett nődolgozókkal való foglalkozás terén van sok hiányosság.

Több szolgálati helyen lebecsülik a női munkaerőt, nem adnak részükre munkát, vagy nem segítik őket munkájukban.

Kiskunhalason, Hódmezővásárhelyen és Békéscsabán például nem részesítették megfelelő oktatásban az új nőmunkásokat és így többen közülük balesetet szenvedtek. Előfordul, az ellenség befolyása következtében, hogy a már betanult női munkaerőket is igyekeznek elriasztani. Igy például *Rákosrendezőn*, az első női előmunkás tanfolyamon, a tanfolyam gyakorlati vezetője. *Berki Lajos* főpályamester azt híresztelte a hallgatók között, hogy *„úgy sem fogják birni ezt a munkát"* és úgy beszélt róluk, hogy *„akkor lássak női munkaerőt, amikor a hátam közepét"*. Igy többen, kedvüket veszte ve otthagyták a tanfolyamot.

Az ilyen bánásmód megnehezeti a munkaerő biztosítását, megnehezíti az őszi csúcsforgalomban a kocsiforduló csökkentését, szállítási feladtaink fejlődését. Az ilyen bánásmód következménye, hogy egyes helyeken nagy a munkaerővándorlás és például az elmúlt félévben felvett új nődolgozók közül mintegy 800-an elhagyták a vasutat.

Mindezekért a hiányosságokért súlyos felelősség terheli a közlekedési és postaügyi minisztérium vasúti főosztályának egyes szakosztályvezetőit. A vasutasszakszervezet elnöksége többször is felszólította őket, de még javaslatot sem tettek a fennálló hiányosságok megszüntetésére. Arra hivatkoztak, hogy nem áll rendelkezésükre beruházási összeg. Nem kerestek más megoldást, pedig

nagyobb beruházás nélkül is megjavíthatnák a vasutasok egyes helyeken elhanyagolt szállás- és pihenőhelyeit, laktanyáit.

Dombóvárott például csak vissza kellene adni azt a nyolc helyiséget, amit a szakszolgálat a forgalmi laktanya 13 helyiségből más célra elvett. Akkor jutna hely a nehéz szolgálattól elfáradt vasutasoknak és nem kellene az étkezőhelyiség padjain vagy kövezetén eltölteni pihenőidejüket. Ezt kellene tenni *Vámosgyörkön* is, ahol iroda céljára vették el a forgalmi dolgozók laktanyáját.

Az új munkásokról való gondoskodás elhanyagolásáért felelősek

szakszervezetünk területi bizottságai, amelyek lebecsülik a munkavédelmi, szociális feladatokat és nem hajtják végre következetesen elnökségünk határozatait.

Felelősek az egyes üzemi bizottságok is, mert nem harcolnak az új és régi vasutasok érdekeiért, eltűrik, hogy a pihenőszobákból irodákat csináljanak, nem leplezik le az ellenség megnyilatkozásait, nem folytatnak nevelőmunkát az újonnan felvett dolgozók között.

Az őszi csúcsforgalom sikere, balesetmentes lebonyolítása, szállítási terveink teljesítése, népgazdaságunk érdeke megkívánja, hogy mind üzemi bizottságaink, mind a szakszolgálat vezetői sokkal nagyobb segítséget nyujtsanak az újonnan toborzott vasutasoknak.

Az üzemi bizottságok és bizalmiak kísérjék állandó figyelemmel az új dolgozók szociális helyzetét.

Követeljék meg a kormány rendeleteinek, a minisztertanács nődolgozókkal kapcsolatos, május 19-i határozatának pontos végrehajtását.

Ellenőrizzék az új dolgozók szakmai oktatását, biztosítsák számukra a politikai, kulturális fejlődés és sportolás lehetőségeit. Segítsék őket, hogy le tudják küzdeni új munkaterületük kezdeti nehézségeit.

Igy elérhetjük, amint azt ezer és ezer példa bizonyítja, hogy *az újonnan toborzott munkások megszeretik a vasútüzemi munkát, maguk is lelkesen, tevékenyen részt vesznek célkitüzésünk, a háromnapos kocsiforduló megvalósításában.*

Kvassai István,
a központi Munkavédelmi Osztály vezetője.

DICSŐSÉG
A LEGYŐZHETETLEN
BÉKETÁBOR VEZÉRÉNEK,
NÉPÜNK
NAGY BARÁTJÁNAK,
A NAGY SZTÁLINNAK!



VASUTAS Verseny HIRADÓ

ÉLJEN
A BÉKÉT VÉDELMEZŐ,
MAGYAR NÉP VEZETŐJE,
A SZOCIALIZMUST ÉPÍTŐ
MAGYAR
DOLGOZÓK PÁRTJA!

HARCI JELENTÉS az őszi forgalmi verseny állásáról

1951. ÉVI AUGUSZTUS 20-TÓL OKTÓBER 31 IG AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN A LEGJOBB ÉS KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK.

FORGALMI SZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1 Miskolc személypályaudvar. Az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 119, a tehervonatok terhelését 126, a személyszállító vonatok menetrendszerinti indítását 110, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105, a kocsitartózkodási egységidőt 116 százalékra teljesítette. Az anyagtakarékosság terén az időnyszabványhoz viszonyítva 29 százalékos megtakarítást ért el. Az állomáson közlekedő vonattal baleset nem történt. Összes pontszáma 212. 2. Somoskőújfalu. Összes pontszáma: 189. 3. Nyékládháza. Összes pontszáma: 171.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Bicske. 2. Budapest—Dunapart.

VONTATÁSI SZOLGALAT.

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Miskolc, fűtőház. Mozdonyjavítási költségüket a tervhez viszonyítva 8 százalékkal csökkentették. Az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométerteljesítmény a célkitűzéshez viszonyítva 22,5 százalékkal emelkedett. A „2000 tonnás" mozgalomban a napi többterhelés a célkitűzéshez viszonyítva 540 ponttal emelkedett. A „mosástól-mosásig" mozgalomban a mozdonyok kilométerteljesítménye 58 százalékkal emelkedett. A „Minden út jövedelmezőségéért" mozgalomban a vonali mozdonyszemélyzet 94 százaléka vesz részt. Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva — 11 százalékos. A vontatási személyzet hibáiból 3 szolgálatképtelenség fordult elő. Baleset nem történt. Összes pontszáma: 950. 2. Szombathely, fűtőház. 3. Szolnok, fűtőház.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Hatvan, fűtőház. Összes pontszáma: — 352. 2. Kisújszállás, fűtőház. Összes pontszáma: — 803.

PALYAFENNTARTASI SZOLGALAT.

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Kiskunhalasi osztálymérnökség. Átlagos teljesítési százaléka 127 százalék. Az összes munkaórák 90 százalékát végezték teljesítményben. Az egy kocsira eső ki- és berakási átlagidő 0,36 óra. Az osztálymérnökség helyes munkamegszervezésével kommunista 10 percek beindításával, valamint a fajlagos órák terén a kellő munkabeosztással érte el magas százalékát. Összes pontszáma: 71,20. 2 Bajai osztálymérnökség. Összes pontszáma: 65,20. 3. Hódmezővásárhelyi osztálymérnökség. Összes pontszáma: 64,20.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Székesfehérvár. osztálymérnökség. Összes pontszáma: 43 45. 2. Sátoraljaújhelyi osztálymérnökség. Összes pontszáma: 42,20.

KERESKEDELMI SZOLGALAT.

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Budapest—Nyugati-pu. kereskedelmi főnökség. Az átlagos rakodási időt 18 százalékkal csökkentette. Kocsikihasználási tervét 128 százalékra teljesítette. Állomási kocsikihasználási tervét 97 százalékra teljesítette. Irányvonatképzés terén 166 százalékot ért el. Ötnapos berakodási tervét 100 százalékra teljesítette. Átlagos foglalkoztatási fokát 92 százalékra emelte. Anyagtakarékosság terén tervükhöz képest 30 százalékos megtakarítást értek el. Árukáreset 0,99 százalékban fordult elő. Összes pontszáma: 299. 2. Miskolc, személypályaudvar, kereskedelmi főnökség. Összes pontszáma: 297. 3. Győr kereskedelmi főnökség. Összes pontszáma: 284.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Rákospalota—Ujpest kereskedelmi főnökség. Összes pontszáma: — 31. 2. Szob, kereskedelmi főnökség. Összes pontszáma: — 74.

MOHELYI SZOLGALAT.

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Landler Jenő Járműjavító Üzemi Vállalat. A vállalat időarányos tervét 109 százalékra teljesítette Az 1000 jelenléti órára eső egységteljesítménye 3,20 egység. Tervszerűsége 95,9. Vállalását 146 százalékra teljesítette. Anyagtakarékosságban 1 főre eső érték 745 forint Összes pontszáma: 38,34. 2 Északi Járműjavító Üzemi Vállalat. Összes pontszáma: 36.97 3. Szolnoki Járműjavító Üzemi Vállalat. Összes pontszáma 31,20.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Szombathelyi Járműjavító Üzemi Vállalat. Tervét 98,6 százalékra teljesítette. Termelékenysége 3,06. Tervszerűsége 92,1. Vállalását nem teljesítette, mivel a tervteljesítésben is lemaradt Egy főre eső megtakarított érték 760 forint. Összes pontérték: 28,88. 2. Debreceni Járműjavító Üzemi Vállalat. Összes pontszáma: 22,64.

A LEGJOBB ÉS KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK KIÉRTÉKELÉSE.

FORGALMI SZOLGALAT.

RENDELKEZŐ ÉS VONATINDÍTÓ ÁLLOMÁSOKON:

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT ÁLLOMÁSI IRÁNYÍTÓ, RENDELKEZŐ FORGALMI SZOLGALATTEVŐ (I., I. a. és I. b. csoportba tartozó állomásokon):

1. Horváth István intéző, rendelkező forgalmi szolgálattevő, Szolnok. Összes pontértéke 186 pont. A 24 órás vonatforgalmi tervet 90, a tehervonatok terhelését 115, a személyvonatok menetrendszerinti indítását 110, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 90 százalékra teljesítette. A 4-es mozgalomban közlekedett vonatok számát növelte kiteljesítése 163 százalék. 2. Nyitrai Dezső intéző, rendelkező forgalmi szolgálattevő, Miskolc szpu. Összes pontértéke 118 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓT NEM KÖZÖLTEK.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGALATTEVŐK (II., III., III. a. csoportba tartozó állomásokon):

1. Töröcsik István forgalmi szolgálattevő, Nyékládháza. Összes pontértéke 191 pont. A 24 órás vonatforgalmi tervet 80, a tehervonatok terhelését 198, a személyvonatok menetrendszerinti indítását 110, tehervonatok menetrendszerinti indítását 110 százalékra teljesítette. A 4-es mozgalomban közlekedett vonatok számát növelte teljesítése 153 százalék.

2. Maróti Béla forgalmi szolgálattevő, Barcs. Összes pontértéke 126 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOGALATTEVŐ:

1 Völlner Jenő főellenőr, forgalmi szolgálattevő, Zalaegerszeg. Összes pont értéke 44.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐK, VÁLTÓŐRÖK:

1. Jó Miklós váltókezelő, Kazincbarcika. Összes pontértéke 152 pont. Személyvonatok menetrendszerinti indítását 110, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 100, a gőztartási egységidőt 206, az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 126 százalékra teljesítette. Vonatot jelzőnél nem tartott fel.

2. Boros István váltókezelő, Sopron—Gy. S. N. V. Összes pontértéke 133 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐ:

1. Szentesi József váltókezelő, Kőbánya-felső pu. A 3294 sz. vonatnál tolatáskőzben aláváltást követett el.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT KOCSIMESTEREK:

1. Sebestyén Pál főkocsimester, Szolnok. Összes pontértéke 156 pont. Az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 105, a tehervonatok terhelését 115, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 90, a 4-es mozgalomban közlekedett vonatok számát 160 százalékra teljesítette. 2. Szepesi János főkocsimester, Miskolci szpu. Összes pontértéke 15 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT KOCSIMESTER:

1. Gombos I. István kocsimester, Nyíregyháza. Összes pontértéke 0. Gondatlan szolgálata következtében egy kocsi kisiklott.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐK:

1. Végh Sándor főállomáselőljáró, Sajókaza. Összes pontértéke 192 pont. A késett személyszállító vonatok menetrendszerinti tartózkodásának lecsökkentésében 160, az állomáson tényleges tolatást végző tehervonatok tartózkodásának csökkentésében 197, a kocsitartózkodási egységidő teljesítésében 135 százalékot ért el. 2. Kálmán József forgalmi szolgálattevő, Középrigóc, Összes pontértéke 177 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐT NEM KÖZÖLTEK.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐK ÉS VÁLTÓŐROK:

1. Bürge Ferenc váltókezelő, Csokonyavisonta, Összes pontértéke 170 pont. A közlekedett késett személyszállító vonatok tartózkodásának csökkentésében 110, a tényleges tolatást végző tehervonatok tartózkodásának csökkentésében 220, a kocsitartózkodási egységidő teljesítésében 146 százalékot ért el.

2. Szepesi Lajos váltőőr, Sajókaza. Összes pontértéke 192 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐ ÉS VÁLTÓŐR:

1. Szekeres Sándor váltókezelő, Tiszatenyő. Szolgálatában aludt.

VONTATASI SZOLGALAT.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐK ÉS FŰTŐK:

1. Tassi Mihály sztahánovista jelvényes mozdonyvezető, Szakály Ferenc sztahánovista jelvényes fűtő és Csonka Mihály sztahánovista fűtő. Összes pontértékük 190 pont. Szegedi fth. Az egymozdonyra eső napi kilométer teljesítményüket a célkitűzéshez viszonyítva 76 százalékkal túlteljesítették. Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva 23 százalék volt. Mozdonyjavítási költségük 322 forint. Szolgálatukban baleset és szolgálatképtelenség nem fordult elő A mosástól-mosásig mozgalomban ezideig 19.500 kilométert tettek meg. Több terheléssel továbbítottak 13 vonatot. A többterhelés átlaga 39 százalék. 17 drb 4-es összekapcsolású mozgalmi vonatot továbbítottak. A minden út jövedelmezőségéért mozgalomban résztvesznek és teljesítményüket kiértékelik. Vonatjaikat késésmentesen továbbítják.

2. Csiki József sztahánovista mozdonyvezető Csáki Ferenc fűtő, püspökladányi fth. Összes pontértékük 169 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐK ÉS FŰTŐK:

1. Tóth István mozdonyvezető, tapolcai fth. Vízhiány miatt mozdonya szolgálatképtelenné vált, és ezzel az őszi forgalom zavartalanságát nagymértékben veszélyeztette. 2. Komanda Ede motorvezető, Kecskemét KV. fth. A mozdonyfordítón hagyta járó motorral befékezetlen motorkocsiját, amely fordítás közben a fordítóról leesett és így 60 perc késést okozott az 524-es számú vonatnak. 3. Czanka József fűtő Veszprém külső fth. A munkafegyelmet lazította azzal, hogy az értesítés dacára szolgálatra nem jelentkezett.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MÉRNÖKÖK:

1. Gerencsér Imre m. tanácsos, Pécsi ig., IV. osztály. November 7-re tett felajánlását 10 nappal a határidő előtt teljesítette. Vállalása alapján a Gazdamozgalom kiszélesítésének komoly lehetőséget biztosít, a pisztkos gyapot újrafelhasználásának lehetővé tételével. Egy szerű és könnyen megvalósítható gyapotmosó berendezést javasol fűtőházainkban.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT TECHNIKUSOK:

1. Fodor István m. tiszt, Békéscsaba fth. Jó szervezéssel biztosította a vontatási műhely tervének teljesítését. Előrelátásával a szűk keresztmetszeteket kiküszöbölt, a mozdony- és kocsiműhelyek teljesítményét a minőségi munka figyelembevételével 136 százalékról 173 százalékra emelte. A Gazdamozgalom keretében megszervezte és bevezette a megtakarítások nyilvántartását. Anyaggal és szerszámmal a hozzátartozó 2. Simon János m. intéző, Nagykanizsai fth.

KERESKEDELMI SZOLGALAT

SZALLITÁSI TERVELLENŐRÖKNÉL LEGJOBB DOLGOZÓ:

1. Nagy László tervellenőr, Füzesabony állomás. Összes pontszáma 175. Az ötnapos berakási terv és tényszámok közti eltérés és a súlyponti fuvarozatókra megállapított ötnapos berakási terv és tényszámok közti eltérés hét százalék volt Az irányvonati tervet 215 százalékra teljesítette ki. A gócponti árulrányítóval szoros együttműködésben minden rejtett tartalékot feltárva az irányvonatképzés ezen belül a háromnapos kocsiforduló feltárására törekszik.

2. Rózsa László tervellenőr. Bpest, Ferencváros. Összes pontszáma 160.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT TERVELLENŐR:

1. Szabó József tervellenőr, Kaposvár. Összes pontszáma 36.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT GÓCPONTI ARUIRANYITÓ:

1. Antal Ferenc gócponti áruirányító, Füzesabony. Összes pontszáma 175. A rakodási időt 100 százalékra, a kocsikihasználást 145 százalékra teljesítette ki. Az irányvonati tervét a tervellenőrrel szoros együttműködésben 200 százalékban teljesítette.

2. Hir Imre gócponti áruirányító, Dorog. Összes pontszáma 160 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT GÓCPONTI ARUIRANYITÓ:

1. Pintér Béla gócponti áruirányító, Kiskunhalas. Összes pontszáma 34.

PÁLYAFENNTARTASI SZOLGALAT.

PÁLYAMESTEREKNÉL, VONALTISZTVISELŐKNÉL LEGJOBB DOLGOZÓ:

1. Mezei Lajos főpályamester, Kiskunhalasi osztálymérnökség, X. pm. szakasz. Összes pontszáma 50,80 pont. Szakaszának átlagos kiteljesítése 155 száza'ék. A dolgozók felmerült munkaórájának 99 száza'ékát végezték el teljesítményükben. Kocsi ki- és berakási ideje 0,35 óra. A szakasz dolgozói műszaki oktatásával segíti a jobb munkamódszer alkalmazására. Szakaszán baleset pályahibából nem fordult elő.

2. Éles Lajos főpályamester, Nyíregyházi osztálymérnökség. IV. pm. szakasz. Összes pontszáma 46.80 pont.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT SZAKMUNKASOK:

1. Valecskó Zoltán kályhás, Ómiskolci osztálymérnökség dolgozója. Összes pontértéke 66 pont. Kályhaátrakási munkáknál már hosszú időn keresztül tartja a 242 százalékos átlagos kiteljesítését. A felmerült munkaórák 88 százalékát végezte teljesítményében. A legtöbb anyagot takarítja meg azzal, hogy bekapcsolódott a Gazda-mozgalomba, a használt anyagot észszerűen felhasználta, minőségileg kifogástalanul, selejtmentesen dolgozik.

2. Papp László kőműves, Magasépítményi osztálymérnökség dolgozója. Összes pontértéke 64.80 pont.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT SZAKMUNKASOK:

1 Geriaki Károly lakatos, vasszerkezeti munkáknál 156 százalékos eredményt ért el. Munkamódszerátadó, hídász brigádban állandóan oktatja munkatársait, munkafegyelme, szakmai képessége példamutató. Anyagtakarékosság terén komoly eredményt ért el. Selejtmentesen dolgozik. Szerszámait a Kuznyecov-mozgalom keretében karban tartja. 2. Zátrok István fúrós átlagos százaléka 152 százalék.

100 százalék alatti dolgozó az elmúlt dekád alatt nem volt.

LEGJOBB ÉS LEGGYENGÉBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGADOK 1951. ÉVI AUGUSZTUS 21-TŐL OKTÓBER 31-IG.

FORGALMI SZOLGALAT.

GURITASNAL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGADOK:

Barta Pál és brigádja, Dombóvár. Az állomásra megállapított vonatszétrendezési műveletek egységidejét 164, a legurított kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva 164 százalékra teljesítették. Szolgálatukban baleset nem fordult elő. Összes pontértékük 256.

Pásztor István guritásvezető brigádja, Debrecen. Az állomásra megállapított vonatszétrendezési műveletek egységidejét 124, a legurított kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva 125 százalékra teljesítették. Szolgálatukban baleset nem fordult elő. Összes pontértékük 94.

SIKTOLATASNAL LEGJOBBB BRIGAD

(osztályon felüli I., I. a., I. b. csoportba sorolt állomásokon):

Debreceni József kocsirendező brigádja, Szolnok. A 24 órás vonatforgalmi tervet 90 az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 105, a tehervonatok terhelését 115, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 90 százalékra teljesítették. A 4-es mozgalmú vonatok számát növelték teljesítésük 163 százalék. Összes pontértékük 186.

Czifrasz Ferenc tolatásvezető brigádja, Miskolc szpu. A 24 órás vonatforgalmi tervet 73, az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 137, a tehervonatok terhelését 127, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105 százalékra teljesítették. Összes pontértékük 161.

SIKTOLATASNAL LEGJOBB BRIGAD

(II., III., III. a. csoportba tartozó állomásokon):

Füvesi János tolatásvezető brigádja, Tatabánya-felső pu. A 24 órás vonatforgalmi tervet 100, az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 109, tehervonatok terhelését 130, tehervonatok menetrendszerinti indítását 130 százalékra teljesítették. A 4-es mozgalomban közlekedtetett vonatok számát növelték, teljesítésük 123 százalék. Összes pontértékük 112.

Alapi János tolatásvezető és brigádja, Eger. A 24 órás vonatforgalmi tervet 96, az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 134, a tehervonatok terhelését 121, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105 százalékra teljesítették. Összes pontértékük 111.

FORGALMI SZOLGALATNAL LEMARADT BRIGAD:

Morák Antal és brigádja, Békéscsaba. Gondatlan munkájuk következtében váltófelvágás és kocsikisiklás történt.

ÍTÉLŐ

MEZEI ÉS PINTYŐKE HARCA EGY BETEG KÖRÜL

Vannak nálunk még olyan emberek, akik még mindig nem akarják látni: a dolgozó népé a hatalom és az urak országából a dolgozók hazája lett országunk. Az ellenség igyekszik a kevésbbé öntudatos dolgozókat felhasználni. A felülvizsgáló orvosi rendelőben tapasztaltuk például, hogy

egy versenyfelajánlás keretében több beteget „kiírtak", akik még munkaképtelenek voltak,

dolgozni nem tudtak és egészségi állapotuk is súlyosabb lett. Az ilyen orvos úgylátszik nincs tisztában azzal, hogy nálunk legfőbb érték az ember.

Persze van olyan eset is, akinek teher a munka, hogy két-három napra felvételi magát betegállományba, s fel is veszik.

Most az én esetemet szeretném elmondani. Kórházból való visszatérésem után 10-én elmentem dr. Mezei kezelőorvoshoz. Másnap 11-én behivtak felülvizsgálatra. Itt az ellenőrző orvos kiírt azzal, hogy ülő munkát bírok végezni. Így munkába is álltam. Itt találkoztam Pintyőke kartárssal, aki Mezei doktor mellett van. Ezt mondta: akármikor jöjjek vissza betegállományba, ők visszavesznek, mert tudják, hogy beteg vagyok és addig pihenhetek, ameddig jólesik. Azért írt ki az ellenőrző orvos munkaképesnek, mert

ilyenirányú felajánlást tett a vasutasnapra.

Egyébként arra is biztattak, hogy mondjak le funkciómról, ne legyek üzemi bizottsági titkár, ez nem nőnek való és idegkimerültségem a jövőben is visszatér, mert túlzsúfolt a munkaköröm. Mezei doktor azt ajánlotta, hogy kérjek könnyebb beosztást. Én azóta is dolgozom, de munkaköröm csak annyiban változott meg, hogy feladataim még nagyobbak lettek. Én szívesen végzem, mert érzem és tudom, hogy munkámmal elősegítem a szocializmus felépítését és le fogunk számolni azokkal az elemekkel, kik minket munkánkban gátolnak.

Dézsi Lászlóné

Budapest-Ferencváros vonalfelelőse

Egy „hosszúlejáratú" versenyvállalás története

A szegedi vasútigazgatóság üzembizottsági tagjai folyó évi július hó 4-én az ötéves terv sikere érdekében hosszúlejáratú versenyre hívták ki a debreceni és miskolci igazgatóság dolgozóit.

A miskolci vasútigazgatóság valamennyi üzemi bizottsági tagja osztatlan örömmel fogadta a versenykihívást. A tömegek széleskörű mozgósítása és eredményes tudatosító munka után folyó évi július hó 4-ével megindult a dolgozók nemes versengése az gazdaságosabb, gyorsabb és forgalombiztosabb vasúti közlekedésért, nem kis eredménnyel.

A versenyszerződés értelmében minden hó 10-ig közölni kellett a versenytársakkal az előző hónapban elért eredményeinket.

A miskolci igazgatóság meg is felelt lelkiismeretesen ezen kötelezettségének, mert első kiértékelését augusztus 10-én megküldte versenytársainak és azóta is minden hó 11-én pontosan tájékoztatja mind a szegedi, mind a debreceni vasútigazgatóságot e'ért eredményeiről.

Szomorúan tapasztaljuk azonban, hogy a két versenytársunknál a biztató kezdet után „megfeneklett" a hosszúlejáratú verseny ügye, mert a debreceni igazgatóságtól ezideig még egyetlenegy értesítést sem kaptunk és a versenyt beindító szegediek is csak az első hónapban küldték meg kiértékelésüket.

Azt kell gondolnunk, hogy a szegedi és debreceni versenyadminisztrátor elvtársak helytelenül és könnyelműen fogják fel a munkaverseny kérdését és nem tekintik annak, aminek nagy pártunk tanítása értelmében tekintenünk kell, a szocialista fellődés legfőbb mozgatóerejének, újabb és újabb eredményekre serkentő rugójának!

Z. BURJAN ISTVÁN
Miskolc, igazgatóság

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 19. SZAM. Ára: 20 fill. 1951 DECEMBER 3.

A jegyrendszer eltörlése, az ár- és bérrendezés jobb és fegyelmezettebb munkára kötelez

Örömmel és megelégedéssel fogadta minden vasutas dolgozó a minisztertanács *„Az államvasúti havidíjas dolgozók munkabérének felemeléséről és az államvasúti dolgozók munkaviszonyára vonatkozó egyéb rendezéséről"* szóló határozatát. Közel 74 millió forint az, amit pártunk javaslatára a minisztertanács juttat a vasutas dolgozók jobb és szebb életének biztosítására.

Ugyancsak nagy örömmel és hálával fogadták vasutasaink a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsának és a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének december 2-án közzétett határozatát a jegyrendszer megszüntetéséről, az ár- és bérrendezésről s a mezőgazdasági termékek forgalmának felszabadításáról.

Itt ismét láthatták dolgozóink, hogy a párt, Rákosi elvtárs, kormányzatunk gondol a vasutasokra: mert a munkabérek és fizetések emelésével kapcsolatban kimondja a határozat: „Azoknak a dolgozóknak, akiknek fizetése a minisztertanács korábbi rendelkezése értelmében 1952. január 1-től emelkedik (pedagógusok, vasutasok, postások stb.) 1952. január 1-től felemelt fizetésük után kell a százalékos emelést fizetni."

Ez pedig gyakorlatban annyit jelent, hogy a már rendezett bér összegét további 15—21 százalékkal emeli a kormány.

Az ár- és bérrendezésnél a jegyrendszer megszüntetésénél ismét megnyilvánul pártunk szerető gondoskodása és ugyanakkor elismerése azért a jó munkáért, amit a vasutas dolgozók a felszabadulás pillanatától kezdve pártunk hívó szavára és útmutatása szerint végeznek.

Pintér József orosházi váltókezelő minden becsületes vasutas dolgozó gondolatát fejezte ki, amikor kijelentette: *„Egyszerű munkásember vagyok. A Horthy-rendszerben sohasem kaptam egy jó szót, most látom bizony, mit jelent nekünk a szebb és boldogabb élet. Nem tudom magam szép szavakkal kifejezni, de igérem, hogy a munkaterületemen még éberebben és pontosabban fogom a szolgálatomat ellátni. Köszönjük pártunknak, Rákosi elvtársnak a rólunk való gondoskodását."*

A vasutasokról való gondoskodás ma már természetesnek tűnik. Azonban, ha egy kicsit visszafelé fordítjuk tekintetünket a múltba, vagy tűnézünk határainkon és vizsgáljuk a kapitalista országok vasutasainak helyzetét, ahol a munkanélküliség és a jogtalanság sújtja a vasutas dolgozókat, akkor látjuk, milyen alapvetően megváltozott nálunk a világ.

A jegyrendszer megszüntetése, az ár- és bérrendezés nem egyedülálló, csak kiegészíti azokat a vívmányainkat, melyeket ötéves tervünk eddigi végrehajtása során már kaptak a vasutas dolgozók. Az aszód—váci vasútvonal, a most épülő székesfehérvári átkomás, a sátoraljaújhelyi fűtőház új épülete, a szálinvárosi vasútvonal építése, az új bérrendezés a vasúton, — mind kifejezője a párt vezette szocialista haza építésének.

Akadnak azonban a vasúton olyanok, akik szeretnének a vasutas dolgozók örömébe kis ürömöt csöpögtetni. Azok az ellenséges, főleg *jobboldali szociáldemokrata elemek*, akik eddig bér- és életrendemagógiájukkal arról fecsegtek, hogy úgysem lesz a bérrendezésből semmi, miután hazudozásuk nyilvánvaló lett, most *köpenyeget fordítanak* s *az árakról beszélnek.*

A jegyrendszer megszüntetése persze, hogy magával hozta az árak rendezését is. De az egyes élelmiszerek és iparcikkek árában bekövetkező emelkedés elfensúlyozására kormányzatunk a munkabéreket és fizetéseket is felemelte, mint ahogy jelentősen emelte a családi pótlék összegét és az új rendszerre való áttérés megkönnyítése érdekében a dolgozók októtóberi fizetése 10 százalékának kifizetését is engedélyezte egyszeri juttatásként. Az ellenség egyre-másra kapja a csapásokat és most újabb fondorlaton töri a fejét. Nyilván mindent elkövet majd, hogy a párt- és kormányhatározat hatalmas jelentőségét csökkentse.

Az ellenség megpróbálja lebecsülni a jegyrendszer eltörlésének, az ár- és bérrendezésnek jelentőségét.

Szerencs állomáson a dolgozók maguk leplezték le azt a kártyázó bandát, akik a fizetésrendezés ellen kábá tak. Arra hivatkoztak: nem tudják eltartani családjukat, ugyanakkor *többszázforintos tétekben kártyáznak el pénzüket.* A kártyázók *kétlaki vasutasok*, akik 4—5—6 hold földdel rendelkeznek. Ez a példa is erősíti azt a megállapítást, hogy

az ellenség hangjának hordozói, a munkafegyelem lazításának okozói ma, nagyrészt kétlakiak.

Az ellenség egyaránt gátolja a mezőgazdaság és a vasút szocialista építését. *A harag és gyűlölet hangja kell, hogy irányuljon mindazok felé, akik a vasutas dolgozók jogos örömét akarják tenni, akik hazug demagógiával akarják a munkafegyelmet ütáson.*

A határozatok akkor jelentek meg, amikor a vasutas dolgozók legnehezebb harcukat, az őszi nagy szállítási feladatokat hajtják végre. Az elmúlt hetekben, különösen november 7. a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójával* kapcsolatban a kocsiforduló jelentősen, közel 3 napra sikerült átmenetileg leszorítani. De még elég sok fogyatékosság van a vasút szállítási munkájában.

A munkafegyelem nem csökkenő lazasága, a vontatási szolgálat gyenge munkája, a szolgálati ágak jó együttműködésének hiánya, a rakodásnál mutatkozó tervszerűtlenség mind komoly fékjei a kocsiforduló 3 napra való leszorításának.

Vasutasaink öröme abban jusson elsősorban kifejezésre, hogy ezeket a hiányosságokat minél hamarabb megszüntetik. Az új bérrendezés alapelvei az eddiginél jobban fogják ösztönözni a dolgozókat a termelékenyebb és fegyelmezettebb munkára, a szolgálati ágak jó együttműködésére.

A munkafegyelem lazaságának egyik megnyilvánulása *a szolgálatban való pontatlan megjelenés*, vagy az onnan való *távolmaradás*. Ez különösen a vonatkísérő személyzetnél, vál tókezelőknél mutatkozott. A bérrendezés e kategóriáknak a fizetését most jelentősen emeli. Jogos tehát az a követelés, hogy *a váltókezelők, kocsirendezők, fékezők az eddiginél pontosabban és fegyelmezettebben lássák el szolgálatukat.*

A munkafegyelem hiányának másik, sokkal súlyosabb megnyilvánulása a kisebb-nagyobb *balesetek elszaporodása*. A *balesetmentességi prémium* bevezetése ennek megszüntetésében sokat segít. Az a dolgozó, akinek a munkájával kapcsolatban baleset lehetősége fennáll és

három hónapon keresztül balesetmentesen végzi szolgálatát, egy havi fizetésének kb. 20 százalékát fogja balesetmentességi prémium címén kapni.

A balesetmentességi prémium az eddiginél jobban fogja serkenteni a dolgozókat körültekintőbb és *éberebb* szolgálatra.

A vasutas dolgozók több és jobb munkával hálálják meg az újabb gondoskodást pártunknak és kormányunknak

Pártunk kezdeményezésére a Magyar Népköztársaság minisztertanácsa rendeletet fogadott el az államvasúti dolgozók bérrendezéséről.

A rendelet kimondja, hogy a Magyar Államvasutak havibéres dolgozóinak jelenlegi munkabére munkájuk jelentőségéhez és a feladatukkal járó felelősséghez viszonyítva elmaradt a népgazdaság egyéb területein dolgozók munkabérétől.

Az alapbérek általánosan emelkednek és az átlagosnál nagyobb emelésben részesülnek mindazok, akik fokozott felelősséggel járó munkát végeznek. Emellett magasabb bérosztályba sorol a rendelet sok fontos munkakört, elsősorban a forgalmi, a vontatási, a pályafenntartási és távközlési szolgálatban. Az új prémiumrendszer magasabb keresetet biztosít a nagyobb teljesítményt elérők számára.

A vasutasok felemelt fizetése után kell az ár- és bérrendezésben meghatározott 15—21 százalékos emelést fizetni

Az államvasúti dolgozók bérrendezése követően a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsának és a Magyar Dolgozók Pártjának Központi Vezetősége határozatot hozott

a jegyrendszer megszüntetéséről, az ár- és bérrendezésről és a mezőgazdasági termékek forgalmának felszabadításáról.

A határozat kimondja a jegyrendszer fokozatos megszüntetését, szabályozza a fogyasztói árakat, majd a munkabérek és fizetések emelésével kapcsolatban, többek között így rendelkezik:

Az egyes élelmiszerek és iparcikkek árában bekövetkező emelkedés ellensúlyozására a munkabéreket és fizetéseket az alábbi mértékben kell emelni úgy, hogy a felemelt bérek és fizetések elsősorban decemberben végzett munka után kerüljenek kifizetésre.

1. A időbéres és teljesítménybéres munkások alapbérét 21 százalékkal kell felemelni. Ugyancsak 21 százalékos béremelést kell adni azoknak a havidíjas dolgozóknak, akiknek munkakör szerinti bére nem haladja meg az 1000 forintot.

3. A havidíjas dolgozók munkakörszerinti havi bérét

havi 1001—2000 forint közt 18 százalékkal, havi 2000 forint felett 15 százalékkal kell felemelni.

5. A prémiumokat és pótlékokat, egyes prémiumok kivételével, a fizetés nagyságának megfelelően a fentiben meghatározott mértékben kell emelni.

14. Azoknak a dolgozóknak, akiknek fizetése a minisztertanács korábbi rendelkezései értelmében 1952 január 1-től emelkedik (pedagógusok, vasutasok, postások stb.), 1952 január 1-től felemelt fizetésük után kell az 1. és 3. pontban megjelölt százalékos emelést fizetni.

Felemeli a határozat a gyermekek után járó családi pótlékok összegét is. Egy gyermek után 30 (eddig 18), kettő után 75 (40), három után 135 (66), négy után 210 (96), öt után 300 (130), hat után 405 (eddig 168) forint s így tovább.

A vasutas dolgozók több és jobb munkával hálálják meg a gondoskodást nagy pártunknak és népi államunk kormányának. El vannak szánva arra, hogy lendületüket úgy fokozzák, hogy

Sztálin elvtárs születésnapjára, december 21-re győzelmesen befejezik az őszi csúcsforgalmat

és lendületüket megtartva, megkezdik a téli szállítás forgalmi feladatainak sikeres lebonyolítását.

A munkájukat eddig is becsületesen végzők most nagyobb keresethez jutnak. A hanyag dolgozók viszont nem kapják meg a balesetmentességi prémiumot és ha mulasztásuk még súlyosabb, semilyen prémiumban nem részesülhetnek.

A szolgálati ágak együttműködésének hiánya régi és a Horthy-rendszerbe visszanyúló betegsége a magyar vasútnak. A bérrendezéssel kapcsolatos új premizálás alapelve nem szembeállítja, ellenkezőleg, *közelebb hozza egymáshoz* a szolgálati ágak dolgozóit.

Eddig a vonatkísérők és a mozdonyszemélyzet bérezése homlokegyenest ellenkező elvekre épült. Az új prémiumrendszer szerint mindkét szolgálati ág dolgozói premizálásának a kiinduló pont *a menetrend, mint vastörvényelvnek* betartása.

Az új premizálás ösztönző hatása már most megmutatkozik. A szolgálattevők a menetrányítókat, a mozdonyvezetők a szolgálattevőket sürgetik a vonat pontos menesztéséért mert, mint mondják: *„a késés már a vonatprémiumra megy, ez pedig „zsebbevágó" kérdés".*

A terv teljesítése a vasúton eddig nem eléggé volt a szakvezetőség és dolgozók központi kérdése gyakran mutatkozott olyan jelenség, hogy egyes vezetők és dolgozók nem ismerték a terv célkitűzéseit, ezért a versenyfelajánlásokat sokszor nem a tervek teljesítésére építették. A szolgálati főnökök eddig alig voltak érdekelve a tervek jó kiteljesítésében, fizetésük 2—2.5 százaléka volt — prémium.

Az új premizálási rendszer a tervek teljesítésére épül. Az a szolgálati főnök, akinek szolgálati helye száz százalékig teljesíti tervét, fizetésének 14—22 százalékát kaphatja prémium címén.

Tehát az eddiginél jobban érdekelt a főnök, hogy a szolgálati helyén jobban menjen a munka, biztosítva legyenek mindazok a műszaki és szervezeti feltételek, amelyek a vasutas dolgozók munkaversenyét előresegítik. Az eddiginél hasonlíthatatlanul jobban fogja ösztönözni a dolgozókat az az elv, hogy *a prémium nagysága a kiteljesítés százalékának megfelelően nem egyenletesen, hanem meredeken fog emelkedni.* Eddig tízszázalékos teljesítményemelés egy százalék prémiumemelkedést jelentett. A jövőben a teljesítménynek tíz százalékkal való növelése öt százalék prémiumemelkedést von maga után, azaz a munkabérének négy százalékát kapja több-prémiumként.

Rákosi elvtárs az MDP Központi Vezetőségének 1951 november 30-i ülésén, a jegyrendszer megszüntetéséről, a mezőgazdasági áruk szabad forgalmáról, az állami és munkafegyelemről tartott hatalmas jelentőségű beszédében mondotta: *„A munkafegyelem lazasága jelenleg egyik legnagyobb fékünk. Minél hamarabb teremtünk e téren rendet, annál erőteljesebb tesz további fejlődésünk".*

A jegyrendszer eltörlése, az ár- és bérrendezés komoly alapot nyújt arra, hogy javítsunk munkánkon. A vasutas dolgozók ellátásában nagyjelentőségű javulást hoz a minisztertanácsi határozat. Elsősorban megszünteti dolgozóink kétféle elbírálását. Megszünnek a sérelmek közelítási viszonylatban, mint például a záhonyiak esetében, ahol az állomási dolgozók más jegyet kaptak, mint a fűtőházi dolgozók, akik viszont csak a felét kapták annak, mint amiben a más területen munkálkodó fűtőházak részesültek.

Molnár Imre, a szombathelyi állomás termestere így beszélt: *„Pártunk újból segített rajtam, kisfizetésű vasutason. Nem is tudom ezt mással meghálálni pártunknak, hogy mint termester, a dolgozók vezénylését úgy biztosítom, hogy az őszi forgalom ideje alatt jelenlegi 1.30 perces kocsikiürítési átlagegységidőt 1.25-re csökkentem."*

Vannak azonban egyes szolgálati helyek, ahol *a bérrendezés politikai jelentőségének tudatosítása nem kielégítő.* Pedig a minisztertanácsi rendelet igen nagy erkölcsi és politikai fegyvert jelent. A pártszervezetek és üzemi bizottságok éljenek ezzel az erős politikai fegyverrel, amit a párt és kormány adott kezükbe a becsületes dolgozók megerősítésére, a hitetlenkedők meggyőzésére, az ellenséges elemek leleplezésére. Nem elégséges elmagyarázni a népnevelő és bizalmiak segítségével a határozatok jelentőségét. Ez a kérdés *a tanító feladata legyen a nevelőmunkának.*

A közeli napokban kerül kiadásra *az új premizálási rendszer végrehajtási utasítása.* A szolgálati vezetők mellett feltétlenül *a párt- és szakszervezet vezetőségi tagjai, népnevelők és bizalmiak is tanulmányozzák ezt a rendeletet,* hogy a dolgozók érdekeltségét konkrét választ tudjanak adni. A dolgozók egy pillanatra se legyenek bizonytalanságban a premizálás kérdésében.

December 21-én, Sztálin elvtárs 72. születésnapján fejezzük be az őszi csúcsforgalmat. Hálánk és szeretetünk felszabadítónk iránt a kocsiforduló további leszorításával, a fegyelmezett munkával, az őszi csúcsforgalom sikeres befejezésével nyer igazán bizonyítást. Vasutasaink ezzel bizonyítják be a hatalmas Szovjetunió, a felszabadító Szovjet Hadsereg és Sztálin elvtárs iránt érzett forró szeretetüket, ragaszkodásukat és hálájukat.

A vasutas dolgozók legjobban úgy hálálhatják meg a jegyrendszer eltörlését, a vasutas fizetésrendezést, majd az ezt követő ár- és bérrendezési, hogy még lendületesebben folytatják a harcot a kocsiforduló leszorításáért, a terv túlteljesítéséért, hatalmas őszi és téli szállítási feladataink győzelméért. Fogadjuk meg *Rákosi* elvtárs útmutatását, legyen a jegyrendszer megszüntetése, az ár- és bérrendezés olyan lelkesítő erő, ami még nagyobb lendületet ad a vasúton folyó őszi forgalmi versenynek, a kocsiforduló leszorításának, az évi terv túlteljesítésének, hogy mint a bányászok, a Martin-kemence kohászai, a beszolgáltatásukat teljesítő dolgozó parasztok, — mi is valóra váltsuk *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmunkat.

ÜDVÖZÖLJÜK PÁRTUNK ÉS KORMÁNYUNK HATÁROZATÁT A JEGYRENDSZER MEGSZÜNTETÉSÉRŐL, AZ ÁR- ÉS BÉRRENDEZÉSRŐL!

Nemzetközi HIREK

Magyar vasutasok az imperialisták ujabb aknamunkája ellen

Az amerikai imperialisták és csatlósainak képviselői, — amint ismeretes, november 24-én Rómában arról tárgyaltak, hogy Nyugat-Németországot a támadójellegü Atlanti Szerződést aláirók közé felvegyék.

A dombóvári forgalmi, szertári, osztálymérnökségi, valamint a kaposvári forgalmi és pályafenntartási és Kálkápolna állomás dolgozói táviratilag tiltakoztak a Szakszervezetek Országos Tanácsánál a római tanácskozás miatt. Tisztában vagyunk azzal, — fejtették ki táviratukban —, hogy ez a háborús veszély további fokozását jelenti. A dolgozók ígéretet tettek táviratukban arra, hogy az őszi és téli forgalom sikeres lebonyolításával, a terv túlteljesitésével, a munkafegyelem megszilárditásával válaszolnak a háborúra uszitó imperialista provokátoroknak.

A Landler Müvek dolgozói a görög kormány terrorintézkedései ellen

A Landler Jenö Járműjavitó UV békebizottságai röpgyülést tartottak és tiltakoztak a görög monarchofasiszta kormány terrorintézkedései ellen azért, mert 93 szabadságharcos görög kommunistát börtönbe vetettek.

A Landler Müvekben 24 békebizottság müködik és közel 4000-en hallgatták röpgyüléseken a békebizottsági elnökök ismertetését. Utána mi, dolgozók kifejtettük véleményünket és kifejezést adtunk ama nézetünknek, hogy Belojanisz elvtársat és a többi görög szabadságharcost egyemberként segitjük és tiltakozunk a görög kormánynál a hazafiak barbár üldözése ellen.

Mi, magyar vasutasok, s közöttük a Landler Müvek dolgozói is, addig fogunk harcolni, támogatni a hös görög nép szabadságküzdelmét, amig teljesen fel nem szabadulnak az imperialista szolgaság alól, hogy végre együtt épithessük a béke nagy alkotásait, a dicsöséges Szovjetunió oldalán, Sztálin elvtárs vezetésével.

Vereckei János,
sajtótudósitó

ERNST KAMIETH MEGGYILKOLÁSA AZ IMPERIALISTÁK ÚJABB GAZTETTE

A *„Fahrt Frei"* a közelmultban külön kiadásban számolt be és tiltakozott az amerikai imperialisták ügynökeinek újabb gaztette ellen. 1951. november 7-én ugyanis Ernst *Kamiethet*, a potsdami amerikai övezetben lévő teherpályaudvar mühelyének szolgálatvezetőjét, Zunker, a hirhedt rendőrkopó, nyugatberlini körzeti felügyelő, a legbrutálisabb módon meggyilkolta.



„A Te halálod kötelez minket az egységért folyó harc fokozására" — hirdeti a felirat a ravatal felett.

A gyilkosság és a szolgálati hely elleni támadás pontosan akkor történt, amikor az egész békeszerető emberiség, valamennyi dolgozó, a béke nagy ünnepnapját, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulóját ünnepelte meg. Amint arról az előző lapunkban már beszámoltunk, a magyar vasutas dolgozók nevében szakszervezetünk elnöksége táviratilag tiltakozott a nyugatnémet kormánynál.

A *„Fahrt Frei"* emlitett számában a német demokratikus szakszervezet Központi Vezetősége többek között a következő felhivást intézte Németország vasutasaihoz.

„...E vadállati tett csak újabb kihivást jelent és igy csatlakozik azon terrorcselekmények sorozatához, amelyek azok ellen a nyugatberlini vasutasok ellen irányulnak, akik munkájukat az egész berlini lakosság érdekében és igy a béke fenntartása érdekében végzik.

A Stumm-rendőrség ismételten és jogellenesen megszállt Nyugat-Berlinben vasúti üzemeket és vasúti telepeket és itt az alkalmazottakat, de különösen a szolgálatvezetőket minden ok nélkül terrorizálta és őrizetbe vette. Ilyen rendszabályokkal igyeknek a háborús uszitók egymás ellen kijátszani a berlini lakosságot, hogy igy fokozhassák a háborús pszihózist.

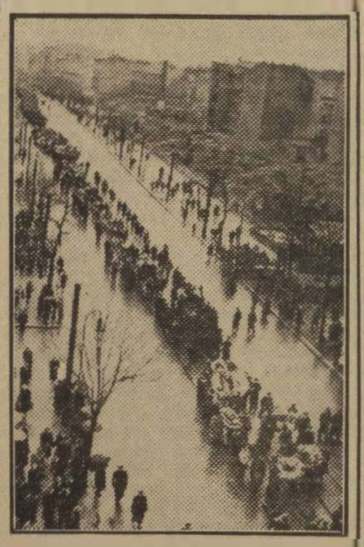
Ezeket, a Reuter és Stumm — az angol-amerikai imperializmus e hű lakájai — részéről elkövetett bűnös cselekményeket úgy kell tekinteni, mint az imperialisták washingtoni és ottawai háborús konferenciáin elhatározott rendszabályok kihatásait.

A kihivások és véres terror-aktusok alkalmazása egyedül és kizárólag az ő teljes tehetetlenségüket és gyengeségüket juttatja kifejezésre. Az osztályellenség valamennyi törekvésének az a célja, hogy terrorral és erőszakos rendszabályokkal gördítsen akadályt a nyugatberlini vasutasok akcióegysége elé és igyekezzék meghiusitani a békéért folytatott küzdelmüket. Am a háborús uszitók e bűnös szándékai semmivé válnak a vasutasok egyre erősödő ellenállásának falán, hiszen ezek a vasutasok erőforrásaikat a világ-béketáborból merithetik.

A Béke Világtanács a béke fenntartásával kapcsolatos törekvései során — legutóbbi ülése alkalmával — első helyre tette — a kérdések fontossága szempontjából — Németország újbóli egységesitését, valamint a demokratikus Németországgal megkötendő igazságos és tartos békét. A Szakszervezeti Világszövetség Főtanácsának e napokban fővárosunkban, Berlinben megnyiló tanácskozása alkalmával is a megbeszélések tengelyébe ugyanezen kérdéseket, valamint az akcióegység megszilárditását fogják állitani.

A Szovjetunió a most megnyilt ENSZ-közgyülés elé tárgyalás céljából konkrét békejavaslatokat terjesztett, ám ez alatt az amerikai imperialisták és uszályhordozóik mindent elkövetnek, hogy kihivásokkal és terrorcselekményekkel akadályozzák meg Németország újraegyesitését és gátolják a béke biztositása érdekében kifejtett fáradozásokat.

Vasutasok! Zárjátok soraitokat még szorosabbra, fokozott éberséggel őrködjetek üzemeitek biztonsága felett, nyissátok ki a lakosság szemét, hogy felismerhesse a háborúra uszitó agresszorok mesterkedéseit. A berlini üzemek sohasem válhatnak a fasiszta



A gyászmenet

banditák gyülekezőhelyévé. Zárjátok szorosabbra valamennyi vasutas akcióegységét és akkor semmivé tehetjük az imperialista erők bűnös szándékait.

Ezekre a kihivásokra és háborús előkészületekre akkor adhatjuk meg a legvilágosabb választ, ha szállitási feladatainkat a legsikeresebben teljesiteni tudjuk és ha valamennyi vasutast mozgósithatunk a munkaversenyben való részvételre, valamint az új munkamódszerek alkalmazására."

Hogyan segíti a szovjet munkamódszerek felhasználása a vontatási dolgozók téli előkészületeit

Az őszi verseny tapasztalatai feltárták üzemünk hiányosságait. A hibákat az eddiginél is fokozottabb felvilágositó munkával, a szovjet tapasztalatok állandó és folyamatos átvételével akarjuk megszüntetni.

Nagy segitséget jelentenek számunkra a Vasutpolitikai Osztály által kibocsátott népszerü füzetecskék, melyekben az élenjáró szovjet vasutasok munkamódszereit teszik közkincscsé. Fütőházunk dolgozói érdeklődéssel és megbecsüléssel forgatják a brosúrák lapjait: igen értékes, hasznos munkamódszert tartalmaznak, amelyet felhasználnak saját területükön.

A vasútpolitikai osztály kiadványai milyen segítséget jelentenek számunkra

A Vasutpolitikai Osztály által kiadott szovjet munkamódszer-füzeteket használták fel például *Fogarasi* és *Dömе* mozdonyvezető elvtársak, akik éppen a szovjet mozdonyvezetők példáját követve, harcolnak az újért. Most azon törik a fejüket, hogy több mozdonyszemélyzetből álló brigádot alakitsanak. Ennek az volna a célja, hogy

a „mosástól mosásig"-mozgalomban a mosások idejére összpontositsák a gépek javitását.

Fel akarják emelni a gépek napi kilométerfutását, mozdonyvezető társaikat pedig müszaki tapasztalataik átadásával segitik. Igy adják át munkamódszereiket is. Sok kezdeményezést és ötletet adott élenjáró mozdonyvezetőinknek az *„Urali hágókon"* cimü brosúra. *Dömе* elvtárs például a fütőház valamennyi mozdonyvezetőjét bevonta

a magasabb müszaki tudás elsajátitását célzó szakmai továbbképző körök munkájába.

Dolgozóink átvették a szovjet ember rajongó szeretetét a gondjára bizott gép iránt.

Mozdonyukat úgy kezelik, mintha élő ember volna,

féltő gonddal óvják épségét, vigyáznak a gép *„egészségére"*.

Fogarasi elvtárs különös figyelemmel kiséri a mozdony szivének, a kazánnak munkáját. A lerakódást úgy akadályozza meg, hogy a lefuvatásoknál bőven használ vizet, a kazántáplálást pedig menetközben akkor folytatja, amikor a gőzfelhasználást megkezdi, mert a kazánban lévő vizmennyiség nagyságától függ, hogy a betáplált viz mennyire tudja lehüteni a kazán vizének hőfokát.

Sosem felejtjük el a szovjet elvtársak látogatásait, melyek mindegyike lépést jelentett előre fütőházunk fejlődésében. *Blazsenov* elvtárs, Sztálin-dijas mozdonyvezető vasutasnapi látogatásakor közvetlenül adta át munkamódszereit, gazdag tapasztalatait mozdonyvezetőinknek. *Födi* Sándor elvtárs, ismert sztahanovista ifjúmunkás mozdonyvezető, *Blazsenov* elvtárs tanitása nyomán tett javaslatot mozdonyának önálló elszámolására. Ez annál is inkább figyelemreméltó, mert a termelékenység emelését és a minőségi munka megjavitását jelentené, ha a mozdonyszemélyzetet

a mozdony termelékenységéhez és a mozdony üzemi karbantartási költségéhez viszonyitva díjaznák.

Ehhez azonban a müszaki értelmiség támogatása szükséges. Ezzel voltaképpen saját területünkön útnak indítanánk a *„Minden út jövedelmezőségéért"*-mozgalmat, amelyet *Lengyel* elvtársék indítottak el a Ferencvárosi Fütőházban, s amely kellő támogatás hiányában szinte teljesen megállt. *Födi* elvtárs javasolta a mozdony-brigádnak azt is, hogy egységes mozdonyvizsgálási módszert alakitsanak ki, amelyet már szükebb környezetében meg is valósitott. A teljesitményeket igy tovább tudják fejleszteni.

Felkészülünk a téli forgalomra

Segitséget nyujtanak a szovjet tapasztalatok a téli időjárás viszontagságainak leküzdéséhez is. A gyakorlati munka számtalan példáját meritettük a Lunyin-féle brosurából, de felhasználjuk a téli forgalomra való felkészülésre a novoszibirszki fütőház egyik Sztálin-dijas főmozdonyvezetőjének útmutatásait is.

A szovjet példa nyomán teljesen megszüntettük a csőfolyásokat.

Ugyanigy tanitottak bennünket a tápkészülék helyes fagytalanitására, indulás előtti felmelegitésére, hogy az alkatrészek élettartamát fokozni tudjuk.

Fütőházunk dolgozói azon igyekeznek, hogy még

jobb és minőségileg is kifogástalan munkával hálálják meg pártunk és kormányunk gondoskodását a vasutas dolgozók munkabérének felemeléséért.

Most különösen nagy erőfeszitésre van szükség. Az aránylag enyhe időjárás nem csökkenti, de jelentősen emeli az őszi csúcsforgalom szállitási feladatait, de számolni kell azzal is, hogy a tél beálltával még az eddigi feladatokat is túlszárnyaló szállitásokat kell lebonyolitani. Ebben a munkában méginkább felhasználjuk a szovjet tapasztalatokat, hogy az őszi és téli forgalom zavartalan lebonyolitásával, az évi terv túlteljesitésével rójuk le hálánkat nagy pártunknak, szeretett *Rákosi* elvtársunknak, népi államunk kormányának.

Szakos István,
a Hámán Kató Fütőház pártbizottságának titkára

Onodi Kovács Mária LEVELE

Elsősorban hálámat fejezem ki demokráciánknak, s annak vezérének, Rákosi elvtársnak, pártunknak, mert megadták azt a lehetőséget, hogy mi, női dolgozók is részt vehetünk egy ilyen nagy élenjáró üzemnek a munkájában, mint a vasut.

Pártunk mindent elkövetett a női dolgozók egyenjogúságának érdekében, segit, támogat bennünket, minden ellenséges indulattal szemben is védelmünkre kel. Ugy érzem, hogy a pártnak, népi demokráciánknak tett igeretünket minden körülmények között teljesitenem kell. Munkámat akarom megjavitani és dolgozótársaimat segiteni — ezért járok esti bizalmi tanfolyamra. Azt akarom, hogy öntudatos nőtársaimmal együtt, segitsük felemelt ötéves tervünk határidő előtti túlteljesitését és azt, hogy az őszi és téli forgalom lebonyolitásában, az ezzel kapcsolatos versenyben minél eredményesebben vehessek részt.

Arra törekszem, hogy pártunknak, demokráciánknak hü gyermeke, államvasutunknak élenjáró dolgozója, szakszervezetünknek értékes tagja legyek. Ezúton mondok köszönetet a szegedi területi bizottságnak munkám elismeréséért.

ONODI KOVACS M.
állomásfelvigyázó,
Szentes állomás.

Üzemeink harcban az évi terv túlteljesítéséért

Mit valósítottunk meg a Rákosi elvtársnak tett fogadalmunkból

Somoskőujfalu állomás dolgozói munkájuk közben érzik azt a fokozott felelősséget, ami rájuk, mint határállomás dolgozóira hárul. Az ő jó munkájuk a népi demokratikus Csehszlovákia dolgozóinak jó munkáját is elősegiti. Az áruk gyors továbbitásával a béketábor erősitését mozditják elő. Az állomás dolgozói derekasan kiveszik részüket a terv teljesitésért folyó harcból, ennek köszönhető, hogy a legutóbbi kiértékelés alapján

országos viszonylatban az állomások között a második helyezést érték el.

Az évi tervet december 21-re befejezik

Az Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére tett felajánlás befejezése után, már november 8-án megkezdték *Sztálin* elvtárs születésnapjára a versenyvállalásokat. A párt- és a szakszervezet-bizalmiai és népnevelői közös aktivaértekezleten kiértékelték a november 7-i verseny eredményeit és hiányosságait. Agitációs szempontokat dolgoztak ki a versenymozgalom további kiszélesitésére.

Minden szolgálatkezdés előtt „kommunista tizpercet" tartanak. Kiértékelik az előző nap eredményeit és hiányosságait, megtárgyalják a lemaradások megszüntetésének módját.

Az állomás dolgozói vállalták, hogy 1951. évi tervüket legkésőbb december 21-re befejezik. Erre minden remény megvan, mert az utolsó tiznapi értékelés alapján a kocsimozgatási egységidőt 160, a kocsik kiterhelését 146, a vonatok menetrendszerinti indítását 110, a kocsitartózkodást 136 százalékban teljesitették és 5316 tonna túlsúlyt továbbitottak. Az anyagtakarékosság terén 158 százalékos eredményt értek el. A három forgalmi brigád a munka megkezdése előtti megbeszéli a teendőket. A jó kollektiv munkának meg is van az eredménye. A *Pápai-brigád* a kocsimozgatási egységidőt 177, a *Kemény-brigád* a vonatterheléseket 165 százalékra teljesitette. *Angyal* Béla forgalmi szolgálattevő 24 órás vonatforgalmi terv teljesitésénél 97 százalékot ért el.

Az állomás női dolgozói is jó munkát végeznek. *Tóth* Anna és *Balázs* Irén november 7-e tiszteletére a távirdavizsgát a tanfolyam befejezte előtt sikeresen letették. Minden kollektiv munkából tevékenyen kiveszik a részüket. Tanulási eredményüket nagyban elősegiti *Kemény* János forgalmi szolgálattevő, aki minden szabad idejében foglalkozik a nődolgozók szakmai nevelésével.

Élénk munka folyik a Szabadságharcos Szövetség kiképzésein, a hat szakosztállyal dolgozó sportkörben, a Magyar Szovjet Társaság helyi szervezetében, a zenekarban és a kultúrcsoportban. A kultúrbrigád és a zenekar minden komplex-brigád és termelési értekezleten nivós müsor keretében népszerüsiti a jól dolgozókat, pellengérre állitja a fegyelemlazitókat, a termelés gátlóit.

Minden ötödik dolgozó sztahánovista

A jó munkának megfátszik az eredménye. Tizennégy dolgozó büszkélkedhet a sztahanovista címmel. Az állomás dolgozói 26 pár cipő és bakancsutalványt kaptak. *Kemény* János munkája jutalmául külföldi üdülésben vett részt. 1952 január 1-től pedig az új bérezési rendszer bevezetésével, megnövekedik a dolgozók keresete. Az üzemszervezet a pártszervezet irányitásával felkészült az új bérezési rendszer ismertetésére.

Minden bizalmi, csoportja tagjaira külön-külön kiszámitotta, hogy az új bérrendezés során hogyan alakul a dolgozók fizetése.

Ma már az állomás minden dolgozója ismeri az ár- és bérrendezés lényegét és még jobb munkával igyekszik meghálálni pártunk és kormányunk szerető gondoskodását.

Meg kell javitani a komplex-brigád munkáját

A munkafegyelem terén kirivó hiányosság mutatkozott az elmúlt hetek során. *Lőrik* Miklós kocsirendező borgőzös állapotban jelentkezett szolgálattételre. *Somoskői* Gusztáv kocsirendező pedig november elsején szolgálattétel helyett Salgótarjánban dolgozott kényszerkirakodáson, — mondván, hogy ott többet fizetnek. Az állomásfőnök kartárs, nagyon helyesen, a Fegyelmi Szabályzatnak megfelelően járt el ellenük. A dolgozók termelési értekezletén és röpgyülésén elitélték viselkedésüket.

A jó munka akadálya, hogy a csehszlovák-magyar komplex-brigád június 30-a óta nem tartott brigádértekezletet. Igy a munkák hiányossága nem jön felszinre, ami a csehszlovák és magyar vasutas dolgozók még szorosabb együttműködésének akadályozója. Ezen azonnal segiteni kell. Hátráltatja az állomás munkáját az is, hogy az egyes megrakó állomások rovatlap nélkül küldik a szállitmányt, amit az állomásnak kell pótolni.

Pártoktatásba a dolgozók 80 százalékát vonták be, helytelen azonban, hogy a szakszervezeti oktatás mindeddig nem indult be. Az üzemi bizottságoknak meg kell szervezniük a dolgozók szakszervezeti oktatását, fel kell eleveniteni a komplex-brigád szerződéseket, a munkafegyelem lazitói ellen következetes harcot kell folytatni, mert eddigi jó helyezésüket csak úgy tudják megtartani, eredményeiket tovább fokozni, nagy nemzeti feladataink végrehajtását fokozott munkával elősegiteni.

A SZOT Titkárságának határozata a Vasutas Szakszervezet munkájáról az őszi csúcsforgalommal kapcsolatban

1. Ötéves népgazdasági tervünk teljesítése, fejlődő iparunk és mezőgazdaságunk termelvényeinek szállítása jelentős szerepet biztosít a vasút számára. Különösen nagy feladatok hárulnak a vasutra a mezőgazdasági termények betakarítása idején, az úgynevezett „őszi csúcsforgalomban".

Ebben az esztendőben a vasútnak mintegy 30 százalékkal több vagont kell biztosítania a tavalyihoz képest a megnövekedett feladatok sikeres végrehajtása érdekében.

Ennek a feladatnak a vasutas dolgozók csak a szállítás meggyorsításával, a kocsiforduló 3.5. illetve három napra való leszorításával tudnak eleget tenni.

2. A SZOT Titkársága felülvizsgálta a Vasutas Szakszervezetnek az őszi csúcsforgalom sikere érdekében végzett munkáját és megállapítja, hogy a szakszervezet munkája hozzájárult ahhoz, hogy a szovjet munkamódszerek segítségével a vasutas dolgozók egyes esetekben elérték és tartották a három és félnapos kocsifordulót, sőt a fedett kocsiknál a 3.4 napot is el tudták érni.

Az őszi csúcsforgalom lebonyolításáért vívott harcban növekszik a vasutas sztahanovisták száma. A munkaversenyben részvevő dolgozók alkotó kezdeményezésének eredményeként számos újítás, új munkamódszer születik, mint például vágányfelelősrendszer, az üres állomásért indított mozgalom stb. Eredmények tapasztalhatók a Gazda-mozgalom terén is.

Javulás van a szakszolgálattal való együttműködésben, s a szakszervezeti szervek mind több segítséget adnak a pártszervezeteknek és a politikai oktatásnak.

3. Az elért eredmények mellett azonban ma még számos hiba tapasztalható a vasút területén, ami a szakszervezet munkájának gyengeségét is mutatja.

A szakszervezet elnöksége és a többi vezelőszervek sokszor elmaradnak az eseményektől, nem látják nap mint nap a munkaverseny helyzetét, ami akadályozza az eredményesebb munkát, a jelentkező hiányosságok és hibák gyors kiküszöbölését.

A szakszervezet tömegfelvilágosító munkája nem kielégítő. A vasutas dolgozók jelentős része ma még nem érti, hogy feladatainak elvégzése milyen jelentőséggel bír a vasútra s egész népgazdaságunkra.

Súlyos mulasztások tapasztalhatók a munkafegyelem terén. Nagymértékben megnövekedett az igazolatlan mulasztók, a feketézők, a munkába későn járók száma, ami ellen a szakszervezet nem folytat elég komoly, következetes harcot.

Sok a baleset, s a balesetek számának növekedése legtöbb esetben a fegyelmezetlenség, a felelőtlenség és nem egy esetben az ellenség aknamunkájának a következménye, amivel szemben a szakszervezet tömegmozgósító munkája nem éri el a kívánt eredményt. Nem volt kielégítő ezen a téren a sajtó munkája sem, a szakszervezetek központi lapja, a Népszava sem adta meg a kellő segítséget a balesetek elleni harcban.

Igen magas, különösen az utazó személyzetnél a szolgálatban eltöltött órák száma. A Vasutas Szakszervezet nem figyelt fel arra, hogy a vasút, bár feladatait igyekszik ellátni, ezt megnövekedett túlóráztatással, a béralap túlépésével valósítja meg, ami nemzetgazdasági szempontból igen káros és tűrhetetlen jelenség.

A szakszervezet a kocsiforduló csökkentésével kapcsolatos közvetlen feladatok mellett, az elmult időszakban nem helyezett elég súlyt a takarékosság, különösen a széntakarékosság kérdésére, nem karolta fel eléggé a dolgozók kezdeményezéseit, nem vette igénybe megfelelően a munkában kiemelkedők, a legöntudatosabb rétegek, mindenekelőtt a sztahanovisták segítségét.

4. A fentieket figyelembevéve a SZOT Titkársága a következő határozatot hozta:

a) A munkaversenymozgalom eredményesebb szervezése érdekében a szakszervezet a minisztérium segítségével gondoskodjon arról, hogy friss termelési adatok álljanak rendelkezésre és azok alapján a fennálló szűk keresztmetszetek megoldására mozgósítsa a vasutas dolgozókat. Használják fel versenyszervező munkájukban az eddiginél sokkal jobban a verseny nyilvánosságát, valamint a szakmai és üzemi sajtót. Szervezzék meg a Népszava, általában a napi sajtó felé a munkáslevelezést, szervezzenek bizalmi csoportonként röpgyűléseket.

b) A szakszervezet központja az eddiginél aktivabban vizsgálja a gazdasági mutatók alakulását és konkrét, agitációs érveket dolgozzon ki az üzemi bizottságok részére az önköltségcsökkentés, az anyagtakarékossági mozgalmak szervezésére.

c) A szakszervezet a munkavédelem terén erősítse munkáját. Lépjen fel határozottan a dolgozók jogos követeléseiért, a kormányzat, illetve a MAV szociális vonatkozású rendelkezéseinek érvényesítéséért.

Rendszeresen foglalkozzon a szakszervezet a munkásszállások, a pihenésre szolgáló laktanyák, az üzemi étkeztetés helyzetével, fordítson nagy gondot a munkavédelemmel kapcsolatos kérdésekre. Harcoljon a szakszervezet a szabadságolási tervek betartásáért, s ne tűrje, hogy a vasutas dolgozók jelentős része — indokolatlanul magas munkaórát töltsön szolgálatban.

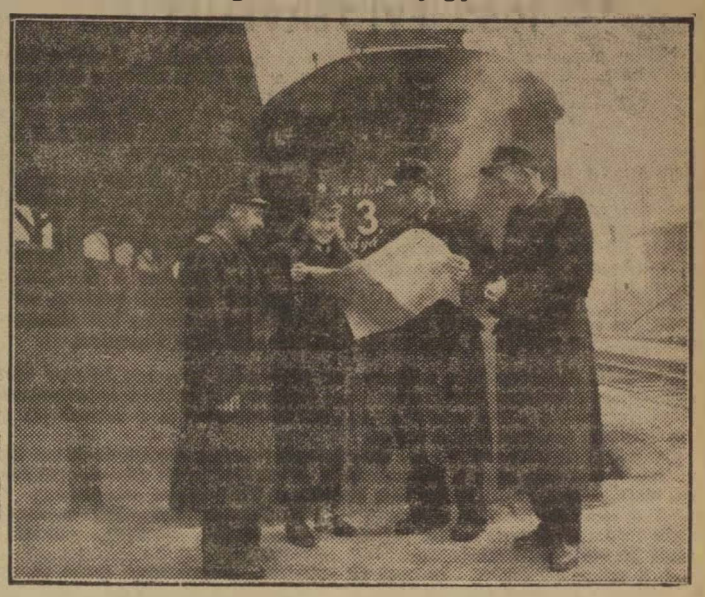
d) A szakszervezet vizsgálja meg a szokatlanul magasszámú balesetek, vonatkésések, kényszerkirakások körüli hiányosságok okait és azok megszüntetésére fejlessze az eddig jól bevált szovjet és magyar munkamódszereket, a komplex-brigádok munkáját. A szakszervezeti oktatás keretén belül foglalkozzon ezzel a kérdéssel, ne bízza ezt egyedül a szakvonal oktatási munkájára.

e) A szakszervezet központja az eddiginél erélyesebben lépjen fel az őszi csúcsforgalom sikerét veszélyeztető ellenséges megnyilvánulásokkal szemben. Leplezze le a dolgozók előtt mindazokat, akik tudatosan, vagy tudatlanul rossz munkájukkal az őszi csúcsforgalom sikerét veszélyeztetik. Lépjen fel erélyesen a becsületes vasutas dolgozók jó hírnevét veszélyeztető részegeskedés és a feketézők ellen. Ennek érdekében ne rettenjen vissza a szakszervezetből való kizárástól sem, használja fel a társadalmi bíróságok intézményét, nevelje tömegeit az éles kritika, önkritika nyilvános gyakorlására.

f) Az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítása ötéves tervünk ez évi feladatainak teljesítését jelentősen elősegíti, amihez a kocsiforduló három és fél, illetve három napra való leszorítását feltétlenül biztosítani kell.

Ehhez a harchoz a vasúttal kapcsolatos valamennyi terület szakszervezete adjon maximális segítséget elsősorban azzal, hogy üzemi szerveiket mozgósítják a kocsik gyors be- és kirakására, az üzem területén való kocsiállási idő legkisebb mértékű leszorítására.

Pártunk megszüntette a jegyrendszert!



Vasutasaink kitörő örömmel fogadták Rákosi elvtárs bejelentését, a párt és minisztertanács határozatait a jegyrendszer megszüntetéséről, az ár- és bérrendezésről. Szántó Lajos, Bagyinszki Irma jegyvizsgálók, Balatoni János kocsirendező és Vágl László jegyvizsgáló a „Szabad Nép"-ből értesülnek a nagy örömhírről.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL

A püspökladányi fűtőház pártszervezete a pártoktatás sikeréért

Pártunk Politikai Bizottsága május 17-i, oktatásról szóló határozatának szellemében fűtőházunk alapszervezeténél is megtörtént a politikai iskolák megszervezése és megindítása.

A pártszervezet vezetősége a pártoktatást fontos feladatként kezelte. Már az előkészítő munkákat gondosan, körültekintően végeztük el. Megszerveztük a háromtagú kiválogató bizottságot, mely egyénileg elbeszélgetett a pártoktatásba javasolt elvtársakkal.

A beszélgetések során megmagyarázták az elvtársaknak a tanulás fontosságát. Rámutattak: *a felemelt ötéves tervünket végrehajtani, a vasúton mindjobban növekvő forgalmat lebonyolítani csak úgy tudjuk, ha a dolgozók politikailag és szakmailag jól képzettek.* Éppen a politikai ismeretek elsajátítása teszi lehetővé, hogy mindjobban lássuk szakmai munkánk értelmét, hogy megértsük a vasutasokra háruló felelősséget, a terv végrehajtása szempontjából.

A háromtagú kiválogató bizottság eredményes munkát végzett. Az elvtársak megértették a tanulás fontosságát és ennek többen kifejezést is adtak. *Karacs* I. Lajos elvtárs, munkáatvevő például elmondotta a bizottságnak: most már érti, miért sikerült elérni a kocsiforduló lecsökkentését három és fél nap alá, holott az ellenség arról beszélt, hogy még a négynapos kocsiforduló sem érhető el. *Nagy* Zoltán, sztahanovista mozdonyvezető elvtárs is megértette a bizottság szavait és megígérte: *azzal fogja ezt bizonyítani, hogy az elméleti ismeretek elsajátításával együtt a már elért sztahanovista szintjét is fokozni fogja. Nagy* elvtárs azóta is rendszeresen eljár a foglalkozásokra, jól tanul.

A kiválogatás alapján pártszervezetünk egy középfokú, két alapfokú politikai iskolát és egy alapismeretek tanulókörét indított meg. Emellett hat elvtársunk a káderoktatásban középfokú egyéni tanuló.

Már az iskolák megindulásánál szembetaláltuk magunkat azokkal a nehézségekkel, melyek a fűtőház sajátos feladataiból adódtak. A fűtőház dolgozóinak jelentős része utazó szolgálatot végez, mint mozdonyvezető, vagy fűtő. A pártszervezet azonban még idejében észrevette ezt a problémát és megbeszélte a szakszolgálat vezetőivel, hogy

biztosítsák az iskolák hallgatói számára a foglalkozásokon való megjelenés lehetőségét.

Ezt úgy oldottuk meg, hogy akik be vannak osztva iskolába, azt a foglalkozások idejére a mozdonyfelvigyázó leváltja és az iskola befejezése után küldi útra. *Marosi* Ottó elvtárs, fűtő az alapismeretek tanulókörének tanulója személyfordába jár Püspökladány és Biharkeresztes között. Amikor szolgálata úgy esik, hogy az iskola ideje alatt kellene úton lennie, akkor a mozdonyfelvigyázó mást vezényel helyette útra. Ő pedig az iskola után 21 órakor megy el egy másik vonattal, így még keresetveszteség sem éri őt.

Az alapszervi vezetőség és a kiválogató bizottság munkájának meg is mutatkozik az eredménye.

A hallgatók felkészülten mennek el a foglalkozásra, igyekeznek minél jobban elsajátítani az anyagot.

Kollát Balázs elvtárs mozdonyvezető eddig még nem vett részt a pártoktatásban, sok nehézséggel küzdött az iskola megindulásakor. A pártvezetőség azonban az iskola vezetőjével közösen segített *Kollát* elvtársnak, aki már jegyzetet is tud magának készíteni, mind jobban szerepel a foglalkozásokon, a vitában.

A pártszervezet vezetősége nem elégedett meg az oktatás előkészítésével és beindításával, hanem továbbra is foglalkozik az iskolákkal. Határozatot hoztunk pl. arról, hogy minden iskolaért egy-egy vezetőségi tag felelős. A középfokú iskoláért a vezetőség *Varga* Győző elvtársat, a pártszervezet elnökét tette felelőssé. *Varga* elvtárs felelős az iskola hallgatóinak tanulásáért, megjelenéséért, gondoskodik az anyaghoz szükséges irodalomról, biztosítja az iskola számára a helyiséget, ha kell, a fűtést, egyszóval az iskola minden problémájával foglalkozni kell. *Varga* elvtárs még az iskola előadójával is foglalkozik a hallgatókon kívül. Ellenőrzi felkészülésüket. Az iskola megkezdése előtt átnézi jegyzetét, hogy milyen helyi problémákat, példákat építsen még be a jegyzetébe.

A többi iskoláknak is hasonló módon megvan a felelőse a pártvezetőségen belül. A jól tanulókat megdicsérjük, az elmaradókat bíráljuk, segítjük az elmaradás behozásában. Erre a célra a faliújságot is felhasználjuk, melyre kiírjuk, kik tanulnak jól, kik a hátul kullogók.

Pártszervezetünk az ifjúság és a női dolgozók oktatására is gondot fordít.

Az oktatásba bevontak 13 százalékát női dolgozók teszik ki, 23 százalékát pedig az ifik. A fiatalok és nők valamennyien jó eredményt érnek el a tanulás terén.

Jól megállják a helyüket úgy a termelésben, mint a mozgalmi munkában, *Kisgyörgy* Ilona elvtársnő, vagy *Zelei* Béla elvtárs, lakatos, aki mozdonyvezető akar lenni és jó munkája eredményeképpen egy hónappal korábban mozdonyra tették fűteni.

A tanulás eredménye a politikai iskola hallgatóknál máris kezd megmutatkozni. Ezt mutatják a termelés terén elért eredmények. *Nagy* György lakatos például 113 százalékról 118 százalékra növelte teljesítményét. *Belai* Béla elvtárs *Sztálin* elvtárs születésnapjára, december 21-ére ezévi tervének befejezését ajánlotta fel.

Pártszervezetünk — megértve az oktatás jelentőségét — általában igyekszik leküzdeni a menetközben felmerülő problémákat.

Az egyik ilyen probléma, hogy még mindig nem tudtuk teljesen megszüntetni a hiányzásokat. Előfordul, hogy egy-két elvtárs inkább útra megy és nem szól a felvigyázónak, hogy mentse fel szolgálatból az iskola idejére.

Így tett egy esetben pl. *Flórián* Lajos elvtárs, fűtő, az alapfokú politikai iskola hallgatója. *Flórián* elvtárs nem kérte a felmentését szolgálatból, hanem elment útra és nem jelent meg a foglalkozáson. A pártvezetőség az ilyen esetekben elbeszélget a hiányzókkal és megmagyarázza nekik, milyen kár éri őket, ha egyszer is elmaradnak az iskoláról. Ezt tettük Flórián elvtárs esetében is, aki azóta nem is mulasztott.

A másik probléma, hogy a mozdonyfelvigyázók *nem minden esetben mentik fel az iskola idejére az utazó elvtársakat.* Legutóbb is négy elvtárs hiányzott emiatt. A pártvezetőség a mozdonyfelvigyázókkal megbeszélte, hogy vegyék komolyabban ezeknek az elvtársaknak felmentését, ne a véletlenre bízzák, hogy hátha még az utolsó percben visszaérkezik az útról az, akinek iskolába kell menni.

A fűtőházi pártszervezeteknél a speciális munka miatt az oktatásnál több nehézség mutatkozik, mint egy más munkát végző üzemben. Az eddigi tapasztalataink azonban azt bizonyítják, hogy *minden problémát meg lehet oldani, ha a pártszervezet vezetősége célul tűzi maga elé, a nehézségek leküzdését és következetes harcot folytat a kitűzött cél eléréséért.*

Füzeséri István,
a pártvezetőség tagja.

A szerető gondoskodás még jobb, pontosabb és odaadóbb munkára kötelez bennünket

Pártunk és kormányunk újabb szerető gondoskodását tükrözi a minisztertanácsnak a vasutasok bérrendezéséről szóló rendelete. A mult rendszer bérpolitikájától eltérően ez nem a minisztérium és az igazgatóságok tisztviselőit, hanem a legkisebb fizetésű forgalmi, kereskedelmi és vontatási dolgozókat érinti. Tudom, hogy ez az intézkedés a vasutasságnak a felszabadulás óta végzett becsületes munkája jutalmazása.

Nem kisebb, hanem jóval nagyobb jelentősége van a mi drága *Rákosi* elvtársunk bejelentésének. Mi, vasutasok, szívünk egész melegével üdvözöltük a jegyrendszer megszüntetését, az árak, bérek és fizetések rendezését. Az igazság az, hogy hirtelenében fel sem tudjuk fogni pártunk és kormányunk határozatainak messze kiható jelentőségét. De azt máris láthatjuk mi, vasutasok, hogy a napokkal előbb bekövetkezett fizetésemelésünket újabb fizetésemelés követi, amely jelentősmérvű és ismét kifejezi *Rákosi* elvtárs megbecsülését a dolgozó vasutasság iránt.

Jelentős mértékű a gyermekek után járó családi pótlék felemelése és az a rendelkezés, hogy októberben kapott fizetésünk és mostani családi pótlékunk 10 százalékát, illetve felét a dolgozók megsegítésére ki kell fizetni.

Azt hiszem, dolgozótársaim nevében is beszélek, amikor kijelentem, hogy *Rákosi* elvtárs november 30-i tanítását megfogadjuk és hálából, szeretetük viszonzásaként megszilárdítjuk munkafegyelmünket, élesen és öntevékenyen lépünk fel a fegyelemsértők ellen és munkánkat úgy végezzük, hogy az őszi és téli forgalmat sikeresen lebonyolítva évi tervünket teljesítsük és túlteljesítsük.

Ha visszagondolok 1939-től a felszabadulásig eltelt időre, amikor mint poggyászhordár az utasok kényelmének kiszolgáltatva, változott napról napra a keresetem, sokszor egyetlen fillér nélkül tértem haza — látom azt a hatalmas változást, ami az életemben is bekövetkezett.

Még jobb munkával hálájuk meg pártunk gondoskodását

Ma, mint vonatkísérő dolgozom, havi keresetem mindenkor biztosítva van. 1952 január 1-től pedig jelentősen emelkedik a fizetésem. Voltak, akik úgy akarták megelégedésemet letörni, hogy azt mondták, hogy kevés ez az emelés. Ezeknek hátran a szemükbe vágtam, hogy

iskolás gyermekemet a MAV Kaposvári Fiúnevelő Intézetben népi demokráciánk állama havi 65 forintért élelmezi és tanítja.

Örömmel tölt el ez a fizetésrendezés azért is, mert érzem, hogy ebben is eddigi jó munkánk eredménye, szocialista építésünk fölénye mutatkozik meg a kapitalista országok gazdasági rendje fölött. Amíg a nyugati országok dolgozói bérharcot folytatnak létminimumuk biztosításáért, addig népi demokráciánkban pártunk és kormányunk fizetésemeléssel járul hozzá a dolgozók életszínvonalának emeléséhez.

Ez a szerető gondoskodás még jobb, pontosabb és odaadóbb munkára kötelez bennünket, minden magyar vasutas dolgozót. Meg fogjuk mutatni, hogy nem voltunk érdemtelenek erre a bizalomra. Mint, ahogy a felszabadulás óta számtalanszor tanujelét adtuk harcos kiállásunknak, a kocsiforduló leszorításával, az őszi csúcsforgalom sikeres befejezésével meg fogjuk teremteni az előfeltételeket, hogy feladatainknak a téli forgalom idején is maradéktalanul eleget tudjunk tenni, hogy országépítő tervünkből a reánk eső részt minden vonalon teljesíteni tudjuk.

Orosz II. János
vonatkísérő, Budapest Keleti pu.

Vasutasok!

Olvassátok, tanulmányozzátok Rákosi elvtársnak a Központi Vezetőségi ülésen a jegyrendszer megszüntetéséről az ár- és bérrendezésről, az állami és munkafegyelemről mondott hatalmasjelentőségű beszédét!

DECEMBER 21-RE TELJESÍTEM 1952. ÉVI TERVEMET

Néhány nappal ezelőtt megtekintettem a kommunizmust építő ország kiállítását. A kiállításon ott volt előttem a sok-sok millió újtípusú ember alkotásainak kicsinyített mása, mint pl. herszonterületi sztálini kolhozváros, vagy mint a Metro, amelyek mind a dolgozó nép érdekeit szolgálják. Eszembe jutott, hogy mi is hatalmas építkezéseket folytatunk. Nálunk is található sok tíz- és tizezer ember, akik a Szovjetunió példáját követve építik ötéves tervünket.

Én a Szovjetunió hős vasutasainak életét és munkamódszereit tanulmányoztam, az ő példájukat követve értem el eredményeket. Azonban hibát követtem el akkor, amikor a szakvonali képzés mellett elhanyagoltam az elméleti képzést és így elkövettem azt a hibát, hogy kommunistához nem illő viselkedést tanusítottam.

A párt bírálata nyomán igyekeztem és igyekszem a hibámat kiküszöbölni és úgy a termelésben, mint a tanulásban élenjárni. Most, amikor az osztályharc éleződik, e feszült nemzetközi helyzetben feladatom a Szovjetunió által vezetett béketábor erősítése, ezért hálából Sztálin elvtárs születésnapját munkafelajánlással ünnepelem.

1. 1951. december 21-re teljesitem az 1952-es évi tervemet. Jelenleg 1952 október 20-i terv teljesítésénél tartok. Ezen eredményt a szovjet mozdonyvezetők példája nyomán a „2000 tonnás" és az „500 kilométeres" és a felemelt sebességü vonatok továbbításával értem el.

2. Négy átképzősnek heti négy órán keresztül átadom elméleti és gyakorlati tapasztalatomat úgy, hogy a fiókműhely 26 százalékkal emeli minőségi munkáját. (Vaskó József, Dorkó Lajos, Tóth Bertalan és Kiillő Sándor átképzősök.).

3. A mozdony jókarbantartásán keresztül (Nazarova-mozgalom) a kezdő hibák megszüntetésével, kisebb javítások elvégzésével a mozdonyjavitás költségét 20 százalékkal csökkentem.

4. A szénkiszabásomat, melynél 14 százalékos megtakarítást értem el, 18 százalékra fogom emelni.

Felajánlásaimnál szerzett gyakorlati tapasztalataimat munkatársaimnak átadom és minden törekvésem oda irányul, hogy munkafelajánlásomat pártunk és a szovjet hős mozdonyvezetők munkamódszereinek alkalmazásával teljesítsem.

Tóth III. János
Kossuth-díjas sztahanovista
főmozdonyvezető,
a „Szocialista vasútért"
tudósítója.

A LANDLER-művek tervbrigádjai az ötéves terv túlteljesítéséért

Üzemünkben a terveket eddig egyedül a müszaki vezetők dolgozták fel. Az egyoldalú munka helytelensége fellődésünk akadályozójává vált: havi terveink lazák voltak. A tervek örvendetes túlteljesítése egyben azt is megmutatta, hogy terveink nem voltak eléggé feszesek. Nem vettük számításba do.gozóink egyéni kezdeményezését, megelégedtünk a müszaki vezetők tervezésével, akik pedig előrelátásaikat, illetően kissé óvatosak.

A szeptemberben megindúló tervbrigád-mozgalom újszerüen hatott üzemünkben. Már az első napokban létrehoztunk hat tervbrigádot. Ismerve dolgozóink lendületét, bizakodva néztünk a fejlemények elé. Üzemgazdasági Osztályunk kidolgozta az év első felének tényszámai alapján failagos gazdasági adatainkat, majd az erről készült nyomtatványokat megküldtük s brigádvezetőknek. Ezzel egyidőben

mozgalmi szerveink is megkezdték a tervbrigádok és feladatainak általános ismertetését.

A szakszervezet és a vállalatvezetőség értekezletre hivta össze a tervbrigádokat. Itt részleteiben is megkaptuk feladatainkat: tanulmányozzuk át részleteiben az 1952. évi tervet es dolgozzuk fel minden műhelyrészleg problémáját. Ezekkel a kérdésekkel állandóan foglalkoznunk kell, közölni kell a dolgozókkal és meghallgatjuk erre vonatkozó javaslataikat. Keressük meg azokat a hiányosságokat, amelyek a fejlődést gátolják. A dolgozók véleménye alapján dolgozzunk ki javaslatokat, hogy milyen müszaki, szervezési intézkedésekkel lehet a terveket előbb teljesíteni, hogyan lehet az önköltséget csökkenteni.

Dolgozók javaslatai a jövő évi tervekben

E munkák elvégzése után a gyakorlat mégis azt mutatta, hogy a tervbrigádok munkájában még nagyon sok hiba mutatkozik. A dolgozók kevés javaslatot nyujtottak be, versenytársunk, az Északi Járműjavító is megelőzött bennünket. Munkánk fő hiányossága, hogy nem tettük központi feladattá a dolgozók javaslataival való foglalkozást.

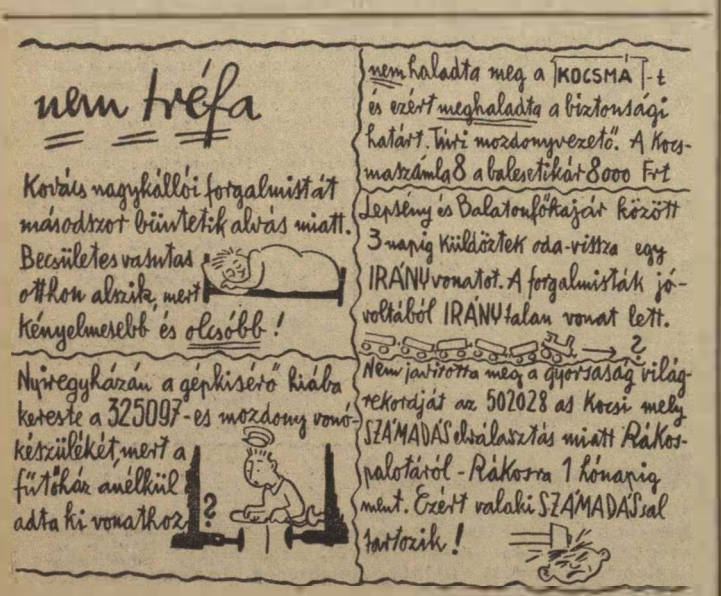
Értekezleten megtárgyaltuk a hiányosságokat, s határozatot hoztunk, hogy a do.gozóknak minden elhangzott javaslatát kiértékeljük.

Az üzemi bizottság az egyes értekezleteken felvett jegyzőkönyveket átadja a vállalatvezetőségnek. A vállalat főmérnöke a felszólalásokat tételrő.-tételre átvizsgálja, kiértékeli. Mérlegeli azoknak jelentőségét és azt a lehetőséget, hogy hogyan valósíthatók meg.

A kiértékelt javas.atokat dolgozókként kartotéklapon vezetik, felkeresik a javaslattevő dolgozót és vele közvetlenül megtárgyalják a részletkérdéseket. Ezen a lapon azt is feljegyzik, hogy a vezetőség kit kötelez a javaslatok bevezetésére. A végrehajtást hetenként ellenőrzik. Minden alkalmat felhasználunk arra, hogy az összes javaslat, felszólalás, hiányosság témája, és annak elintézése nyilvánosságra kerüljön. A javaslatkartonok átkerülnek a tervosztályra, ahol azokat bedolgozzák az üzem tervébe, a forintban, és időben kiértékelt nyereséget rávezetik a karton hátsó oldalára.

A megvalósított munka eredménye, hogy a mai napig 86 javaslatot vezettünk be, abból 56-ot építettünk be jövő évi tervünkbe. A tervbrigádok munkája ezzel azonban nem ért véget. Munkánkban még mindig találhatók hiányosságok. A javaslatok még nem terjedtek ki a balesetelhárításra és csak szórványosan foglalkoznak a külföldről behozandó anyagok hazai anyaggal való pótlásával. Célunk: a megkezdett úton továbbhaladva, olyan eredményeket elérni, melyekkel ötéves tervünket a kitüzött idő előtt teljesíteni tudjuk.

Ebneth Sándor
mérnök,
tervbrigádvezető



A MULTBÓL...

A magyar vasuti munkások hősies harca a jobb megélhetésért, szocialista viszonyaik javításáért már az 1894-es esztendőben megkezdődött. Ebben a rovatban elővesszük a vasutas munkásmozgalom krónikájának egy-egy megsárgult lapját a mai vasutas dolgozók látókörének bővítésére, abból a célból, hogy a mult hősi küzdelmeiből erőt merítsenek, hogy közelebb kerüljenek annak megértéséhez, hogy mennyire megváltozott a vasutas dolgozók élete, társadalmi helyzete, szociális körülményei.

Vereb Mihály egyike volt azoknak a harcos vasuti munkásoknak, akik megalkuvás nélkül szembeszálltak a *„császári és királyi"* elnyomással. Most a magyar vasutasok bérrendezése idején, nem érdektelen feljegyezni: mit mondott *Vereb* Mihály az 1904-es sztrájkot megelőző egyik nagygyűlésen. Béremelést követel maga és dolgozó társai számára. Nézzük csak mit mond *Vereb* Mihály beszédéről a krónika:

„Vereb Mihály szólt a tárgyról hosszabban, különösen kiemelvén, hogy abból a 18—20—22 forintból a szolga halodmagával megélni képtelen. Átlag nyolc krajcár esik egy családtag napi élelmére, amiből még a népkonyhán sem táplálkozhatik. A bajon sürgősen kell segiteni. Ugyanityen a helyzetük, sőt még rosszabb a kisegitő fékezőknek, akik 18—20 koronát keresnek hónaponként, amiből családostul meg kell élni és házbért fizetni."

Kiket érdekelt a felszabadulásig a munkások sorsa. Rabság, nyomor, szenvedés, a megtecsülés teljes hiánya kísérte a vasutasok életét. A szolga (később altiszt, most hivatalsegéd) sivár napok elé nézett, csakúgy mint az altisztek, (később segédtisztek). Egyedül a rendszert szivvel-lélekkel támogató tisztviselői kar számított a jobb bánásmód és javadalmazás szempontjából.

A nyomor és kitasztottság érzése diktálta például azt a *„felterjesztést"* is, amelyet egyik szervező gyülésükről küldtek el a *„királyhoz"*, élet és halál „urához":

„A magyar királyi államvasút sokezer alkalmazottja mai szervező gyülekezetéből legmélyebb hódolattal járul Felséged magas trónusa elé, aki az igazságnak magasztos forrása, az elnyomottaknak utolsó menedéke, a ki atyai szeretetével népeinek minden osztályát felöleli. A magyar királyi államvasutak alkalmazottairól, az állam gazdaságának örökké mozgósított seregéről, az állam mostohán gondoskodik."

Hiába menekült azonban a nemsok hiján gerincét tört vasuti munkás a magas trónus elé, hiába akart inni az igazság magasztos forrásából, az elnyomottak utolsó menedékéhez, mert *„őfelsége"* kutyába se vette a tiszti ranglétra alatt lévőket.

Mennyivel más ma a helyzete a dolgozóknak. Hazánk felszabadulásával a vasutasság életében is gyökeres változás következett be, az elmúlt rendszerben méltánytalanul háttérbe szorított vasutasság épülő szocialista társadalmunknak egyenértékü tagjává vált — mint ahogy azt *Bebrits* elvtárs a vasutas dolgozókhoz intézett felhívásában is kifejezésre juttatta. A magyar vasutasság megbecsülése jut kifejezésre a róluk való gondoskodásban, egész sor szocialista létesítményben, az üdültetésben, az egyes kategóriák közötti válaszfalak ledöntésében.

A vasutas dolgozók, megbecsülése jut kifejezésre abban is, hogy a közelmultban bejelentett fizetésrendezés után, népünk szeretett vezére, a magyar dolgozók atyja, a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének 1951. november 30-i ülésén tartott beszámolójában bejelentette a jegyrendszer megszüntetését, a munkabérek és fizetések emelését, az árak új, a dolgozókat védő szabályozását.

A multban elnyomott vasutasság minden öntudatos dolgozó tagja tudja ezt és arra törekszik, hogy a hős szovjet vasutasok nyomdokain haladva, az őszi és téli forgalom zavartalan lebonyolításán keresztül segítse egy még boldogabb és szebb jövő felépítését.



VONTATÁSI SZOLGÁLAT.

Kovács Mihály sztahanovista mozdonyvezető, Ratku János és Bakai András fűtők, debreceni fűtőház.

Az őszi forgalom tartama alatt ezideig a következő kimagasló eredményeket érték el: az egy mozdonyra eső napi km teljesítményüket a célkitűzéshez viszonyítva 78 százalékkal túlteljesítették. Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva 25 százalékos, a 2000 tonnás mozgalomban terven felül 22 túlsúlyos vonatot, a 4-es mozgalomban pedig 5 vonatot továbbítottak. A mosástól-mosásig mozgalomban eddigi eredményük 14.625 km. Kimagasló teljesítményüket a forgalmi dolgozóikkal való szoros együttműködéssel érték el.

FORGALMI SZOLGALAT.

Barta Imre sztahanovista kocsimester, Debrecen.

A kocsiforduló leszorítása érdekében az elmult 10 nap alatt az egy kocsira eső mozgatási időt 117.9, a kocsitartózkodási egységidőt 111.1 százalékra teljesítette, garanciavéllel 8 vonatot vállalt továbbítani, ezzel szemben 12 vonatot továbbított. Kiváló teljesítményét a munkatársaival való jó megszervezésével érte el.

KERESKEDELMI SZOLGÁLAT.

Szabó Ferenc és 11 fő brigádja, Záhony átrakó.

Az őszi forgalom gazdaságos megvalósítása érdekében az elmult 10 nap alatt a felajánlásukban vállalt 200 százalékos átrakási teljesítményt 312 százalékra teljesítették. Kiváló teljesítményüket a brigád tagjainak szoros együttműködésével érték el.

PÁLYAFENNTARTASI SZOLGÁLAT.

Hódmezővásárhelyi osztálymérnökség dolgozói Sztálin elvtárs 72. születésnapjának tiszteletére versenyre hivták ki valamennyi osztálymérnökség dolgozóit. A kihivás az alábbi versenyfeltételekben történt.

Októberben elért 126 százalékos átlageredményüket 130 százalékra, valamint a teljesítményükben végzett órák viszonyszámát 87.4 százalékról 91 százalékra vállalják emelni.

Ezen vállalás teljesítésével, illetve tul teljesítésével a béketábor bölcs vezére, Sztálin elvtárs születésnapjának méltó megünneplésével dolgozóink nagyban elősegitik az őszi forgalmi sikeres lebonyolitását és ezzel ötéves tervünk második tervévének határidő előtti teljesítését.

Felépitményi Vasanyagjavitó ÜV. dolgozói a Nagy Októberi Szocialista Forradalom ünnepének tiszteletére vállalták, hogy az 1951. évi tervüket november 25-re befejezik.

Az üzemi vállalat egyes osztályai az alábbi időpontok szerint fejezték be tervüket. A vállószerelő műhely és csúcsbetétes keresztezés szerelőműhely október 31-re, a felépitményi és szerszámjavitó műhely november 7-re, a kovácsműhely, gépműhely és asztalosműhely november 24-re.

A felépitményi szerszámjavitó műhely dolgozói Sztálin elvtárs születésnapjának tiszteletére vállalták, hogy 250 db Container-kocsi elkészitésénél egy újitással 20 százalékos megtakarítást érnek el. Ennek értéke 151.170 Ft.

Mit tanultam „A szakszervezetekről" cimü könyvből

Az elmúlt napokban jelent meg Lenin és Sztálin elvtársaknak: „A szakszervezetekről" cimü könyve. Megvettem ezt a könyvet, mert éreztem, hogy szakszervezeti funkcionárius nem dolgozhat jól Lenin és Sztálin tanitásainak szakszervezetekről szóló útmutatása nélkül. De nemcsak megvettem, hanem elolvastam Apró elvtársnak a mü megjelenése után irt cikkét a „Szabad Nép" 1951. november 2-i számában.

Megmondom őszintén, már sok könyvet olvastam a szakszervezetek feladataival, a funkcionáriusok magatartásával és tennivalóival kapcsolatban, de ebben a kötetben sok újat olvastam, mind olyant, amelyet felhasználok munkám megjavitására. Megtudtam, hogy a szakszervezetek feladatának milyen történelmi háttere volt, milyen elméleteket állitottak fel a trockisták és a többiek a szakszervezetek szerepében. Lenin elvtárs döntő csapást mért ezekre az ellenséges irányzatokra, majd Sztálin elvtárs uj elvi kérdéseket dolgozott ki. Többek között a munka szocialista szervezésének feladatait, a szakszervezetek és az állam viszonyának több problémáját és a szakszervezeteknek a dolgozókról való gondoskodását.

A birálat és önbirálat, a munkánkban felkelhető bürokratizmus elleni harc, a termelési értekezletek jelentősége, a munkásosztály tömeges versenymozgalmának szélesitése, az ujitó- és Sztahanov-mozgalmak elterjesztése a terv tulteljesitéséért, — mind-mind utat mutat számunkra.

Nekünk, szakszervezeti funkcionáriusoknak értékes segitséget jelent az a könyv. Sok mindenre megtanit bennünket: a pártonkivüli dolgozókkal való foglalkozásra, a tömegnevelés, a kultürmunka feladatainak helyes elvégzésére. Felvilágositást nyujt a szervezés elvi kérdéseiben.

Felhivja előttünk a munkafegyelem megszilárditásának nagy jelentőségét, gyakorlati tapasztalatokkal segit a kapitalista csökevények felszámolásában. Lenin és Sztálin elvtársak felhivják figyelmünket a káderek kiválasztásának fontosságára, a szakszervezeti funkcionáriusok, az ipar és más területeken vezetőszerepet betöltő elvtársak felelősségteljes munkájára. Emellett bő felvilágositást nyujt a szervezés elvi kérdéseiben.

Amikor ezt a nagyszerü könyvet, mint barátomat és segitőtársamat tanulmányoztam, megállapithattam, hogy mennyire hiányos még a munkám. Ez a könyv adja meg számomra azt a segitséget, hogy hibáimat kiküszöböljem és munkámat megjavitsam. Aki elolvasta a szakszervezeti funkcionáriusok nélkülözhetetlen könyvét, minden sora, lényege vérévé vált, a mainál sokkal könnyebben oldja meg a sokszor nehezebbnek látszó feladatokat, mert e müvel újabb fegyverrel gazdagodtunk. Ezért ajánlom minden funkcionárius-társamnak e mü tanulmányozását.

SURMANN IMRE,
az Északi Járműjavító ÜV.
ÜB szervezőtitkára.

A „Szocialista vasutas" BIRÁLATA UTÁN

A *„Szocialista Vasútért"* című lap 1951 szeptember 6-i számában egy cikk jelent meg *„Tizenhat fiatal lány tanulni akar, de a vállalatvezetést nem érdekli"* címen. Ebben az Északi Járműjavító ÜV bírálatot kapott, hogy a lakatos átképzős női dolgozókkal nem foglalkozunk.

A bírálat valóban helyes és jogos volt, mert

nem biztositottuk az elméleti oktatást, hibák voltak a mozgalmi életben, s az emberről való gondoskodás terén.

A bírálat feltárta mindezeket, de egyben megmondotta azt is, hogyan kell ezeket kijavitani.

A bírálat után megjavitottuk az átképzősök helyzetét. *Biztositottuk kéthetenként az elméleti oktatást. A gyakorlati munka elsajátitása könnyebbé vált az átképzősök részére. Rövid időn belül munkaruhát, uj műhelyrészt kaptak, a hiányzó munkapadokat pótolták.* Közvetlen

a munkahelyen külön női öltöző, hideg-meleg vizzel folyó viz-zuhanyozó áll rendelkezésükre.

A DISZ-vezetőség foglalkozik az ifjakkal, igy biztositva van fejlődésük. Ennek következtében szakvonali szinvonaluk máris emelkedik. *Boldán* Lászlóné már önállóságot kezd tanusitani a munka végzésében.

Vig Teréznek, *Papp* kartársnőnek és még egy-kettőnek viszont még több fegyelmet kell tanulniuk.

A 17—18 éves fiatal tanulók látva azt, hogy a párt- és a szakszervezet, s a szakvezetés foglalkozik velük, most még fokozottabban láttak tanuláshoz, hogy rövid időn belül szakmát sajátitsanak el és közvetlen résztvevői legyenek az alkotómunkának, a béke tervének.

FARKAS JANOS,
az Északi Járműjavító ÜV
átképzőseinek oktatója,
a „Szocialista Vasutért" levelezője

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasutért

désének elengedhetetlen rugója. A szovjet vasutnál épen úgy, mint valamennyi szovjet üzemben, a szocialista bérrendszer, a szocialista elosztás elve érvényesül. Mindenki képessége szerint és mindenki a végzett munka arányában kapja fizetését.

A VASÚT MUNKÁSAI tisztviselői, vezetői munkabért kapnak. A munkabér a nemzeti jövedelemnek, vagy az újonnan termelt értékeknek azt a részét képezi, melyet a dolgozók közvetlen, személyes fogyasztásra használnak fel, vagyis az az érték, melyet munkájuk mennyisége és minősége után kapnak.

A munkabér nagyságát az állandó termelő erők növekedése, a termelékenység emelkedése határozza meg.

A dolgozók bérének emelkedésével, az életszínvonal növekedésével egyidőben gyorsabban nő a termelékenység és ezáltal biztositva van a szocialista társadalom számára a többiet termék. *A többiet termékből biztositva van a termelés további bővitése, a dolgozók anyagi és kulturális szinvonalának állandó emelkedése, valamint az ország honvédelmi szükségleteinek kielégitése.* A dolgozók jövedelme — fejlettebb formában, mint nálunk — nem szorítkozik csupán pénzbeli munkabérre.

A szabadság, betegség idejére való fizetés, ingyenes oktatás, orvosi kezelés, nyaralás, bölcsőde, stb. mindezek kb. 38 százalékkal növelik a dolgozók munkabérét.

Ezek az általános elvek a vasut minden ágára ép úgy vonatkozik, mint az egész Szovjetunió dolgozói számára.

A vasút jellegét tekintve, a végzett munka sajátosságát figyelembe véve, a szocialista elosztás elvének megfelelően különböző bérezési formák vannak: *teljesitményi, progressziv, időbér, órabéres teljesitményi, premizálási, stb. bérek.* A bérek kialakitásánál a szovjet vasútnál figyelembe veszik a képzettséget, a végzett munka fontosságát, mennyiségét, minőségét, gazdaságosságát, s veszélyességét. Gyakorlatban megvalósulva láttuk *Sztálin* elvtársnak azt a megállapitását, melyet 1931 július 23-án tett a gazdasági funkcionáriusok előtt: *„Nem szabad türni, hogy a vasiparban egy képzett munkás ugyanannyi fizetést kapjon, mint az, aki a padlót söpri. Nem szabad türnünk, hogy a vasútnál a mozdonyvezető ugyanannyit keressen, mint az irnok. Marx és Lenin azt mondták, hogy a szakmunka és a nem-szakképzett munka közötti különbségnek csak a kommunizmusban kell eltünni, s hogy ennek következtében munkabért még a szocializmusban is a munka arányában, nem pedig a szükségletek arányában kell fizetni."*

A szovjet vasutakon ez az elv, a szakképzettséget illetően is, maradéktalanul érvényesül. A szakképzettség különböző módon nyer dijazást. Például a mozdonyvezetőknél azt veszik figyelembe, hogy milyen vonalon, milyen tipusú mozdonyokon tesznek szolgálatot, valamint milyen képzettséggel, gyakorlattal rendelkeznek. Ezen az alapon csoportositva vannak a mozdonyvezetők. Ez az elv, szinte valamennyi szakágra érvényesitve van.

A SZOVJET VASUTAKON is épen úgy, mint az élet minden területén a dolgozók bérezésének *főformája a teljesitményi bér.* A teljesitménybérrendszer a szocializmusban gyökeresen különbözik a tőkés társadalomban alkalmazott akkordbérrendszertől. A kapitalizmusban a teljesitménybér a kizsákmányolás fokozására, a munkaintenzitás növelésére, a munkabér csökkentésére vezet.

A szocialista termelési rendszerben a teljesitménybér a munkaszerinti dijazás szocialista elve megvalósitásának egyik legjobb eszköze.

A munkatermelékenység növelésének, a munkabér növekedésének a dolgozók anyagi helyzete javulásának egyik legfontosabb emelője. Tehát nem a termelésben eltöltött idő, hanem az elkészitett termények mennyisége és minősége, vagyis a munka végső eredménye szabja meg. A teljesitménybér ilyen módon *elősegiti a dolgozók társadalmi és egyéni érdekeinek összekapcsolását.* A szovjet vasutakon nagyon sok olyan munka van, melyet teljesitménybérben számolnak el, műhelyekben a mozdony és kocsijavitások, kereskedelemnél darabáru rakodása, kocsik ki- és berakása, stb. ségi munkával járó prémiummal összekapcsolódik össze. Igy például a kazánmosók munkájuk után megkapják a darabbért, de emellett döntő tényezőként jelentkezik a jutalmazás ténye, melyet a mosástól-mosásig megtett kilométer után kapnak meg. Vagyis ez szabja meg a jutalom nagyságát. Ez vonatkozik a mozdony és kocsijavitásokra is. Az ilyen dijazási rendszer nagy mértékben

ösztönzi a szovjet vasutasokat a minőségi munka végzésére, s ezen túl a szakképzettség elsajátitására,

ami végső fokon ezt eredményezi hogy az egyéni érdek találkozik a közösség érdekével, minél jobbat termelnek, ez az egész közösség javát szolgálja.

A vasút közlekedési jellegét tekintve, vannak olyan munkakört betöltő dolgozók, akiknek munkájukhoz *balesetmentes szolgálat füződik.* Például: forgalmisták, váltókezelők, mozdonyvezetők, stb. Ezeken a helyeken balesetmentes szolgálatért járó prémium van bevezetve, s ezt egyenként és havonként fizetik. Van olyan eset is — ha valaki egész évben balesetmentesen végezte szolgálatát — év végén plusz egyhavi fizetését kapja meg, mint jutalmat. Ez a fizetési rendszer felmérhetetlen segitséget nyújt a balesetmentes szolgálat ellátására.

Az időbérezési prémiumrendszer is igen széles méretekben van elterjedve a szovjet vasútnál. Ebben a fizetési rendszerbe tartoznak, akiknek munkájuk norma szerint nem állapitható meg. Például: igazgatók, igazgatóhelyettesek hivatalnokok, szivattyúkezelők, kapusok, stb. *Ebben a fizetési rendszerben a terv teljesitése, túlteljesitése után nyernek jutalmazást.* Ezen kivül vannak még.

takarékossági, széntakarékossági, késéscsökkentési, túlsúly után járó prémiumok.

A prémiumnak jellemzője, hogy *a kiérdemelt bér tekintélyes részét* képezi, ami va óban ösztönzőleg hat a termelés növelésére.

Amint a fenti elvi kérdések és példák mutatják láthatjuk, hogy

a magyar vasutasok bérezési rendszere, a fejlett szovjet vasutasok bérezési rendszerét követi.

Az 1950. III. 1-i, az 1950. IV. 1-i, az 1951-ben bevezetett bér- és premizálási rendszerek módosítása nagy mértékben kiemelte a régi értelemben vett bérezési rendszerből. Ezek a bérezések lényegében a vasútnál *a fizikai dolgozók bérezését úgy rendezte, hogy ez részleteiben is megfelelt a szocialista bérezés elvének.* Ugyanakkor a havibéres vasutas dolgozók, a vasút bonyolult munkaköreinek sajátossága folytán, ezek a bérrendezések nem

73,623.000 forintot adott a hajas vasutasok bérének rendezéséhez, majd az általános ár- és bérrendezés során 15—21 százalékkal növelte a már egyszer felemelt fizetést. Ezzel is, mint sok más tényen keresztül pártunk és kormányzatunk elismeri és értékeli a vasutasok, s a vasut eddig elért eredményeit.

A VASÚT VEZETŐIRE hárult az a feladat, hogy ezt a közel 74 millió forintot úgy ossza el, hogy ez előbbre vigye a szocialista bérezési rendszer megvalósitását, valamint úgy alkalmazza a bevált régebbi és bevezetett újabb fizetési formákat, mely ösztönzi a vasutas dolgozókat a nagyobb teljesitmények elérésére. Igy a munkaköri alapbér rendezéséhez 30 milliót, a munkakörök átsorolására 20,880.000 forintot, a prémiumrendszer módositására évi 22,743.000 forintot fogunk fordítani. Az elosztás helyességéhez *hozzájárult a Szovjetunióban járt vasutas küldöttség tapasztalatainak alkalmazása,* különösen abban a vonatkozásban, hogy *a prémium összegét felemeltük, s* igy a premizálással, illetve ezen keresztül, jobban tudjuk mozgositani a vasutasokat a terv teljesitésére, túlteljesitésére. Ugyanakkor olyan rendszert vezettünk be, mely *kizárja azt a helytelen egyenlősdiséget,* ami eddig uralkodott a premizálás kérdésében. Hasonlóan a Szovjetunióhoz, *balesetmentességi prémiumot vezetünk be,* mely nagy mértékben fogja csökkenteni a balesetek számát, s másik oldalon tekintélyes pénzösszeghez jutnak azok a vasutas dolgozók, akik balesetmentesen teljesitik szolgálatukat.

Pártunk és kormányzatunk, valamint a vasút vezetősége a bérrendezésért, s a bérek helyesebb elosztásáért, azt várja a vasutasoktól, hogy a pártszervezetek vezetésével, az üzemi bizottságok segitségével mindent tegyenek meg a munkafegyelem megszilárditása terén. Kiméletlen harcot folytassanak a munkafegyelem lazitóival szemben, akik az ellenséget segitik. Harcoljanak az őszi és téli forgalom, a háromnapos kocsiforduló sikeres végrehajtásáért, mely szorosan összefügg népgazdasági szempontból az 1951-es tervév teljesitésével. A vasutas vezetők, igazgatótól, főnöktől, csoportvezetőkig, indítsanak harcot az egyszemélyes felelős vezetés megteremtéséért. Mindezek megvalósitásában fel kell használni a hős szovjet vasutasoktól kapott gazdag tapasztalatokat.

Szekszárdi Imre
a budapesti Vasutpolitikai Osztály vezetője



...ez már sok, erre még a reakció sem számított.

„Nagy pártunk, Rákosi elvtárs iránti szeretetünk és hálánk jeléül..."

A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségéhez, *Rákosi* elvtárshoz számos táviratban és levélben mondtak köszönetet a vasutas dolgozók. Ezekben szeretetüket és hálájukat nyilvánitják a kormány és a párt gondoskodásáért, az új bérrendezésért. A vasutasok ezt a gondoskodást és szeretetet látják a felszabadulás óta a párt, *Rákosi* elvtárs, a nép kormánya részéről. A Vasutas Egyetem, a vasutas technikumok, a vasutasnap és a szállitási feladatok teljesitésében áldozatos munkát végző dolgozók tizezreinek üdültetése, 36.000 vasutas dolgozó bevonása az élelmiszerellátásba, a bakancsok, cipők és cipőtalpak tizezreinek kiosztása a vasutasok között stb. — mind azt bizonyitja, hogy pártunk értékeli a vasutasok áldozatos jó munkáját.

Vasutas dolgozóink nagy figyelemmel, lelkesedéssel és határtalan szeretettel hallgatták *Rákosi* elvtárs beszédét, olvasták a miniszterelnök határozatait. Leveleikben és táviratokban igéretet tesznek arra, hogy megfogadják *Rákosi* elvtárs tanitását és megteremtik a vasúton a szilárd munkafegyelmet, hogy ezzel is meghálálják a jegyrendszer eltörlését, az ár- és bérrendezést, a vasutasok helyzetének jelentős mértékü javitását.

Ezekről szólnak a magyar dolgozó nép nagy tanitójához, *Rákosi* elvtárshoz irt hálasorok is. De ezek az irások arról az elszántságról is tanúskodnak, hogy azzal hálálják meg ez újabb megbecsülést, hogy a legkiméletlenebb harcot folytatják a munkafegyelem megszilárditásáért, a lazaság, a bűnös mulasztások ellen és minden erejükkel és képességükkel arra törekszenek vasutas dolgozóink, hogy *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmukat teljesitve az őszi és téli forgalom hatalmas feladatait jól végrehajtsák, s a tervet túlteljesitsék.

A kaposváriak például igy irnak *Rákosi* elvtárshoz:

„Kedves Rákosi Elvtárs! Mi, Kaposvár állomás forgalmi dolgozói, nagy pártunk és forrón szeretett vezérünk, Rákosi elvtárs iránti szeretetünk és hálánk jeléül, azért az újabb megbecsülésért, amellyel a vasutas dolgozókat az új fizetésrendezés révén részesitette, december 21-re, a nagy Sztálin elvtárs 72. születésnapjára felajánljuk, hogy hiányosságaink kiküszöbölésével, nagyobb munkafegyelemmel, a dicső szovjet vasutasok példája nyomán, eddigi elmaradásainkon javitva, az utazási sebességet 96-ról 100 százalékra, a kocsitartózkodást 105-ről 115 százalékra, a tehervonatok rendes irányitását 80-ról 100 százalékra, a 24 órás vonatforgalmi tervet 88 százalékról 92-re, a gőztartást 72-ről 80 százalékra, a garancialevéllel indított vonatok számát 28-ról 35 százalékra emeljük és a kocsibeállitásokat pedig 3.9 óráról 3.5 órára csökkentjük. Ezzel az a célunk, hogy jobb munkánkkal hozzájárulhatunk ahhoz a harchoz, amely a világ dolgozóinak boldog és békés életét van hivatva felépiteni."

Az új bérrendezés arra kötelezi a vasutas dolgozókat, hogy megszüntessék a munkájuk területén fennálló hiányosságokat, hogy a munkafegyelem megszilárditásával fokozzák küzdelmüket a háromnapos kocsiforduló megteremtéséért, hogy az eddiginél is felelősségteljesebben dolgozzanak az őszi és téli szállitások győzelmes lebonyolitásán keresztül a tervév sikeres befejezéséért, a terv túlteljesitéséért.

SZERVEZZÜK A TÉLI ÜDÜLTETÉST

Azok a dolgozók, akik egészségtelen munkahelyen dolgoznak, melynek levegője a szervezetre káros anyagoktól szennyezett, a hótól csillogó hegyekben végzett séták eredményeként, kitisztult tüdővel, frissen, kipihenten térnek vissza a termelő munkába. Ezekben a magaslati gyógyüdülőkben ezenkivül minden szórakozási lehetőség, tágas társalgó, nagy könyvtár, egyéb sportfelszerelés, rádió, képeslapok állnak a dolgozók rendelkezésére.

Megelégedéssel és örömmel beszélnek mindenhol a dolgozók a téli üdülés szépségeiről és jóságáról, akik már egyszer kivették részüket abból, és eredményességét mutatják azok az emelkedő termelési százalékok, amiket a dolgozók az üdülésből visszatérve, elértek. Például: Pelyhes István öntő, aki a Landler Jenő Járműjavitóban dolgozik, a XIII. osztály t. t. felelőse jutalomüdülésre javasolta. A javaslatot az üdülési albizottság elfogadta jó munkája jutalmául és a beutalójegyet kiadta.

Pelyhes elvtárs az üdülésből visszatérve, termelési százalékát 131-ről 145 százalékra emelte.

A téli és jövőévi üdültetés jó megszervezése, a szociális összetétel megjavitása érdekében, üdülési ankétot rendeztünk a szakszervezet központjában és a jövőben folyamatosan a területi bizottságokon is rendezünk. Megtárgyaltuk az ankéton a feladatokat: az üdülési albizottság kiépitésének fontosságát, az üdülési propaganda kiszélesitését, a beutalójegyek helyes szétosztását és a szociális összetétel megjavitását. Ha az üdülési propagandát, a helyes elosztást és a pontos elszámolást most a téli hónapokban jól visszük, akkor nyáron, amikor több üdülő van nyitva, és igy az üdülési keret is magasabb, könnyebben tudjuk az üdülést jól megszervezni.

A vasutas dolgozók közül 1950-ben 7953-an, 1951-ben 9000-en üdültek. Több mint 1000 dolgozóval többen üdültek ez évben, mint tavaly. A jövő évben pedig ez a szám még 3000-rel emelkedik. Lényegesen emelni tudtuk a külföldi üdülésben résztvevő dolgozók számát, akik a népi demokratikus országokban üdültek jó munkájuk jutalmaként. Ugyszintén ezeknek az országoknak a dolgozói nálunk töltötték szabadságidejüket.

A téli üdülés szépsége és örömei

A dolgozók nagy többsége abban a téves hitben van, hogy csak nyáron lehet pihenni, pedig az év minden szakának megvan a szépsége, és minden évszakban a legmesszebbmenőkig biztositva van a pihenés lehetősége. Különösen a fizikai dolgozók azok, akik idegenkednek a téli üdüléstől. Ezt tükrözi vissza mátraházi üdülőnk, november 4-től november 18-ig 28 fizikai, 9 müszaki és 45 szellemi dolgozó üdült. Az üdülési albizottságok elmulasztották a dolgozók felvilágositását és nem forditottak rá gondot, hogy megismerjék a téli üdülés szépségeit.

Ez évben a SZOT osztotta szét a beutalójegyeket és igy a vasutas dolgozóknak alkalmuk nyilt az ország különböző helyein résztvenni a kedvezményes gyógyüdülésben. Fennáll ez a téli évszakban is, mikor Mátraházán, Lillafüreden, a Mecsekben, Sopronban üdülhetnek és gyógyulhatnak a vasutas dolgozók és élvezhetik jó munkájuk jutalmaként

a téli sport minden örömét és szépségét, amikor sielésre, ródizásra bőven van alkalom a havas hegyeken.

Vigyázzunk az üdülők szociális összetételére

Hiányosság volt munkánkban, hogy nem volt tervszerű s ez magával vonta a szociális összetétel romlását is. A szabadságolási ütemtervet az üdülési ütemtervvel nem hangoltuk össze és nem egy esetben előfordult, hogy a dolgozók nem tudtak üdülni menni — bár ezt a jó munkájuk jutalmaként megérdemelték volna — mert a szakvonal nem tudott számukra szabadságot biztositani.

A társadalombiztositási tanácsok feladata, hogy az üdülési albizottságokat mindenütt kiépitse, bevonva a bizottság munkájába azokat a dolgozókat, akik saját élményeiken keresztül meggyőződtek az üdülés szépségéről és gyógyitó hatásáról. Az albizottságok munkájukon keresztül minél nagyobb felvilágositó munkát fejtsenek ki a dolgozók között, hogy azok igénybevegyék az üdülést, ezzel elősegitsük tervünk határidő előtti teljesitését és túlteljesitését.

Szocialista vasutért

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutas Szakszervezet lapja

Megjelenik havonta kétszer

Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasuti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet

Szerkesztőség:

Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16. Telefon: 113—887, 124—893, 313—744. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54.

Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5.

Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

Az 1951. évi MÁV leltározás jelentősége

A szocialista vasút épitésének szükséges feltétele az állóalapok (állóeszközök, leltári tárgyak) állandó növekedése. A szállitás is munkaeszközökkel (kocsik, gépek, szerszámok stb.) történik.

A berendezések, felszerelések és üzemterek jobb kihasználása egyik legfontosabb feltétele az állami tervek teljesitésének és túlteljesitésének az önálló gazdasági elszámolás megszilárditásának és a jövedelmezőség fokozásának.

A vasút használatában lévő álló eszközök részei az egész nép vagyonának. Éppen ezért megóvásukért, helyes kihasználásukért a vasút vezetősége, de mindenegyes vasútas dolgozó is, az egész magyar népnek felelős.

A leltározás a szovjet tapasztalatok felhasználásával történik és gépesitett adatfeldolgozás révén megy végbe.

A feladat megvalósitása, a szovjet tapasztalatok alapján bevezetett módszerek, ezen keresztül a határidő betartása és igy a MÁV 1951. évi zárómérlegének elkészitése határidőre attól függ, hogy dolgozóink milyen lelkesedéssel és odaadással végzik ezt a feladatot.

A leltározás folyamán sokezer vasutas dolgozó győződhet meg a szovjet módszerek jelentőségéről, amelyek ezen a területen is igen nagy mértékben segitik a magyar vasút szocialista átalakitását.

DECEMBER 21-RE TELJESÍTEM 1952. ÉVI TERVEMET

Néhány nappal ezelőtt megtekintettem a kommunizmust építő ország kiállítását. A kiállításon ott volt előttem a sok-sok millió újtípusú ember alkotásainak kicsinyített mása, mint pl. herszonterületi sztálini kolhozváros, vagy mint a Metro, amelyek mind a [illegible] dekeit szolgálják.

AZ ŐSZI IV[illegible] mi is hatalmas DOLGOZÓJAINK [illegible]unk is ta[illegible] JUTALMAZÁSA

December 21-én. Sztálin elvtárs 72. születésnapján fejeződik be a vasutasok őszi forgalmi versenye. Az őszi forgalmi versenyben legjobb egyéni versenyzőket és brigádokat országos és területi viszonylatban a következőképpen jutalmazzák:

Országos viszonylatban, egyéni versenyzőknél: I. helyezett 1000. II. helyezett 800. III. helyezett 600 forint.

Brigádnál: I. helyezett 1600. II. helyezett 1200. III. helyezett 1000 forint.

Területi viszonylatban, egyéni versenyzőknél: I. helyezett 500. II. helyezett 350. III. helyezett 250 forint.

Brigádoknál: I. helyezett 900. II. helyezett 600. III. helyezett 400 forint.

A jutalmakat az 1951. évi augusztus hó 20-tól december hó 20-ig terjedő időtermelési eredmenye alapján 1952. január havában fogják kifizetni. Amennyiben a terület legjobb dolgozói, vagy brigádjai egyben az országos legjobb helyezést is elérik, részükre csak egy jutalom, és pedig a magasabb jutalom folyósítható.

1951. ÉVI AUGUSZTUS 20-TOL NOVEMBER 10-IG AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN A LEGJOBB ÉS KEVESBBÉ JÓ EREOMENYT ELERT SZOLGALATI HELYEK.

FORGALMI SZOLGALAT
A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Miskolc személypályaudvar. Az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 119. a vonatterhelési tervszámot 127. személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítását 110. a kocsitartózkodási egységidőt 114. az anyagtakarékossági tényezőt 125 százalékra teljesitette. Kocsi forgalma 200.884 kocsi volt. Az állomás dolgozói tervüket túlteljesitették. Ennek elérésében nagy jelentősége van annak a tudatnak, hogy az állomás dolgozói minden erejükel megfeszitve dolgoztak az élüzemszint kiteljesitéséért és a 3.5 napos kocsiforduló megvalósitása érdekében. **Összes pontszáma 224 pont. 2. Pécsbánya.rendező. Összes pontszáma: 145 pont. 3. Szolnok állomás. Összes pontszáma: 128 pont.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Cegléd állomás. 2. Selyp állomás.

VONTATASI SZOLGÁLAT.
A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Miskolci fűtőház. Mozdonyjavitási költségüket a tervhez viszonyitva 8 százalékkal csökkentették. Az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométerteljesitményüket 27 százalékkal emelték. A 2000 tonnás mozgatómban a napi többterhelést 547 ponttal emelték. A mosástól mosásig mozgalomban a mozdonyok kilométerteljesitménye a célkitűzéshez viszonyitva 27 százalékkal emelkedett. A minden út jövedelmezőségéért mozgalomban a vonali mozdonyszemélyzet 71 százaléka vesz részt. Szénmegtakarítása a tervhez viszonyitva 11 százalékos. A vontatási személyzet hibáiból három szolgálatképtelenség fordult elő. Baleset nem történt. **Összes pontszáma: 834 pont. 2. Szombathely fűtőház. Összes pontszáma: 805 pont. 3. Békéscsaba fűtőház. Összes pontszáma: 515 pont.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Keleti fűtőház, Összes pontszáma: — 349 pont. 2. Hatvan fűtőház összes pontszáma: — 437 pont

PALYAFENNTARTASI SZOLGALAT.
LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Hodmezővásárhely osztálymérnökség. Átlagos teljesitményi százaléka 128 százalék. Az összes munkaórák 90 százalékát végezték teljesitménybérben. Az átlagos rakodási időt 0.40 órára csökkentették. Az osztálymérnökség eredményét már hosszú idő óta tartja. A munkaversenyt állandóan tudatositják, a vállalások megtételénél a fizikai dolgozókat segitik a konkrét vállalás megtételében. **Összes pontszáma: 68.60. 2. Bajai osztálymérnökség. Összes pontszáma: 64.20. 3 Békéscsabai osztálymérnökség összes pontszáma: 63.44.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Székesfehérvári osztálymérnökség. Összes pontszáma: 44.70. 2. Váci osztálymérnökség összes pontszáma: 45.

KERESKEDELMI SZOLGALAT.
LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Budapest—Nyugati-pu. kereskedelmi főnökség. Az atlagos rakodási időt 15 százalékkal csökkentette. Kocsikihasználási tervét 129 százalékra teljesitette. Irányvonatképzés terén 233 százalékot ért el. Terv és tényszámok közötti eltérés mindössze 1 százalék. Atlagos foglalkoztatási fok 92 százalék. Anyagtakarékosság terén 28 százalékos megtakarítást értek el. Jó eredményüket a szállitófelekkel való szoros együttműködések és a munka jó megszervezésével érték el. **összes pontszáma: 351. 2. Miskolc személypályaudvar kereskedelmi főnökség. Összes pontszáma: 301. 3. Zákony kereskedelmi főnökség összes pontszáma: 284**

KEVÉSBBÉ JÓ EREOMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Komárom állomás kereskedelmi főnöksége. Összes pontszáma: + 55. 2. Rákospalota—Ujpest kereskedelmi főnökség. Összes pontszáma: + 17.

MÚHELYI SZOLGALAT.
LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Landler Jenő J. J. Ü. V. A vállalat időarányos tervét 109.6 százalékra teljesitette 3.19 termelékenységgel és 93.3 tervszerűséggel. Vállalását 174 százalékra teljesitette. Anyagtakarékosság terén egy főre eső érték 805 forint. **Összes pontszáma: 38.80. 2. MAV Eszaki Járómüjavitó Üzemi Vállalat. Összes pontszáma: 32.86. 3. Szolnoki Járómüjavitó üzemi Vállalat. Összes pontszáma: 32.37.**

KEVÉSBBÉ JO SZOLGALATI HELYEK:

1. Miskolci Járómüjavitó Üzemi Vállalat. összes pontszáma: 26.76. 2. Debreceni Járómüjavitó Üzemi Vállalat. Összes pontszáma: 24.31.

A LEGJOBB ÉS KEVÉSBBE JÓ EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK KIÉRTÉKELÉSE.

FORGALMI SZOLGALAT.
RENOELKEZŐ ÉS VONATINDITÓ ALLOMASOKON:

JÓ EREDMÉNYT ELÉRT ALLOMASI IRANYITÓ, RENDEZŐ, FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐ

(I., I/a, és I/b. csoportba tartozó állomásokon):

1. Zalányi Ferenc intéző, állomásirányitó, Szolnok. A 24 órás vonatforgalmi tervet 95 százalékra, tehervonatok terhelését a menetrendfüggelékhez viszonyitva 114 százalékra, személyvonatok menetrendszerinti indítását 110, tehervonatok menetrendszerinti indítását 90 százalékra teljesitette a normához viszonyitva. Összes pontértéke 109 pont. **2. Nyitrai Dezső forgalmi szolgálattevő, Miskolci szpu.** Összes pontértéke 102 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐ.

1. Novák László intéző forgalmi szolgálattevő, Bp. Ferencváros. Összes pont. értéke — 59 pont.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGALATTEVŐ

(II., III., III/a. csoportba tartozó állomásokon):

1. Majorosi Imre forgalmi szolgálattevő, Pécsbánya-rendező. A 24 órás vonatforgalmi tervet 90 százalékra, tehervonatok terhelését a menetrendfüggelékhez viszonyitva 128 százalékra, személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítását a normához viszonyitva 110 százalékra teljesitette. Összes pontértéke 90 pont. **2. Hegedüs János forgalmi szolgálattevő, Szuhakálló—Mucsony.** Összes pontértéke 88 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓ:

1. Pucsok Béla forgalmi szolgálattevő, Putnok. Összes pontértéke — 10 pont.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐ, VÁLTÓŐR:

1. Varju János váltókezelő, Bp. Délipályaudvar. Személy- és tehervonatok menetrendszerinti indításánál a normához viszonyitva 110 százalékot ért el. A gőztartási egységidőt 179. az egy kocsira eső mozditási időt 116 százalékra teljesitette. Összes pontértéke 125 pont. **2. Ifj. Sipos Imre vezető váltóőr, Debrecen.** Összes pontértéke 120 pont.

LEMARADT DOLGOZÓ:

1. Bodnár István váltóőr, Miskolci szpu. Összes pontértéke — 20 pont.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT KOCSIMESTER:

1. Szalai István kocsimester, Füzesabony. Az egy kocsira eső mozditási időt 151. tehervonatok terhelését a menetrendfüggelékhez viszonyitva 128 százalékra teljesitette. A 4-es mozgalomban közlekedő vonatok kiteljesitésénél 145 százalékot ért el. Összes pontértéke 129 pont. **2. Kéringer András főkocsimester, Győr** Összes pontértéke 71 pont.

LEMARADT KOCSIMESTER:

1. Régi János kocsimester. Bp. Ferencváros. Összes pontértéke — 87 pont.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGALATTEVŐ:

1. Tamás Jenő ellenőr, Mezőlak. A késett személyszállító vonatok tartózkodását csökkentette, itt 238 százalékos teljesitményt ért el. Tehervonatok tartózkodásának csökkentésénél kiteljesitése 373 százalék. A kocsitartózkodási egységidő 126 százalékra teljesitése. Összes pontértéke 437 pont. **2. Kovács József forgalmi szolgálattevő. Debrecen—Vásárter.** Összes pontértéke 234 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGALATTEVŐ:

1. Szabó Gyula forgalmi szolgalattevő, Mátészalka. Vonatot elfoglalt vágányra járatott be.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐ. VÁLTÓŐR:

1. Mátyás Ferenc váltókezelő, Mezőlak. Személyszállító vonatok tartózkodásának csökkentésénél 238 százalékos teljesitményt ért el. Tehervonatok tartózkodásának csökkentés teljesitésénél 374 százalékot ért el. Kocsitartózkodási egységidőt 126 százalékra teljesitette. Összes pontértéke 437 pont. **2. Tóth András váltóőr Debrecen Vásártér.** Összes pontértéke 234 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐ:

1. Takács István váltókezelő, Murony. Összes pontértéke — 20 pont.

VONTATASI SZOLGALAT.
LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐ ÉS FŰTŐ:

1. Tassi Mihály mozdonyvezető, Szakályi Ferenc es Csonka Mihály fűtő, Szegedi fűtőház. Az egy mozdonyra eső napi kilométerteljesitményüket a célkitűzéshez viszonyitva 76 százalékkal túlteljesitették, szénmegtakaritásuk a tervhez viszonyitva 25 százalék volt. 4-es összekapcsolású mozgalomban 18 vonatot továbbitottak. Összes pontértékük 196 pont. **2. Kovács Mihály mozdonyvezető, Debreceni fűtőház.** Összes pontértéke 181 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐ ÉS FŰTŐ:

1. Pozsonyi József mozdonyvezető, Nyiregyházi fűtőház.

PALYAFENNTARTASI SZOLGALAT.
LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT ELŐMUNKÁSOK:

1. Roboz Gyula, Pécsi osztálymérnökség. VI pm. szakasz. Alépitményi munkálatoknál átlagos kiteljesitése 201 százalék. A felmerült munkaórák 88 százalékát teljesitményben dolgozta. Összes pontértéke 57.8 pont. **2. —.** Kevésbbé jó eredményt elért dolgozót nem közöltek.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT PALYAMESTER:

1. Hadnagy Jozsef főpályamester, Veszprémi osztálymérnökség. Szakaszának átlagos kiteljesitése 149 százalék. A hozzá beosztott dolgozók a felmerült munkaórák 97 százalékát teljesitményben végezték. Összes pontértéke 69.2 pont. **2. Ladányi Mihály főpályamester, Kecskeméti osztálymérnökség.** Összes pontértéke 60 pont.

Kevésbbé jó eredményt elért dolgozót nem közöltek.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT SZAKMUNKÁSOK:

1. Szabo Lajos kőműves, Debreceni osztálymérnökség. V. pm. szakasz. Felmerült munkaórák 99 százalékát teljesitményben végezte. Átlagos kiteljesitése 140 százalék. Összes pontszáma 47.80 pont.

Kevésbbé jó eredményt elért dolgozót nem közöltek.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MÜVEZETŐK:

1. Dohnál Vilmos Landler Jenő Járómüjavitó Üzemi Vállalat. Összes pontszáma 135 pont. A Gazda.mozgalom kiszélesitése terén végzett jó munkát. Gyengébb eredményt elért dolgozókat szakmai tudásának átadásával segiti. **2. Gaál Illés, Landler Jenő Járómüjavitó Üzemi Vállalat.** Összes pontszáma 99 pont

AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN KIVALÓ EREDMÉNYT ELÉRT NŐI ÉS IFI DOLGOZÓK:

Kiszeli Éva forgalmi szolgálattevő, Bp. Soroksári-út. A késett személyszállító vonatok tartózkodását csökkentette, igy teljesitése 151 százalék. Összes pontértéke: 198.

Kisfalvi Gizella ifi dolgozó, irodai adminisztrátor, Miskolci fűtőház. Munkájának jó megszervezésével 96 százalékos kihasználtságot ért el. Kiváló szorgalmával példát mutat idősebb kartársainak.

Kátai Margit jegypénztáros, Kiskunfélegyháza. Munkaidejének teljes kihasználásával 237 százalékos teljesitményt ért el.

Bodnár Erzsébet, Szerencs. Kiváló szorgalmával és szaktudásával foglalkoztatási fokát 212 százalékra emelte.

Steiner Ernőné, MAV Jegynyomda Üzemi Vállalat, aki munkaidejének jó kihasználásával 143 százalékos átlagteljesitményt ért el.

Herceg Edit műhelyi irnok, Eszaki Járómüjavitó Üzemi Vállalat. A munkautalványozások hibátlan elkészitésével tünt ki társai közül.

Görög Andrásné, Debreceni Járómüjavitó Üzemi Vállalat. A vételezéseket jól megszervezte, ezáltal sikerült biztositania reszortja részére az anyagellátást.

Lőrincz Józsefné kocsiirsztitó, Nyiregyházi Kv. Normáját minőségi munka figyelembevételével 154 százalékra teljesitette.

Till Ferencné számlázó, Landler Jenő osztószertár. Kiváló szaktudásával 130 százalékos teljesitményt ért el, gyengébb eredményt elért kartársnőit segiti.

LEGJOBB ÉS LEGGYENGEBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOK 1951 ÉV AUGUSZTUS 21-TŐL NOVEMBER 10-IG.

FORGALMI SZOLGALAT.

GURITASNAL LEGJOBB EREDMENYT ELERT BRIGADOK:

Bartha Pál és brigádja, Dombóvár állomás. A vonatszétrendezési müveletek egységidejét 133. a leguritott kocsik mennyiségét a tervhez viszonyitva 164 százalékra teljesitették. Szolgálatban alávállás, utolérés, helytelen saruzás nem fordult elő. Összes pontértékük 198 pont.

Nagy László és brigádja, Rákosrendező. A vonatszétrendezési müveletek egységidejét 123 a leguritott kocsik mennyiségét a tervhez viszonyitva 119 százalékra teljesitették. Szolgálatukban alávállás, utolérés és helytelen saruzás nem fordult elő. Összes pontértékük 126 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK:

Veres Gábor és Baranyi István sarusok, Rákosrendező. Kiméletlen tolatással két kocsit kisiklasztottak.

SIKTOLATASNAL LEGJOBB EREDMENYT ELÉRT BRIGÁDOK:

(Osztályon felüli I., I/a., I/b. csoportba tartozó állomásokon):

Cifrusz Ferenc és brigádja, Miskolc szpu. A 24 órás vonatforgalmi tervet 75, az egy kocsira eső mozditási időt 135, a tehervonatok terhelését a tervhez viszonyitva 127. a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105, a 2000 tonnás vonatok összeállitásánál pedig 108 százalékos teljesitést értek el. Összes pontértékük 156 pont.

Dobos Mátyás és brigádja, Rákosrendező. A 24 órás vonatforgalmi tervet 60, az egy kocsira eső mozditási időt 120, a tehervonatok terhelését a tervhez viszonyitva 106, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 100, a 2000 tonnás vonatok összeállitásánál pedig 108 százalékos eredményt értek el. Összes pontértékük 102 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK:

Ecsel László, Hajdu János, Mihelyi Sándor, Fityók Pál, Kosztolányi István kocsirendezők Cegléd. 3—3 napot igazolatlanul szolgálatiból elmaradtak

SIKTOLATASNAL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK:

(II., III., III/a csoportbá tartozó állomásokon):

Füvesi János és brigádja, Tatabánya-Felső. A 24 órás vonatforgalmi tervet 100, az egy kocsira eső mozditási időt 121, a tehervonatok terhelését a tervhez viszonyitva 123, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 110, a 2000 tonnás vonatok összeállitásánál pedig 138 százalékos eredményt értek el. Összes pontértékük 132 pont.

Kassai Bertalan és brigádja, Szerencs. A 24 órás vonatforgalmi tervet 78, az egy kocsira eső mozditási időt 126, a tehervonatok terhelését a tervhez viszonyitva 122, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105, a 2000 tonnás vonatok összeállitásánál pedig 146 százalékos eredményt értek el. A közlekedő tehervonatok 69 százalékát indították garancialevéllel. Összes pontszáma 132 pont.

A MULTBÓL...

A magyar vasuti munkások hősies harca a jobb megélhetésért, szocialista viszonyaik javitásáért már az 1894-es esztendőben megkezdődött. Ebben a rovatban elővesszük a vasutas munkásmozgalom krónikájának egy-egy megsárgult lapját a mai vasutas dolgozók látókörének bővitésére, abból a célból, hogy [illegible]

Büszkeségeink

MARCI JELENTÉS az őszi forgalmi verseny állásáról

Ütk[illegible]

A Fatelitő Vállalat teljesítése a bürokrácia útvesztőjében

A Fatelitő Vállalat november 15-én, reggel nyolc órakor táviratot adott fel a Vasúti Főosztály 6/d ügyosztálya számára. Ebben a dolgozók örömmel jelentették, hogy dombóvári üzemük november 10-én, budapesti vállalatuk pedig 12-én befejezte ezévi termelési tervét.

A táviratot annak rendje és módja szerint még aznap délelőtt megkapta az ügyosztály, de — nyilvánvalóan — mindenki elolvasta, megvitatta, aláirta és feljegyzéssel látta el a nagyszerü teljesitményről szóló értesitést, mert pontosan hat napba került, mig áttették a versenyügyekkel foglalkozó I. Szakosztálynak.

Diószegi és Zsigrai elvtársak méltán csodálkozhattak azon, hogy a Vasúti Főosztály egyenes folyosói még mindig a bürokrácia labirintusát álcázzák.

A „csirkefogó" és „marha", mint becenevek

Kálmán Ernő, országoshirű sztahanovista, Népköztársasági Érdemrendes váltókezelő, lapunk tudósitója, legutóbbi levelében azokról ir, akik még mindig a letünt Horthy-rendszer embertelen bánásmódját, gyalázatos modorát, a dolgozók lebecsülését „ápolják".

Kéri Sándor intéző Debrecenben a felszabadulás óta szokatlan hangnemet használ és durván bánik a hozzá beosztott tolató és váltóőri személyzettel. Nyilván még a galambszivü dolgozók sem nevezhetik másnak azt, amit *Tóth* Sándor saruzónak mondott, akit munka közben ecsirkefogózott. Később *Zeke* II. Antal kocsirendezőt lakónikus rövidséggel marhának nevezte, azért, mert nyolc rakott kocsit megsaruzott és nem hagyta, hogy összetörjenek a kocsik.

Kéri Sándor csak úgy dobálja ezeket a *„bece és boci"* neveket. — *És sok olyan tény van még* — irja többek között *Kálmán Ernő — ami méltatlan nemcsak az intézőséghez, de az újtipusú szocialista vasutashoz is. Vegye az intéző kartárs tudomásul, hogy az ilyen bánásmódnak már rég letünt az ideje és ne is próbálja becenevekkel visszaidézni. mert a dolgozók állama ilyet nem türünk, mert mi dolgozók az ilyen kartársaknál majd megfelelő nevelőmunkát fogunk végezni. Tartózkodjanak tehát az ilyen viselkedéstől mindazok, akiket illet, mert a munkafegyelem rovására megy a dolgozók önérzetének megsértése és ezzel hátráltatjuk az őszi és téli forgalom megvalósitását. Szeretném, hu Kéri kartárs ugyanitt birálatot mondana, de nem a megszokott módján, hanem épitőleg, hogy hibáinkat mi is kiküszöböljük.*

Ugyanilyen panasszal élt *Lakó* Ferenc *Kéri* ellen, de *Gulyás* János tolatásvezető sem mond mást *Kéri* Sándorról.

Várjuk Kéri térfőnök levelét...

A szegediek válasza a hosszúlejáratú versenyvállalás történetére

Lapunk legutóbbi számában, az „Útközőben" Z. Burján István levelét közöltük, amelyben birálatot gyakorolt a szegedi és debreceni versenyfelelősök felé azért, mert a debreceni igazgatóságtól egyetlen egyszer sem, mig a szegediektől csak az első hónapban kaptak hosszúlejáratú versenyvállalásukkal kapcsolatban kiértékelést.

Most a szegediek válaszolnak lapunkon keresztül a miskolciaknak. Ebben kifejtik, hogy az igazgatóságok egymás közötti globális munkaversenyének felbontása után az üzemi bizottság úgy gondolta, hogy az igazgatósági központ dolgozóinak versenyszerződését is a már meglévő eddigi versennyel együtt felbontották és ezért nem küldték el jelentésüket a következő kiértékelési időszakról. A szegedi igazgatóság elért eredményei igazolják, hogy a dolgozók a munkaversenyt nagy pártunk tanitása értelmében a maguk ügyének, a szocialista fejlődés legfőbb mozgatóerejének, újabb és újabb eredményekre serkentő rúgójának tekintik. — hasonlóan a miskolci dolgozókhoz.

A szegediek éppen ezért erősnek találják a miskolci igazgatóság dolgozóját, nak birálatát. Levelükben hangsulyozzák, hogy az őszi és téli forgalom lebonyolitásában még az eddiginél is erőteljesebben fognak résztvenni és máris elküldötték a havi kiértékelés uj eredményeit versenytársaiknak, igy a miskolci igazgatóságnak is.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasutért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM. Ára: 20 fill. 1951 DECEMBER 17.

A hála és szeretet hangján köszöntjük Sztálin elvtársat 72. születésnapján



Tanulságos, tartalmas és csodálatos a nagy Sztálin életútja, lankadatlan küzdelme és gondoskodása a népért, fáradhatatlan munkája a szocializmus, a kommunizmus építéséért.

Joszif Visszárionovics Sztálin kora ifjúságától fogva a párt, a munkásosztály, a dolgozók ügyének harcosa Áttól a perctől kezdve, hogy megismerkedett Marx-Engels tanaival, a marxizmus rettenthetetlen védelmezője lett. A 90-es évek második felétől kezdve a nagy Sztálin az egész világ kommunista pártjának első soraiban harcol, a világ kommunista pártjainak dicső szervezője, élenjáró harcosa.

A nagy Sztálin, Leninnel együtt irányította a párt előkészületeit az Októberi Forradalomra. Leninnel együtt kezdte építeni az új szocialista államot. Egyre élesíti az ideológia harci fegyverét és tanít, hogyan kell helyesen használni ezt a fegyvert.

Sztálin elvtárs folytatja a marxizmus-leninizmus tanainak továbbfejlesztését és utat mutat a kommunista programm gyakorlati és elméleti megvalósítására.

S ahogy az egész világ dolgozó millióí forró, rajongó szeretetükkel árasztják el Sztálin elvtársat, épen úgy igaz, nagyszerű szeretettel fordul Sztálin a dolgozó népek felé.

Szergej Mironovics Kirov, a nagyszerű bolsevik, 1934-ben az ötödik leningrádi területi pártkonferencián Sztálinról szólva ezeket mondotta:

„Nehéz elképzelni olyan gigászi alakot, amilyen Sztálin. Az utóbbi évek alatt, azóta, hogy Lenin nélkül dolgozunk, nem ismerünk munkánkban egyetlen olyan fordulatot, politikánkban egyetlen olyan valamennyire is nagyszabású kezdeményezést, jelszót, irányt amelynek szerzője ne Sztálin elvtárs, hanem valaki más volna. Minden főbb munkánk — ezt tudnia kell a pártnak — Sztálin elvtárs útmutatásai szerint, az ő kezdeményezésére és vezetése alatt megy végbe. A nemzetközi politika legnagyobb kérdései az ő útmutatásai szerint döntetnek el és nemcsak ezek a nagy kérdések, de még harmadrendűeknek, sőt tizedrendűeknek látszó kérdések is mind érdeklik őt, ha országunk munkásait, parasztjait és valamennyi dolgozóját érintik.

Meg kell mondanom, hogy ez nemcsak a szocializmus építésére vonatkozik annak egészében, hanem munkánk egyes kérdéseire is. Így például, ha országunk védelmének kérdéseit vesszük, teljes határozottsággal kell hangsúlyoznunk, hogy összes sikereinket, amelyekről beszéltem, teljes egészében Sztálinnak köszönhetjük.

Ennek az embernek hatalmas akarata, roppant szervezőtehetsége biztosítja a párt számára a szocializmus győzelmes építésével kapcsolatos nagy történelmi fordulók idejében való keresztülvitelét."

Kirov szavai, amelyekkel oly éles és hiteles fényképet fest Sztálin nagyságáról és jelentőségéről, megmagyarázza valamennyiünk számára, hogy miért szereti Sztálint olyan forrón és odaadóan a párt, a Komszomol, a Szovjetunió, s a világ összes dolgozója.

Sztálin elvtárs életének példájából emberek milliói tanulnak és fognak tanulni.

Sztálin elvtárs ragyogó példája segítik harcukban a dolgozókat.

Sztálin szava a dolgozókat újabb munkahőstettekre, soha nem látott tömeges hősiességre lelkesíti. A nagy Sztálin gondolatai messze előre megvilágítják útunkat.

Mi, magyar vasutasok a hála, szeretet és ragaszkodás hangján köszöntjük Sztálin elvtársat 72. születésnapján. A nagy Sztálin, népünk felszabadítója és barátja, a béke erős támasza. „Sztálin nevéhez fűzi az egész haladó emberiség, minden szabadságszerető demokratikus nép a tartós és szilárd béke és biztonságba vetett reményeit." A hatalmas Szovjetunió és Sztálin elvtárs segítségével, pártunk vezetésével építjük hazánkban a szocializmust. A szovjet vasutasok tapasztalatainak felhasználásával, segítségükkel építjük hazánkban a szocialista vasútat. A szovjet módszerek segítségével viszik vasutasaink győzelemre az őszi csúcsforgalom ügyét és épen Sztálin elvtárs születésnapján fejezik be a minden eddiginél nagyobb feladatokat jelentő őszi versenyt.

A vasutasok azzal bizonyítják törhetetlen hűségüket, szeretetüket és ragaszkodásukat Sztálin elvtárs iránt, hogy az őszi forgalmi versenyt diadalra segítik és lendületüket megtartva máris továbbviszik a téli forgalmat és úgy dolgoznak, hogy a téli szállítási feladatokat maradéktalanul végrehajtsák.

Ezzel tartozunk felszabadítónknak, a nagy Sztálinnak, pártunknak és Rákosi elvtársnak. Ezzel tartozunk a szocializmus építése, a béke ügyének.

Éljen a béke erős támasza, a győzelmes szocializmus országa, a Szovjetunió és nagy vezére: Sztálin!

PÁRTSZERVEZETEINK FELADATAI A TÉLI FORGALOMBAN

Vasutas pártszervezeteinkre most az a feladat hárul, hogy minden erővel tudatosítsák a téli forgalom politikai jelentőségét és mozgósítsák a vasut dolgozóit e nagy feladat sikeres végrehajtására.

Mindenekelőtt az őszi forgalom tapasztalataira támaszkodva harcot kell folytatni a munkafegyelem megszilárditása érdekében. Az idei őszi forgalom során, noha hatalmas eredményeket értünk el, a munkafegyelem terén komoly hiányosságok fordultak elő. A munkafegyelemnek ezek a hiányosságai, ha tovább fennmaradnak, komoly mértékben veszélyeztetik a téli forgalom sikeres lebonyolítását. A téli időszakban a fegyelmezetlen munkának sokkal súlyosabb következményei származhatnak, mint bármely más időszakban.

A tavaly téli enyhe időjárás miatt egyes dolgozók nem tulajdonitanak nagy jelentőséget a téli forgalomra való felkészülésnek. Ilyen megnyilvánulásokat tapasztalhattunk most legutóbb a békéscsabai osztálymérnökségnél, ahol egyesek azt hangoztatják, hogy

„az ő területükön az elmúlt években komolyabb hóesés nem volt és ezért minden fokozott erőfeszítés a téli forgalomra való felkészülésre felesleges."

Ha nem is szavakkal, de tetteikben egyes szakszolgálati vezetők is, ilyen értelemben nyilatkoznak meg. Békéscsabán a 8-as számú pályamester szakaszon nincs megszervezve a figyelőőri szolgálat és az állomással az értesitési szolgálat. Pusztaszabolcs állomáson rozsdás kenetlen váltók várják a téli forgalmat, ugyanitt az osztálymérnökségnél a szükséges durrantyúkat nem osztották szét, a vizdarunál a salak védő burok csak egy darunál volt meg. Számos hibát sorolhatnánk fel a téli forgalomra való felkészüléssel kapcsolatosan. Ezeknek a hibáknak a gyökere, nem kétséges, hogy az ellenség munkájára vezethető vissza. Pártszervezeteink sok helyen nem eléggé harcoltak azért, hogy a dolgozók, a szolgálati főnökök végrehajtsák a 72-es számú Hivatalos Lapban megjelent rendeletet.

Pártszervezeteink segítségére a Vasútpolitikai Osztály brosurát adott ki *„A téli forgalom tapasztalatai a szovjet vasutakon"* címmel. Ez a brosura megvilágítja, hogyan készülnek fel a szovjet vasutasok a téli forgalomra és a pártszervezetek hogyan veszik ki részüket ebből a harcból. Pártszervezeteink szervezzék meg a szovjet brosura széleskörű tanulmányozását, hogy a szovjet tapasztalatokat felhasználva végezzék nehéz feladatukat a vasutas dolgozók a téli forgalomban.

Pártszervezeteink a szakszervezeti bizottságokkal karöltve végezzék a felvilágositó és mozgósító munkát, irányitsák a szakszervezeti bizottságokat ennek a nagy munkának jó elvégzésére

A decemberi taggyülléseken külön napirendi pontban tárgyalják meg a téli forgalom feladatait, vitassák meg a tagsággal az elmúlt esztendő tapasztalatait. Felszinre kell hozni mindenkor a hiányosságokat, amelyek az ezévi felkészülésnél mutatkoznak. A decemberi taggyülések szabjanak irányt a kommunista vasutasoknak, de minden vasutasnak a téli forgalomban tanusitandó kemény helytállásra. Pártszervezeteink kisérjék figyelemmel a téli forgalom legjobb pártonkivüli harcosait.

Az a dolgozó, aki megérti, hogy második tervévünk befejezése és a harmadik tervév sikeres beindulása elválaszhatatlan a vasút jó munkájától, elválaszthatatlan attól a harctól, amit a vasutas dolgozóknak kell megvívni, dacolva a zord időjárással és tanujelét adja, hogy teljes erejével támogatja pártunk célkitűzéseit, a magyar dolgozó nép nagy harcát — érdemesnek bizonyul arra, hogy pártunk tagjelöltje legyen.

Az őszi forgalom tapasztalatai azt bizonyitják, hogy a legsúlyosabb hiányosságok a vontatás területén voltak. Ez a körülmény arra figyelmeztesse a vontatási pártszervezeteket, hogy sokkal nagyobb figyelemmel forduljanak a termelés kérdései felé.

A szovjet vasutakon alkalmazott példa alapján pártszervezeteink felvilágositó munkája hasson oda, hogy a vasutas dolgozók nagy támogatásban részesitsék az „első teleseket". Első telesek-nek azokat a vasutas dolgozókat nevezzük, akik az első telet töltik a vasutnál és igy még e téren nincsenek tapasztalataik. Az első telesek között sok a nődolgozó, akiknek segitése fokozott mértékben feladata a vasutas dolgozóknak.

A szakvonali vezetőket számoltassák be a párttitkár elvtársak a vezetőségi üléseken arról, hogyan hajtják végre a téli forgalommal kapcsolatos rendeleteket, milyen nehézségeik vannak és mit tesznek azok leküzdéséért.

Pártszervezeteink jó munkájukkal hassanak oda, hogy a Sztálin elvtárs születésnapja jegyében kiszélesedett munkaverseny december 21-e után ne torpanjon meg, hanem ellenkezőleg, továbbszélesedjék és lendítője legyen a téli forgalomnak.

Pártszervezeteink tekintsék a téli forgalommal kapcsolatos felvilágositó munkát és mozgósitást olyan feladatnak, mely szorosan kapcsolódik az ellenséggel vivott harchoz. Az ellenség mindent elkövet, hogy akadályozza a téli forgalom sikeres lebonyolitását.

Az ellenség, mely most a téli forgalom jelentőségének lebecsülésével támad soraink ra, később, a zord, kemény időjárás esetén épen az időjárásra való hivatkozással fogja aknamunkáját kifejteni.

Ez lebegjen pártszervezeteink vezetőségei előtt. Érezzék át, hogy a téli forgalom lebonyolításában a kommunistáknak kell élenjárni, az üj pártvezetőségeknek be kell bizonyitaniok, hogy méltók voltak a tagság bizalmára és úgy állják meg helyüket ebben a nagy harcban, mint ahogy azt joggal várja el tőlünk pártunk, Rákosi elvtárs.

Pánti Béla,

a Vasútpolitikai Osztály Üzemi Alosztályának vezetője.

Nemzetközi HIREK

A holland vasutasok az egységért harcolnak

A Holland Vasutasok, Villamos- és Szállítási Dolgozók Szövetsége az elmult napokban értekezletre ült össze, hogy megvitassa az ár- és lakbéremelkedést, amely anyagilag súlyosan érintette a dolgozókat.

Az értekezlet részvevői a drágasági segély folyósitását és a túlóra megfizetését követelték. A követelés széleskörű visszhangra talált a szállitóipari dolgozók nagy táborában.

A szövetségnek a dolgozók egységéért inditott mozgalmához a vasutasok nagy tömegei csatlakoztak és máris komoly sikereket értek el. A megmozdulásokat a holland vasutasság a szakszervezeti hovatartozástól függetlenül akcióegységben hajtotta végre.

A holland vasutasok elhatározták, hogy december 15-én országos vasutas gyülést tartanak, ahol az elszegényedés elleni harc kérdéseivel foglalkoznak.

A magyar Vasutasok Szakszervezetének Központi Vezetősége a gyüléssel kapcsolatban táviratilag fejezte ki dolgozóink együttérzését és rokonszenvét.

Japán vasutasok a japán „békeszerződés" ellen

A japán államvasutakon dolgozók szakszervezetének központi végrehajtó bizottsága határozatot fogadott el a nemzeti tanács által vezetett békeharcban való együttmüködésről, az úgynevezett „békeszerződés" ellen.

Ugyanebben sikraszállnak az igazságos békekötés mellett és követelik a Kinai Központi Népi Kormány elismerését, mint a kinai nép egyetlen törvényes képviselőjét.

A Szakszervezeti Világszövetség Főtanácsának határozata

November végén ült össze a Szakszervezeti Világszövetség Főtanácsának V. ülésszaka Berlinben. A főtanács ülésén résztvett és felszólalt *Apró* Antal elvtárs, a magyar Szakszervezetek Országos Tanácsának főtitkára.

Az *SZVSZ* ülésszakának záróülésén határozatot fogadtak el a dolgozók egységéről, az életszínvonal emeléséről.

A néptömegek életszínvonala csak azokban az országokban emelkedik szüntelenül, ahol megsemmisitették a kapitalista kizsákmányolást, ahol a kormány békepolitikát folytat.

Az akcióegység — a háború az éhség és a nyomor politikája ellen — egyre mélyeben behatol a dolgozó tömegek öntudatába. Ez kifejezésre jut azokban a sztrájkokban és más tömegmegmozdulásokban, amelyekben milliók vesznek részt.

Az akcióegység jegyében zajlott le sok nagy megmozdulás. Különösen az olasz fémmunkások, mezőgazdasági munkások, a hesseni német fémmunkások, a hamburgi kikötőmunkások sztrájkja, a bányászok és a dokkmunkások sztrájkjai a délamerikai államokban az argentin vasutasok, a chilei és braziliai munkások és alkalmazottak, az újzélandi dokkmunkások általános sztrájkjai és más megmozdulások.

A határozat felhivással fordul az összes dolgozókhoz, hogy zárják szorosabbra soraikat a tömegek gazdasági helyzetének megjavitásáért, valamint a fegyverkezési verseny és az új világháború nagy veszélye ellen vivott harcukban.

Mazsuba Ben Hadzsi LETARTÓZTATÁSA

A Szárazföldi- és Légiközlekedési Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége a marokkói francia gyarmati hatóságok szakszervezetellenes aknamunkájának újabb tényére hivta fel a szállitásipari szakszervezetek figyelmét.

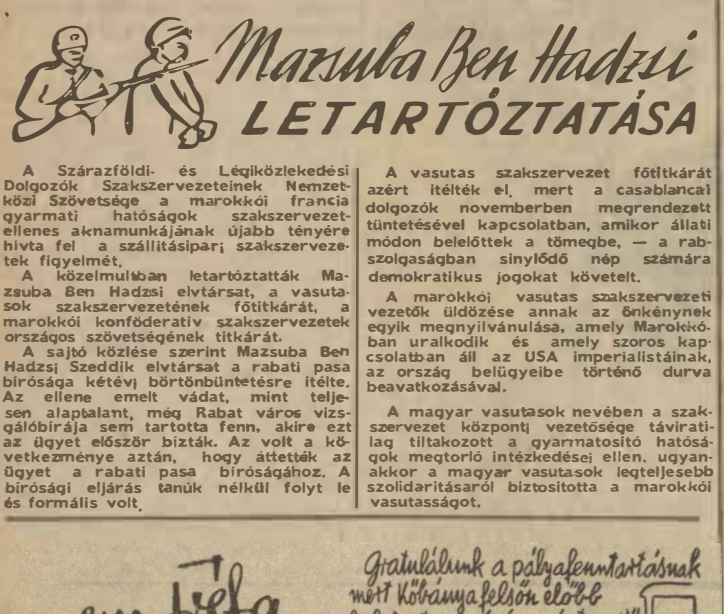
A közelmultban letartóztatták Mazsuba Ben Hadzsi elvtársat, a vasutasok szakszervezetének főtitkárát, a marokkói konföderativ szakszervezetek országos szövetségének titkárát.

A sajtó közlése szerint Mazsuba Ben Hadzsi Szeddik elvtársat a rabati pasa bírósága kétévi börtönbüntetésre itélte. Az ellene emelt vádat, mint teljesen alaptalant, még Rabat város vizsgálóbirája sem tartotta fenn, akire ezt az ügyet először bizták. Az volt a következménye aztán, hogy áttették az ügyet a rabati pasa bíróságához. A bírósági eljárás tanúk nélkül folyt le és formális volt.

A vasutas szakszervezet főtitkárát azért itélték el, mert a casablancai dolgozók novemberben megrendezett tüntetésével kapcsolatban, amikor állati módon belelőttek a tömegbe, — a rabszolgaságban sinylődő nép számára demokratikus jogokat követelt.

A marokkói vasutas szakszervezeti vezetők üldözése annak az önkénynek egyik megnyilvánulása, amely Marokkóban uralkodik és amely szoros kapcsolatban áll az USA imperialistáinak, az ország belügyeibe történő durva beavatkozásával.

A magyar vasutasok nevében a szakszervezet központi vezetősége táviratilag tiltakozott a gyarmatositó hatóságok megtorló intézkedései ellen, ugyanakkor a magyar vasutasok legteljesebb szolidaritásáról biztositotta a marokkói vasutasságot.



AMI A „NEM TREFÁBÓL" KIMARADT: Angyal Sándor mozdonyvezető társai körében örömét fejezte ki a minisztertanácsi határozatért, a jegyrendszer eltörléséért, az ár- és bérrendezésért. Ahelyett, hogy jobb és több munkával hálálta volna meg a párt és kormány szerető gondoskodását, elhiresztelte, hogy hamarosan áruhiány lesz. Ezzel vásárlási lázt idézett elő Somoskőújfalun és hogy „jó példával" járjon elő, ő maga is több „apró-cseprő" vásárlás mellett mindjárt 40 kg rizst halmozott fel. Az ördögi ötletet Angyal maga tervelte ki, de ráfizetett...

Hogyan segítik a komplex-brigádok a téli forgalom sikeres lebonyolítását

Lapunk hasábjain többször foglalkoztunk a komplex-brigád mozgalom és a fuvaroztatókkal való együttmüködés időszerü kérdéseivel. Megállapithatjuk, hogy pártszervezeteink és az üzemi bizottságaink egy része fokozott gondot fordit a mozgalomra, s ezeken a helyeken nemcsak az együttmüködés, de a versenyeredmények is jelentősen megjavultak. A debreceni igazgatóság területén például

sikerült a rakodási időt 4.2 óráról 3.2 óra alá szoritani.

Demecser állomáson különösen jó a vasutas dolgozók és a fuvaroztatók közötti együttmüködés. Itt

egy munkahelyi és egy összefogó komplex-brigád működik.

A téli szállítási feladatok elvégzését fékezik a névleges komplex-brigádok

Vannak azonban hiányosságok is. Nyirbogdány állomáson hónapokig *nem értek rá* brigádértekezletet tartani. Az *Ásványolajipari Vállalat* panaszkodik is az állomás munkájára. Ugyanigy van Hajduszoboszlón, Kisvárdán és még sok más helyen.

Vannak állomások, ahol megtartják az értekezleteket, de agyon adminisztrálják a mozgalmat. Sok helyen

a brigádértekezletet a vasút belső vitájává teszik a szolgálati ágak.

— mint az Hatvanban történt. Súlyos hiba, hogy súlyponti állomásaink nem fordítanak elég gondot a nagyüzemeinkkel szervezett munkahelyi komplex-brigádok szervezésére, melybe a munkát ténylegesen végrehajtó dolgozókat vonnák be. Ózd, Diósgyőr, Csepel gyártelep a legjobb példák erre.

Akik a földalatti gyorsvasút építését lassítják

A fuvaroztatók sokat panaszkodnak az előjelentés megbizhatatlansága miatt. Budapest-Kelenföldön épen az előértesités helytelensége miatt

a földalatti gyorsvasút építésénél 10—12 órát várakoztak a rakodómunkások

feleslegesen, mert a kocsik beállitása nem történt meg. Nagyon sok helyen hiba az, hogy a brigádértekezlet meddő vitába fullad, vagy kölcsönös agyondicsérésbe süllyed. Nem igy van ez a budapest-kelenföldi komplex-brigádnál, ahol

a helyi pártszervezet segitő birálata

nyomán sikerült megjavitani a munkát.

El lehet mondani, hogy a komplex-brigádok döntően segitették a december 21-én befejeződő őszi versenyt, de az észlelt hibák kiküszöbölésével a téli szállitási feladatok elvégzését még eredményesebbé kell tennünk, mert ezek a feladatok semmivel sem lesznek kisebbek az őszinél. Üzemi bizottságaink váljanak szervezőivé ennek a mozgalomnak. A gazdasági vezetők pedig fordítsanak fokozott gondot a komplex-brigádok támogatására. Ne tekintsék ezt a kérdést reszortfeladatnak és biztositsák a verseny nyilvánosságát, igy könnyen felszámoljuk a komplex-brigádok névlegességét és hatásosan segiteni tudjuk a brigádok szállitási feladatok elvégzésén keresztül felemelt ötéves tervünk túlteljesitését, népgazdaságunk erősitését a béke védelmében.

Kostya György
sajtótudósító.

A sztálinvárosi vasútépítők harca a terv időelőtti befejezéséért, a Sztálin Vasműért

Mi, a MAV Pályaépítő- és Felújító ÜV dolgozói, akik Sztálinváros térségében vivjuk harcunkat a terv túlteljesitéséért, az elmult napokban győzelmesen befejeztük e harc utolsó szakaszát:

befejeztük Pusztaszabolcs—Sztálin Vasmű között a vasútvonal építését.

Az utolsó szakasz építésénél nagy lendületet adott pártunk, s a kormány határozata, amellyel eltörölték a jegyrendszert, s felemelték bérünket.

Még előzőleg szocialista kötelezettségvállalást tettünk az egyik termelési értekezleten, *vállvetve a müszaki dolgozókkal*, hogy évi tervünket december 15-re teljesitjük. Pártszervezetünk állandó támogatása, az üzemi bizottság, a dolgozók, a müszaki vezetés szoros együttmüködése segitett bennünket. Ugyanakkor az építésvezetőségek közötti párosverseny növelte a termelékenységet. A helyes munkaszervezés, a sztahanovistákkal való rendszeres foglalkozás eredményeként

a kulcsi építési szakasz dolgozói már november 20-ra befejezték ezévi tervüket.

Ormai Gyula építésvezető rendszeresen megbeszélte a következő feladatokat a munkavezetőkkel, csoportbizalmiakkal. Az utolsó félévben 11 üj sztahanovistát nevelt a pártszervezet és szakszervezet támogatásával. A brigádok közül kiemelkedik

a kopócsapáti II-es brigád, amely a munkafegyelem megszilárditásával, az igazolatlan távolmaradások felszámolásával 170 százalékos átlagteljesitményt ért el.

Az adonyi építésvezetőség dolgozói a munkaidő minden percének kihasználásával hálálták meg pártunk, és *Rákosi* elvtárs gondoskodását a dolgozókról. A sztahanovista brigádok rendszeres munkaértekezletet tartottak, s ezt átvették a többi építésvezetőségek is. *Szabó* Mihály és sztahanovista brigádjának épen ezek a munkaértekezletek tették lehetővé a 170—180 százalékos átlagteljesitmény elérését.

Sirschich építésvezető „segítsége"

Az adonyi építési szakaszon hiányosságot is találunk. Másodrendű kérdésnek tekintik a verseny nyilvánosságának biztosítását és a verseny továbbfejlesztésének müszaki feltételeire nem gondol a müszaki vezetés. Hiba az is, hogy a *Sirschich* György müszaki tanácsos vezetése alatt álló építkezéseknél

hiányzik a szomszédos építésvezetőségekkel való szoros kapcsolat és az elvtársi segitség.

Nem minden esetben hajtja végre a főépítésvezető rendelkezéseit. *Sirschich* jó müszaki vezető, de hibáitól meg kell szabadulnia. Még többet kell foglalkozni a dolgozókkal és lehetővé kell tenni a verseny müszaki feltételeinek biztosítását. Vigyáznia kell arra is, hogy a vasútépítők ne szenvedjenek hátrányt gondatlan bérelszámolások következtében. És harcolnia kell *Sirschich* építésvezetőnek a többi építésvezetőséggel való együttmüködés megjavitásáért, az egyszemélyi felelős vezetés megszilárditásáért.

A sztálinvárosi vasútépítők kijavitják a hibákat és még lendületesebben készülnek *Sztálin* elvtárs születésnapjára, hogy ezzel is elősegitsék a terv időelőtti befejezését, Sztálinváros, a Sztálin Vasmű felépítését.

Csókási Károly
a „Szocialista Vasutért" levelezője.

December 16-án adták át ünnepélyes keretek között a sztálinvárosi vasútépítők kiváló munkája eredményeként a pusztaszabolcs—sztálinvasmüi vasútvonalat, békeműveink egyik nagyszerű alkotását, válaszul az imperialista ragadozók háborús készü ődéseire.

A mozdonyok minőségi megjavításával is segítsék üzemeink a téli forgalom lebonyolítását

A háromnapos kocsifordulóért vivott harcban nagy jelentősége van a mozdonyok minőségi megjavításának. Az Északi Járműjavító ÜV mozdonyosztályának dolgozói is tudatában vannak ennek. A tervüket már november 7-én befejezték. *Vas* elvtárs, a felszerelő brigád vezetője büszkén mondja: *Brigádunk eredményei a vasutasnap óta állandóan növekedtek.* Tisztában vagyunk azzal, hogy mit jelent a minőségi munka a mozdonyjavításoknál.

Éppen ezért nem mindegy, hogyan dolgoznak az osztályon. A brigád termelékenységét hátráltatja a munka rossz megszervezése. Az elmúlt napokban például

reggel 7-től délig nem tudtak termelőmunkát végezni, csak ide-oda járkáltak.

A csőjavitóbrigád dolgozói nagy gonddal szerelik a mozdonyokat. *Baranyai* János és brigádja állandóan 109—115 százalékot teljesit. Az ő munkájukat viszont

a leszerelő-brigád felületes munkája fékezi.

mert a mozdonyokról leszerelt anyagot szétszórják a műhelyben, s igy megnehezitik a kazán- és armatura csere gyors befejezését.

Szabó László sztahanovista brigádvezető és munkatársai javitják a dugattyúkat és hengereket. Elmondja, hogy a munka helyes megszervezése révén 144 százalékot teljesitenek. Arról panaszkodik, hogy a *Csongrádi*-brigádot nem érdekli a mozdonyok minőségi javitása érdekében való szoros együttmüködés. Azt mondták, hogy a száz százalékot *Szabóék* nélkül is teljesitik.

A jó műszaki vezető

Kemény harcot vivtak az osztály dolgozói a munkafegyelem megszilárditásáért, a minőségi munkáért. *Jávor* elvtárs, a mozdonyosztály vezetője komoly segitséget nyujtott ebben a harcban. A jó müszaki vezető dolgozótársait tanáccsal látja el munkahelyükön és épitő bírálatot gyakorol. Nemcsak neveli őket, de gondoskodik a verseny müszaki feltételeinek biztosításáról is. Ennek köszönhető, hogy a fizikai és a müszaki dolgozók szoros együttmüködéseként

a mozdonyok főjavitási időtartamát 34 napra, a fővizsgák időtartamát pedig 54 napra szoritották le.

A szovjet tapasztalatok átvétele nemcsak itt jelentkezik, hanem a minőség emelésénél is.

A mozdonyosztályra már hosszú idő óta nem küldtek vissza általuk javitott selejtes mozdonyt.

Az osztály dolgozói mindent elkövetnek, hogy a mozdonyok minőségi megjavításával is segitsék a közeli napokban induló téli forgalom, a téli verseny lebonyolitását, a háromnapos kocsifordulló megteremtését.

A mozdonyok minőségi megjavitásának előmozditására a leszerelő-részleg javitsa meg szervezetlen munkáját, a műhely pedig fordítson nagyobb gondot a tisztaságra. A szertár vezetője harcoljon következetesebben a mozdonyjavitásokhoz szükséges katrészekért, hogy azok idejében jussanak el a munkapadokhoz. Nem szabad megtörténnie annak, hogy hat darab 411-es, lángbolttartó-cső hiányában még a javitás után három hétig is a műhelyben állt.

A *Vasúti Főosztály* is adjon meg minden támogatást ahhoz, hogy a mozdonyjavitók anyagellátása ne hátráltassa a téli szállitási feladatok lebonyolitását, a minőségi mozdonyjavitást.

Kiállítás a Műcsarnokban

1951 december 23—1952 január 20



SZERVEZZÜNK CSOPORTOS LÁTOGATÁST A KIÁLLITÁS MEGTEKINTÉSÉRE

A TÉLI FORGALOM ELŐTT

Népgazdaságunk erőteljes fejlődése, szocialista építőmunkánk nagyszerű üteme következtében az őszi forgalom változatlanul csúcs-színvonalon mozog. Bár jelentősen több a napi kocsimegrakások száma, mint tavaly ilyenkor, az összes igényeket mégsem tudjuk kielégíteni. Fontos belföldi és export-szállítások számára nem tudunk üres kocsikat biztosítani. Ennek egyik oka az, hogy kezdeti sikereinket nem tudtuk stabilizálni és a 3.2 napra leszorított kocsiforduló ismét 3.8—4 napra emelkedett. Ahhoz, hogy felszámoljuk az elmaradásokat és a napi rakodásokhoz igényelt üres kocsikat maradéktalanul ki tudjuk állítani, *háromnapos kocsiforduló*ra *van szükség.* Ennek eléréséért a forgalmi, kereskedelmi és vontatási szolgálat dolgozói — előre kidolgozott terv szerint —, szorosan együttműködve, dolgoznak. *Minden jel arra mutat, hogy*

az őszi forgalom átnyúlik a téli forgalomba és a kocsiforduló csökkentése súlyponti kérdés marad.

Tehát úgy kell felkészülnünk a téli forgalomra, hogy munkánk ne veszítsen őszi forgalmi lendületéből. Ellenkezőleg! Azt tovább kell fokozni, hogy a zord időjárás okozta nehézségeket le tudjuk küzdeni és a télen is folyó nagy építkezésekhez az anyagot, árut, terményt idejében rendeltetési helyére tudjuk szállítani.

A téli forgalomra való felkészülés az egész vasút területén folyamatban van. A mozdonyok javítását, karbantartását fokozott figyelemmel végzik. Az állomások forgalmi és biztosító berendezéseinek működéséhez szükséges anyagokat és eszközöket készenlétbe helyezik. *A hóekéket és hóhányógépeket kijavították. A hójuvásos helyeken a hófogó sövényeket túlnyomórészben már felállították. Megszervezték a figyelőőri szolgálatot és a munkaerők biztosítása céljából megteremtették a kapcsolatot a helyi tanácsokkal. Gondoskodás történt arról, hogy az utazó személyzetet hideg és meleg étellel lássák el, valamint arról, hogy a szabadban dolgozók hideg idő esetén jutó, melegítő italt kapjanak.*

További erőfeszítésekre, a felkészülés mielőbbi befejezésére van szükség, hogy a téli időjárás hirtelen beköszöntésével a forgalom zökkenőmentesen lebonyolítható legyen. A téli időjárás viszontagságai lényegesen megnehezítik a vasúti szolgálat ellátását.

A köd, a havazások, hófúvások erősen korlátozzák a látási viszonyokat, ember és gép munkáját egyaránt megnehezítik, a baleseti veszélyt növelik. Ezért a dolgozók fokozott éberségére, céltudatos kemény helytállására van szükség.

A téli forgalom fokozott követelményeinek ellátásához feltétlenül szükséges a szilárd, öntudaton alapuló munkafegyelem!

Nem lehet türni a hanyag, felelőtlen szolgálattételt, leittasodást, a szolgálatból való indokolatlan késést és elmaradozást, az álbetegeskedést. Az ilyen fegyelmezetlenségek a becsületesen dolgozók munkáját teszik tönkre és súlyosan veszélyeztetik dolgozó népünk érdekeit. Meg kell szívlelnünk *Rákosi* elvtárs november 30-án mondott beszédének szavait: *„Olyan szellemet kell kialakítani, mely elítéli, megbélyegzi a fegyelmezetlenséget, melyben a fegyelem megsértése, igazolatlan kimaradás, selejtgyártás, szégyen és gyalázat".*

A munkafegyelem megszilárdítása súlyponti kérdése, fontos előfeltétele a téli forgalom akadálytalan lebonyolításának. Fel kell lépni az olyan hangok ellen, mely lebecsüli a téli forgalom nehézségeit, mely azt hirdeti, hogy *„nálunk úgy sem lesz komoly tél, nem lesz nagy forgalom".*

A téli forgalom lebecsülése arra vezet, hogy elhanyagoljuk az alapos felkészülést s így készületlenül állunk a meglepetésszerűen bekövetkezhető zord időjárás nehézségeivel szemben. A téli forgalom lebecsülése a tavalyi valóban enyhe téli időben nem egy helyen komoly zavarokra vezetett. A székesfehérvár—komáromi vonalon „lefagytak" a váltók, nem lehetett vágányutat adni a vonatoknak, mert nem gondoskodtak kellő időben a váltóknak hótól való megtisztításáról. Zavarok voltak Zircen, Eplényben, Kisbéren és másutt is.

Ki biztosít bennünket arról, hogy a küszöbön álló tél nem lesz-e sokkal keményebb, mint az elmult tél volt? Éppen ezért

a 72. sz. Hivatalos Lapban kiadott téli forgalmi intézkedéseket maradéktalanul, a határidő betartásával, pontosan végre kell hajtani.

Elengedhetetlenül szükséges, hogy *a párt- és szakszervezet helyi funkcionáriusai bekapcsolódjanak a téli forgalomra való felkészülés ellenőrzésébe* és általában behatóan foglalkozzanak a kocsiforduló csökkentése, a forgalom zavartalan lebonyolítása kérdéseivel.

Nagy gondot kell fordítani a dolgozók oktatására, téli forgalomra való kiképzésére! Az állandó oktatásokon, sztahanovista iskolákon szakadatlanul foglalkozni kell a téli forgalom aktuális kérdéseivel, a téli munkára való kiképzéssel. Követsük a téren is a hős szovjet vasutasok példáját, akik fiatal *„első teles"* társaiknak átadják téli tapasztalataikat, vállalják egy-egy fiatal társuk patronálását. Különösen nagyjelentőségű az élenjáró mozdonyvezetőknek fiatal szaktársaik felett vállalt patronálása.

Nálunk az idén kb. 100—150 új mozdonyvezető kerül a téli forgalomba, akiknek még nincs tapasztalatuk a zord időjárás viszonyai között végzendő fokozottan nehéz munkában. De a forgalom egyéb területein is találunk ujoncokat, akiknek ez lesz az első téli munkájuk s így nagy segítséget jelentene számukra ennek a szovjet módszernek alkalmazása.

A szovjet tapasztalatok gazdag tárháza egyéb területén is rendelkezésünkre áll, csak merítenünk kell belőle: *Igen fontos nagy hidegben, hogy a fogadó vágányra beérkezett vonatokat 15—20 perc multva felhúzzuk a gurítóra, amikor még a csapágyak nem hűltek le túlságosan és a kocsik jól gurulnak. A csapágyak feltöltésére meleg kenőanyagot kell állandóan keszenlétben tartani. A gurítódombok tetőpontját zord időjárás esetén — amikor a kocsik nehezen gurulnak — meg kell emelni. Nagy jelentőséggel bír a rakodások, elegy-áramlások fokozott szabályozása menetirányok szerint, torlódások elkerülése, az állomások rendezőképességének megóvása érdekében, a szabadon, vagy kedvezőbb helyzetben lévő menetirányok felhasználása céljából. Bevált módszer torlódás esetén a csomópontok előtti állomásokon történő vonatrendezés.*

Biztosítani kell, hogy szükség esetén a hó és jégelhárító eszközök és anyagok, valamint a szükséges munkaerő kellő időben rendelkezésre álljon. Az állomásfőnökök, szolgálati vezetők, menetirányítók egyéni felelősségének teljes mértékben érvényesülni kell a téli forgalomban, mert idejekorán tett gyors és határozott intézkedésekre van szükség a téli elemek elleni harcban. Az ilyen intézkedések elmulasztása súlyos következményeket von maga után. Vonalak, vonalrészek, nagyobb forgalmi egységek bénulhatnak meg.

Elengedhetetlenül szükséges az összes szolgálati ágak legszorosabb együttműködése.

A szüklátókörű szakmai sovinizmus súlyos károkat okozhat a téli forgalomnak és ezen keresztül népgazdaságunknak.

Minden szakszolgálat dolgozói előtt felemelt ötéves tervünk maradéktalan teljesítésének nagy célja lebegjen. Ennek érdekében ki kell küszöbölni minden tényleges vagy vélt ellentétet. Különösen a vontatás és a forgalom dolgozói között kell feltétlenül megjavítani a viszonyt, mely az utóbbi időben nem volt egészen kifogástalan.

Pártunk és államunk, dolgozó népünk méltán számít arra, hogy a vasutasok, munkájuk legjavát adva, biztosítják a téli forgalom zavartalanságát. A vasutas dolgozók az utóbbi időben többször tapasztalhatták, hogy nehéz és felelősségteljes munkájukat elismerik és megbecsülik. Ez megmutatkozott abban a kormányintézkedésben, amely 73 millió forintot adott a vasutasok fizetésének felemelésére. Ennek következtében *a kisebb fizetésű dolgozók,* különösen a kocsirendezők, váltókezelők, forgalmisták, stb. *jövedelme jelentős mértékben emelkedik.* Ehhez hozzájárul még a jegyrendszer megszüntetésével kapcsolatos bérrendezés, mely *a vasutasok fizetését további 21 százalékkal növeli.*

Rákosi elvtárs beszéde, a jegyrendszer megszüntetése, az ár- és bérrendezés, újabb csapást mér népünk, szocialista építésünk ellenségeire: a kulákokra, spekulánsokra és megmutatta népi államunk szilárdságát, egészséges politikai és gazdasági fejlődését.

Mi, vasutasok, úgy hálálhatjuk meg legméltóbban pártunk és kormányunk gondoskodását, ha az őszi és téli forgalom sikeres lebonyolításával hozzájárulunk felemelt ötéves tervünk teljesítéséhez, a Szovjetunió vezette béketábor magyarországi szakaszának további megerősítéséhez.

Üzemi bizottságunk a háromnapos kocsiforduló*ért*

Üzemi bizottsági vezetőségi értekezleteken foglalkoztunk a kocsiforduló kérdésével. Megvizsgáltuk munkánkat és megállapítottuk, hogy nem tettünk meg mindent a kocsiforduló leszorítása érdekében.

A pártvezetőség útmutatása alapján ezután kibővített üzemi háromszögértekezletet hívtunk össze. Itt megtudtuk azt, hogy súlyos hibák vannak a számítófelek munkájában. A *Hungária Vegyiművek* például 14—15 óra átlagos rakodást végez. Ugyanígy felvetődött az állomás s a fűtőház közötti együttműködés hiányossága is.

Tisztában voltunk azzal, hogy **az évi terv túlteljesítéséhez az őszi forgalmat, Rákosi elvtársnak tett fogadalmunkat, a télre való felkészülést maradéktalanul kell végrehajtanunk.**

A soronkövetkező termelési értekezletet szakszervezeti központunktól kapott irányelvek alapján már a fűtőház dolgozóival együtt tartottuk meg, ahol a dolgozók egymás hiányosságait is felvetették, azonban önbírálat kevés volt.

Ezt követően üzemi bizottsági vezetőségi, műhelybizottsági és bizalmi értekezleteken vitattuk meg a feladatokat. A bizalmiak csoportértekezleteken végeztek hasznos munkát, amelyeket **az üzemi bizottsági és műhelybizottsági tagok ellenőriztek.**

A fűtőház és állomás jó együttműködésének biztosítására felújítottuk és új alapokra helyeztük a komplexbrigád szerződést. A szerződés egyik eredménye máris, hogy a gőztartási normák terén az érkező és induló gépek normája nyolcszázalékos javulást mutat.

A verseny nyilvánosságának biztosítása, a műhelybizottságok és bizalmiak segítségével

szintén jó hatással volt eredményeink megjavítására. Számos jó teljesítmény segítette a kocsiforduló leszorítását, *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmunk megvalósítását. *Széchi* Károly például kocsitartózkodási normáját 118, *Horváth* Gábor gurítóbrigádja 115 százalékra teljesítette. *Papp* János vonatvezető brigádjának havi átlagteljesítménye pedig elérte a 127 százalékot.

Dolgozóink munkalendületét méginkább fokozta a jegyrendszer eltörlése, az ár- és bérrendezés

Dolgozóink versenylendületét méginkább fokozta drága *Rákosi* elvtársunk bejelentése a jegyrendszer megszüntetéséről, az általános ár- és bérrendezésről, ami nagyon gyorsan követte a minisztertanács előző rendeletét a vasutasok fizetésrendezéséről. A népnevelők és bizalmiak felvilágosító munkát végeznek és ismertetik a határozat egyes pontjait.

Meg is látszik a dolgozók megelégedése. Az egyes műszakok közötti verseny komoly lendületet kapott éppen a dolgozók által elindított kezdeményezések során. *Horváth* Gábor gurításvezető például vállalta a gurítás 116 százalékra való teljesítését és versenyre hívta a többi műszak dolgozóit. *Szalai* József pedig versenyre hívta az állomás valamennyi tolatásvezetőjét a fajlagos kocsimozgatás kiteljesítésére. Bizalmiaink népszerűsítik a vállalásokat és ezzel is hozzájárulnak az őszi csúcsforgalom sikeréhez.

Üzemi bizottságunk munkájának komoly hiányossága, hogy kultúrszektorunk nem segíti a munkaversenyt.

Az üzemi bizottság tagjai ellenőrzik a téli forgalom előkészületeit és komplexbrigád szerződést kötünk a téli forgalom idejére a pályafenntartás dolgozóival.

MAGYAR BÉLA,
ÜB-elnök

Vasutas fiatalok „az őszi forgalom legjobb ifjúmunkása" címért folyó verseny utolsó szakaszában

Födi Sándor sztahanovista ifjúmunkás mozdonyvezető felhívására a fiatalok ezrei válaszoltak. Elindult a nemes versengés, a meglévő versenyvállalásaikat felülvizsgálva, új szempontokkal, új vállalásokkal egészítették ki a hosszúlejáratú versenyszerződéseket. A lelkesedés, a szorgalmas munka nemcsak a fiatalok ezreit mozgósította, de az idősebb dolgozóknak is lendületet adott a munkához. Új, kiemelkedő eredmények születtek. A fiatalok harcbaszálltak brigád- és egyéni versenyzés formájában a megtisztelő cím és a Vasutasok Szakszervezete által alapított vándorzászló elnyeréséért. A fiatalok 97 százaléka tett felajánlást. A vállalások

közel hét és félmillió forint értékben növelik a termelékenységet és helyes munkaszervezéssel, anyagmegtakarítással ötmillió forintot takarítanak meg népgazdaságunknak.

Födi elvtárs azóta is állandóan fokozottabb mértékben foglalkozik a *Hámán Kató Fűtőház* fiataljaival, ő maga pedig újabb kezdeményezéseken és szovjet tapasztalatok bevezetésén fáradozik. Javaslatot tett mozdonyának önálló elszámolására. *Szeged-Rókus*pályaudvaron *Török* András és brigádja a kocsik ki- és berakási tervét 321 százalékra teljesítette. A *Kiskunhalasi* Fűtőházban *Sallai* Árpád sztahanovista ifjúmunkás mozdonyvezető az elmult hónapban 342 mázsa szenet takarított meg. *Pataki* József csőfuvató 184 százalékos átlagteljesítményt ért el. Az anyagmegtakarítási mozgalmat még tovább szélesítik ifi szervezeteink.

Kormányzatunk az anyagmegtakarításban jó eredményeket elért dolgozók számára a bérrendezés következtében több mint

húszmillió forintot fordítanak a jobb munkára és anyagmegtakarításra ösztönző prémium összegének emelésére.

A DISZ tagkönyvcsere erősíti a fiatalok harcát

Budapest Nyugati-pályaudvar ifjúsági brigádja naponta 150 vagon árut kezel. A munka lendületét nagyban fokozta a tagkönyvcsere. *Veres* Géza a tagkönyvcsere napjára vállalta egy ifjúsági brigád megszervezését és teljesítményének ötszázalékos emelését. Az állomás fiataljai december 21-re befejezik ez évi tervüket és a kocsi kihasználást a tervhez viszonyítva tíz százalékkal növelik.

A nyíregyházi pályafenntartás ifibrigádja

előző havi 160 százalékos teljesítményét 175-re növelte és bekapcsolódtak a Kovaljov-mozgalomba. Szabó Ferenc és sztahanovista brigádja pedig teljesítményét 75 százalékkal növelte.

Sztálinváros térségében dolgozó ifibrigádok büszkén vívják harcukat a következő tervév győzelméért.

A fiatalok harci lendülete döntően segíti a kocsifordulóért vívott harc sikerét és egyre több fiatal ér el kiemelkedő eredményt. Pártunk és kormányzatunk a fiatalokra is gondolt akkor, amikor felemelte a minőségi és mennyiségi munka után járó prémium összegét.

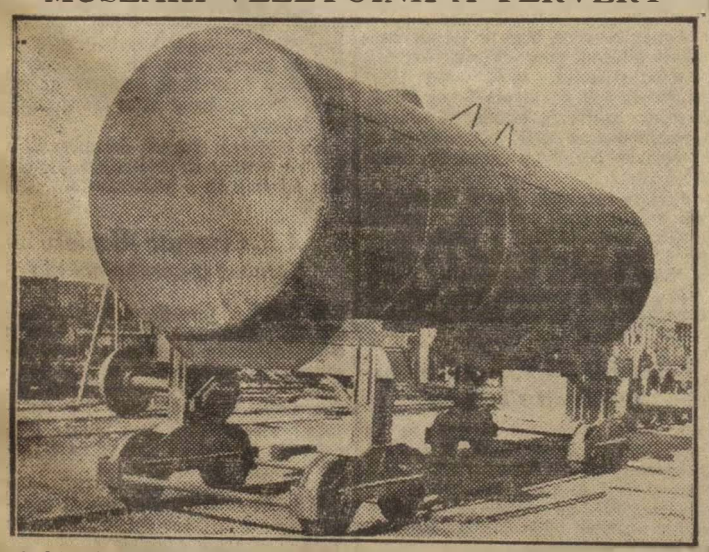
A pártszervezetek és üzemi bizottságok foglalkozzanak még többet a fiatalokkal.

A nemes célért folyó versenynek egyik akadályozója, hogy a küzdelemben a fiatalok sok esetben magukra vannak hagyva. Nem kapnak kellő támogatást a szakszervezeti üzemi bizottságoktól, de a pártszervezetek sem ellenőrzik ezeket. A *Szolnoki Járműjavító* fiatal jainak munkájára nagymértékben rányomta bélyegét, hogy áprilisóta egyetlen taggyülés, de ifjúgárdaértekezlet sem volt.

Nagy hiányosság mutatkozik az *Eszaki, a Szolnoki Járműjavító, Komárom* és *Dorog* Fűtőház fiataljai munkájában is. Ezekben az üzemekben a fiataloknak csak egy része halkott *Föld* elvtárs felhívásáról, még kevesebben csatlakoztak ehhez.

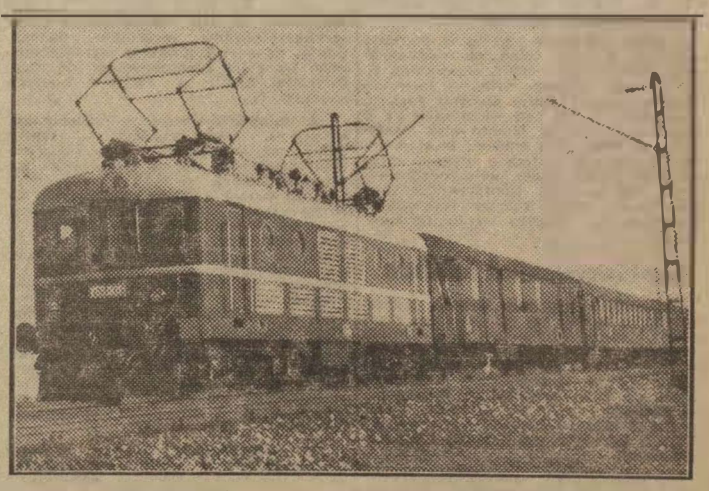
Az őszi forgalom sikeres lebonyolításában nagy részük van a fiataloknak. A pártszervezetek és üzemi bizottságok segítsék a DISZ-szervezetek munkáját, karolják fel a fiatalok kezdeményezéseit, hogy még jobb eredménnyel tudják megoldani a nem kisebb feladatokkal járó téli forgalmat.

MŰSZAKI VEZETŐINK A TERVÉRT



A felemelt ötéves tervünk harmadik éve január 1-én indul el megvalósítása felé. Ebben a munkában hatalmas segítséget jelent a néphez, a hazához, a párthoz hű műszaki értelmiség segítsége. Képünkön a Landler-művek kitűnően bevált javítóbakját látjuk, amelyet Kigyósi Sándor mérnök újítása. A javítóbak használatával „futószalagon" történik a kocsik javítása, amellyel döntően segítette az üzem az őszi és most a téli forgalom lebonyolítását.

EZT IS AZ ÖTÉVES TERV ADTA



Felemelt ötéves tervünk sok új mozdonnyal, kocsival, létesítménnyel, szociális juttatásokkal építi a szocialista vasutat. A képen látható Bo-Co-fele villamosmozdony is egyike az ötéves terv ajándékainak. A régi villamosmozdonyok maximális sebessége 100 kilométer volt, a Bo-Coé már 125 kilométer. A régit 2500 lóerős gép hajtotta, az új villamosmozdonyt 3200 lóerő röpíti előre pályáján.

A Bo-Co október elsején került forgalomba, s érdekessége, hogy külön hajtórudja nincs, amely annyit jelent, hogy minden kerékhez külön motor van felszerelve, amely fogaskerékmeghajtással dolgozik.

Az új villanymozdonyt a MAVAG készítette, a beépített hatalmas villanymotort pedig a Ganz szállította.

Jövőre már két darab ilyen villanymozdony segíti a forgalmat, 1953-ban, és egy darab 2000 lóerős Diesel-rendszerű gyorsvonati villamosmozdony kerül forgalomba.

Így épül, szépül vasutunk...

A keleti fűtőházban jól szervezték meg a szakszervezeti oktatást

A szakszervezeti ismeretterjesztő előadásoknál nehézségekkel küzdöttünk a múlt esztendőben. Ezek a nehézségek mintegy „öröklődtek" az új oktatási évadban is. Egy-egy ismeretterjesztő tömegelőadáson csak 10—15 dolgozónk vett részt. Hivatkoztak a túlzsúfolt programmra, a szakvonali elfoglaltságokra.

Nagy fontosságot tulajdonítok az oktatásnak. Világosan látom, hogy a Szovjetunió által vezetett békeharchoz szükségünk van arra, hogy a dolgozók képzettek, tésztánlátók legyenek. Ez eredményesebbé teszi a vasutasok munkáját is.

G. Tóth Imrével, a tömegoktatási felelőssel beszélgetve, beláttuk, hogy fordulatot csak úgy érhetünk el, ha a pártszervezet segítségét kérjük és a szakszervezeti aktivákat tevékenyebb munkára serkentjük.

A kért segítséget megkaptuk. A tömegelőadás időpontját nem változtatják meg: az üzemi bizottság a pártszervezettel egyezteti az előadások időpontját.

Új közönségszervezési módszer

Új módszert vezettünk be a közönségszervezés sikere érdekében. Már az előadás megtartása előtt pár nappal beszélünk a következő előadás anyagáról, s kiemeljük az előadás témájának érdekesebb mozzanatait. Ezzel felkeltjük a dolgozók érdeklődését.

A fűtőházi dolgozók érdeklődését bizonyítja, hogy így az utolsó három előadáson részvevők száma alaposan megnőtt és mindig többen tesznek fel kérdéseket az előadások elhangzása után.

Az oktatási munka fontosságának megértését segíti, hogy minden reggel félórás újságkiértékelést tartunk, ahol megtárgyaljuk a fontosabb bel- és külpolitikai kérdéseket.

A fűtőház mérnökei előadások tartását vállalják

és ezzel komoly segítséget nyujtanak. „A földalatti gyorsvasút" című előadást is egy mérnök elvtárs tartotta meg. Amikor befejezte, Lukács Miklós brigádvezető így nyilatkozott társai nevében: „Még több ilyen előadást szeretnénk hallani, amelyben ismertetik ötéves tervünk hatalmas építkezéseit". Becsei János, az átképzősök oktatója például rendszeresen hallgatja ezeket az előadásokat és „Az élet keletkezése" című előadásra 30 átképzős dolgozótársát szervezte be.

Ezt az előadást zsúfolt teremben, a legnagyobb érdeklődés mellett hallgattuk. Dobos József átképzős megjegyezte: „Az eddigi babonás elgondolásainkat tisztázta az elvtárs jó előadása".

„Az őszi forgalom feladatai és a téli forgalom jelentősége" című előadást decentralizálva tartottuk meg és ebbe fűtőházunk minden dolgozóját bevontuk. Az előadás anyagának felhasználása nagymértékben segítette a termelési értekezletek munkáját. Több vállalás történt itt és bevezették december 21-re. Sztálin elvtárs születésnapjára a Nagy András-féle újítást amelynek segítségével a mozdonyok szénkiszerelését gyorsítják meg.

Nagy népszerűségre tett szert a diafilm vetítése is. „Nők a vasúton" című diafilm értékes szolgálatot tett a dolgozók nevelésénél és sok helytelen nézetet terelt helyes irányba. Ma már ott tartunk, hogy a dolgozók segítik munkájukban nőtársaikat és büszkék eredményeikre.

Fűtőházunk területén egy pár hónappal ezelőtt még gyakori volt a késés, az igazolatlan távolmaradás. A szakszervezeti oktatásba való bevonás révén ez nagymértékben csökkent, az utolsó hetekben csak 4—5 fegyelmezetlenség fordult elő.

Az ismeretterjesztő előadásokkal, a szakszervezeti oktatással megértetjük dolgozóinkkal, hogy amit építünk, azt magunknak építjük, tehát van miért iparkodnunk, áldozatos munkát végeznünk, hogy a pártunk vezette úton a szocializmus építését még az eddiginél is sikeresebben, gyorsabban végezhessük.

Szöllősi Antal
mozdonyvezető

Dolgozóink írják..

Lapunk szerkesztőségét sok olvasónk keresi fel levelekkel. Ezek értékes sorokat tartalmaznak, és hozzájárulnak ahhoz, hogy munkánkat megjavítsuk, a dolgozók bírálatát és észrevételét közkinccsé tegyük.

Bagdi Lajos tüzikovács arról ír, hogy mennyire megváltozott az ő helyzete a felszabadulás óta. Hét újítása van, melyek közül az ötletnapokon is több újítás jutalmazást kapott. Egyik ilyen újítása például a kocsiknál a lánckikapcsoló, amely megakadályozza a láncok elvesztését. Most áll kipróbálás alatt a vasúti kocsik forgócsésze kenése zsírozóval.

Bagdi elvtárs 67 éves, de — mint írja, — sok éven át szeretné még munkával és újításaival meghálálni azt a szeretö gondoskodást, melyet pártunk és népköztársaságunk nyújtott az új ár- és bérrendezéssel a jegyrendszer eltörlésével.

Özv. *Kucsera* Nándorné békéscsabai nyugdíjas, levelében köszönetét fejezi ki a pártnak és a szakszervezetnek, hogy a minisztertanácsi határozat a nyugdíjasokra is gondolt. *Özvegy vagyok — írja levelében — magányos 77 éves, senkim sincs, de mégis gondot visel rám az állam, minden személyi válogatás nélkül.*

Turnek Károly, Budapest Nyugati-műszaki kocsihivatal dolgozója, balesetet utáni felgyógyulásáról ír: *Súlyos autóbaleset után, a szakszervezet vezetősége intézkedett kórházba szállításomról, ahol életemet mentették meg és rövid idő után felgyógyulhattam, s most ismét építhetem hazánkat, a szocializmus országát. Még jobb munkával és fokozottabban veszek részt a szocializmus építésében, mert egyik ajándék után a másikat kapom a népi demokráciától.*

Számos dolgozó az üdültetés szépségéről ír és hasonlítást tesznek a múlt és a jelen között. *Szabó* Sándor tolatásvezető Lillafüreden üdült két hétig. *„A mitőlünk ellopott pénzen dőzsöltek és építettek maguknak ilyen gyönyörü palotákat — fejti ki a levélben. — Ma a dolgozók élvezik a pihenést, a kitünő ellátást és a természetnyujtotta gyönyöröket."*

Ugyancsak ír *Fazekas* László, *Magyar* József, *Bozóki* András, *Makra* Pál, *B. Tóth* Márton sztahanovista vasutas Galyatetőről.

„Ökölbe szorul a kezünk — írták —, ha arra gondolunk, hogy a mult rendszerben munkásember ilyen helyeken még álmában sem lehetett jeten. Meg is fogadjuk, hogy az eddiginél is jobb és több munkával, munkamódszereink átadásával kiterjesztjük a sztahanovista mozgalmat és még több elvtársat és kartársat sorakoztatunk fel a béke ügyéért, ötéves tervünk megvalósításáért."

Kenesei Károlyné, Budapest-Nyugati pályaudvar dolgozója írja többek között:

„A fizetésrendezés az egész pályaudvar területén egy hatalmas felszabadult öröm hangját váltotta ki a dolgozókból. Most látom, hogy vidámabb a hangulat, többen jöttek el a termelési értekezletre, vidámabban serceg a tolf a kartársak kezében és hallom itt is, ott is a jobb jövőben bizás hangjait... Én az idősebb korosztályhoz tartozó asszony vagyok. Sok minden van a hátam mögött, súlyos évek, de én lélekben és fizikailag erősnek és fiatalnak érzem magam. Fáradhatatlan vagyok, kivirulok a küzdelemben, el vagyok ragadtatva. Én látom azt a gigászi küzdelmet, amelyet Sztálin elvtárs vezet és csodálva Rákosi elvtársat, a hü tanitványt, — a magam becsületes munkájával segítem a pártot, a szocializmus építésében."

Hogyan akadályozza a fegyelmezetlen dolgozó tervünk túlteljesítését

Mi, hűtőkocsi bádogosok, fokozott anyagtakarékossággal, mennyiségi és minőségi munkával, hiányosságaink felszámolásával készültünk tervünk határidő előtti befejezésére. Ez eredménnyel is járt, mert

ezévi tervünket november 6-ra befejeztük.

A jó eredmények mellett azonban nagy hiányosságok is vannak.

Osztályunk valamennyi részlegének komoly harcot kellett vívnia a késönjövök, az igazolatlanul mulasztó dolgozók, a táppénzcsalók ellen, hogy teljesíteni tudjuk évi tervünket határidő előtt. Ezek gátolják minden becsületes dolgozó eredményének fokozását, s nem utolsó sorban tervünk idő előtti befejezését.

Ezt hátráltatja *Erdélyi* József, kocsiosztályunk dolgozója, aki

többször elkésett

és igazolatlanul mulasztott műszakot, vagy *Takács* József, aki

ittasan jelent meg szolgálattételre

és emiatt műszakot mulasztott.

Olyanokkal is találkozunk, akik táppénzcsalással akadályozzák tervünk teljesítését. Ilyen volt *Tóth* Gábor, aki egyhetes távollétét betegségre való hivatkozással igyekezett *„igazolni"*.

Rákosi elvtárs az ár- és bérrendezést és a jegyrendszer megszüntetését bejelentő beszédében a munkafegyelem megszilárditására hivta fel figyelmünket és az öntudatos munkásokra utalt, akik nem türik maguk között a munkafegyelem megbontóit. Nálunk is így van ez. A leghatározottabban elítéljük építőmunkánk akadályozóit és mindent elkövetünk, hogy a párt, a szakszervezet segítségével öntudatos munkásokat neveljünk belőlük, hogy közös erővel szálljunk harcba jövőévi tervünk teljesítéséért.

A béketábor nagy vezérének, *Sztálin* elvtársnak születésnapjára mi, a VII. osztály hűtőkocsi bádogosai 1952. évi április 4-i tervünket befejezzük.

Arra kérjük nemcsak üzemünk, de a vasútüzem valamennyi becsületes dolgozóját, hogy folytasson kövctkezetes harcot *Rákosi* elvtárs útmutatása alapján az üzem munkafegyelmének vasfegyelemmé való szilárditásáért.

HOMMER GYULA,
a Landler Müvek dolgozója,
a „Szocialista Vasutért" lev.

Kultúrotthonunk a szocialista kultúráért

Nekünk, a Szombathelyi Járműjavító ÜV dolgozóinak még élénken él emlékezetünkben az esztelen fasiszta rombolás, a romokban heverő üzem. A párt segítségével a romok helyén ma szép és jól felszerelt kultúrotthon áll rendelkezésünkre.

Napról napra emelkedik azoknak a dolgozóknak száma, akik tanulni és szórakozni akarnak. 1500 kötetes könyvtár áll az olvasók rendelkezésére. Könyvtárunk olvasóinak száma napról napra emelkedik. Háromszáz dolgozó rendszeresen olvassa könyvtárunk ideológiai, szakmai és szépirodalmi müveit. Kultúrotthonunk előcsarnokában az élenjáró dolgozóink, újitóink és észszerüsitőink munkáinak eredményeit állandóan kiállitás formájában mutatjuk be, ami egyre növeli az újitók és észszerüsitők számát. Kultúrotthonunkban

44 taggal műszaki továbbképző kör működik,

ahol a dolgozók magasabb műszaki képzésben részesülnek, s elsajátitják az alsó- és középvezetés egyszerü és haladottabb formáit.

A szórakoztatásról a kultúrotthonon belül működő 60 tagú férfi énekkar, 70 tagú vegyeskar, 40 tagú fúvószenekar, 10 tagú pengetős-zenekar gondoskodik. Kultúrbrigádjaink

a termelésben élenjáró dolgozókat a helyszinen csasztuskákkal, jelenetekkel köszöntik,

ami még tovább fokozza dolgozóink harci készségét a terv időelőtti befejezéséért folyó versenyben.

A kultúrotthon irányitását kilenctagú választott vezetőség végzi. A vezetőség mellett működik egy üzemi kultúrbizottság, amelyet a kultúrotthon vitás kérdéseinek rendezésében határozatot hoz.

Ezenkivül hétközben ismeretterjesztő előadást, keskenyfilmvetitést tartunk. 1952 január 10-ig

a kultúraktivák számára hathetes kultúrtanfolyamot fogunk megindítani,

hogy ezen keresztül még javitsunk kultúrmunkánk eddigi hiányosságain és még jobban töltse be kultúrotthonunk hivatását, felemelt ötéves tervünk határidő előtti teljesitéséért vivott harcban.

Dolgozóink és családtagjaik szeretettel jönnek kultúrotthonunkba és vesznek részt rendezvényeinken.

Munkánkat a helyi pártszervezet, a megyei SZOT üzemi bizottság és a Területi Bizottsággal közösen megbeszélve végezzük. Munkánk további megjavításának érdekében kérjük, hogy

a szakszervezet Területi Bizottsága még többet foglalkozzon a Járműjavító problémáival

s a helyszinen segitsen bennünket a feladatok megvalósitásában.

Mi megfogadjuk Rákosi elvtársnak, hogy szerető gondoskodását azzal hálájuk meg, hogy Sztálin elvtárs 72. születésnapjának megünneplésére még nagyobb odaadással és fokozottabb felelősségérzettel készülünk, hogy kultúrotthonunk munkája eredményes és erős fegyver legyen a szocialista kultúráért vivott harcban.

Lábas Lóránd,
kultúrigazgató

A „Szocialista Vasutért" bírálata nyomában

Lapunk november 15-i számában *Szentmihályi Magda*, Rákos állomás dolgozója bírálatot gyakorolt *Horváth* Gábor, Kőbánya-teher p. u. távirászának magatartása felett. *Horváth* ugyanis nem értette meg a párt tanitását és a nődolgozókkal szemben helytelenül viselkedett, nem támogatta őket.

Horváth Gábor főállomáselőljáró magáévá tette az őt ért bírálatot, s erről értesitette szerkesztőségünket.

„... Belátom, hogy a női dolgozók egyre fokozottabb alkalmazásában nem láttam e történelmi jelentőségü intézkedés nagyszerüségét. Épen ezért a jövőben igyekszem a dolgozó nőkkel szemben udvarias, készséges és munkájukat támogató dolgozótársuk lenni. A továbbiakban minden tekintetben változtatni fogok a női dolgozókkal való bánásmódomon.

Meg kell azonban mondani azt is, hogy a helyi viszonyokat figyelembevéve, munkám fizikailag teljes mértékben lekötött és ez egyik oka volt annak, hogy idegeskedtem és nem tudtam a kezdő kartársnőt gyakorlati oktatásban részesiteni. Igyekszem munkámat a lehető legjobban elvégezni, hogy továbbra is értékeljék és elégedettek legyenek vele.

Munkáslevelezőink a TERV sikeréért

Pártunk javaslatára, kormányunk 1952. február első napját a Szabad Nép megjelenésének tizedik évfordulója alkalmából a magyar sajtó napjává nyilvánította. Ebből az alkalomból a Szabad Nép február másodikára és harmadikára összehivja a magyar sajtó munkás- és parasztlevelezőinek első országos konferenciáját.

A sajtó levelezői eddig is döntően segitették a nagy feladatok megvalósitását. Erősitették a béke arcvonalát, jó munkálukkal előbbre vitték a terv teljesitését, a szocializmus építését. Vasutas levelezőinknek fel kell készülniök az ő megbecsülésüket is jelentő első konferenciára. Még több értékes levélen keresztül kell készülnünk a magyar sajtó napjának méltó módon való megünneplésére, és az első konferencián való részvételre, hogy vasutas levelezőink részvétele is segitse a konferencia sikerét.

Munkáslevelezőink feladata

Levelezőink legyenek bátrak, kezdeményezők, tárják fel az üzemben elért eredményeket. Mutassanak rá leveleiken keresztül a meglévő hiányosságokra. Segitsék állandó tájékoztatásukkal, levelezésükkel a szerkesztőség munkáját, tárják fel hiányosságainkat. Birálataikkal segitsék a terv teljesitéséért vivott harcot. A hibák feltárásával segitsék az ujitások bürokratikus elbirálásának felszámolását.

Szerkesztőségünk támogatja levelezőink bátor kezdeményezéseit, s következetesen segiti a terv idő előtti teljesitését akadályozó, gátló körülmények megszüntetéséért folyó harcukat. Dolgozóink széles rétege levelein keresztül tett észrevételeivel, javaslataival segitse munkánk megjavitását, kövesse élenjáró levelezőink példáját, hogy a hibák időben való feltárásával is segitsük ötéves tervünk idő előtti befejezését erősitsük békéért folyó harcunkat.

Naponta keresik fel szerkesztőségünket a dolgozók levelei, amelyek segitik szerkesztőségünk munkájának megjavitását, de nagymértékben hozzájárulnak az üzemekben és állomásokon fennálló hiányosságok megszüntetéséhez is. Vannak levelezőink, akik rendszeres tájékoztatást adnak az üzemek életéről, eredményeiről, vagy hiányosságairól. Vereczkei János, a Landler Müvekből állandó tudósitásával segiti szerkesztőségünk munkáját. Sárossy Gyula, az egri fűtőházból rendszeresen közli az elért eredményeket, de nagy figyelmet fordit a fennálló hiányosságokra is.

„A munkáslevelezők a proletár-közvélemény parancsnokai" — tanitja Sztálin elvtárs. Számos hiba felszámolását segitették elő a dolgozóktól beérkezett levelek. A MAV Pályaépitő és Felujitó Üzemi Vállalat sztálinvárosi főépitésvezetőségének dolgozói például feltárták leveleikben, hogy hiányos az egészségvédelmi felszerelés, a rácalmásiak panaszt emeltek a helytelen munkamegszervezések miatt. Szerkesztőségünk megvizsgálta a felvetett hiányosságokat és lapunk hasábjain bírálatot gyakoroltunk a mulasztást elkövetők felé, melynek eredménye lett, hogy a sztálinvárosi pályaépitő dolgozók részére megfelelő egészségvédelmi berendezést építettek. Rácalmáson pedig a dolgozók javaslatainak megfelelően, az üzemi bizottság támogatásával a szükséges területeken átszervezték a munkákat.

Az eredmények mellett vannak hiányosságok, az egyes vezető elvtársak, vagy funkcionáriusok gátat akarnak emelni a munkáslevelezés birálatainak, egészséges kezdeményezéseinek. Vannak üzemi bizottságaink, mint például Miskolc fűtőház üzemi bizottsága, ahol elveszett Tóth III. János Kossuth díjas főmozdonyvezetőnek irt levél. Egyes elvtársak nem értékelik a munkáslevelezés feladatait és igy nem is tudják felmérni ennek jelentőségét.

Pártunk és kormányunk minden támogatást megad a levelezőknek, hogy bírálatuk fejlesztésével segitsék tovább szocialista építésünket.

Szakkönyvekről RÖVIDEN

V. T. Oszipov:

IRANYVONATOK SZERVEZÉSE ARUBERAKASI HELYEKRŐL

Az irányvonatok közlekedtetése az áruszállitás és a kocsiforduló meggyorsitásának, valamint a kedvezőbb üzemi jellemzők elérésének hatékony módszere. A könyv a vasuti szállitási terv összeállitásának rövid áttekintése után általában az irányvonatok szervezésével és közlekedtetésével foglalkozik. Háromféle irányvonatot tárgyal: a feladás helyén összeállitott, úgynevezett rakodással képzett feladói irányvonatot, a lépcsőzetes irányvonatot és a rendezőpályaudvarokon összeállitott irányvonatot. E három irányvonat összeállitásánál hatékonyságuk a többi vonatnemekkel és egymással szemben is kidomborodik. Az árutovábbitás időszerű kérdéseit a szerző igen sok gyakorlati példával világítja meg.

248 oldal, 103 ábra, füzve: 20.— Ft.

Sportmozgalmunk alapja az MHK

Népi demokráciánk különös gondot fordit a testnevelésre, a sportra. úgy tekinti, mint a szocialista ember nevelésének egyik eszközét.

A vasutas dolgozók, sportolók részére eddig soha nem látott sportolási lehetőséget biztosit, sportpályákat, újabb és újabb sportlétesitményeket, jobbnál jobb felszerelést nyujt népi államunk.

Annak ellenére, hogy teljes szélességében kitártuk sportelepeink kapuit a vasutas dolgozók előtt, nem vált sportmozgalmunk alapjává az MHK. Pártunk szervező bizottsága felhivta figyelmünket az MHK jelentőségére és határozatot hozott az elmaradás behozására.

Pártszervezeteink, üzemi bizottságaink, szakvonalbeli vezetőink, sportaktiváink megszivlelték a párthatározatot és úgy dolgoztak, hogy a területek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom napjáig nemcsak hogy behozták elmaradásukat, hanem kiemelkedő eredményt értek el.

9 számból 33.502 dolgozónk próbázott sikeresen

A próbázás területi megoszlása a következő: Budapest 11.631, Pécs 5531, Debrecen 4718. Szombathely 4007, Szeged 3447 és végül Miskolc, ahol a területén 4168-an próbáztak. Az előirt kilenc számból tehát 33.502 dolgozónk próbázott sikeresen.

A területek közül jó eredményt ért el Pécs és Debrecen. Az üzemi bizottságok közül kiváló munkát végzett a Hámán Kató Fűtőház, a Debreceni Járműjavító ÜV., Dombóvár állomás, Sopron, Püspökszabadi, Miskolc Fűtőház, Budapest-Nyugati p.u. A nyugati pályaudvari lendületre jellemző, hogy

a tavalyi 68 próbázó helyett 608-an próbáztak le mind a kilenc számból.

Nem igy áll a helyzet Hidasnémetin, Putnokon, Nyékládházán, Kazincbarcikán, Bánrévén, Nagybátonyban, Ozdon, valamint Szeged területén, Baján, Mezőhegyesen, Vésztőn, Kiskőrösön és Bácsalmáson. Itt nem mozgósitották a dolgozókat, amelynek az lett az eredménye, hogy nincs kilenc számból próbázó.

Az elmaradt üzemek december 21-e, *Sztálin* elvtárs születésnapja tiszteletére fejezzék be a próbázásokat.

A II. Országos Alapfokú Tornász csapatbajnokság

A SZOT elnöksége által megindított II. Országos Alapfokú Tornász csapatbajnokság versenyére üzemi bizottságaink mozgósitják a már be nevezett csapatokat. Pártszervezeteinknek, üzemi bizottságainknak és szakvonali vezetőinknek nem szabad másodrendű kérdésként kezelni a csapatbajnokságot, mert ezzel az MHK sikerét is veszélyeztetik. A bajnokság férfi és női szabadgyakorlatának anyaga ugyanis teljesen megegyezik az MHK I. szabadgyakorlatával.

A sportkörök szervezzék meg a tornászbajnokságot, tartsanak rendszeresen edzéseket és azt társadalmi munkatársakkal ellenőrizzessék.

FORDÍTSUNK TÖBB GONDOT A NŐI DOLGOZÓK OKTATÁSÁRA, NEVELÉSÉRE

Növekvő iparunk, mezőgazdaságunk, egész népgazdaságunk soha nem látott hatalmas fejlődése felszámolta a mult rendszer átkos örökségét, a munkanélküliséget, sőt a munkanélküliséget a legtöbb munkaterületen a munkaerőhiány váltotta fel. Pártunk II. kongresszusa meghatározta fejlődésünk irányát és megállapította azt is, hogy a további fejlődésünk megköveteli a nők fokozott bevonását a termelésbe.

Rákosi elvtárs kongresszusi beszédében erről a következőket mondotta:

„Különösen emelnünk kell a nők arányszámát a munkások, szakmunkások, a termelés vezetői között. Ez tervünk végrehajtásának egyik fontos feltétele, ez pártunk elhatározott szándéka, ez kormányunk politikája."

A Népgazdasági Tanács a vasút területére ebben az évben 10.000 női munkaerő felvételét írta elő. Bár a nőt dolgozóknak a vasúti munkában történő bevonásában vannak eredmények, korantsem lehetünk még megelégedettek ezen a téren.

A vasút vezetőinek meg kell érteni, hogy

a dolgozó nő nemcsak munkaerő, hanem ugyanakkor anya is, jeleség is nő is, akinek megvannak a maga sajátos igényei. Aki ezt nem érti meg, az homlokegyenest ellentétbe kerül pártunk, kormányunk politikájával, amelyet a dolgozó nők iránti odaadó gondoskodás jellemez.

A vasutas férfi dolgozók többsége segítőt és munkatársat lát a női dolgozókban és azon van, hogy tapasztalatok átadásával, jó tanáccsal átsegítsék a munkába lépő új vasutas nőket a kezdet első nehézségein.

A vasutas szakoktatás biztosítja azt, hogy az önálló szolgálatra beállított női dolgozó szakmailag képzett és politikailag tájékozott legyen. Erről tanuskodnak azok az eredmények, melyeket már eddig is elértek — a női dolgozók közül többen magas kitüntetésekben részesültek. Általában elmondhatjuk, hogy a szolgálat ellátására kiképzett dolgozó nők többsége derekasan megállja a helyét.

Már azt is elmondhatjuk, hogy a vasúti szolgálat ellátására minden fokú oktatásban részesülnek. Így például az elömunkástanfolyamtól az egyetemi *„vasútépítő mérnöki"* karig, a jegyvizsgáló tanfolyamtól az egyetemi *„üzemmérnöki"* karig. Mind több és több olyan női dolgozó van, aki él is az alkotmányunkban biztosított jogokkal, nem elégszik meg a szakmai alapképzettséggel, hanem tovább tanul, képezi magát.

Bánrévi Eszter kartársnő a forg. keresk. tanfolyam elvégzése után a „Tisztitanfolyamot" kitünő eredménnyel végezte el.

Csizmadia Róza kartársnő — Debrecen állomás egyik legjobb váltókezelője — minden igyekezete az, hogy vonatmenesztő térfelvigyázó legyen.

Kugler Mária kartársnőt, akit vonatkisérő szolgálatra vettek fel, magánszorgalomból távirdavizsgát tett és most jelenleg Debrecen állomáson az ujjelvételes távirászok között a legjobban állja meg a helyét.

Sorolhatnánk százait, ezreit azoknak a vasutas dolgozó nőknek, akik érdeklődnek a magasabb szakmai tudás elsajátitása iránt. Ahol gondot fordítanak az oktatásra és biztosítják is a tanulás feltételeit, ott az eredmény nem marad el.

Az ellenség is felismerte a nődolgozóknak a vasúthoz történő fokozottabb bevonásának fontosságát és épen ezért megkezdte támadó aknamunkáját. Mindazok, akik a régi rendszert visszasirják, a régi rendszer kiszolgálói, a felszabadulás után a vasútra becsempészett ügynökök, kétlaki dolgozók a hanyag, munkafegyelem-lazítók befolyásolni igyekeznek azokat a férfi dolgozókat, akik segítenek a női dolgozók szakmai képzésében, a szakmai ismeretek elsajátításában.

Ezeknek a körülményeknek a hatására kerülnek be ellenséges és egyes esetekben erkölcsi szempontból nem megfelelő elemek a vasútra. Így történhetik meg az, hogy egyes helyeken nem biztositják a nők részére a tanulás feltételeit.

Bakonyszentlászlón az állomásfőnök, a váltókezelők — akiknek tanítani, nevelni kellene a női dolgozókat a vasúti szolgálat ellátására — így nyilatkoznak: „tanítsa az, aki felvette őket".

A felsőrajki állomás vezetője, *Romkányi* Imre, a felvett női dolgozók előtt kinyitotta a kiselejtezett iratokkal teli szekrényét és azt mondta: *„amit itt látnak, azt mind kivülről kell tudni, arra pedig maguk nem képesek, jobb lesz, ha itt hagyják a vasutat".*

Az sem véletlen jelenség, hogy a pályafenntartást még a felszabadulás utáni 7-ik évben is úgy igyekeznek feltüntetni, hogy a vasútnál a *legutolsó szolgálat.* Ezt azért teszik, hogy elvegyék a kedvét azoknak a dolgozó nőknek, akik élethivatásnak tekintik a pályafenntartási szolgálat ellátását. A számos példa közül nem árt egyet-kettőt kiragadni:

míg a forgalmi és kereskedelmi tanfolyamon megfelelő az elszállásolás, addig
a pályafenntartási tanfolyamon (pl. Rákosrendezőn) a takcotthon nem kielégitő. Ágynemüt 6—7 hetenként cserélnek a hallgatók részére.

A forgalmi tanfolyamokon a hallgatók részére biztositják az egyenruhaellátást, addig
a pályafenntartási tanfolyamon (pl. Debrecen) „különleges rendeletre" hivatkozva az egyébként már meglévő egyenruhákat nem lehet kiosztani.

A hanyag, lelkiismeretlen és nem odaadó munka megmutatkozik a már kiképzett női dolgozók munkába, szolgálatba állitása terén is, — mert itt is támad az ellenség. — Ezért nem állítják szolgálatba a már kiképzett női dolgozókat

Pártszervezeteink a szakszervezet, az MNDSZ-szervezetek küzdjenek erélyesen a nők háttérbeszorítása ellen. Kövessék *Rákosi* elvtárs útmutatását: *„Kíméletlenül fel kell lépni azokkal a maradiakkal, ósdiakkal szemben, akik meg akarják gátolni, hogy a magyar szocialista épités ereibe friss vér kerüljön, hogy benne korlátlanul és szélesen hömpölyögjön a dolgozó nők áradata. A magyar kommunisták, a Magyar Dolgozók Pártja nem fogja kiméln erőt, hogy a dolgozó nőket akadályozó korlátokat kíméletlenül ledöntse és szélesre tárja a kaput minden területen a jelen és jövő legjobb munkásai a dolgozó nők előtt."*

Pártunk, kormányunk megbecsüli a dolgozó nőket. A szakszolgálat feladata, hogy az iránymutatásnak megfelelően biztositsa a vasutas nők számára a szakmai fejlődést, a megfelelő tanulási és munkafeltételeket. Dolgozó nőinken van most a sor, hogy kiharcolják maguknak azt a megbecsülést, amelyet megérdemelnek. Tanuljanak, sajátitsák el a szakmai ismereteket, legyenek fegyelmezettek, leplezzék le és távolitsák el maguk közül mindazokat az erkölcstelen elemeket, akik az ellenséget segítik azzal, hogy az ilyen magatartásukat az öntudatlan emberek szivesen általánosítják a becsületesen dolgozó nőkre is. A fegyelmezett magatartás, a munka fegyelmezett elvégzése a szocializmus építését, a béke ügyét szolgálja —, a lazaság, az erkölcstelenség az ellenség malmára hajtia a vizet.



A Vasútpolitikai Osztály kitünően sikerült téli plakátja is mozgósítja vasutasainkat a téli szállítási feladatok jó elvégzésére.

AZ ELNÖKI TANÁCS A MAGYAR MUNKA ÉRDEMREND ARANYFOKOZATÁT ADOMÁNYOZTA BEBRITS LAJOS ELVTÁRSNAK

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszternek hatvanadik születésnapja alkalmából a Magyar Népköztársaság közlekedésének újjáépítése és fejlesztése terén elért eredményes munkája elismeréséül a Magyar Munka Érdemrend aranyfokozatát adományozta.

A vasutas dolgozók nevében a vasutasok szakszervezetének központi vezetősége táviratilag üdvözölte Bebrits elvtársat és további sikereket kívánt a miniszternek a szocialista vasút megvalósításához.

A minisztertanács vándorzászlajáért továbbfolyik a verseny

Az éves tervek határidő előtti befejezéséért folyó szocialista versenymozgalom további kiszélesítése érdekében a minisztertanács elhatározta, hogy az alkotmány ünnepének tiszteletére kezdeményezett munkaverseny győztes üzemei részére alapított vándorzászlókat — a zászlókkal járó pénzjutalommal együtt — augusztus 20-án kívül minden év január első felében is odaítéli.

Külön vándorzászlót nyer a közlekedés- és postaügyi minisztérium, több minisztériummal együtt.

A vándorzászlókat januárban azoknak az üzemeknek dolgozói nyerik el, akik

a) az előző évi (tehát jelenleg folyó évi) tervük határidő előtti teljesítésében, illetve túlteljesítésében,
b) az anyagtakarékosságban,
c) a termelés minőségében,
d) valamint az üzemek közötti együttműködés megjavításában egész évben a legjobb eredményeket érik el.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete jelentése a minisztertanács vándorzászlójáért folyó verseny állásáról

A közlekedés- és postaügyi minisztérium és a vasutasok szakszervezete jelenti hogy a minisztertanács vándorzászlajáért folyó versenyben a következő üzemek érték el a legjobb eredményt.

1. MAV Rákosrendezői állomás.

Az állomás dolgozói az őszi forgalom során november 30-ig a tehervonatok összeállításában 113 százalékos teljesítményt értek el. Az állomáson élénk, lendületes szocialista munkaverseny folyik. A verseny nyiltvánossága jó, nagyrészt ennek köszönhető, hogy az állomás úgy a kongresszusi, mint az alkotmány tiszteletére megindult versenyszakaszok során az élenhaladók között foglalt helyet. Az állomás dolgozói a közlekedő vonatokra megadott tervszámokat 98 százalékra teljesítették. Az állomás balesetmentesen dolgozott. Novemberben 6 késés és 8 hiányzás volt az állomáson.

A munkafegyelem terén tehát még van javítani való.

2. MAVAUT Autóbuszközlekedési Vállalat.

3. Posta Távbeszélő Alközponti Üzemi Vállalat.

4. MAV Szolnoki-fűtőház.

Évi kocsijavítási tervüket 120 százalékra, mozdonyjavitási tervüket 101 százalékra teljesítették. A kocsijavitásnál 1952. év I. negyedévi tervükön dolgoznak, amit december 21-re, Sztálin elvtárs születésnapjára befejeznek. Minőségileg is kiváló munkát végeznek, amit bizonyít, hogy ritkán fordul elő szolgálatképtelenség. A fűtőházi dolgozók a versenymozgalomban mindannyian résztvesznek. Az üzemben a verseny nyilvánossága jó.

5. MASZOVLET.

6 FŐVÁROSI VILLAMOSVASÚT kispesti forgalmi és vontatási telepe.

Egyes vasutasok arra való hivatkozással, hogy a mult évben enyhe tél volt, nem veszik komolyan a téli forgalomra való felkészülést.



Te mondtad azt, hogy nem kell felkészülni a téli forgalomra, mert az idén sem lesz tél?!

a MÁVAG dolgozóinak FELHIVÁSA a vonatkésések csökkentésére

Mi, a MAVAG Mozdonygyár dolgozói ötéves tervünk során már ezideig is több újabb alkotást adtunk a vasutas dolgozóknak népgazdasági tervünk maradéktalan teljesítésének lebonyolításához, a vasuti forgalomhoz. Nem régen fejeztük be az új 303-as sorozatú mozdony építését, amely a budapest-miskolci vonalon közlekedik. Ugyanitt említhetjük meg a Bo—Co-féle villanymozdonyt is, amelyet a közelmultban adtunk át a vasút dolgozóinak.

Kedves Elvtársak! A tervünk teljesítéséért folytatott harcban, valamint az uj alkotások, tervek valóraváltásához szükségünk van a ti támogatástokra is. A mozdonygyár és a MAVAG-üzembe

több mint 5000 dolgozónk jár vonattal.

Ezeknek a dolgozóknak a terv és annak teljesítése népgazdaságunk erősítését, s a béke védelmét jelenti.

Mi, akik Hatvanból, Ceglédről és Kunszentmiklósról járunk be Budapestre, a már rendszeressé vált vonatkésésből származó munkaóra-kiesést szenvedünk.

Az elmúlt hónap egyetlen napját mérlegelve

közel 400 munkaóra kiesésünk volt vonatkésés miatt a termelésből.

Ezek a késések nemcsak a tervek teljesítését akadályozzák, de szorosan hozzájárulnak a munkafegyelem lazitóinak elképzeléséhez. Harcunk gyengitéséhez. Különösen a kunszentmiklós—budapesti viszonylatban közlekedő munkásvonat rendes közlekedtetését kérjük. Megállapitásunk az, hogy sok esetben azért kap a 939-es 15—20 perces késést, mert egyes állomásokon tehervonattal előztetik meg munkás vonatunkat.

Arra is figyelemmel kell lenni, hogy a késett vonatokról leugrálnak munkástársaink, s hogy néhány percet behozzanak, még életüket is kockáztatják.

Ismételten arra kérünk benneteket, hogy a Hatvanból induló 329-es és 337-es, s a Ceglédről 3 óra 55 perckor és 4 óra 25 perckor induló vonatok menetrendszerinti pontos továbbításáért harcoljatok, használjátok fel ezen a téren is a hős szovjet vasutasok tapasztalatait. Ha pedig kell, lépjetek fel kellő erélyel a munkafegyelem lazitóival szemben, hogy közlekedésünk betölthesse hivatását az ipari terv maradéktalan teljesítése érdekében is.

Kövesdi István ÜB-elnök,
Palánkai István, Pohiba János
a MAVAG dolgozói nevében.

Hirek

A HIRHEDT PEYER-PAKTUMOT 30 esztendővel ezelőtt, 1921 december 22-én kötötték meg. Harminc esztendeje annak, hogy Peyer és a Szociáldemokrata Párt másik két funkcionáriusa, Farkas és Miakits aláírták azt a titkos paktumot, melyben eladták képviselői mandátumuk fejében a magyar munkások szervezkedési jogát. A munkásárulók a paktumban arra is igéretet tettek, hogy nemzetközi kapcsolataik segítségével szolgálatára lesznek a Bethlen-kormánynak külföldi kölcsönök megszerzésében, az ellenforradalmi rendszer megszilárditásában. A felszabadult magyar vasutasság gyülölettel gondol vissza a mult gyászvitézeire és még szorosabbra zárják soraikat, s kiméletlen harcban állnak Peyerék ittmaradt elvbarátaival, a jobboldali szociáldemokratákkal, az imperialisták aljas ügynökeivel.

A RÁKOSI FŰTŐHÁZ dolgozói december 6-ra részleteiben is teljesítették 1951. évi tervüket. A kocsijavítóműhely dolgozói Sztálin elvtárs születésnapjára 600 teherkocsi megjavítását vállalták és elhatározták, hogy valamennyi kocsit az érkezés napján megjavitanak és visszaadnak a forgalomnak.

BUDAPEST NYUGATI-P U. KERESKEDELMI FŐNÖKSÉGE ez évi tervét december 12-én, a szombathelyi osztálymérnökség dolgozói pedig december 14-én fejezték be.

A LANDLER JENŐ JÁRMŰJAVITÓ ÜV DOLGOZÓI november 30-ra befejezték ez évi tervüket. Ezzel a ténynyel a december havi teljes termelési értékkel mintegy 12 millió forinttal és négy és negyedmillió forint anyagmegtakarítással teljesítették túl tervüket.



VASUTAS Verseny HIRADÓ

HARCI JELENTÉS
az őszi forgalmi verseny állásáról

1951. ÉVI AUGUSZTUS 20-TÓL NOVEMBER 30-IG AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN LEGJOBB ÉS KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK

FORGALMI SZOLGÁLAT
A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Miskolc, személypályaudvar.** Az egy kocsira eső mozdítási időt 117 százalékra, a vonatterhelési tervszámokat 126 százalékra, a menetrendszerinti vonatindítást 105 százalékra, a kocsitartózkodási egységidőt 113 százalékra teljesítette. Az anyagtakarékossági tényezőt 125 százalékra teljesítette. Kocsiforgalma 247.238 kocsi. Összes pontszáma: 196 pont. 2. Bp., Ferencváros pu. Összes pontszáma: 194 pont. 3. Pécsbánya—Rendező állomás. Összes pontszáma: 160 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Cegléd állomás.** Összes pontszáma — 17 pont. 2. **Tatabánya—Alsó, Almásfüzitő és Bicske állomások.** Vonatkozó jelentésüket ismételten nem küldték meg az igazgatóságnak.

VONTATASI SZOLGÁLAT
A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Szeged, fűtőház.** Mozdonyjavítási költségüket a tervhez viszonyítva 27 százalékkal csökkentették. Az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométerteljesítményüket 1 százalékkal emelték. A 2000 tonnás mozgalomban a napi többterhelés 50 tonnával emelkedett. A mosástól-mosásig mozgalomban a mozdonyok kilométerteljesítménye 10 százalékkal emelkedett. A minden út jövedelmezőségéért mozgalomban a vonati mozdonyszemélyzet 100 százalékban résztvett. Szénmegtakarításuk 9 százalékos. A vontatási személyzet hibájából két szolgálatképtelenség fordult elő. baleset nem történt. Összes pontszáma: 520 pont. 2 **Miskolc, fűtőház.** Összes pontszáma: 426 pont. 3. **Szombathely, fűtőház.** Összes pontszáma: 377 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Hatvan, fűtőház** Összes pontszáma: — 291 pont. 2. **Hámán Kató-fűtőház.** Összes pontszáma — 299 pont.

PALYAFENNTARTASI SZOLGALAT
A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Hódmezővásárhelyi osztálymérnökség.** Átlagos teljesítményi százaléka 129 Százalék. A felmerült munkaórák 92 százalékát dolgozták le teljesítménybérben. Az átlagos rakodási időt 0.72 óráról 0.40 órára csökkentették Kiváló eredményüket a munka jó megszervezésével érték el. Összes pontszáma: 69.20 pont. 2. **Kiskunhalasi osztálymérnökség.** Összes pontszáma: 68.40 pont. 3. **Békéscsabai osztálymérnökség.** Összes pontszáma: 68 pont

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Székesfehérvári osztálymérnökség.** Összes pontszáma: 42.6 pont. 2.. **Bp., Józsefvárosi osztálymérnökség.** Összes pontszáma: 42.5 pont.

KERESKEDELMI SZOLGALAT
A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Bp., Nyugati-p. u. kereskedelmi főnökség.** Az átlagos rakodási időt 18 százalékkal csökkentette. A kocsikihasználási, valamint állomási kocsikihasználási tervet 128, illetve 102 százalékban teljesítette. Irányvonatképzés terén 200 százalékot ért el. Ötnapos berakási tervet 100 százalékban teljesítette. A kereskedelmi dolgozók átlagos foglalkoztatási fokát 92 százalékra növelte. Anyagtakarékosság terén 49 százalékot ért el. Jó eredményét a komplexbrigádok aktivizálásán keresztül érte el Összes pontszáma 376 pont. 2. **Záhony állomás, kereskedelmi főnökség.** Összes pontszáma: 369 pont. 3. **Győr állomás, kereskedelmi főnökség.** Összes pontszáma: 339 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Bp. Déli-p. u. kereskedelmi főnökség.** Összes pontszáma: + 77 pont. 2. **Kecskemét, kereskedelmi főnökség.** Összes pontszáma + 77 pont.

MŰHELYI SZOLGALAT
A LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Északi Járóműjavító Üzemi Vállalat.** Időarányos tervét 115.7 százalékra teljesítette. 3.48 százalékos termelékenységgel, és 95.3 százalékos tervszerűséggel. Vállalását 407 százalékra teljesítette. Anyagtakarékosságban az egy főre eső érték 484 forint. Összes pontszáma 41.52 pont. 2. **Miskolci Járóműjavító Üzemi Vállalat.** Összes pontszáma 38.08 pont 3. **Landler Jenő Járóműjavító Üzemi Vállalat.** Összes pontszáma 37.48 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Szombathelyi Járóműjavító Üzemi Vállalat:** Összes pontszáma 29.69 pont. 2. **Szolnoki Járóműjavító Üzemi Vállalat.** Összes pontszáma 16.97 pont.

AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN AUGUSZTUS 21-TŐL NOVEMBER 30-IG BEZÁRÓLAG A LEGJOBB ÉS KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK

FORGALMI SZOLGALAT

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐK (II., III., III/a. csoportba tartozó szolgálati helyeken):

Galambos László főtiszt, Veszprém-külső. A 24 órás vonatforgalmi tervet 78, a tehervonatok terhelését 125, a személyszállító vonatok menetrend szerinti indítását 105, a tehervonatok menetrend szerinti indítását 100 százalékra teljesítette. A 4-es mozgalomban közlekedett vonatok tervszámát 150 százalékra teljesítette. Összes pontszáma: 98.

Majoros Imre forgalmi szolgálattevő, Pécs-bánya-rendező. Összes pontszáma: 88.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐK, VÁLTÓŐRÖK:

Ifj. Sipos Imre állomásfelvigyázó, Debrecen. Személyszállító vonatok menetrend szerinti indítását a tervhez viszonyítva 110, a tehervonatok menetrend szerinti indítását a tervhez viszonyítva 110, a göztartási egységidőt 129. az egy kocsira eső mozdítási időt 116 százalékra teljesítette. A vonatok jelzőnél való feltartását csökkentette, teljesítése 106 százalék. Összes pontértéke: 142.

Nagy Károly váltóőr, Szentes. Összes pontértéke: 130.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐ, VÁLTÓŐR:

Kiss József, Móri Béla és Nagy Benjámin váltóőrök. Pusztaszabolcs állomáson hanyag és figyelmetlen szolgálattételükkel balesetet idéztek elő.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT KOCSIMESTEREK:

Szepesi János főkocsimester. Miskolc szpu. Az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 128. a tehervonatok terhelését 125, a tehervonatok menetrend szerinti indítását 95, a 4-es mozgalmi vonatok tervszámát 110 százalékra teljesítette. Összes pontértéke: 121.

Ignácz Dezső kocsimester. Záhony. Összes pontértéke: 78

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐK KÖZÉPÁLLOMÁSOKON:

Tamás Jenő ellenőr, forgalmi szolgálattevő. Mezőlak. A késett személyszállító vonatok menetrend szerinti tartózkodását csökkentette. Teljesítése 182 százalék. Az állomáson tényleges munkát végző tehervonatok tartózkodását csökkentette. Teljesítése 220 százalék. A kocsitartózkodási egységidőt 132 százalékra teljesítette. Összes pontértéke: 234.

Kovács József tiszt, forgalmi szolgálattevő, Debrecen-vásártér. Összes pontértéke: 188.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐ:

Juhász Gábor forgalmi szolgálattevő, Harkányfürdő. Előzetes értesítés nélkül elfogjalt vágányra vonatot járatott.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐK, VÁLTÓŐRÖK:

Kiss Pál Gyula váltókezelő, Fényeslitke. A késett személyszállító vonatok menetrend szerinti tartózkodását csökkentette. Teljesítése 116 százalék. Az állomáson tényleges munkát végző tehervonatok tartózkodását csökkentette. Teljesítése 199 százalék. A kocsitartózkodási egységidőt 246 százalékra teljesítette. Összes pontértéke 261 pont.

Mátyás Ferenc váltókezelő, Mezőlak. Összes pontértéke 234 pont

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT VALTÓKEZELŐ:

Pecz Sándor váltókezelő. Harkányfürdő. Előzetes értesítés nélkül elfogjalt vágányra vonatot járatott.

VONTATASI SZOLGALAT

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐK ÉS FŰTŐK:

Tassi Mihály sztahanovista-jelvényes mozdonyvezető. Szakályi Ferenc sztahanovista jelvényes sztahanovista fűtő és Csonka Mihály sztahanovista fűtő. Szeged fűtőház. Összes pontértékük 206 pont. Az egy mozdonyra eső napi kilométerteljesítményüket, a célkitűzésüket 76 százalékkal túlteljesítették. Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva 26 százalék. Mozdonyjavítási költségük 410 forint. Szolgálatukban baleset és szolgálatképtelenség nem fordult elő. Mosástól-mosásig mozgalomban ezideig 25.000 km-t tettek meg. Többterhelésel továbbítottak 17 vonatot, átlagosan 40 százalék többterheléssel. 21 drb 4-es összekapcsolású vonatot továbbítottak. A minden út jövedelmezőségéért mozgalomban részt vesznek, vonatjaikat késésmentesen továbbítják.

Kiss Jenő munkaérdemrendes sztahanovista-jelvényes mozdonyvezető, Szepesvári István és Vasas János fűtő. Miskolc fűtőház. Összes pontértékük: 177.

VONTATASI SZOLGÁLATNAL GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK:

MOZDONYVEZETŐKNÉL ÉS FŰTŐKNÉL

Körtvéjesi Ödön mozdonyvezető és **Bányai Imre fűtő, Békéscsaba fűtőház.** November 27-én az 1614-es számú vonattal „megállj" jelző mellett Orosházán behaladtak az állomásba.

Tóth Lajos mozdonyvezető, Pécs fűtőház. Hanyag szolgálattétele miatt jobb hátsó főtengelyágya kiolvadt.

KERESKEDELMI SZOLGALAT

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT SZÁLLITASI TERVELLENŐRÖK:

Óvári János, Pápa. Összes pontszáma + 213. Az ötnapos berakási tervelnél az eltérés — 4 százalék. A súlyponti vállalatok ötnapos berakási tervelnél az eltérés — 6 százalék. Irányvonati terviteljesítése 230 százalék.

Belczi Sándor, Sárvár. Összes pontszáma + 193.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT TERVHIVATALNOKOK:

Bicskei Kiss Béla, Győr. Összes pontszáma 300. Az ötnapos berakási tervelnél az eltérés — 2 százalék A súlyponti vállalatok ötnapos berakási tervelnél eltérés nincs. Irányvonati terviteljesítése 260 százalék.

Fürdős Gyula, Bp. Nyugati. Összes pontszáma: 275.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT TERVHIVATALNOK:

Lengyel Gábor, Celldömölk. Összes pontszáma — 34.

1951. ÉVI AUGUSZTUS 21-TŐL NOVEMBER 30-IG.

FORGALMI SZOLGALAT

GURITASNAL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOK:

Berta Pál guritásvezető és brigádja, Dombóvár. A vonatszétrendezési műveletek egységidejét 138. a leguritott kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva 165 százalékra teljesítették. Szolgálatukban aláváltás, utolérés és helytelen saruzás nem fordult elő. Összes pontértékük 206 pont.

Juhász Pál guritásvezető és brigádja, **Rákosrendező.** A vonatszétrendezési művelet egységidejét 119. a leguritott kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva 118 százalékra teljesítették. Szolgálatukban aláváltás. utolérés és helytelen saruzás nem fordult elő. Összes pontértékük 111 pont.

SIKTOLATASNAL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGAD

(Osztályon felüli I., I/a. és I/b csoportba tartozó állomásokon):

Bede II. László tolatásvezető és brigádja, Miskolc szpu. A 24 órás vonatforgalmi tervet 68. az egy kocsira eső mozdítási időt 119. a tehervonatok terhelését a tervhez viszonyítva 127. a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105. a 2000 tonnás vonatok összeállításánál pedig 106 százalékos teljesítményt értek el. Az átaluk indított tehervonatok 60 százaléka szavatossági levéllel közlekedett. Összes pontértékük 112 pont.

Mihályi Béla tolatásvezető és brigádja, **Szolnok.** A 24 órás vonatforgalmi tervet 85, az egy kocsira eső mozdítási időt 106, a tehervonatok terhelését a tervhez viszonyítva 117. a tehervonatok menetrendszerinti indítását 85. a 2000 tonnás vonatok összeállításánál pedig 120 százalékos eredményt értek el. Összes pontértékük 96 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK:

Kálóczi Miklós és Majzik Illés kocsirendezők, Bp. Ferencváros. Az őszi forgalom jelentőségét semmibe véve, a munkafegyelmet megszegve. ittasság miatt három napig szolgálatból távolmaradtak.

Büszkeségeink

VONTATASI SZOLGALAT.

Tassi Mihály jelvényes sztahanovista mozdonyvezető. Szakály Ferenc és Csonka Mihály sztahanovista fűtők, szegedi fűtőház.

Az őszi forgalom sikeres megvalósítása érdekében ezideig a következő kimagasló eredményt érték el. Az egy mozdonyra eső napi km. teljesítményüket 176 százalékra teljesítették Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva 26 százalékos, a 2000 tonnás mozgalomban 17 túlsúlyos vonatot, a 4-es mozgalomban pedig 21 vonatot továbbítottak. Javítási költségüket a tervhez viszonyítva 42 százalékkal csökkentették. A mosástól-mosásig mozgalomban eddigi eredményük 25.000 km. Kimagasló teljesítményüket a forgalmi dolgozókkal való szoros együttműködéssel érték el.

Kovács Mihály sztahanovista mozdonyvezető, Ratkó János és Makai András fűtők, debreceni fűtőház.

Az őszi forgalom eddigi tartama alatt a következő kimagasló eredményeket érték el. Az egy mozdonyra eső napi km. teljesítményüket 173 százalékra teljesítették Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva 28 százalékos. A 2000 tonnás mozgalomban 61 túlsúlyos vonatot, a 4-es mozgalomban 5 vonatot továbbítottak. Javítási költségüket a tervhez viszonyítva 15 százalékkal csökkentették. A mosástól mosásig mozgalom eddigi eredményük 18.068 km. Kiváló teljesítményüket példamutató munkájukkal és mozdonyuk jó karbantartásával érték el.

Csóti József jelvényes sztahanovista esztergályos, szegedi fűtőház.

A minőségi munka és az anyagtakarékosság figyelembevételével 209 százalékos eredményt ért el. Kiváló teljesítményét emeli, hogy munkáját használt anyagból végezte, ami mintegy 1520.— forintos megtakarítást eredményezett.

FORGALMI SZOLGALAT.

Budai Lajos forgalmi szolgálattevő, Kiskunhalas.

A kocsiforduló leszorítása érdekében a 24 órás vonatforgalmi tervet 78, a tehervonat terhelését a tervhez viszonyítva 115, a személy- és tehervonatok menetrend szerinti indítását pedig 100 százalékra teljesítette Kiváló teljesítményét a brigád tagjainak szoros együttműködésével érte el

KERESKEDELMI SZOLGALAT.

Nádai György 6 fő brigádja, Szentes.

Az őszi forgalom gazdaságos megvalósítása érdekében az árumozdítás terén 140 százalékos teljesítményt értek el. A munkaórák 80 százalékát teljesítménybérben végezték Kiváló teljesítményük a brigádtagok szoros együttműködésének tulajdonítható.

PALYAFENNTARTASI SZOLGALAT.

Szabó László előmunkás és brigádja, Békéscsaba osztálymérnökség II. pm. szakasz.

A munka jó megszervezésével, valamint a munkaidő teljes kihasználásával sínczerélési munkálatoknál 168 százalékos kiváló teljesítményt értek el

Fontor János előmunkás és brigádja, Ómiskolci osztálymérnökség.

Vámosgyőri szakaszán vágányszabályozási munkálatoknál 148 százalékos teljesítményt értek el. Kimagasló teljesítményüket a „Kovaljov" munkamódszer gyakorlati alkalmazásával érték el.

Ütk

Miért nem lett sztahánovista Császár és Bartha kartárs

A MAV Felépítményi- és Vasanyagjavító ÜV szegedi műhelyének vezetősége sztahánovista oklevél elnyerésére terjesztette fel Császár Nándor villanyhegesztőt és Bartha Ferenc kovácsol, előző háromhavi teljesítményük alapján.

Mindketten még csak fokozták eredményeiket a felterjesztés után és arra törekedtek hogy a sztahánovista büszke címet méginkább kiérdemeljék. Feltételezték. hogy a Vasúti Főosztály 6/d ügyosztálya, miután értékeli a két sztahánovista jelölt jó munkáját, mindent megtesz azért, hogy időben megkapják az oklevelet.

Katona Lajos, a Felépítményi- és Vasanyagjavító ÜV versenyfelelőse — nem is szólva Császár és Bartha kartársakról — egyre testék a Vasúti Főosztályból érkező postát: vajjon megérkezik-e?

Egy napon aztán tényleg megérkezett a várt posta. A 6/d ügyosztály arról értesítette az üzemet, hogy a két sztahánovista beküldött okmányai „eltűntek".

A 6/d ügyosztály rossz munkája miatt a két dolgozó nem lett sztahánovista.

Az a véleményünk, hogy az ilyen „hiányosságokat" egyszer s mindenkorra fel kell számolni a 6/d-ben, mert ezzel nem előrelendítik, hanem fékezik a vasutasok versenyét.

Molnár Lajos újítását elutasították a vasúton, de a Sztálin Vasmúnél már alkalmazzák

A szeptemberben megtartott vasutas újító értekezlet sok hiányosságot hozott felszínre. A szakszervezet segítsége és harca azonban még mindig nem jelenti v égét a vasutnál lévő bürokráciának. amely bürokrácia sok értékes újítás nyakát töri.

Itt az én esetem. Még március első felében beadtam egy újítást. Ebben az ütközőknél ismeretes ütődés, zökkenés csökkentését szolgáló újtípusú heveder alkalmazását javasoltam.

Az újítási bizottság nyolc hónapig tartogatta fiókjában,

mig végre tárgyalás alá bocsátotta. A javaslatot egyébként hétről hétre sürgettem. Azzal biztattak, hogy már rajzolják, s azóta is rajzolják.

Még mult év februárjában megkezdtem újítási tevékenységemet. Turbinák elhelyezését javasoltam például a vízdaruk fővezetékében, hogy áramfejlesztés révén ipari és világítási célra felhasználhassuk.

Az újításomra nem is válaszoltak. Ebben az esztendőben a Sztálin Vasmúnél már alkalmazzák is.

A közben beadott újításaim sorozatát nevetséges indokolásokkal utasítják el. A pályakocsi kirakószerkezet újításomat azzal utasították el, hogy mérnökeink már *„tervezik"* az új pályakocsikat.

Csak újítsanak, majd mi lelőjjük

Agoston elvtárs, mikor kijött a minisztériumból, javaslatomat felülvizsgálni, így vélekedett: *„A multban nem kaptak semmit az ilyen dolgokért, most pedig minden szamársággal jönnek, mint újítással. Különben csak újítsanak, majd mi lelőjjük".*

Persze ez nem vette el kedvemet és egymásután újabb három újítást adtam be: ezek egyike a vasbetonaljaknál új sínrögzítés, amivel a nyombővülés is szabályozható. A másik újítási javaslatom: osztálymérnökségünknek szüksége van 500 darab lakatra. Ócska, használható anyagból erős és biztonságos lakatot állítottam elő. Ezt is beadtam, de hogy mikor kerül tárgyalás alá, azt nehéz lenne megjósolni.

Ezideig 35 újítást adtam be, de negyedrészét sem fogadták el. Osztálymérnökségünk újítási javaslatait egyébként nauslani *Neumann* Rezső volt műszaki főtanácsos bírálja el és határozza meg már előre, hogy az újítás alkalmazható-e, vagy sem. Meg sem várja az ötletnapon a javaslattevők mondókáit, már előre így beszél: *„Ez már van!"* És görcsösen szorítja a pénzes zacskót. de ha a bizottság tagjai mégis elfogadják. ez mondja: *„Kérem jegyzőkönyvbe foglalni, hogy az igazgatóság megbízottja nem járult hozzá".* Igen gyakori eset az is, hogy az egyszerű dolgozók javaslatai egyáltalán nem kerülnek újítási bizottság elé.

Mi, újítók valahogy úgy látjuk, hogy a bürokrácia útvesztőjében már sok kezdeményezés elveszett. Az újításokat felülbíráló bizottság nem vállal felelősséget az újítás elbírálásáért. Elodázzák azzal, hogy az újítás nem megfelelő, s így megszabadulnak az újítótól és az újítás az asztalfiókba kerül.

Molnár Lajos,
a Budapest-Józsefvárosi Osztálymérnökség dolgozója.

Szocialista vasutas

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutas Szakszervezet lapja

Megjelenik havonta kétszer

Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasuti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet

Szerkesztőség:

Budapest, VI., Munkácsy Mihály u. 16. Telefon: 119—887 124—893, 313—744.

Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54.

Szikra lapnyomda, Budapest VIII., József-körút 5.

Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KPM VASÚTI FŐOSZTÁLYA ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM. Ára: 20 fill. 1951 JÚLIUS 17.

Nemes versenyben a minisztertanács zászlajáért

Írta: Bebrits Lajos, közlekedés- és postaügyi miniszter

A diósgyőri dolgozók kezdeményezésére széleskörű verseny indult vállalataink, üzemeink között az alkotmány ünnepének tiszteletére. Ehhez a versenyhez széles körben csatlakoztak tárcánk közlekedési, posta- és mélyépítési üzemei, szolgálati helyei.

Vállalataink, üzemeink egymás után vállalják teljesítményük fokozását, a terv idő előtti teljesítését. Vállalásokat tesznek az anyagtakarékosságra, amelynek eredményeképpen sok tonna vas, színes fém, fa, üzemanyag, szén halmozódik fel.

Vállalataink, üzemeink egymás után vállalnak kötelezettséget arra is, hogy az üzemen belüli szervezettséget még magasabb fokra emelik, hogy az üzemek közötti együttműködést megjavítsák.

Kormányunk üdvözli dolgozóinknak ezt a kezdeményezését és a maga részéről elősegíteni kívánja. A minisztertanács június 22-i ülésén négy vándorzászlót alapított az alkotmány ünnepének tiszteletére rendezett verseny győztes üzemei részére, egyet a bányászati és nehézipari, egyet az építő- és építőanyagipari, egyet a könnyű- és élelmezésipari és egyet a közlekedési üzemek részére. Tárcánk üzemei tehát versenybe léphetnek a közlekedési üzemek részére felajánlott és az építőipar részére felajánlott miniszertanácsi vándorzászlókért. A vándorzászlót a minisztertanács első ízben ez év augusztus 20-án, alkotmányunk ünnepén, és ezentúl minden évben augusztus 20-án ítéli oda. A vándorzászló elnverését jelentő kitüntetésen kívül a győztes üzem 50—150.000 forintig terjedhető pénzjutalmat kap, amelynek fele a dolgozók jutalmazására, másik fele az üzem szociális-kulturális létesítményének fejlesztésére szolgál.

A minisztertanács vándorzászlaját és az ezzel járó pénzjutalmat az a vállalat, üzem nyeri el, amelyik folyó év augusztus 20-ig szóló tervteljesítésében, illetve túlteljesítésében

az anyagtakarékosságban, a minőségi termelés megjavításában, az üzemek közötti együttműködés kiépítésében

a legjobb eredményt éri el.

Közlekedési és mélyépítési üzemeink dolgozói kimagasló eredményeket értek el a kongresszusi verseny során és ezzel kifejezésre juttatták szeretetüket, ragaszkodásukat Pártunk iránt.

Most alkotmányunk ünnepének tiszteletére az elért eredményeket tovább kell fejlesztenünk.

A közlekedés- és postaügyi minisztérium dolgozóinak az alkotmány ünnepének tiszteletére tett eddigi vállalásai azt mutatják, hogy megértették alkotmányunk jelentőségét, hogy megtanulták értékelni, mit jelent az, hogy országunk a dolgozó népé, hogy minden, amit építünk, visszavonhatatlanul a miénk. Tárcáink dolgozói az eddiginél jobb munkával ünneplik alkotmányunkat és alkotmányunk megteremtőjét, *Rákosi* elvtársat.

Vasúti közlekedés dolgozói! A minisztertanács zászlajáért a dolgozók kezdeményezésére megindult versenyben

fokozzátok a raksúlyt, gyorsítsátok a kocsifordulót, csökkentsétek a szállítás önköltségét és emeljétek a javítások minőségét!

Harcoljatok a vonatközlekedés menetrendjének pontos betartásáért!

Gépjárműközlekedés és hajózás dolgozói! Növeljétek a szállítótér kihasználását, csökkentsétek a 100 kilométerre eső üzemanyagfogyasztást!

Városi és távolsági közlekedés dolgozói! Az utasok jobb ellátásával, a menetrend pontos betartásával javítsátok a közlekedés minőségét.

Posta dolgozói! Az egy főre eső bérmunkaegység növelésével harcoljatok a hírközlés és levélirányítás gyorsaságáért és pontosságáért!

Mélyépítés és útfenntartás dolgozói! Az anyagtakarékossággal és a munkafegyelem megszilárdításával harcoljatok a tervek határidő előtti teljesítéséért!

Elvárom a tárca minden dolgozójától, mérnököktől, technikusoktól, vállalatvezetőktől és minden egyéb vezetőtől, hogy minden erővel küzdjön az elsőség dicsőségéért!

Közlekedési és mélyépítési dolgozók!

Előre nemes versenyben a minisztertanács zászlajáért!

A PÁRT VEZETÉSÉVEL ÚJABB EREDMÉNYEK FELÉ

Írta: Gáspár Sándor, a vasutas szakszervezet főtitkára

A felemelt ötéves terv hatalmas szállítási feladatok elé állítja a dolgozó vasutasságot. A szocializmus építése ütemének meggyorsítása a vasutas dolgozók számára azt jelenti, hogy erőinket tovább kell fokozni, emelni kell a vasút teljesítőképességét, munkafegyelmre, szocialista hazaszeretetre, a dolgozó nép tulajdonának védelmére kell mozgósítanunk dolgozóink tízezreit.

A felemelt ötéves terv feladatainak maradéktalan elvégzése megköveteli, hogy munkánkból teljesen kiküszöböljük a szociáldemokrata munkamódszert, kíméletlen harcot folytassunk a fegyelemlazítók és az imperialisták belső ügynökei ellen, dolgozó népünk ádáz ellenségeivel szemben.

Azok a feladatok, melyeket Pártunk II. kongresszusa határozata alapján, valamint a Pártunk útmutatását követő dolgozó parasztság munkájának eredményeként betakarításra kerülő hatalmas termésmennyiségek elszállításával már ebben az időszakban el kell végeznünk, óriási felelősséggel, fokozott munkával járnak. Növelnünk kell a vasút technikai felkészültségét, a vasutas dolgozók öntudatát, tovább kell szélesíteni, meg kell szilárdítani szocialista munkafegyelmet. Mindez elősegíti a vasúti tervek gazdaságos végrehajtását, a Szovjetunió által vezetett béketábor ránk eső frontszakaszának erősödését.

A felemelt terv küzdelmeiben gyorsabb ütemben kovácsolódik ki az új szocialista vasutas típusa. Ugyanakkor felemelt ötéves tervünk ennek a szocialista vasutasnak jobb, boldogabb jövőt biztosít, életszínvonalának és életkörülményeinek olyan javulását, amelyre az elmult rendszerben még csak gondolni sem mert volna.

Ebben a munkában és harcban, amelyet az ötéves tervünk sikeréért folytatunk, fel nem mérhető segítséget kapunk Pártunk útmutatása mellett a hős szovjet vasutasoktól is, élenjáró munkamódszereik és különböző mozgalmaik átvételével és hazánkban való széleskörű alkalmazásával.

Feladataink eredményes megvalósításában a kiváló munkamódszerek ismertetésén keresztül a kritika és önkritika fegyverének igénybevételével szakszervezetünk eddigi lapja a *„Közlekedés"* is harcosan és eredményesen vett részt. Ahhoz azonban, hogy Pártunk II. kongresszusa határozatait a Vasútpolitikai Osztály segítségével a szakszolgálat és a szakszervezet munkájának megjavításával sikerre vigyük, szükséges az eddiginél is erősebb, harcosságában továbbfejlődő központi lap megteremtése. Ezt a célt szolgálja a közlekedés- és postaügyi minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet közös kiadásában megjelenő *„Szocialista Vasútért"* című új lapunk.

Az a tény, hogy a minisztérium és a szakszervezet közösen jelentet meg a Vasútpolitikai Osztály ellenőrző segítsége mellett egy új lapot, azt mutatja, hogy Pártunk vezetésével még szorosabban együttműködünk a kitűzött feladatok sikeres megvalósításán. A közös kiadásban megjelenő lapban még inkább lehetőség nyílik arra, hogy a szakszervezet és a szolgálati vezetés tárgyilagos bírálatot és önbírálatot gyakoroljon végzett munkája felett, amihez a reális alapot a *„Közlekedés"* által széles alapokra helyezett munkáslevelező hálózatunk további aktivizálása, a szerkesztés munkájába való fokozott bevonása fogja biztosítani.

Az új kiadásban megjelenő lapunkban tehát még nagyobb teret kívánunk adni az alulról jövő kezdeményezéseknek, a szakszervezeti és a felső szakvezetés felé irányuló nyilvános bírálatnak. Ezen keresztül lapunk harcos segítőtársa lesz a vasutas dolgozóknak abban a küzdelemben, melyet a Párt irányításával a termelési előirányzatok teljesítéséért, a vasútnál megbújó ellenséges elemek leleplezéséért és felszámolásáért, a szocialista vasút megteremtéséért vívnak.

Új lapunk a kiéleződött nemzetközi helyzetben a békeharc kemény küzdelmei között, felemelt ötéves tervünk második esztendejében, az őszi forgalom küszöbén indul meg. Mindez a körülmény azt követeli meg a *„Szocialista Vasútért"* szerkesztőbizottságától, hogy igéretéhez híven, harcos, megalkuvás nélküli lappá izmosodjék. Olyan harci fegyverré, mely képes mozgósítani a vasutas dolgozókat az előttük álló nehéz feladatok elvégzésére, mely szilárd helytállásra, áldozatvállalásra, hazánk, Pártunk, a nagy Szovjetunió iránti szeretetre nevel.

Lapunk következetesen harcol Pártunk politikájának megvalósításáért, a termelő munka megjavításáért, a munkafegyelem megszilárdításáért, a szovjet vasutasok példája nyomán kibontakozott sztahánovista mozgalmak továbbfejlesztéséért. Nem kíméljük erőinket, hogy leleplezzük a sorainkban megbúvó ellenséget, hogy küzdjünk a maradiság, a vaskalaposság ellen és hogy következetesen sikraszálljunk az újért.

A Szovjetunió vezette béketábor harcát csakis akkor tudjuk kellő mértékben támogatni, Pártunk vezető szerepének csakis akkor szerezhetünk érvényt lapunkon keresztül, ha ebben támogat bennünket a vasutas dolgozók széles tábora. Legyenek a vasutas dolgozók minél számosabban új lapunk munkatársai, levelezői, segítsék a szerkesztőbizottságot építő bírálatukkal, alulról jövő kezdeményezéseikkel.

A *„Szocialista Vasútért"* című lapnak a minisztérium és a szakszervezet közös kiadásában való megjelenése tehát nem jelent valamiféle egyesülést, ahol a szakszervezet vagy annak akár egy részterülete is egybeolvadna a Vasúti Főosztállyal, hanem azt jelenti, hogy Pártunk útmutatása nyomán elértünk egy olyan állomáshoz, ahol a szakszervezet és a szakszolgálat célkitűzései alapjában véve azonosak: *a szocializmus és ezen belül a szocialista vasút minélőbbi megteremtése.* Az azonos célért folyó harcunkat a közös kiadásban megjelenő lapunkkal is szimbolizáljuk, egy célért, a szocializmus megvalósításáért harcolunk és lapunk fejlécén igen találó ennek a közös küzdelemnek a meghatározása, hogy a szocialista vasútért egyesítjük erőinket.

Ebben a küzdelmünkben minden segítséget megad számunkra a Párt, a Vasútpolitikai Osztály és ezek a körülmények biztosítékot jelentenek arra, hogy a lap a vasutas dolgozók hozzáfűzött reményeit beváltja.

ELŐRE A BÉKEMŰSZAK SIKERÉÉRT!



Június 28-án lelkes tiltakozó békegyűlést tartottak a Landler Művek mozdonyműhelyében. A fiatalok egy csoportját látjuk a képen: Ungvári Benjámin ifi lakatos és társai tiltakozó nyilatkozatot írnak alá az FDI nyugatnémetországi szervezetének imperialisták által történt megszüntetése miatt.

A szovjet vasutasok napján forró, testvéri üdvözletünket küldjük példaképeinknek: a hős szovjet vasutasoknak!

Nemzetközi HIREK

A Szakszervezeti Világszövetség Végrehajtó Bizottsága határozatot hozott a békeharc fokozásáról

A Szakszervezeti Világszövetség az elmúlt napokban Bécsben ülésezett. Ezen az ülésszakon határozatot hoztak a békéért folyó küzdelemről, Nyugat-Németország és Japán újrafelfegyverzése ellen irányuló harcról.

Az SzVSz Végrehajtó Bizottsága megelégedéssel állapítja meg a békemozgalom erősödését. Ugyanakkor

felhívja a szakszervezeteket és minden dolgozót, hogy fokozzák a harcot a fegyverek gyártása, valamint szállítása ellen, továbbá, hogy hatékonyan vegyék ki részüket az aláírásgyűjtésből a Béke Világtanácsnak az 5 nagyhatalom közötti békeegyezmény megkötését követelő felhívására.

A Szakszervezeti Világszövetség végrehajtó bizottsága 78 millió dolgozó nevében támogatja a Nyugat-Németország remilitarizálása elleni Európai Munkásértekezlet határozatait és ajánlja a szakszervezeteknek, hogy

fokozzák a harcot a német békeszerződésnek 1951-ben történő megkötéséért.

A Szakszervezeti Világszövetség felhívja a szakszervezeteket és az ázsiai országok dolgozóit, hogy vegyenek részt az ázsiai és csendesóceáni országoknak a Béke Világtanács által összehívott értekezletén, amelynek tárgya a harc Japán felfegyverzése, a különbéke megkötése ellen és a mindenoldalú Japán békeszerződés 1951-ben történő megkötéséért.

Befejezésül

a Szakszervezeti Világszövetség üdvözli a Szovjetunió kezdeményezését, amely lehetővé tette a koreai fegyverszüneti tárgyalások megindítását,

és felhívja minden ország dolgozóit, harcoljanak azért, hogy ezek a tárgyalások Ázsiában és világszerte a béke megteremtéséhez vezessenek.

A Német Demokratikus Köztársaság dolgozó népe június 10-én ünnepelte a „Vasutasok Napját"

Az elmult napokban levelet intézett a szakszervezet központi vezetőségéhez a kelet-németországi vasutas szakszervezet elnöksége. Ebben a levélben beszámolnak a német *„vasutasok napjának"* ünnepségeiről. A levélben ezeket írják:

„Kedves Elvtársak! Kormányunk június 10-ét a német „vasutasok napjává" avatta, hogy ilymódon kellő méltatásra találjanak azok a nagy teljesítmények, valamint döntő jelentőségük, amelyet a vasút a mi Német Demokratikus Köztársaságunk életében, békegazdaságunk felépítésével kapcsolatban jelent.

Am. terveik teljesítése és túlteljesítése érdekében végzett erőfeszítésünk csak a

következetes békepolitika, valamint a Szovjetunió és a népi demokráciák részéről elvezett önzetlen segítség és támogatás révén vált lehetségessé

azáltal, hogy példamutatásukkal segítettek bennünket és jó munkamódszereiket átadták számunkra.

Aktivistáinknak, a munka élenjáró hőseinek, nemkülönben az erre érdemes vasutasoknak kiváló teljesítményeit kormányunk olymódon óhajtotta egész különlegesen méltányolni, hogy az „Érdemes Vasutas" kitüntetést létesítette.

Mi, a mai ünnepi napunkat abban a történelmi órákban ünnepeljük, amikor a német nép túlnyomó többsége kivétel nélkül és zárt rendben sorakozik fel a béke erői mögött.

Ezt a sikeres harcot csak a Szovjetunió és a népi demokráciák népeinek következetes békepolitikája, valamint a kapitalista országok békeharcosai tették lehetővé. Az egyre inkább elmélyülő barátság, amely a német népet ezeknek az országoknak népeihez füzi, — fájdalmas csapást jelent az imperialista háborús uszítók számára.

Ünnepnapunkon megfogadjuk, hogy még erősebben folytatjuk küzdelmünket a béke megvédése érdekében és hogy valamennyi ország vasutasaival való barátságunkat állandó tapasztalatcsere segítségével még jobban el fogjuk mélyíteni.

A „vasutasok napja" alkalmából a Német Demokratikus Köztársaság vasutasai nevében testvéri üdvözletünket küldjük.

A Német Vasutas Szakszervezet Központi Vezetősége.

Bolgár vasutasok köszönete

Az elmúlt hónapokban bolgár vasutasok tartózkodtak hazánkban. Megismerték a magyar vasutasokat, mindennapi munkájukat és tapasztalatcsere révén gazdag szakmai tudás birtokában tértek vissza hazájukba.

Most Alexander B. Atanaszov elvtárs, az itt járt bolgár vasutasok vezetője levelet intézett magyar barátaihoz. Atanaszov levelében többek között a következőket írta:

„Szabadság, Elvtársak! Szerencsésen hazaérkeztünk. Most a mindennapi munkával kell ismerkednünk, amely hathónapi távollétünk alatt erősen előrehaladt. A vasutas dolgozókkal máris ismertetjük kiváló munkamódszereiteket. Valamennyien örülünk annak, hogy szilárd testvéri kapcsolatok jöttek létre közöttünk.

Szívből kívánjuk, hogy még jobban haladjatok előre a szocialista közlekedés megteremtésében, a szocializmus építésében és eltökélt szándékunk, hogy továbbra is tanuljunk egymástól. Valamennyi bolgár vasutas dolgozó nevében köszönjük azt a nagy figyelmet és segítséget, amellyel bennünket elhalmoztatok. Fogadjátok harcos üdvözletünket. Előre, a demokrácia, a szocializmus és a népek közötti barátság győzelméért!"

ALEXANDER B. ATANASZOV
a Bolgár Államvasutak dolgozója.

AURELIA TAMBOR LEVELE A MAGYAR VASUTAS ÚTTÖRŐKHÖZ

Az alábbiakban közöljük Aurelia Tambor román úttörő levelét, amelyet a magyar vasutas úttörőkhöz intéz, lapunkon keresztül:

Kedves Elvtársak! Elhatároztam, hogy írok nektek, mivel a vizsgák vége felé közeledünk. Ha megkapjátok ezt a levelet, kérlek benneteket, válaszoljatok azonnal. Írjátok meg, hogyan készültetek fel tanulmányaitokkal, hogy a vizsgákat sikerrel letegyétek. Szeretnénk tudni, hogy a hetedikes pajtásoknak szintén két vizsgát kell-e letenniök és hogy milyen iskolák vannak nálatok? Hogyan töltitek a vakációt?

Irjatok sokat az életetekről, a városaitok életéről. Kinek köszönhetitek napjaitok javulását? Irjatok iskolai és az úttörő-egységben végzett munkátokról. Grof József pajtással találkoztam Bukarestben, az Úttörők Palotájában és sok szép dolgot mesélt Rólatok.

Olvastok szovjet könyveket? Sok minden érdekel Benneteket a szovjet úttörők életéről? Hát a szovjet hősökről olvastatok? Olvastatok a krasznodóni komszomolisták, az „Ifjú Gárda" földalatti szervezetéről? Tanultok oroszul, tetszik Nektek? Milyen tantárgyakat tanulnak Nálatok? Van-e Budapesten románnyelvű iskola?

Kérlek Benneteket, írjatok a Magyar Népköztársaság dolgozóinak munkában elért sikereiről. Irjatok részletesen kulturális megmozdulásotokról. Válaszoljatok, hogy rendszeresen levelezhessünk.

Egységem nevében, valamint a magam nevében vidám és forró úttörői üdvözletemet küldöm.

Aurelia Tambor

Ralonul Nicolae Balsescu. Bucuresti Strada Maior Borroczin Nr. 11.
(R. P. R.)

Nők a termelésben



KARIKÓ ERNŐNÉ

a Jegynyomda dolgozója. Eredetileg sztahánovista könyvkötő volt, most művezetővé léptették elő. Két gyermeke van. Karikóné az üzem pártitkára, tanácstag és választmányi tagja a VI. kerületi pártbizottságnak.

— Mindezt a munkám után értem el — beszéli Karikóné elvtársnő — és döntően annak köszönhetem, hogy nagy Pártunk és a mi forrón szeretett Rákosi elvtársunk egyenjogúsította a nőket. Az alkotmány közeledő ünnepe minden nő figyelmét felhívja ismét, hogy minél számosabban vegyék ki nőtársaim részüket a termelésből. Csakis így tudjuk felemelt ötéves tervünket megvalósítani, a szocializmus építésének ütemét meggyorsítani és erőteljesen hozzájárulni ahhoz, hogy békénket és boldog jövőnket megvédjük.



DANIELISZ BÉLANÉ

a Landler Jenő Járműjavító ÜV. dolgozója. Művezetőnő. Három gyermeke van. Egy most érettségizett és már fel is vették az agráregyetemre. Dánielisznő azelőtt háztartási munkán dolgozott, de Pártunk tanítását megfogadva, elhatározta, hogy művezetői tanfolyamon vesz részt. A tanfolyamot jelesen végezte el. Jól dolgozik és mint az MNDSZ vezetőségi tagja, értékes társadalmi munkát fejt ki.

— A gyermekeim jövőjéért, a béke megvédéséért jöttem a termelő munkába — mondja — és azt hiszem, hogy lehetővé válik számomra, hogy megmutassam: szívügyem a szocializmus mihamarabbi felépítése.



GEISZT IRÉN

a Landler Művek dolgozója. Sztahánovista magkészítő. Jelenleg 145 százalék átlagteljesítménnyel dolgozik. Egy éve dolgozik a szakmában. Igy beszél:

— A Párt a közelmultban tagjelöltségre érdemesített. Ezt azzal hálálom meg, hogy az augusztus 20-i versenyben igyekszem felajánlásomat túlteljesíteni. Ugy szeretnék dolgozni, olyan jól és olyan sokat, hogy bebizonyítsam a Párt és Rákosi elvtárs iránti meleg szeretetemet. Ezzel is köszönetet mondok azért a megtiszteltetésért, amely minket, vasutas dolgozókat ért, a „Vasutas nap" rendszeresítésével. A magam területén is elősegítem az őszi forgalomra való felkészülést, majd a csúcsforgalmat.

A LANDLER-MŰVEKBŐL 660 dolgozó elindul aratni

A *Landler Jenő Járműjavító ÜV* dolgozói sohasem érezték olyan bensőségesen a munkás-paraszt szövetség tartalmát, mint éppen most, amikor 660 dolgozónk, brigádokba tömörülve elindult a fejérmegyei állami gazdaságokba, hogy résztvegyen a termés betakarításában indított harcban.

Pártunk és kormányzatunk felhívására tömegesen jelentkeztek öntudatos dolgozóink. Tudták, hogy évtizedek óta nem volt olyan termésünk, mint éppen most. A különbség csupán az, hogy nem a grófi magtárakba gyűlik a búza, hanem rákerül a dolgozó nép asztalára.

A Landler Művek fontos hivatást tölt be: vasúti mozdonyokat és kocsikat épit, javit — mégis a dolgozók megértették, hogy

a gabona minden szeméért folyó küzdelem,

most mindennél fontosabb és megelőzi az egyéb feladatokat.

Az üzemben maradt dolgozók most kétszeresen igyekeznek helytállni arató és betakarító társaik helyett is. Az a 660 dolgozó pedig, akik az elmúlt napokban elindultak új munkahelyük felé, két héten keresztül becsületesen dolgoznak majd a bő termés betakarításáért. Az üzemben maradt dolgozók hangsúlyozták, hogy

munkástársaik távollétében arra törekednek, hogy az üzem harmadik negyedévi tervének ezidőre eső részét túlteljesítsék.

Ugy dolgoznak, hogy a mozdony- és kocsimunkákat hátralék nélkül elvégezzék. Azt is tudják, hogy a termés betakarítását követi a szállítási feladatok megoldása, ezt pedig csak jól karbantartott járműparkkal lehet lebonyolítani.

Ezzel kívánunk hozzájárulni ötéves tervünk teljesítéséhez és a szocialista országépítés meggyorsításához.

Kolos! Árpád,
a Landler Művek dolgozója.

A VIT tiszteletére párosversenyre hívtam ki Vigh János ifi-sztahánovista hegesztőt

A DISZ politikai körön tanultam, hogy a munkaverseny a szocializmus építésének kommunista módszere. A versenymozgalom alapját az egyéni és párosverseny képezi. A versenymozgalom jelentőségét megértve kapcsolódtam be én is a párosversenybe és tettem versenykihivást a velem egy osztályon dolgozó Vigh János sztahánovista villanyhegesztő felé.

A versenykihivás után munkám tényegesen megjavult, mind minőségi, mind mennyiségi szempontból.

Párosversenybe lépésem előtt nem éreztem magamban azt az erőt, amely arra ösztönzött volna, hogy még nagyobb eredményeket érjek el, de megértve a verseny jelentőségét, valamint a DISZ-szervezetem felhivását, munkám döntően megváltozott. Munkámat jelenleg 136 százalékra teljesitem.

Versenytársammal, aki 137 százalékot teljesit, állandóan harcban állunk a több, jobb munka elvégzéséért, tervünk mielőbbi befejezéséért. Amióta versenyben vagyok a közösségnek is többet adtam munkámmal, de a magam anyagi helyzete is megjavult. Mindkettőnk keresete jelentősen emelkedett. Régi vágyam teljesült: vettem egy fényképezőgépet.

A harmadik berlini VIT tiszteletére, valamint alkotmányunk ünnepére módositottam versenyszerződésemet.

Feladatomnak tartom, hogy dolgozótársaim előtt saját tapasztalataimon keresztül világitsak rá a szocialista munkaversenyben elért eredményeimre és bevonjam őket a versenybe.

Nemrégen ért az a nagy megtiszteltetés, hogy jelvettek Pártunk tagjelöltjei sorába. Mint a Magyar Dolgozók Pártja tagjelöltjének a jövőben még fokozottabb kötelességem, hogy a termelő és társadalmi munkámat példamutatóan végezzem, mint tagjelölt ifit kövessenek a DISZ-szervezeten kivüli, még eddig nem mozgósitott fiatalok. Azon leszek, hogy Rákosi elvtárs szavait beváltva: a termelés rohamcsapatává segitsem üzemünk DISZ szervezetét.

FARKAS JÁNOS
Szolnoki Járómüjavító ÜV

Mit tanultam az „URALI HÁGÓKON" című brosúra elolvasásánál

Örömmel és érdeklődéssel vettem kezembe a Vasútpolitikai Osztály kiadásában megjelenő legújabb szovjet tapasztalati kézikönyvecskét. Ez a könyv az *„Urali hágókon"* címet viseli és *Kuprijanov* szovjet mozdonyvezető irta.

Ennek a könyvecskének tengelyében az áll, hogyan kell építeni egy mozdonyvezetőnek a szocializmust, illetve a kommunizmust. Nálunk azelőtt teljesen ismeretlen volt a *„2000 tonnás"*, az *„500 kilométeres"*, a felemelt sebességű és az irányvonatképzési mozgalom. A szovjet tapasztalatok átvételével, megismertük ezeknek a mozgalmaknak fontosságát. Fél év mulva már jelentős összeget takarítottunk meg millió forintokban népgazdaságunk számára.

Nálunk jelenleg a *„mosástól-mosásig"*-mozgalomban a mozdonyfutás emelésén dolgozunk. Az első próbánál 10.000 kilométerrel emeltük a mozdony mosás nélküli futását. Ezt az eredményt kellő vízlágyítással, szódázással és menetközben való leiúvatással, ólompakolással értük el. Ezt tovább feilesztjük. Mosáskor a kimosó fedeleket tauril-tömítéssel pakolták be és igy a következő mosásig már 25.000 kilométert irányoztunk elő, amelyet ha sikerül, tul is teljesítünk.

Június első napjaiban *Tamás* Vendel és *Führ* Ferenc fütötársaimmal, felhivással fordultam az ország mozdonyvezetőihez és fütőihez. Arra kértem őket, hogy csatlakozzanak ahhoz a kezdeményezésünkhöz, hogy még

tovább fejlesszük a jóminőségü szénnel való takarékosságot és a külföldi, vagy hazai jóminőségü szenek mellett — az eddigi átlagos 35 százalék helyett 50 százalékban a gyengébb, harmadrendü hazai szeneket használják fel.

Ezt a mozgalmat fütőházunk egyre szélesíti. Ezzel egyidejüleg az *egylapátos-tüzelést* és a gyors tüzkezelést az eddiginél is nagyobb mértékben alkalmazzuk, mert azt tapasztaljuk, hogy a mozgalommal segítjük felemelt ötéves tervünk túlteljesítését.

Mindezekhez, amit elmondottam, nagy segítséget nyujt *Kuprijanov* könyve. Amit ott elmond színesen, érdekfeszitően, azt igyekszünk felhasználni a mozgalmaknál. Komoly támogatás a dolgozók részére a kiadvány közkinccsé tétele.

Nagy értéke a könyvnek az, hogy lebilincselő módon közli velünk a munkamódszereit.

Mi, nemcsak felhasználjuk ezeket a módszereket, hanem igyekszünk hazai talajon gyakorlatba ültetni.

Igy segít bennünket a szovjet kisregény, igy nyúl a hónunk alá, mikor zavarba vagyunk egy problémánál és igy teszi lehetővé számunkra a szocializmus fokozott ütemü építését.

Födi Sándor,
sztahánovista mozdonyvezető, Északi Fütőház.

A „Közlekedés" lapfejpályázatának eredménye

Még az elmult év novemberében a „Közlekedés" pályázatot hirdetett új lapunk nevére.

Egyéb okok folytán, amely szorosan összefüggött az új lap megjelenésének idejével, a pályázat eredményét nem hozhattuk nyilvánosságra. Július 14-én a Vasutas Szakszervezet elnöksége foglalkozott a pályaművek odaitélésével.

Az elnökség az első dijat Csengeri Károly elvtársnak, a MÁV Pályaépítő- és Felujító ÜV dolgozójának itélte oda a „Szocialista Vasútért" lapcimért. Senki más ezzel a cimmel nem pályázott.

Az elnökség azonban méltányosnak találta a közel 300 pályázóra való tekintettel, hogy a pályaművek lelkes hangjáért és szocializmust épitő irányzatáért még két pályázónak odaitélje a második és harmadik dijat. Ezek: Szabó Antal mozdonyfütő, a Budapest-Ferencvárosi Fütőház és Deák Antal főkalauz, a Széchenyi-hegyi Úttörő Vasút dolgozója.

Az eredeti első pályadij kétszáz, a második száz és a harmadik dij ötven forint lett volna. Az elnökség ugy határozott, hogy méltányolja a dolgozók segitőkészségét és az eredeti pályadijak összegét felemeli. Igy az első pályamű négyszáz, mig a második és harmadik pályadij, amely mindegyike „Előre a szocialista vasútért" cimet viseli, 150—150 forint jutalmat kap. Felhivjuk a pályanyertes dolgozótársainkat, hogy a pályadij átvételére jelentkezzenek meg a „Szocialista Vasútért" szerkesztőségében, Budapest, VI., Munkácsy Mihály-utca 16. szám alatt.

Ugyanakkor szerkesztőségünk felhasználta a Völgyes László által beküldött pályamű egyik tussrajzát, a „Sorompót" rovatfejként. A szerkesztőség a rajzért postán megküldi a tervezőnek az érte járó szokásos munkadijat, kétszáz forintot.

Az alkotmány ünnepére tett vállalások túlteljesítésével készülünk a „Vasutas napra“

A vasút jelentőségének és a szocializmus építésében való fontosságának kihangsúlyozása érdekében — mint arról a „Közlekedés“ július 3-i számában már beszámoltunk —, minden év augusztus hónapjának második vasárnapját „Vasutas nap“-nak nyilvánította a minisztertanács. A határozat utal arra, hogy ez a nap méginkább fokozza a vasutas dolgozók munkalendületét, mozgósítja a vasutas dolgozókat még nagyobb helytállásra, a vasút legnagyobb feladatának, a minden évi őszi szállítások végrehajtására, a felemelt ötéves tervben a vasútra eső feladatok teljesítésére, hazánk békevédelmének megerősítésére.

A „Vasutas nap“ tudatosítja a magyar dolgozó néppel, a vasutas dolgozókkal a vasút népgazdasági jelentőségét ötéves tervünk végrehajtásában, a béke megvédésében. Ezen a napon még az eddiginél is hatványozottabban kifejezésre jut Pártunk, a Szovjetunió, a hős szovjet vasutasok segítsége és támogatása, amely nélkül nem lett volna lehetséges a vasút eddigi eredményeinek elérése.

A „Vasutas nap“ lesz voltaképpen az őszi forgalom beindításának napja,

melyen a versenybe való bekapcsolódással harcba indulnak a vasutas dolgozók az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért.

A Párt és a kormány szerető gondoskodása, a dolgozó nép megbecsülése jut kifejezésre a „Vasutas napon“

A „Vasutas nap“-on az egész ország figyelme és elismerése a vasutas dolgozók felé fordul. Az öntudatos vasutasok jobb munkával, az augusztus 20-i versenybe való bekapcsolódással, munkafelajánlásokkal juttatják kifejezésre a Párt, a kormány iránt érzett hálájukat.

A magyar vasutasok még nagyon jól emlékeznek azokra az eseményekre, amelyek megaláztatást és elnyomást hoztak számukra. Ki ne emlékeznék arra például, hogy a vasutas társadalom egyes rétegeit szinte áthághatatlan akadályokkal választották szét egymástól. A tisztviselő „úr“, a segédtiszt „úr“ mellett ott voltak az altisztek, a műhelyi munkások. Ott voltak a pályamunkások, akik már nem is számítottak. A bérek, a lakásés a szociális viszonyok mérlegelésénél mindig a tisztviselők voltak a kedvencek, mert osztályhelyzetüknél fogva legközelebb álltak a rendszerhez.

Ugyanez a bántó megkülönböztetés érvényesült a családi pótléknál is, ahol az „úr“ gyermeke magasabb családi pótlékot kapott. Ki gondolt volna abban az időben arra, hogy a fizikai munkásokat is nyugdíjazzák. Senki! Öregségükre még nagyobb nyomorba döntötték őket: nyugbéreztték őket. Ha magasrangú MÁV vezető halt meg, 1000 pengős temetkezési segélyt kaptak a hátramaradottak, a fizikai munkásnak meg kellett elégednie ennek negyedrészével.

Hol volt a multban a nők egyenjogúsága? Csak írott malaszt volt a vasúton is. Ugyanez volt a helyzet a vasutas tanoncifjúság vonalán is.

Ma már nincsenek válaszfalak. Megszüntették a MÁV Nyugbérpénztárt és az Államvasutaknál alkalmazásban lévő 30.000 órabérest kineveztték és öregségükre nyugdíjat kapnak. Végtelen hosszú oldalakon tudnánk sorolni a különbséget. Ezt látják maguk a vasutasok is és nem felejtik el a mult megaláztatását. Nem felejtik el a jobboldali szociáldemokraták árulását sem, a hírhedt Peyer-paktumot, amely elzárta a szervezkedés lehetőségét. Nem tanulhattak, végzett munkájuk gyümölcsét nem élvezhették.

Megváltozott teljesen a helyzet a felszabadulás után. A hatalmas szovjet haderő megsemmisítette a fasisztákat, felszabadította hazánkat. A közel három évtizeden át félrenevelt vasutasok 1945-ben a szó legszorosabb értelmében felszabadultak. A kommunisták irányításával megkezdődött a harc a vasút újjáépítéséért, a dolgozók anyagi helyzetének megjavításáért. A vasutasok látták, hogy gondolnak rájuk. A Magyar Kommunista Párt nem hagyta el a vasutasokat. *Gerő* Ernő elvtársat állította a közlekedés élére és mozgósította az egész magyar népet a vasút újjáépítésére.

Amíg a magyar vasutasok szabadon, megbecsüléstől övezve, kitüntetésben részesülve, egy boldogabb és szebb jövő alapjait rakják le, ugyanakkor az imperialista országok vasutasai véres harcokban küzdenek legelemibb jogaik, kenyerük és életük védelméért. *Fouillard* francia mozdonyvezető megtagadta egy amerikai hadianyaggal rakott vonat továbbítását. Julio *Llago* argentinai vasutas, a Santa-Féi műhely dolgozóival együtt küzdenek a jobb munka- és bérfeltételekért. A legtöbb vasutas nyomorúságos bért kap és igen szégyenteljes körülmények között él. Ez pedig — mint írja — a bekövetkezett infláció-nak, a megduzzadt katonai költségvetésnek eredménye és ez az oka az életfenntartási költségek állandó emelkedésének is.

A magyar vasutas dolgozók nyugodt életkörülmények között építik a szocializmust és vállalásaikkal, hosszúlejáratú versenyszerződéseikkel hozzájárulnak a szocializmus építésének meggyorsításához. Összekötik augusztus 20-i vállalásukat a „*Vasutas nap*“-ra tett felajánlásaikkal. Miskolc területén például röpgyűléseken a dolgozók újabb vállalásokat tettek. Igy például a fűtőház, a kocsitisztító-műhely dolgozói havi tervüket három nappal, évi tervüket pedig egy hónappal előbb fejezik be. A versenyben élenjár *Pincsák* Lajos és brigádja 143. *Benkő* Kálmán sztahánovista, forgalmi szolgálattevő 126 százalékos teljesítménnyel.

A békéscsabai fűtőház dolgozói a „Vasutas Nap“-ra felajánlást tettek. *Szlávik* István kazánkovács 130—140 százalékra. *Viktó* Mihály esztergályos 153-ról 180-ra, *Bahus* Mihály tüzikovács 160-ról 180 százalékra emelik teljesítményüket.

Székesfehérvár állomás dolgozói nagy örömmel szereztek tudomást a Vasutas Napról. A dolgozók vállalták, hogy augusztus 20-i felajánlásukat már a Vasutas Napra, augusztus 12-re teljesíteni fogják. Rákosrendező dolgozói elindították a „Szavatossági mozgalmat“, melynek az a lényege, hogy a vonatot indító állomás felelősségei vállal az indított szerelvényért, annak helyes összeállításáért. A menetlevélhez szavatossági lapot csatolnak, melyet a kocsivizsgáló, tolatásvezető, a mozdony- és vonatszemélyzet ír alá.

Szeged területén *Kovács* II. József kazánkovács 160 százalékot ért el egy társától átvett munkamódszerrel. Szombathely területén a dolgozók 90.4 százaléka készül vállalásokkal a „*Vasutas nap*“-ra. A felajánlás értéke megközelíti a másfélmillió forintot.

A vasutas dolgozók a vasút minden területén munkaversenyben állnak. Ugy dolgoznak, hogy a „*Vasutas nap*“ méltó beindítója legyen az őszi forgalmi versenynek, s úgy küzdenek a minisztertanács vándorzászlajáért, hogy elősegítsék felemelt ötéves tervünk második tervévének határidőelőtti befejezését.

Az öntudatos vasúti dolgozók úgy készülnek a „*Vasutas nap*“-ra, hogy munkájuk eredménye kifejezi egyben harcos békevágyukat és tanubizonyságot tesznek arról, hogy még fokozottabban elmélyítik szeretetüket és hálájukat a Szovjetunió, a Párt és *Rákosi* elvtárs iránt. Ugy készülnek a „*Vasutas nap*“ méltó megünneplésére, hogy harcolnak az ellenség ellen, fokozzák az éberséget, megszilárdítják a munkafegyelmet, és kivetik maguk közül mindazokat, akik hanyagságukkal akadályozzák tervünk teljesítését, az őszi forgalom lebonyolítását.

A magyar vasutasok igy készülnek augusztus 12-re, a „*Vasutas nap*“-ra.

Harci jelentés az augusztus 20-i verseny állásáról

A vasut dolgozói lendületesen és lelkesen készülnek az augusztus 20-i munkaverseny vállalásainak túlteljesítésére. Összekapcsolják a versenyt a „*Vasutas napra*“ való felkészüléssel, de ugyanilyen gondossággal készülnek az őszi forgalom megindítására is. Területi bizottságaink és üzemi bizottságaink felhasználják Pártunk II. kongresszusára, április 4. és május 1. tiszteletére szervezett munkaverseny tapasztalatait, mint ahogy az augusztus 20-i verseny szervezését is felhasználták arra, hogy az aktivákat jobban működtessék és megjavítsák az üzemek közötti együttműködést.

A Debreceni Járműjavító ÜV-nél például értekezletet szerveztek és erre meghívták a sztahánovistákat is, hogy segítsenek kiküszöbölni a meglévő hibákat. Ez az értekezlet komoly eredménnyel járt. Az üzem 200 nagykapacitású gépén 250-en dolgoznak és ebből 120 gép 150 dolgozóval résztvesz a Nazarova-mozgalomban. *Varsányi* Ferenc, az üzem legtakarékosabb dolgozója kezdeményezésére új takarékossági mozgalmat indítottak, amellyel közel negyedmillió forint értékű külföldi anyag behozatalát takarítják meg.

A nagykanizsai fűtőháznál megszervezték a pártszervezet, az üzemi bizottság és a szakszolgálat patronázsmunkáját, így közösen nyújtanak támogatást a dolgozóknak a vállalások teljesítésére.

A Budapesti Területi Bizottság pedig nyolc társadalmi aktívát kapcsolt be a verseny szervezésébe, s felhasználja őket a verseny ellenőrzésére is. Esztergom állomáson az aktíva- és bizalmi értekezleten, a bizalmiak egymás között versenyt szerveztek. Megtették felajánlásaikat, s a versenypontok közé bevették a versenyagitáció munkájának megjavítását is.

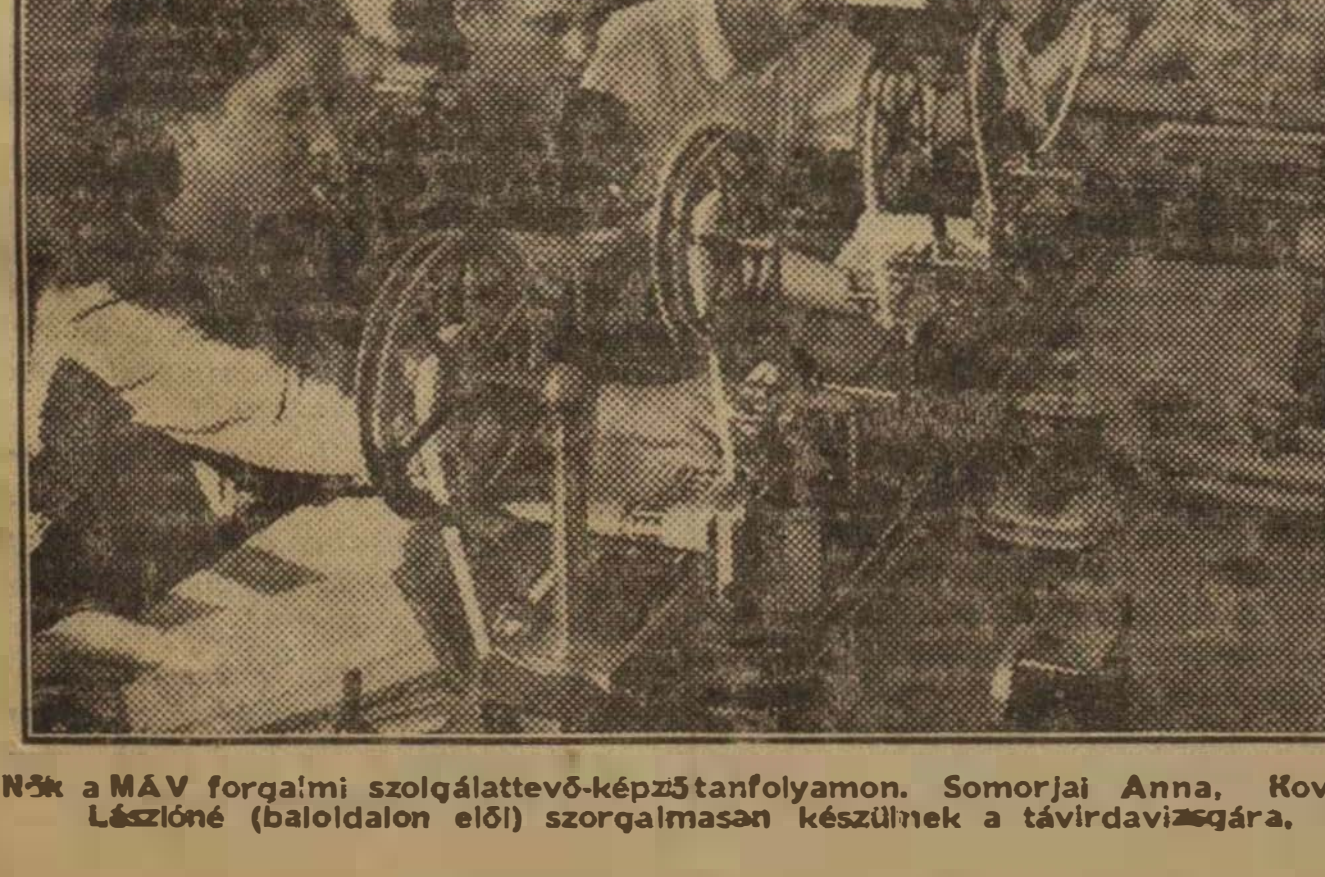
Nyíregyháza fűtőház alkotmányunk ünnepére a „*Minden út jövedelmezőségéért*“-mozgalomba a fűtőház valamennyi gépét beszervezte. Az üzem dolgozóinak 90 százaléka megújította a hosszúlejáratú versenyszerződést és 26 dolgozó lépett egymással párosversenybe. A debreceni fűtőházban a dolgozók 85 százaléka tett felajánlást, a mozdonyvezetők és fűtők ötszázalékos szénmegtakarítást vállaltak 75.600 forint értékben. A mozdony futójavítási költségét április hónaphoz viszonyítva, 25 százalékkal csökkentik, 22.340 forint értékben. A „*mosástól-mosásig*“-mozgalomban augusztus 20-ra 6200 kilométerről 8000-re emelik a kilométer-teljesítményt.

Budapest—Kelenföld állomás dolgozói a szállítóvállalatok küldötteivel értekezletet tartottak, a komplex-brigádok eredményeinek kiértékelésére, a kocsik gyors kirakására. Erre azért volt szükség, mert június 20-án például 96 kocsiálláspénzes vagon állt az állomáson, 1116 órával, 9420 forint kocsiálláspénzzel terhelve.

Az ómiskolci osztálymérnökségen *Révai* József és 17 főből álló brigádja, a szakszolgálat tervére ellentervet nyújtottak be, amelyben harmadik negyedévi tervüket 10 nappal a határidő előtt fogják teljesíteni. A Cegléd XIV., Adony XIII., Kavicsbánya IX. pályafenntartási szakaszok dolgozói sem fogadták el a szakszolgálat által ismertetett tervet, ellentervükben vállalták, hogy augusztus 12-re, a „*Vasutas nap*“ tiszteletére befejezik harmadik negyedévi tervüket.

Az ellenség sem alszik. Dombóváron *Süveges* főkalauz lázított a verseny ellen, Szolnokon *Bakó* Ferenc agitált az ellenség érdekében.

Az öntudatos vasutas dolgozók azonban harcban állnak az ellenséggel és az augusztus 20-i munkaverseny vállalásainak túlteljesítésével küzdenek a minisztertanács vándorzászlajáért és készülnek fel az őszi forgalom sikeres végrehajtására.



Nők a MÁV forgalmi szolgálattevő-képző tanfolyamon. Somorjai Anna, Kovács Lászlóné (baloldalon elöl) szorgalmasan készülnek a távirdavizsgára.

Dolgozóink munkával ünneplik a szovjet vasutasok napját

(Emlékezés Sztálin elvtársnak a vasutasok fogadásán mondott beszéde 16-ik évfordulójára.)

1935 július 30-án az SZK(b)P Központi Bizottságának és a Szovjetunió kormányának vezetői a Kreml nagytermében fogadták a vasutasok országos tanácskozásának résztvevőit. Ezen az értekezleten a vasutak munkája megjavításának legfontosabb kérdéseit vitatták meg.

Az értekezlet részvevőinek fogadása a Kremlben megmutatta, hogy milyen jelentőséget tulajdonít a Kommunista Párt és a kormány a vasuti közlekedésnek.

Ezen a fogadáson a szovjet nép vezére, I. V. Sztálin elvtárs is felszólalt és a vasutasok előtt feltárta azokat a fontos feladatokat, melyek a közlekedés további fejlődését meghatározzák.

„... A vasutnál dolgozni minden szovjet ember számára kitüntetést jelent. Vannak a vasutnál kisebb és nagyobb állásokat betöltő dolgozók, de felesleges vagy jelentéktelen munkát végzők nincsenek. A legmagasabb rangú vezetők munkájától kezdve egész a váltóőrig, az olajozó munkások és a vagonokat takarító asszonyok munkájáig, minden munka egyaránt jelentős és fontos.

A vasuti szállítás gazdasági egésszé kapcsolja és forrasztja össze az ipar központjait, az őket nyersanyaggal és élelemmel ellátó mezőgazdaság területeivel és körzeteivel.

A közlekedés dolgozóinak harci feladata abban áll, hogy emeljék minden egyes részlegének fennakadásnélküli együttműködését, erősítsék a munkafegyelmet, könyörtelenül harcoljanak a munkában mutatkozó hibák ellen és mindennek alapján érjék el a teherforgalom további emelését.“

Sztálin elvtárs útmutatása egyben a szocializmust építő magyar vasutasok munkaprogrammja is. Nagy Pártunk, népköztársaságunk kormánya ebben az évben először, ugyancsak vasutas nappá nyilvánította augusztus 12-ét és minden évben augusztus hónap második vasárnapját. A magyar vasutasság, amikor hálával és szeretettel eltelve gondol a Pártra, Rákosi Mátyásra, népköztársaságunk kormányára a vasutasság megbecsüléséért, ugyanakkor forró szeretettel és a hála érzéseivel fordul a hatalmas Szovjetunió, a nagy Sztálin és a hős szovjet vasutasok felé, a szovjet vasutasok napja alkalmából, akiknek minden sikerünket köszönhetjük.

Szerte az országban a vasutas dolgozók lelkes munkafelajánlásokat tesznek a szovjet „Vasutas nap“ tiszteletére. A magyar vasút dolgozói táviratokban számolnak be munkafelajánlásaikról, amelyekben kifejezik szeretetüket és hálájukat a hős szovjet vasutasok iránt, akiknek példamutatása, önzetlen, baráti támogatása tette lehetővé számukra, hogy a megnövekedett szállítási feladataikat sikerrel tudják megoldani.

A hódmezővásárhelyi vontatási és állomási dolgozók például táviratot küldtek ebből az alkalomból Ivan Fjodorovics *Pányin* elvtársnak s ebben elmondják, hogy a szovjet „Vasutas nap“ tiszteletére, Pányin útmutatása alapján az utazási sebességüket 23 km-re teljesítették.

Az új szállítási feladatokat csak a többi szakszervezetek segítségével tudjuk megoldani

— A VASUTAS SZAKSZERVEZET FELHÍVÁSA —

A Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége nevében *Gáspár* Sándor elvtárs, főtitkár levéllel fordult a szállításban részvevő nagyobb szakszervezetekhez. Ebben támogatásukat kérte az elmúlt esztendő őszi forgalmát is meghaladó szállítási feladatok lebonyolításának előkészítésére.

A vasutas dolgozók — kezdődik a felhívás — az elmúlt őszi és téli forgalomban azelőtt elképzelhetetlennek tartott hatalmas szállítási feladatokat hajtottak végre. A szocializmus gyorsabb ütemű építése, békénk harcos megvédésére irányuló erőfeszítés, a terv teljesítése olyan tennivalók elé állította vasutasainkat, mint például a közel 80 százalékkal több árumennyiség elszállítása, a kocsifordulónak három napra való leszorítása.

Meg kell mondanunk, hogy a vasutasok helytállása ebben a küzdelemben döntően annak köszönhető, hogy Pártunk segített bennünket ebben a harcban és a többi szakszervezetek dolgozói is a végrehajtás során minden lehető segítséget megadtak.

Felemelt ötéves tervünk határidő előtti teljesítését, a szocializmus építését és ezen keresztül a Szovjetunió által vezetett béketábor magyarországi frontszakaszát erősítjük a vasut előtt álló rendkívüli feladatok megoldásával. Ezt a feladatot a vasutas dolgozók minden odaadása és öntudatos vasfegyelemmel végrehajtott munkája mellett csakis a többi szakszervezet öntudatos dolgozóinak fokozott segítségével tudjuk megoldani.

Ebben az évben még nagyobb feladatok hárulnak dolgozóinkra. Népgazdaságunk rohamos fejlődése, a szocialista építés ütemének gyorsulása és nem utolsó sorban az idei kitűnő termés eredményeként mind ipari, mind mezőgazdasági vonatkozásban a tavalyi szállítási terv 35—40 százalékos emelkedésével lehet számolni.

Az idei őszi csúcsforgalom tehát olyan feladatok megoldását kívánja vasutas dolgozóinktól, amelyeket feltétlenül és időben, zökkenőmentesen és biztosan, határidőre kell végrehajtani. Úgy kell megoldanunk ezeket a feladatokat, hogy a bő termés elszállítása, a gabona, burgonya, tengeri, cukorrépa stb. szállítása idején más, a szocialista építés ütemét fékező korlátozásokat ne kelljen életbeléptetnünk.

Kérjük az elvtársakat — fejeződik be a felhívás —, hogy adjanak meg minden lehető segítséget az öntudatos vasutasság munkájához és mozgósítsák dolgozóikat arra, hogy a kocsiforduló idejének meggyorsításával, a rakodások idejének leszorításával, közös komplex-brigádok létesítésével gyorsan, biztosan és az előírt időre elszállíthassuk begyüjtött terményeinket, ipari termelvényeinket.

A vasutas dolgozók bíznak abban, hogy a szállitásban érdekelt szakszervezetek, döntő módon pedig a különféle vállalatok dolgozói eleget tesznek szakszervezetünk felhívásának és segítenek bennünket abban a küzdelemben, amelyet a felemelt ötéves tervért, a szocializmus mielőbbi felépítéséért és a béke megvédéséért folytatunk.

INDUL A BÉKEVONAT



Pártunk vezetésével, termelésünk fokozásával harcolunk az imperialisták háborús uszitása ellen — hirdeti a békevonat elején lévő tábla. Képünkön a budapest—ferencvárosi fűtőház és a soroksári-úti állomas DISZ-fiataljainak négyes-mozgalmi vonata indul Szajol felé.

Zrinyi János mozdonyvezető tudja, miért nem veszi le tekintetét a pályáról

Budapest-Keleti pályaudvar. Az ötödik vágányon hatalmas 424-es vár fordított állásban. Rekkenő a hőség. A sín koronája felett reszket, lebeg a felmelegedett levegő, s zavarja a látást. Mennyire fontos pedig az, hogy ameddig csak a szem ellát, tisztán lássuk, szabad-e a pálya. Mennyi veszélyt háríthat el az ébér mozdonyvezető, fűtő, felbecsülhetetlen kárt, sok ember életének kioltását idézheti elő a sinpár, a pálya, ha nem figyelünk kellő gondossággal rá.

Jó tíz perce áll a mozdonyóriás, a 424 219-es a forgalmi iroda mellett. *Zrinyi* János mozdonyvezető. *Sára* János fűtő megosztva figyelnek. Egyikük a csarnok felé, a másik a „*százlábú*" irányába.

— *Mire várunk?* — kiáltja a forgalmi iroda felé *Zrinyi*, de még csak válaszra sem méltatják, pedig nyitva az ablak és a hangos szó belátál az asztalok mellé. A gőzsip élesen megszólal. Erőteljesen sürgeti a menesztést. Végre ez is megtörténik. Indulunk.

Szerkocsival fordított állásban megyünk előre. Kelenföld már sürgette a gépet, menni kell az 1307-es elé. Javítják a hálózatot és Kelenföldtől Keletiig a Kandót előfogatolja a gőzmozdony. *Zrinyiék* vontatják a gyorsvonatot.

Ivben megyünk, 35—40 kilométeres sebességgel. *Zrinyi* elmondja kérdésemre, hogy a Keleti nagyfordában jár. Hegyeshalomra, Tapolcára, Záhonyra, Pécsre, Szolnokra, Nagykanizsára járnak. Beszél, de a szemét le nem veszi a vágányról. Meg is jegyzi:

— Most már beszélhetünk, tiszta a pálya, jól látok.

Amerre megyünk, mindenütt a lázas építkezés nyomai tűnnek szemünkbe. Vasúton belül és vasúton kívül egyaránt. A szocializmus építésének meggyorsult ütemét bizonyítja mindez. Találkozunk a 323.524-es géppel, vontatott 917-essel, majd a 424.046-ossal. Mindkét gép mozdonyvezetője előre tekint és üdvözli egymást. A 424-es tehervonatot vontat, az egyik fűtő tüzel, a másik fűtő a mellvéden ül és hátra figyel. Ferencvárosban már vár a forgalmi szolgálattevő és a társának le- és felfelé való mozgatásával adja a jelzést. A kijárati jelző szabadot mutat. Simán haladunk tovább.

Zrinyi és *Sára* szaktársak bemondják egymásnak a jelző állását. Ugyanígy — bár a mozdonyszemélyzet nem is sejti, hogy mijáratban vagyok a gépen —, hogy mintaszerűen, éberen figyelnek a jelzők állására, s állandóan fürkészik a végtelen hosszú acélpántlikát, amelyet mintha a szél fújna előttünk, hol nyilegyenesen, hol kanyarogva látunk.

A jelzőknek és a pálya állapotának állandó figyelése vastörvény

Megkérdezem *Zrinyi* Jánostól, hogy akkor is így szoktak vigyázni, s akkor is ilyen éberek-e, mikor egyedül utaznak? *Zrinyi* elvtárs elmosolyodik és így felel:

— *Mi nem azért figyelünk a jelzők állására és nem azért lessük a pályát, mert úgy akarjuk feltüntetni, mintha mi kitünően dolgoznánk* — mondja *Zrinyi* elvtárs. — *Ennek más oka van. Ez az ok kézenfekvő. Az új forgalmi utasítás és a most készülő jelzési utasítás döntő fontosságot biztosít a jelzési képeknek. Ahogy Bebrits elvtárs mondta a vasutas sztahanovisták értekezletén: a jelzők állását „szentségnek" kell tekinteni.*

— *Minden öntudatos vasutasnak, de főképpen nekünk, mozdonyvezetőknek és fűtőknek meg kell fogadnunk Bebrits elvtárs mondását. Komoly okok késztetnek bennünket arra, hogy figueljük a jelzéseket, hogy minden idegszálunkkal figyeljük a pályát. A nemzetközi osztályharc élesedik; erre tanít bennünket a Párt és ezt bizonyítja a Grósz-féle kémkedési per, ezt bizonyítja a józsefvárosi állomásfőnök és társai hazaárulása. Őszintén szólva, van mit féltenem. Mi, akik utazunk, saját szemünkkel látjuk, hogyan építkeznek, hogyan alakítják át az országot. De azt is látjuk, hogy a Párt, Rákosi Mátyás elvtárs mennyit fáradozik a nép jólemelésén. Biztos a jövőnk és bizunk a Pártban. Tudjuk, hogy ha vigyázunk, éberek vagyunk és nem alszunk, akkor rajta csípjük az ellenséget és megakadályozzuk szabotázscselekményeit. Nem adjuk oda semmi pénzért magunkat az amerikai imperializmusnak. Hiába hallat szirénhangokat és hiába ócsárolják hazánkat s a népet.*

A hídon megyünk át. Sárga a jelző — szól át *Sára János Zrinyinek* —, a bejárat nem áll. *Zrinyi* elvtárs maga is látja, hiszen a légtéken már ott a keze és már húzza is befelé. Tovább robogunk, már látjuk az előjelzőt, amely védjelzőként működik. A zöld fény biztat bennünket: szabad a pálya!

A beszélgetés abbamarad. Közeledünk a bejárati váltókhoz, szerteágaznak a vágányok, egész sor váltót kell megfigyelni, útátjárók, mozgó emberek tűnnek elő a kanyarban. Csak a gép dohogása hallatszik. Csattogva szaladnak át a kerekek a kereszteződéseken, majd sima útszakasz jön: beértünk Budapest-Kelenföld állomásra.

Bejár a gép — de a forgalmistát nem érdekli

A gépmenetet senki nem fogadja. 9 óra 40 az idő. Várunk, hátha észrevesznek bennünket. Folytatjuk a beszélgetést.

Sára elvtárs közbeszól: A taktaharkányi ügyet megúsztuk. Ha nem figyeljük a pályát, bizony kidobta volna a mozdonyunkat a vágányra rakott sínkorona. 50—55 kilométeres sebességgel robogtunk, de érdemes volt figyelni a pályára. A drága gép és szerelvény, sokszáz ember élete forgott veszélyben.

Zrinyi elvtárs hozzáfűzi: — Itt volt a simontornyai eset is. Ez is bizonyítja, hogy miért nem vehetjük le tekintetünket a pályáról. Simontornya és Tolnanémedi között hatalmas felhőszakadás pusztított. Három helyen is kimosta 5—6 méter hosszúságban a töltést. Mi nagy sebességgel közeledtünk balkanyarban. Valahogy úgy tűnt, mintha nem volna valami rendben. Még alaposabban előre figyeltem. Ekkor észrevettem, hogy kis iskolásgyermekek mutogatnak. Lassan az arckifejezésüket is kivettem. Az ijedtség vonásait láttam. Abban a pillanatban már fékeztem is. Gyorsteher szerelvény volt, maga a vonat kézifékkel közlekedett. A megállj jelzés eredményes volt. A fékezők jól dolgoztak: 10 méterre megálltunk a biztos halál színhelyétől.

A pécsi igazgatóság elismerő levelét is megkaptam éberségemért. Azért, hogy népgazdaságunknak a nagyértékű gépen és szerelvényen kívül igen értékes szállítmányokat és emberéletet mentettünk meg.

Öt forint — amely még sincs „elintézve"

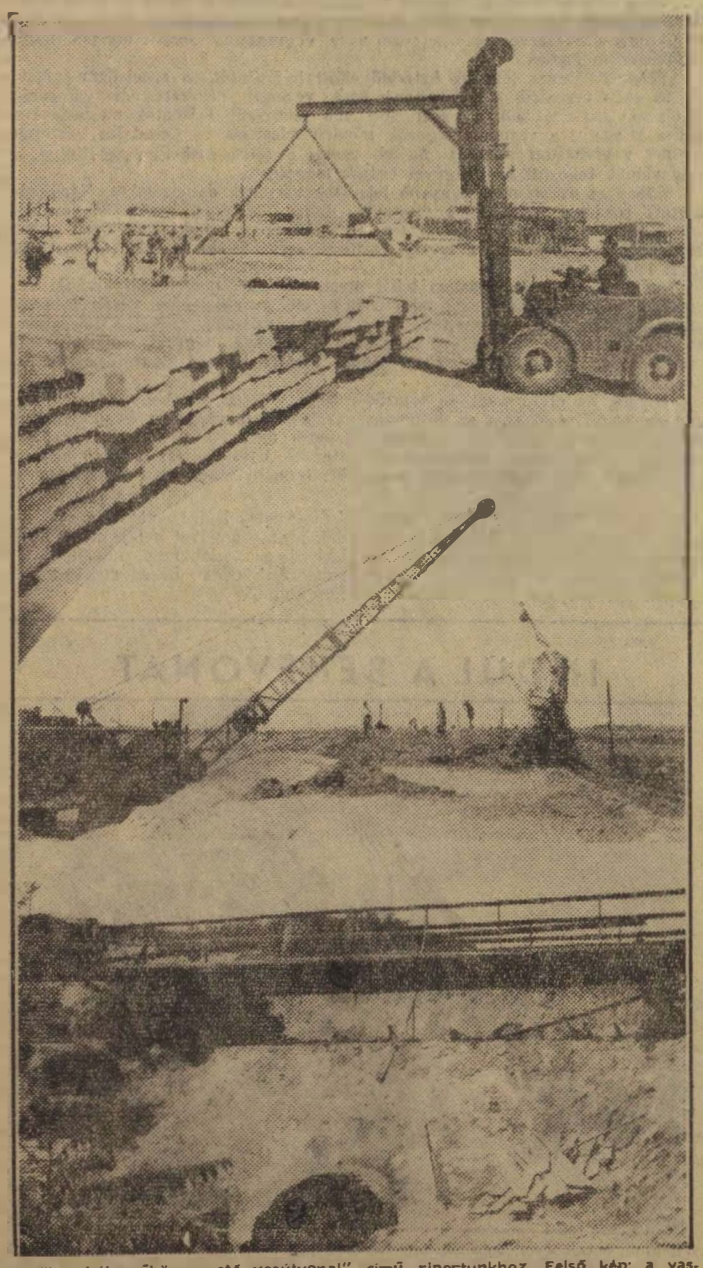
Már 10 óra van, pontosan 20 perce beszélgetünk, de a kelenföldi forgalmi iroda nem akar rólunk tudomást szerezni. Az állomásba ez alatt az idő alatt semmiféle mozgás nem volt. A perronon szembe jön velünk az állomásfőnök, aki azzal fordul a forgalmi szolgálattevőhöz, hogy miért nem fogadják a gépet, és miért nem törődnek vele? Végre előkerül *Hardi* István intéző, térfelügyeletes, aki igen rövid, de „*kifejező*" mondatokban válaszol a szolgálati vezetőnek: „*Nem fogadtam a gépet. Hát mindenütt nem lehetek ott, legfeljebb öt forintot kapok és el van intézve.*"

Így áll az új Fegyelmi Szabályzat ismerete *Hardi* Istvánnál. Érdemes lenne utánanézni, hogy egyáltalánban ismerik-e az állomáson a fegyelmet. Lehet-e így állomást vezetni, lehet-e ilyen felelőtlen szolgálattétellel és a Fegyelmi Szabályzatba ütköző modorban, azt ennyire lekicsinyelve, elintézni egy szolgálati vétséget. Nyilvánvaló, hogy nem. Itt hiba lehet az egyszemélyi felelős vezetés körül is. Az állomásvezetőnek élnie kell a Fegyelmi Szabályzat nevelő és büntető erejével. A szocializmus építésének gyors üteme, de döntően az ellenség elleni kérlelhetetlen harc megköveteli, hogy ne liberálisan, hanem keményen bírálja el a szolgálati főnök az itten megnyilvánulásokat. Éljen a Fegyelmi Szabályzat adta jogokkal, amelyek egyben a szolgálatvezető kötelességei is.

Zrinyi Jánossal kapcsolatban pedig az a megjegyzésünk, hogy csak továbbra is így: *figyelje a pályát, éjjel és nappal, napözönben, ködben és éjszaka egyaránt.* És ebben legyen segítségére *Sárai* János jó munkájával. A pécsi igazgatóságnak pedig ennyit: a jövőben ne csak elismerő levéllel jutalmazza az ilyen értékes munkát, hanem pénzzel is. És azt hisszük, hogy még mindig nem késő javítani a dolgon. Még mindig nem késő *Zrinyi* Jánosnak és fűtőjének anyagi vonatkozásban is kifejezni népi demokráciánk, a dolgozó nép köszönetét azért, hogy népgazdaságunk számára hatalmas értékeket mentett meg éberségével.

Sok *Zrinyi* Jánosra és *Sára* Jánosra van szüksége a magyar vasútnak és bízunk abban, hogy mozdony- és vonatkísérő személyzetünk megérti a jelzők állása és a pályák állapota figyelésének rendkívüli horderejét.

SZOVJET GÉPEK GYORSÍTJÁK A VASÚTÉPÍTÉST



„Épül a békeműhöz vezető vasútvonal" című riportunkhoz. Felső kép: a vasbetonalj-rakó gép munkában; középen: a földkotró építi az új töltést, alul: az új híd a kulcsi-vonalrészen.

Az elmúlt pártoktatási év tapasztalatai a Budapest Keleti-pályaudvaron

ÁLLOMÁSUNKON AZ 1950/1951. PÁRTOKTATÁSI ÉV összefoglalói lezajlottak, az oktatási év befejeződött.

Az oktatási munka megjavítása érdekében visszapillantást kell vetnünk az elmúlt oktatási évre, hogy mennyit fejlődött a párttagok marxista-leninista tudása, a pártoktatás mennyiben segítette elő a Párt munkáját, a termelési eredmények növekedését és mennyben járultunk hozzá azoknak a hatalmas feladatoknak a megvalósításához, amelyeket a kongresszus tüzött ki Pártunk és népünk elé.

Az 1950—51. oktatási évet megelőzően a párloktatás terén állomásunkon is súlyos hibák és hiányosságok voltak. Első hibánknak említhetjük meg, hogy nem rendelkeztünk elegendő és megfelelően képzett szemináriumi vezetővel. A szemináriumi vezető személye is gyakran változott.

A PÁRTTAGOK KÖZÜL OKTATÁSRA kevesen jelentkeztek. Az oktatás megindítását nem előzte meg megfelelő és alapos felvilágosító munka, majd az oktatások során nagy volt a lemorzsolódás.

A dolgozók nem voltak tisztában és nem értették meg az oktatás jelentőségét, a politikai nevelés kérdésével szemben passzívan viselkedtek.

Az 1950—51. pártoktatási év eredményeit vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a pártoktatás színvonala nagyot fejlődött és az elmult oktatási év jelentős eredményt mutat.

Az elmult oktatási évben állomásunkon 2 középfokú és 3 alapfokú politikai iskola indult és azokon 50 párttag végzett középfokú, 74 pedig alapfokú politikai iskolát.

Az oktatások során hallgatóink megértették, hogy a nagyobb feladatok megoldása lelkiismeretes, odaadóbb munkát, példamutatást, helytállást, a folyton élesedő osztályharcban az eddiginél nagyobb politikai és szakmai tudást követel. Az oktatás a marxista-leninista ismeretek elsajátítása, a jó politikai munkának elengedhetetlen feltétele, a szaktudás helyes alkalmazásához, a termelési feladatok megoldásához pedig biztos iránytű.

AZ OKTATÁSI ÉV ELEJÉN a tanulás kissé nehézkesen indult. A hallgatók nem ismerték a jegyzetkészítés módszereit, ami lényegesen megnehezítette tanulásukat. Amikor azonban oktatási osztályunk a jegyzetkészítés módszereit ismertető brosúrát rendelkezésre bocsátotta, a hallgatók megismerkedtek a jegyzetkészítés módszerével és így a heti tananyagot könnyen elsajátították, rendszeresebbé vált a tanulás.

Az eredmények mellett nem feledkezhetünk meg a hiányosságokról sem. A középfokú politikai iskolákon lemorzsolódás nem volt. Ugyanezt nem mondhatjuk el az alapfokú politikai iskolákra, ahol bizony a lemorzsolódás 25 százalékos volt. Pártvezetőségünk azonban ezt a hiányosságot menetközben felszámolta és a lemorzsolódott hallgatók pótlására 15 százalékban párttagot és 10 százalékban pedig pártonkívüli dolgozót kapcsolt be a pártoktatásba.

A lemorzsolódás oka az oktatási fegyelem lazulásában, az oktatás lebecsülésében keresendő. A hallgatók egyrészénél hiányzott a szocialista öntudat, károsan és helytelenül szembeállították a munkát és a tanulást egymással. De hiányzott az alapos, jó népnevelő munka is. A hallgatókkal jobban kellett volna tudatosítani, hogy a tanulás elhanyagolása milyen hibát jelent a pártmunkában.

A jövőben a tanulási fegyelem megsértőivel szemben szigorúbban kell fellépni.

A KÁDERNEVELÉS ÉRDEKÉBEN a propagandamunkába jobban be kell vonni a termelésben, a munkaversenyekben kitűnt és élenjáró dolgozókat, különösen a sztahanovistákat, a műszaki értelmiséget és a tanulnivágyó, Pártunkat követő pártonkívüli dolgozókat. Az elméleti színvonal további fejlesztése érdekében a Politikai Bizottság 1951. május 17-i határozatának megfelelően a VIII. kerületi pártbizottság és a Politikai Osztály által megadott irányelvek alapján akarjuk pártoktatásunkat rendszeresebbé és tervszerűbbé tenni.

A jövő oktatási évadra készült ütemtervünk szerint az alapszervek vezetőségének bevonásával egy propagandista-szemináriumot, 3 középfokú és 8 alapfokú politikai iskolát indítunk és így a tagság 75 és a pártonkívüliek 15 százalékát vonjuk be az oktatásba.

Emellett a párttagokból és pártonkívüliekből tömegesen vonunk be az oktatás lazább formájába, a rádiószemináriumi hallgatásába 200 dolgozót, akiknek vezetői a középfokú politikai iskolák feljett hallgatóiból kerülnek ki.

Az előkészületek során az volt a főcélunk, hogy minden dolgozóval egyéni agitáció útján megismertessük a pártoktatás és a pártiskolák jelentőségét.

A politikai iskolákat szakszolgálatok szerint fogjuk megindítani. Éspedig külön-külön politikai iskolát a forgalmi, a kereskedelmi, pénztári és vonatkísérői dolgozók részére.

Az összefoglalók után az elmult oktatási év eredményének kiértékelése után a hallgatók tudását és felkészültségét figyelembevéve az új iskolavezetők kiválasztására pártvezetőségünk a VIII. kerületi pártbizottságnak javaslatot tett.

ISKOLAVEZETŐKNEK RÁTERMETT, sokoldalú, jólképzett és a munkához jól viszonyuló elvtársakat javasoltunk. Felülvizsgálatra az alapszervi vezetőségek is azokat javasolták, akik az elmult politikai iskolákon a Párthoz való hűségüket, becsületességüket, példamutatásukat, jó termelő munkával bebizonyították, akik magasabb politikai ismeretekkel rendelkeznek, képzettségüknél és fejlettségüknél fogva a politikai iskolák vezetésére alkalmasak. Gondoskodás történt arról is, hogy minden iskolavezető mellé helyettes is kerüljön, ne fordulhasson elő az, ami az elmult oktatási évben történt, amikor az egyik politikai iskolán egymást váltották a vezetők.

A SZOVJETUNIÓ PÉLDÁJA NYOMÁN megállapították az új oktatási év munkaidő beosztását is. A munkaidő beosztásának nem szabad akadályoznia a tanulást, mert az elméleti színvonal emelése, a továbbképzés, a tanulás segíti a munkát.

A jó tanulással és munkával építjük a szocializmust, védjük a békét.

Vörös Ádám,
középfokú politikai iskola vezető,
Bp. Keleti pu.

„PÁLYAMUNKÁSOK"

Veres Péter könyvének nagysikerű ankétja a Vasúti Főosztályon

Nagysikerű irodalmi ankét zajlott le a Vasúti Főosztályon a napokban. Veres Péter Kossuth-díjas író „Pályamunkások" című könyvét vitatták a dolgozók a neves író jelenlétében. Az ankétra eljöttek az ország különböző részéről a pályamunkások, hogy elmondják, miként éltek a multban, hogyan változott meg a felszabadulással életük.

„Valaha a vasutasok nemigen olvastak" mondotta Veres Péter, aki maga is tizenöt éven keresztül volt órabéres kisegítő pályamunkás. A vasút egykori urai nem jó szemmel nézték, ha a vasutasok könyvet vesznek kezükbe, féltették a dolgozóktól a kultúrát, mely az ő monopóliumuk volt. Persze, hogy könnyebb volt kizsákmányolni azokat, akikhez nem jutott el a kultúra, könnyebb volt megfélemlíteni, rettegésben tartani azokat a dolgozókat, akik nem öntudatosodhattak a kultúra elsajátításával.

Veres Péter „Pályamunkások" című könyve leleplező erejű írás, mely megmutatja, milyen volt az egyszerű pályamunkás élete a Horthy-fasizmus idején. Ez a könyv, mely mindössze néhány egyszerű pályamunkás életéről szól, egyúttal keresztmetszetét adja a a mult vasutának. Megmutatja ez a könyv, hogyan basáskodtak a vasút egykori urai a dolgozók felett, hogyan alázták meg az egyszerű dolgozókat, hogyan igyekeztek gerincét törni a vasutas társadalomnak, hogy ne szervezkedjen, ne ismerje fel osztályhelyzetét.

Az ankéton megjelent pályamunkások beszámoltak arról, milyen az életük most, hogyan változott meg viszonyuk a munkához, milyen új emberré formálta őket a Párt. Kérték a megjelent dolgozók, hogy Veres Péter most már arról írjon, milyen a mai pályamunkás, a ma pályamunkásának, a ma vasutasának a sorsa, hogyan él, hogyan gondolkodik a ma vasutasa, hogyan kapcsolódik be a versenymozgalomba, hogyan építi a szocialista vasutat, a szocializmust.

Veres Péter Kossuth-díjas író kimerítően válaszolt a feltett kérdésekre és örömét fejezte ki afelett, hogy míg a multban a vasutasok nemigen olvastak, ma ilyen nagy érdeklődés mellett folyhat le egy olyan ankét, melyen irodalomról van szó.

A Vasúti Főosztályon lezajlott irodalmi ankét nagy sikere biztató jel arra, hogy a vasutas dolgozók egyre nagyobb ütemben és nagyobb számban hódítják meg a kultúra várát, tanulnak a szocialista-realista irodalomból, mely felemeli őket, segíti őket abban, hogy munkájukat megjavítsák, szocialista típusú emberré váljanak.

A Keleti fűtőház pártszervezetének harca a minőségi szén megtakarításáért

A Keleti fűtőházban serényen folyik a munka. A gépeket tisztítják, olajozzák és szerelik a munkások, szénnel töltik meg a szerkocsikat, hogy frissen kezelve, útrakész állapotban kerüljenek az ország minden tája felé közlekedő személyszállító vonatok elé. A minőségi szén megtakarításáért már régen megindult a mozgalom, de megállapodtak az elért eredmények mellett, a nyári hónapokra való hivatkozással. A minőségi szén megtakarításának lényege az, hogy gyengébb minőségű, kevesebb kalóriájú szenet, nagyobb keverési arányban használunk fel, jobb minőségű tatai és pécsi szenek mellett. A termelési felelős kimutatása szerint május hónapban 35—40% arányban keverték a harmadosztályú szenet, a régebbi 30—33 százalékos aránnyal szemben. Ez az arány nem jelent különös megtakarítást és eredményt, mert a keverési arányt a 7851/C/8/951. IV. számú rendelet értelmében hivatalból 45 százalékban szabták meg.

Hiányosságok, melyeket meg kell szüntetni

A fűtőház dolgozói szívesen tennének vállalásokat arra, hogy harmadrendű borsodi szenet nagyobb arányban használnak fel, de az ellátó szervek ezt a szénfajtát nem tudják számukra kellő mennyiségben biztosítani,

jóformán csakis elsőrendű magyar és külföldi szenekkel látják el őket.

Ezeknek a hibáknak egyik fő oka az, hogy nincs megfelelő széntere az üzemnek, úgyszólván a vagonokból a szén egyenesen a szerkocsikba megy át, tehát nem tudnak gazdálkodni sem a fűtőanyaggal. Lüktető tempóban érkezik meg a szén és gyakori esetben gyengébb minőségű harmadrendű fűtőanyag nincs a szállítmány között.

A másik döntő hiba az, hogy az üzemi pártszervezet sem fektetett kellő súlyt a szénmegtakarítási mozgalomra, megelégedtek az elért eredménnyel és a 45 százalék keverési arány szinte „plafont" képezett számukra, amit nem tudtak, vagy nem akartak áttörni.

Ha összehasonlítjuk a mult év júniusi barnaszénfogyasztást az idei júniusi adatokkal, azt látjuk, hogy csupán 4048 mázsával haladta meg az idei fogyasztás a tavalyit.

A fűtőház területén 19 mozdony személyzete van brigádban. *Márkus Béla mozdonyvezető, Balla József és Weigel András fűtő 40 százalékos arányban keverték a gyengébb minőségű szenet 424-es típusú mozdonyukon. 328-as típusú mozdonyon Király István és Józsa Benő brigádjai értek el hasonló eredményt.*

Csányi elvtárs magáévá tette a pártszervezet kezdeményezését

A dolgozóknak az a véleménye, hogy a nyári hónapokban gyengébb minőségű barnaszenet nem szabad nagymértékben felhasználni, mert ennek nagy szikraszórása van és száraz időben könnyen meggyujthatja a gabonát és egyéb száraz, könnyen gyulladó növényeket. Ennek ellenére büszkén csillog a megtakarítási tábla Csányi János mozdonyvezető 424.069. számú gépén. Csányi elvtárs világosan látja a szénmegtakarítási mozgalom politikai és gazdasági jelentőségét. Nemcsak a harmadrendű szén nagyobbarányú keverésével ér el megtakarítást, hanem a pálya lejtviszonyának helyes kihasználásával és nem utolsósorban azzal, hogy példásan rendben tartja a mozdonyát.

— Az üzemi pártszervezet felvetette a mozdonyvezetők előtt a kérdést, hogyan vehetnénk ki jobban és eredményesebben részünket a minőségi szénmegtakarításért folyó harcban — mondotta Csányi elvtárs. *— Ugy gondolom, ha biztosítanák számunkra, hogy 50 százalék harmadrendű borsodi rostált diószenet kapnánk és 50 százalék pécsi szenet, akkor teljes mértékben lemondanánk a tatai szénről.*

A Vasuti Főosztály támogatja a dolgozók kezdeményezését

A Vasúti Főosztály tudomást szerzett a Keleti fűtőház pártszervezetének javaslatáról és teljesen egyetért vele.

Mindenben támogatni kívánják ezt a kezdeményezést.

A Keleti fűtőház mozdonyvezetői és fűtői tehát nekiláthatnak a pártszervezet javaslatának végrehajtásához. Csányi elvtárs megkezdheti a szénnek ilyen módon való keverését. A Vasúti Főosztály gondoskodik róla, hogy a fűtőház szénkeveréke megfelelő legyen.

Azonban szükséges, hogy felhívjuk a borsodvidéki bányáink figyelmét arra:

adjanak minél több szenet a vasút részére, mert ez egész népgazdaságunk szempontjából fontos.

A Keleti fűtőház dolgozóinak javaslata azt bizonyítja, hogy vasutas dolgozóink szívügyüknek tekintik népi államunk érdekeit, igyekeznek munkaterületükön újítások bevezetésével, anyagtakarékossági mozgalom kiszélesítésével és jó munkájukkal elősegíteni a béke ügyét és hazánk szocialista fejlődését.

Az új FEGYELMI SZABÁLYZAT segíti a dolgozókat

Az új Fegyelmi Szabályzat olyan harci eszközt adott az öntudatos dolgozók kezébe, amellyel

eredményesen tud küzdeni a felelőtlenség, a hanyagság, a felelős egyszemélyi vezetés elkenése, a laza munkafegyelem és nem utolsósorban a mult rendszer igazságtalanságai ellen.

Az öntudatos dolgozok magukéva tették Pártunk II. kongresszusának határozatait és a kongresszusi versenyben ígéretet tettek arra, hogy a telemelt ötéves terv túlteljesítésével meggyorsítják a szocializmus építésének ütemét.

A Fegyelmi Szabályzat alkalmas arra, hogy egyes üzemek munkalendületét, teljesítményét, a felelősség érzését megerősítse a vezetőkben. Alkalmas arra, hogy a becsületes dolgozók nyugodt és zavartalan munkáját biztosítsa, de ugyanakkor elég erős ahhoz, hogy kíméletlenül lesújtson a visszatérően hanyag, vagy rest dolgozókra.

A MÁV Hídépítő ÜV-ben jól ismerik már az új Fegyelmi Szabályzatot, politikai felvilágosító munkával egybekötve tudatosították.

A Fegyelmi Szabályzat tette lehetővé például *Zátrok* István sztahánovista fúrós számára a munka folyamatosságának biztosítását s a hozzákapcsolódó munka jó megszervezését.

Zátrok elvtárs, a szakma első dolgozója az üzemben, fiatalos lendülettel végzi munkáját. Nagyon jól tudja, hogy az augusztus 20-i verseny sikere döntően mozdítja elő a harmadik negyedévi terv túlteljesítését és előkészíti az őszi szállítási feladatok elvégzését. De azt is tudja, hogy ezzel tartozik — amint mondja társai körében — nagy Pártunknak, és *Rákosi* elvtársnak azért, mert a minisztertanács útján *„Vasutas-nappá"* emelte minden év augusztusának második vasárnapját.

Zátrok István összehasonlítást tesz a Fegyelmi Szabályzat előtti időkre.

— Sokszor megtörtént velem — mondja mosolyogva —, hogy a műszaki vezetés nem biztosította számomra az állandó folyamatos munkát. Pedig 200 százalékon felül teljesítettem átlagosan a munkámat.

Amikor 219 százalékos teljesítményt értem el, megállt a tudomány és sepernem kellett az üzemben.

Nem valami jól festett a Hídépítő ÜV. sztahánovistája, a szokásos fúró helyett seprűvel a kezében.

Ennek vége — mondja örömmel *Zátrok* elvtárs. — A Fegyelmi Szabályzat megszilárdította a munkafegyelmet, érvényesíti az egyszemélyi felelős vezetést. Megszüntette az üzemen belül azt a szervezetlenséget, amelyet a szabályzat nem tűr meg. Ma már úgy szervezik meg a termelés folyamatosságát, hogy valamennyiünk számára biztosítva van a munka és nem fenyeget a veszélye annak, hogy sztahánovistákat seperni küldenek.

Valóban így van, ahogy *Zátrok* sztahánovista mondja. Itt van például *Ujhegyi* elvtárs főművezető, a szabályzat megjelenése óta sokkal fokozottabb mértékben érzi át felelősségét, s ez meg is mutatkozik a teljesítmények emelkedésében.

Igy segíti az új Fegyelmi Szabályzat vasútüzemeinkben megszilárdítani az egyszemélyi felelős vezetést, az öntudatos vasfegyelmet, s így járul hozzá a szocializmus építésén keresztül a béke megvédéséhez.

A Felépítményi- és Vasanyagjavító MNDSZ női brigádjának felajánlása

A MÁV Felépítményi- és Vasanyagjavító ÜV. gépműhelyének MNDSZ női brigádja levelet írt szerkesztőségünkhöz. Ebben mélyen elítélik az imperialisták belső banditáit, a Grősz-féle összeesküvőket. Mélyen elítélik a banditákat, akik „szabad életünk ellen vétettek és aljasságukat, mellyel szovjet katonák élete ellen törtek".

Levelük végén felajánlást tesznek az alkotmány ünnepére és hangoztatják, hogy a nőknek kétszeresen ünnep az alkotmány ünnepe. Hálából az alkotmányért, teljesítményüket 5 százalékkal emelik, s selejtet kiküszöbölik, a 10 perces mozgalmat kifejlesztik, az anyagtakarékosságban élenjárnak és úgy dolgoznak, hogy a munkafegyelemmel összeütközésbe ne kerüljenek.

Épül a békeműhöz vezető vasútvonal

— DUNAPENTELEI RIPORT —

Gyönyörű napsütéses idő van. Néhány bárányfelhő úszik a síma kék égen. Már az új betonúton suhanunk... Alig várjuk, hogy Pentelére érjünk. Közben felfedezzük az izzó napsültésben félmeztelen testtel dolgozó pályaépítő munkásokat. Ezek a derék emberek tiszteletet érdemelnek. Nehéz a munkájuk, égő napsütésben, zúgó szélben, cipőmarasztaló sárban és csikorgó fagyban egyaránt helytállnak. Most, a népi demokráciában jutnak először emberi megbecsüléshez. Azelőtt, Horthyék alatt, emberszámba sem vették őket. A kutyának jobb sorsa volt, mint annak a páriának, akit pályamunkásnak neveztek. A felszabadulás meghozta a pályamunkások felszabadulását is. A kommunisták éles harcot folytattak ennek az elhanyagolt, lerongyosodott, semmibevett munkásrétegnek a felemeléséért. Nagy Ferencék, Sulyok Dezsőék és kebelbarátaik mindent elkövettek, hogy akadályt gördítsenek a kommunisták szándékai elé. De nem sikerült: több mint tízezer pályafenntartási munkást neveztetett ki a Magyar Kommunista Párt a reakció minden kapálózása ellenére.

Az egyik legnehezebb fizikai munkát végző pályamunkás, akinek keresete háromszor-négyszer volt alacsonyabb mint a szakmunkásoké, ekkor vette észre először, hogy törődnek vele, és bizakodással tekintett a kommunisták felé.

A Simonyi-kastély — ma vasúti főépítésvezetőség

Megérkezünk Dunapentelére. Egy község, ahol senki nem tudta megálmodni azt, ami most és a jövőben történik velük. A meseírók történetei eltörpülnek azok mellett az események mellett, amelyek itt játszódnak le a Duna mentén egy egyszerű, kis falu határában. A falu dombra kapaszkodik, s jól látni az épülő békemű, a Dunai Vasmű és a város körvonalait. Aki először van itt, nem tudja kivonni magát itt sem a lenyügöző hatás alól. Itt érzi az ember igazán, hogy hova tartozik. Itt szippant nagyot a levegőből, s szorul kemény markolásra az ökle: milyen büszke tud lenni az ember arra, hogy kommunista. Hogy ő is részese annak a csodálatos építő munkának, amelyet a Párt hív életre, s amely elvezet bennünket visszavonhatatlanul a szocializmus útján a kommunizmusba.

És amint elnézzük a Simonyi-féle kastélyt, a földbirtokos képviselő „úr" rezidenciáját, s látjuk benne a szocializmust építő vasúti pályamunkások kibe járását, felszabadultan, örömmel és bizakodóan simogatjuk tekintetünkkel őket.

Bemegyünk a volt kastélyba. Ellágyulásunkat odakint hagyjuk és arról érdeklődünk *Papp* elvtárstól, hogyan áll a széna?

Elmondja nekünk, hogy augusztus 20-a tiszteletére újraszervezik a munkaversenyt és szakosították a brigádokat, hogy a teljesítményeket ezáltal 10—15 százalékkal emeljék.

Minden este előmunkás-értekezletet tartunk — folytatja — s itt megbeszéljük a műszaki vezetőkkel és az élenjáró dolgozókkal a következő napi munkát. Most vezetjük be a *napi munkatervezési könyvecskét*. Ez nagy segítséget jelent a verseny túlteljesítésében, előmunkások pontosan előre látják, mi a másnapi teendő. Üzemünk 114 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik. Ilyen dolgozók, mint *Vermes* János, vagy *Temesfalvi* László előmunkások, akik szorgalmasak a munkában, felelősséget érzőek az irányításban, és ügyesek a szervezésben, vagy például a *Debrei* Gábor-brigád, melynek tagjai 122 százalékos teljesítménnyel dolgoznak — valóban a várva-várt szocializmust építik.

Papp elvtársnak panasza is van, de ez a panasz inkább csak formai. A bő aratás, a nagyszerű termés, a betakarítás láza lemorzsolódást idézett elő a dolgozóknál. Siettek segíteni a termést betakarítani s közel 60 százaléka arat, csépel, begyüjt a széles határban. A főépítésvezetőség azonban nem csügged. Ismerik pályamunkásaikat, tudják, mikor visszatérnek, úgy fognak dolgozni, hogy a viszonylagos lemaradást behozzák és mire a *„Vasutas nap"* ünnepe elérkezik, mire augusztus 20-át írják, már el is felejtik, hogy kizökkentek a versenyből.

Augusztus 2-re ötletnapot hirdetnek és versenytáblájukon ott látjuk az élenjáró *Dózsa-, Táncsics-* és *Beke*-brigádok teljesítményét.

Nagyszerű szovjet gépek segítenek a vasútépítőknek

Tovább megyünk a város felé. Hosszú autókaravánok robognak a békemű felé és felől. Ahogy közelebb kerülünk a vasműhöz, mindinkább úrrá lesz rajtunk az a gondolat, amely nagy Pártunk és a mi drága *Rákosi* elvtársunk felé röpít bennünket: az életet nem kímélve harcolni a Párt célkitűzéseiért, annak a boldog jövőnek megvalósításáért, amelynek alapjait most rakjuk le áldozatvállalással, öntudatosan. A szerte kanyargó új betonutak, műtárgyak mentén még ott látjuk a domb egy csücskét, a többi részét már elhordták. És ahogy ezt nézzük, s elhúzunk az égő vörös zászlóval díszített autók mellett, s hallgatjuk a fiatalok énekét, meleg szeretet száll szívünkbe győzelmeink szervezője, a Párt és édesapánk, *Rákosi* Mátyás iránt.

A gyári részhez érünk, itt van a rendezőpályaudvar. Akármerre nézünk, mindenütt nagyszerű szovjet gépeket látunk. A vasútépítőknek a közel négy és féltonnás vasbeton-alj rakodógép segít. *Deák* Béla alig két hete hogy kezeli a gépet és már olyan gyakorlatra tett szert, hogy 30 perc alatt kirak egy vagon vasbeton-aljat. Ez a szovjet gép 10—12 ember megfeszített munkáját helyettesíti könnyedén. Három és félméter magasságra fel tud kapaszkodni a 140 lóerős, olajkompresszoros emelővel ellátott emelő. 3000 kilogrammot könnyű labdaként emel a levegőbe és viszi nagy gyorsasággal a rakodóhoz, ahol egymásra rakják. *Deák* Béla most újításon töri a fejét. Az emelési kapcsolásnál lécmegoldást talált és most folytatja a kísérleteket.

Amit tíz ember négy óra leforgása alatt, nehéz testi munkával tudott csak elvégezni, a Szovjetunió segítségével most félóra alatt elvégzi.

Megnézzük a várost, az épülő nagyszerű ötemeletes házakat, a kultúrpalotát, a nyüzsgő életet és elindulunk az új dunapentelei állomáshoz. Itt mindjárt szembetűnik, hogy milyen sok épületanyag van felraktározva. Azonban meg tudjuk *Fodor* József elvtárstól, hogy az anyag ugyan megvan az építkezéshez, de még mindig nem kapták meg az új terveket. Egyedül a raktárépületen dolgoznak. Augusztus 20-ra vállalt felajánlásaikat segédmunkások hiányában nem tudják előrelendíteni, de ahogy az aratásról visszatérnek a pályamunkások, két műszakban fognak dolgozni és behozzák az elmaradást.

Visszafordulunk és a rácalmási építésvezetőség felé vesszük utunkat. A *„Kulcs"* Építésvezetőségnél állunk meg. Itt nagyarányú földmunkálatok folynak és a provizórium mutatja, új, korszerű híd épül.

Ficsor Márton elvtársat, a főépítésvezetőség politikai tisztjét és, minket körülvesznek a dolgozók. Arról beszélnek, hogy kemény harcot kell vivni az ellenség ellen. Az imperialisták ügynökei, a volt csendőrtisztek és nyugatosok, a nép államának esküdt ellenségei befészkelték magukat a becsületes pályamunkások közé. *Sajóhegyi* Lórándról, a nyugatos üzemi statisztikusról beszélnek, aki az előszállási főépítésvezetőségen azzal nyugtalanította a munkásokat, hogy elbocsájtják őket. A versenyjelentések körül is bajok voltak. A dolgozók a dolgozók társadalmi bíróság elé állítják *Sajóhegyit*.

A kulcsi építésvezetőség brigádokat szervez, felülvizsgálja a munkafolyamatokat és minden területről összeülnek a háromszögek és megtárgyalják a tennivalókat. A rácalmási *„Szabadság"*-ifibrigád 184 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik. A vasútépítők azt akarják, hogy augusztus 15-re elsőrangusítsák a dunapentelei-paksi vonalat. Igen jól dolgozik a váli sztahánovista brigád is.

Amikor erről beszélnek, előjön a szó a hibákról. Elmondják a vasútépítők, hogy a pályamunkások közé hogyan furakodott be az ellenség. Az éberséggel eleinte baj volt, de a Grősz-eset felnyitotta a dolgozók szemét. Leleplezték és eltávolították maguk közül a pályamunkások között agitáló Németh Erzsébet apácát és egy pálosrendi szerzetest.

A hiányosságokról is beszélünk. A dolgozók hibáztatják, hogy *Szabó* Árpád főépítésvezető elaltatja az alulról jövő kezdeményezést, kiadja albérletbe a termelési értekezleteket és nem fektet súlyt az egyszemélyi felelős vezetés megjavítására sem. *Szabó* Árpád még úgylátszik nem olvasta az új Fegyelmi Szabályzatot.

Súlyos hiba az is, hogy megfeledkeznek az emberről való szocialista gondoskodásról. A dolgozók elszállásolása sok kívánnivalót hagy maga után, orvos vagy rendelő nincs, az üzemi étkeztetéssel is bajok vannak. Ebben hibás a szakszervezet központi Munkavédelmi Osztálya és hibás a szakszolgálati felsőbb vezetés, hogy nem gondoskodnak a hibák megszüntetéséről.

A közelben két hatalmas szovjet földmarkoló exkavátor dolgozik a töltésen. Egy kordét, egy kubikust nem látni, hiszen a nyolc méter magas töltésen, ha nem volnának itt a szovjet gépek, most 120 ember dolgozna.

Itt halljuk, hogy a Vasúti Főosztály DISZ-szervezetének kezdeményezésére a főosztály közel 200 dolgozója utazott le Dunapentelére, hogy segítsenek a vasútépítőknek meggyorsítani a Dunai Vasműhöz vezető ütőér megépítését. Itt az egyik munkabrigád, a Sárosi—Csanálosi-brigád 209 százalékot ért el lelkes, példaadó munkájával.

A délutáni órákban még egy pillantást vetünk az épülő vasútvonalra, a szorgalmas vasútépítők nyüzsgő csapatára és telve tapasztalatokkal, szebbnél-szebb élményekkel, visszatérünk a fővárosba.

Igy dolgoznak, küzdenek vasútépítőink, így segítik a Dunai Vasmű, szocialista alkotásunk remekművének határidő előtti felépítését...

A Grősz-banditák ügynökei a vasútépítők között

Ugyanott, ahol a Grősz-bandita Hagyó-Kovács jószágkormányzó gyilkolt és nyúzta a *„cselédséget"*, még a Grősz-per után is agitáltak a papok. Úgy, hogy a dolgozók követelésére például a nagykarácsonyi papot kitiltották a dolgozók közül.

Az öntudatos pálya- és hídépítők itt, a *„Kulcsban"* fejezték ki gyűlöletüket a hazaáruló Grősz-féle kémbanda árulása miatt és követelték a halálos ítéletet.

Kiss Kálmán pályaépítőmunkás elmondotta a röpgyűlésen, hogy ő is Hagyó-Kovács gazdasági cselédje volt. A gazember hajnali két órától este 10 óráig dolgoztatta őket. Legtöbbször korpával kevert gombócot kaptak. Amelyik cselédnek kukoricaföldet adott bérbe Hagyó-Kovács, köteles volt három hold csalamádét lekaszálni. Lóháton járta be a határt és korbáccsal verte végig az embereket.

A röpgyűlés izzó gyűlölettel eltelve hallgatta Hagyó-Kovács nőügyeit és azt, hogy sokszor követelte magának az első éjszaka jogát a férjhezmenő lányoktól. *Kiss Kálmán* izzó szenvedéllyel elmondott szavaira a dolgozók halált követeltek a banditákra.

A nép bírósága ítélt a miskolci vagonfosztogatók felett

Június 27—29-én a miskolci MAV központi kultúrterembe kiszállt a megyei bíróság büntetőtanácsa, hogy *Keszthelyi* Bertalan és 42 társa lopási ügyében tárgyalást tartson.

Az ügyész vádbeszédében ismertette, hogy a miskolci rendezőpályaudvaron 1950-től kezdődően a vasuti lopások egyre jobban elszaporodtak. Az Államvasutak Igazgatóságától és az állomásfőnökségtől mind sűrűbben érkeztek a feljelentések ismeretlen tettesek ellen. Ezek arról számolnak be, hogy a pályaudvaron átmenő, rendszerint exportra, külföldre irányzott árukat tartalmazó kocsikat dézsmálták meg. A tettesek válogatás nélkül, minden közszükségleti cikkből vittek magukkal. Cukrot, rizst, szappant, cipőt stb. tulajdonítottak el a vagonokból.

A feljelentések tárgyában indult nyomozások sokáig nem vezettek eredményre, a tettesek kilétét nem sikerült megállapitani. Ezen a sikeren aztán felbátorodtak, mind merészebbek lettek és az év elején ugyszólván nem mehetett keresztül olyan vagon a pályaudvaron, amelyet meg ne dézsmáltak volna. A mohóságuk kevésbbé elővigyázatossá tette őket, végülis a nyomozás kideritette, hogy a vagonfosztogatásokat azok követték el, akik a miskolci pályaudvaron, mint kocsirendezők tettek szolgálatot és akiknek éppen az lett volna a feladatuk, hogy a népgazdaság érdekeit az ellenséges elemektől megóvják. A dolgozó népet megkárosító vasutasok ahelyett, hogy a társadalmi vagyont megóvták volna, szolgálatukat arra használták fel, hogy jogtalan haszonszerzéshez jussanak. A vagonok megdézsmálásával azonban nemcsak maguknak szereztek jogtalan vagyoni hasznot, de repi demokráciánknak is komoly károkat okoztak azzal, hogy az exportáruk a külföldi rendeltetési helyükre hiányosan érkeztek.

A bíróság a nép ellenségeihez szegődött vádlottakat kisebb fogházbüntetéstől kezdve egészen öt és félévig terjedő börtönbüntetésre itélte, akik az ítéletben megnyugodtak.

Az ügyész vádbeszédében hangoztatta, hogy a nemzetközi osztályharc kiéleződése idején, minden eredmény, ami népi demokráciánkat, a béketábort erősiti, — az az ellenség növekvő elenálását váltja ki. Ezek az elemek mindent megragadnak, hogy sikereinket akadályozzák, hogy népi demokráciánknak ártsanak, hogy romboló munkájukkal zavart idézzenek elő népgazdaságunkban, hogy közellátásunkban nehézségeket támasszanak és a végén az amerikai imperialisták segitségével fegyveres erővel megdöntsék népköztársaságunkat és visszaállitsák a régi rendszert a Habsburgokkal, a népnyúzó hercegekkel, grófokkal, bárókkal, fő desurakkal, gyárosokkal, csendőrökkel együtt. A Grósz-per is ezt bizonyitja.

Vajjon az, amit a vagondézsmálók vettek el — mondotta az ügyész — nem ill. ett-e bele Grőszék tervébe, Balázsi tervébe, aki vezetője és irányitója volt a MAV-nál az összeesküvésnek. A vádlottak nem romboltak, nem siklattak ki szerelvényeket, de éppen annak az ügynek szolgálatában álltak a lopásokkal, amelyet Grőszék és Balázsiék irányitottak.

A nép bírósága keményen, példamutatóan itélt a miskolci vagonfosztogatók felett...

A Budapesti Lokomotiv sakk-csapata jó ötödik lett az országos csapatbajnoki döntőben

Az országos magyar sakk-csapatbajnokságot, a szovjet példa alapján, ebben az évben már új rendszer szerint, területi beosztásban bonyolitották le. Ez a rendszer lehetővé teszi a sakkozás országos méretüvé való kiszélesitését. Egyuttal biztositották hogy az ország minden részének sakkozói arányosan vegyenek részt a minőségi küzdelmekben.

Ebben az esztendőben közel 900 sakk-csapat küzdött hazánkban.

Az országos versenyt három szakaszban bonyolitották le. Az első szakaszt a megyei bajnokságok és a budapesti első osztályú csapatbajnokság alkotta. A megyei bajnokságok győztesei és a budapesti első osztályú csapatbajnokság első öt helyezettje került tovább a második szakaszba, vagyis az ország legjobb 24 csapata.

A középdöntőbe a budapesti, a balassagyarmati, a debreceni, a dombóvári, a győri, a pécsi, a szolnoki és a szombathelyi Lokomotiv SE jutott be.

A nyolc vasutas csapatból a Budapesti Lokomotiv csapata jutott tovább és igy jogot nyert arra, hogy a június 13—17-én a Vasas Székházban a megtartott országos csapatbajnoki döntőben részt vehessen. Itt, 25 ponttal az ötödik helyezést érte el.

A döntő tapasztalatai alapján meg lehetett állapitani, hogy

nincs elegendő számú fiatal versenyzőnk.

Ezzel szemben a jobb helyezést elérő csapatokban sok kiváló fiatal sakkozó tünt fel. De

nemcsak megállapitani, hanem tenni is kell valamit.

A legsürgősebben gondoskodni kell az utánpótlásról. Gondoskodni kell arról, hogy a fiatal vasutasok megfelelő kezekbe kerüljenek, s a Vasutas Szakszervezet szineiben a sakk-csapatbajnokságokban, az eddigi jó helyezésnél is jobb helyet harcoljanak ki maguknak.

RÉTI ÁRPÁD
a Budapesti Lokomotiv SE sakk-szakosztályvezetője

Simán megúszta...

Szín: egy vasúti fülke. Történik: Olaszországban. Szereplők: egy amerikai, egy munkanélküli olasz dolgozó, egy idősebb nő és egy csinos, fiatal lány.

Kezdődhet a történet: a vonat befut egy alagútba. Az utasok először egy csók cuppanását hallják, aztán egy hatalmas pofon csattanását.

A vonat kifut az alagútból. Zavarodott csend. Mindenki hallgat. Az amerikai szeme alatt nagy, vörös folt éktelenkedik.

Az idősebb nő (magában): *Tisztességes kislány lehet ez.*

A csinos, fiatal lány (ezt gondolja): *Hát nem furcsa, hogy ez a bolond amerikai ezt az idős nőt akarta megcsókolni és nem engem?*

Az amerikai (gondolja): *Ez az olasz is jobb cég lehet. Ő csokolódzik és én kapom a pofont!*

És az olasz (munkás magában): *Ez aztán jól sikerült! Cuppantok egyet a levegőbe, behúzok egy jót az amerikainak és ráadásul még simán megúszom!...*

(A bratislavai Tyzdenből)

KIK FELELNEK EZÉRT?

Az elmúlt napokban a Vasutas Szakszervezet Központjában elnökségi ülésen tárgyalták a laktanya-kérdéseket és külön értekezletet hivtak egybe azoknak a hibáknak megtárgyalására és kiküszöbölésére, amelyeket a szakszervezet, ellenőrzése során tapasztalt az egyes főépitésvezetőségek körül.

A szakszolgálat azonban rosszul viszonyult a szakszervezet kezdeményezéséhez. A tárgyalásra meghivót kapott a 6—7—8. szakosztály. A 7. szakosztály még csak nem is küldte el képviselőjét erre a rendkivül fontos megbeszélésre.

Miről is volt itt szó? Arról például, hogy a Ferencvárosi Épitésvezetőségnél

200 dolgozót szállásoltak el egészségtelen, dohos, büdös pincékbe

és ennek a 200 dolgozónak mindössze hat mosdótálat adtak.

Arról volt szó, hogy a szolnoki Delta épitkezésénél a dolgozókat

dideredő tehénistállóban szállásolták el és oly sürün, hogy két szalmazsákra hárman jutnak.

Az istállóban mindössze két kis ablak van, világitás egyáltalán nincs. A zsúfoltságra jellemző, hogy

sokan a jászolba szorulnak és ott alusznak.

Az egész helyiségben mindössze három köbméter levegő jut és legalább hat kellene. Összesen hat poharuk van.

Itt van a dunapentelei épitkezés. Olyan kicsik a mosdótálak, hogy a dolgozó keze alig fér bele. Azt mondják rá, hogy *„Vigye el a pap szentolviztartónak"*. Meglátszik az ellenség aknamunkája az étkeztetésnél is. A nehéz és fárasztó munkát végző pályamunkások az ebédet csak 4 óra körül kapják meg.

Egerben nyolc vendégszoba van, de ezeket főként a központi szakszolgálati dolgozók veszik igénybe. A mozdonyvezetők és fütők a gépen, a vonatkisérő személyzet a kocsiban *„pihen"*, Mátészalkán 11-en fekszenek hét ágyban, *férfiak és nők vegyesen.*

Ezeket az állapotokat akarja és meg is fogja szüntetni a pártszervezet segitségével a szakszervezet. Persze ehhez elengedhetetlenül szükséges, hogy a szakszolgálat is segitsen. A tárgyalások azonban nem arra mutattak, mintha a szakszolgálatnak szivügye volna a kérdés.

Az elnökségi ülésen például a vontatás részéről senki sem vett részt, pedig éppen a legfájóbb ügyüket, a laktanyakérdést vették elő. A 7. szakosztály képviselője igyekezett elkenni a felelősséget, mintha neki semmi köze nem volna az egészhez. Csupán a 6. szakosztály küldötte ismerte el felelősségét, de már javaslatot nem tudott tenni arra, hogy hogyan javitsanak a hiányosságokon.

Persze, ez a rossz viszonyulás nem jelentheti a dolgozók legelemibb jogainak elkenését. A Párt útmutatása nyomán, a miniszertanácsi határozat alapján a szakszervezet nem altatja el a kérdést, hanem a szakszolgálati vezetéssel közösen megszünteti a hibákat és biztositja, hogy a dolgozók a legrövidebb időn belül érezzék a Pártnak az emberről való gondoskodásáról szóló tanitását gyakorlatilag és érezzék azt, hogy Alkotmányunk irott szava törvény: „A dolgozó ember legértékesebb kincsünk".



Vonjunk be minden dolgozót az augusztus 20-ra vállalt MHK próbázásokba

A magyar tömegsport fejlődésében hatalmas szerepet játszik a „Munkára, Harcra Kész"-sportmozgalom. A mozgalom óriási arányban növelte sportolóink számát, megteremtette az elkövetkezendő idők virágzó sportmozgalmának alapját és nem utolsó sorban nagymértékben fokozta a dolgozóknak a termelésben elért eredményeit.

26.000 vasutas dolgozó próbázik az MHK-ban

Az elmult esztendő számarányához viszonyitva, ma már 26.000 vasutas dolgozó végzi az MHK szintek teljesitését a mozgalomban. Az eredmény megmutatja az üzemi szervezetek és üzemi sportegyesületek jó munkáját. El lehet mondani, hogy Pártunk irányitásával egyre több szakszervezeti és sportfunkcionárius értette meg az MHK-mozgalom jelentőségét és lelkes, tevékeny, számos esetben példamutató munkával támogatják a mozgalom kiszélesitését.

Széleskörü felvilágositó munkát végeznek szervezeteink. Ennek köszönhető például az, hogy a területek versenybe lendültek egymással a próbázások letételére. A debreceni területen augusztus 20-ra vállalták a sportolók teljes egészének és a dolgozók felének lepróbáztatását, egyben versenyre hivták a többi területi bizottságokat is. A felhiváshoz Szombathely már csatlakozott. A többi területek azonban nem igen fejtenek ki olyan tevékenységet, amelyből arra lehetne következtetni, hogy ők is csatlakoznak a debreceniek felhivásához.

Biharkeresztes dolgozói megértették az MHK jelentőségét, valamennyien lepróbáztak. Békéscsabán már 357-en lepróbáztak és közelednek a száz százalék felé

Akik azt sem tudják — mi az MHK

Nem mondhatjuk azonban minden üzemi bizottságra és sportvezetőre, hogy erejükhöz mérten segitették az MHK-mozgalom fejlesztését. Sok esetben a funkcionáriusok harmadrendü kérdésként kezelték a mozgalmat. Nem kapcsolódtak be abba a munkába, amely a dolgozók tömegeinek bevonására irányult, sőt saját magukis távol maradtak a próbázásoktól.

Itt vannak a veszprémiek, ahol elsősorban a sportkör vezetősége nem végez jó felvilágositó munkát.

Még olyan fiatal vasutas-dolgozók is vannak, akik nem hallottak az MHK-mozgalomról.

A területi sportszervező irodák elnökségei sem tettek meg ezen a téren minden intézkedést. Igy van ez pápai viszonylatban is, ahol nem képesek a jelentkezőket próbákra mozgósitani, mert sok értekezletet tartanak és ütemtervük nincs. Pápán azonban maga a pártszervezet és a szakvonal sem támogatja az MHK-bizottság és a sportkör munkáját.

A „Vasutas Nap"-ra sokezer próbázást várnak

Mi a feladatunk, hogyan mozgósitsuk a dolgozókat a próbák letételére? Az MHK próbázásokat csak akkor tudják üzemszervezeteink végrehajtani, ha ütemterv szerint dolgoznak, MHK-párosversenyt szerveznek az üzemek között. Itt tekintetbe kell venni azt is, hogy melyik termelési vonalon áll párosversenyben az üzem, vagy hol szélesitették ki a párosversenyeket. A verseny állásának eredményeit ugyanúgy kiértékelik és nyilvánosságra hozzák, mint a termelési eredményeket.

Végezzenek fokozott munkát az augusztus 12 i *„Vasutas-nap"* és ezen keresztül az augusztus 20-i felajánlások teljesitésére, aktivizálják a dolgozókat a próbák széleskörü letételére. Kapcsolják be az augusztus 20-i sportműsorba a próbák letételét és minden kövessenek el a vállalások százszázalékos teljesitésére. Ezért vegyük fel a kapcsolatot és kérjenek irányitást a helyi TSB-től.

Sportvezetőink forduljanak a párt szervezetekhez, a helyi DISZ vezető szervekhez, ahol megkapják a kellő segitséget és útmutatást.

Előre tehát az augusztus 20 i versenyt, a *„Vasutas-nap"* sikerének biztositására az MHK-próbázások sikeres letételével is!

A hónap könyvei

IDEOLÓGIAI, POLITIKAI MÜVEK:

Boriszov: Rankovics Gestapója (Szikra) Füzve 1.— Ft.

Diaz: Válogatott cikkek és beszédek (Szikra) Kötve 8.50 Ft.

Európai munkásértekezlet Nyugat-Németország újrafelfegyverzése ellen (Népszava) Füzve: 1.20 Ft.

Leleplező dokumentumok a koreai háború kirobbantásáról (Szikra) Füzve: 4.— Ft

Ötéves tervünk: Béketerv (Szikra) Füzve: 1.80 Ft.

SZÉPIRODALOM:

Laffitte: Életre, halálra. Regény. (Szépirodalmi K.) Füzve 11.50. kötve 16.— Ft.

Holdi János: Igy kezdődött. Bányászregény. (Szépirodalmi K.) Füzve 8.50, kötve 12.50 Ft.

Chao Ming: Energia. Regény a villamositásról (Szépirodalmi K.) Füzve 6.— Ft.

Howard Fast: Ekhós szekér. Elbeszélések. (Szépirodalmi K.) Füzve: 3.— Ft.

Gorkij Maxim: Az anya. (Uj Magyar Könyvkiadó) Füzve 7.—, kötve 11.— forint.

Sztrokovszkij: Gyár épül az őserdőben. Regény. Füzve 15.—, kötve 19.50 Ft.

Wanda Wasilewska: Sötét napok. Regény Füzve: 9.50, kötve 15.50 Ft.

Nyikolajeva: Az aratás (Uj Magyar Könyvkiadó) Kötve 15.50 Ft.



Rozetta vagy paszomány?

Rozetta vagy paszomány, ez itt a kérdés. Ezt halja az ember unos-untalan a vasút széles hálózatán. Ez foglalkoztat ezernyi vasutast. Hogy miért a paszomány és miért nem a rozetta? És jogosztásról, szerzett jogok elvételéről hallunk. Beadványok jönnek a minisztériumba: állitsák vissza a régit, ne vegyék el a rozettát. Szervezkedések vannak, megbeszélések, memorandum szerkesztők kacskaringós sorokban, még kacskaringósabb érvelet kanyaritanak és megszerzik hozzá az aláirásokat.

Igy van ez, kedves vasutas dolgozó. Csodálkozol rajta, hihetetlennek találod? Hihetetlen bizony, pedig igy igaz. Nem érted ugye, hogy egyesek energiájukat, tetterejüket ilyen ügyeknek képesek szentelni. Nem érted ugye, hogy amikor a dolgozó magyar nép a kiéleződött nemzetközi helyzetben felemelt ötéves tervünk második esztendejének idöelőtti befejezéséért harcol, amikor a dús termést aratják a föld dolgozói, amikor a vasutas dolgozók tizezrei nap-nap után birkóznak meg a megnövekedett szállitási feladatokkal, készülnek az őszi forgalom sikeres lebonyolitására, akkor...

Nem érted ugye kedves vasutas dolgozó azt sem, hogy mit nem értenek ezen a rendelkezésen a rozetta felkent kovagjai, a paszomány elszánt ellenségei. Nem érted ugye, hogy mi nem világos számukra. Mert hogy a régi rangjelzések nem világosak, az biztos. Ki tudja megállapitani a sokféle rozettából, hogy ki segédtiszt, tiszt, vagy altiszt. Vajjon a néphadseregnél a rangjelzésekből nem lehet-e világosan megállapitani, hogy ki kicsoda? És vajjon cél-e az, hogy összekuszáljuk dolgainkat. Vagy kevesebb lett bárki azzal, hogy rozetta helyett paszományt varrt jel?

Csodálkozol ugye vasutas dolgozó, hogy a felszabadulás heteidik esztendejében a szocializmus épitésének hősi feladatai között még közülünk ilyen sokan nem gyógyultak ki a régi világ cimkórságából. De hiszen a cim nem is változik, csak a megtévesztő helyett a könnyen felismerhető rangjelzés kerül dolgozóink vállára. Rozetta helyett paszomány. Enynyi az egész. Vihar egy pohár vizben...

Igy áll Mezőkövesden az éberség

A szakszervezet központjából a közelmultban vonali ellenőrzést tartottak. Igy került két dolgozónk Mezőkövesd állomásra.

A forgalmi szolgálattevő azt kérdezte, hogy „Maguk kicsodák?", mire odaadták a közlekedés- és postaügyi minisztérium által kiállitott vörösszinü jóléligyeleti hatósági igazolványt. A forgalmista beletekintett, visszaadta és nyilván nem tudta, hogy mit olvasott, mert megkérdezte: — „Maguk vasutasok?"

Ezután bementek a forgalmi irodába, elbeszélgettek a főnökkel, aki viszont nem igazoltatta le őket, s minden különösebb felkiismeretfurdalás nélkül hagyta, hogy alaposan körülnézzenek.

A funkcionáriusok érzékeny búcsút vettek a jószivü vezetőtől és kimentek a „toronyba", ahol bemutatkoztak a váltókezelőnek. Ez az udvariassági aktus csupán a név bemondására szoritkozott. A név — bár nem ismeretlen funkcionáriusról volt szó — mégis mesebeli varázsszó erejével birt. Az ÚB-titkár váltókezelői szolgálatot látott el itt. Beengedte a funkcionáriusokat a szolgálati helyiségbe és egy szava sem volt az ellen, hogy az egyik funkcionárius a gondjaira bizott blokkkészülékeken „játszott". Ezek a mezőkövesdiek nem lehetnek rossz emberek, annyira nem rosszak, hogy összeverik a barátot az ellenséggel. Mert nyilván legközelebb — ha eddig nem tették meg — nem szakszervezeti központi funkcionáriusoknak, hanem másoknak is elmondják: hány vonat közlekedik naponta, ebből hány tehervonat, milyen gépek, stb., stb.

A két vezető ezután megmagyarázta a váltókezelőnek, úgyis mint őrszemélyzetnek, s úgyis mint szakszervezeti funkcionáriusnak a nemzetközi osztályharc kiéleződése idején hogyan vigyázzanak Mezőkövesden az éberségre, hogyan vigyék a kimélletlen harcot az ellenség aknamunkájával szemben.

Reméljük: a mezőkövesdiek esetéből minden szolgálati hely vezetősége, minden becsületes vasutas dolgozó tanul.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT
A KPM VASUTI FŐOSZTALYA ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA
Megjelenik havonta kétszer
Szerkesztő a szerkesztő bizottság:
Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasuti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet
Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16.
Telefon: 113—887, 124—893, 313—744.
Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM. Ára: 20 fill. 1951 AUGUSZTUS 7.

Maradéktalanul hajtsuk végre a vasútüzemi értekezlet határozatait

A szovjet vasutasok napján, azon a napon, amikor a szovjet nép ünnepelte a hős szovjet vasutasokat, amikor a magyar vasutasok szeretettel, hálával emlékeztek meg példaképeikről, tartottuk meg vasútüzemi értekezletünket.

Az országos vasútüzemi értekezleten a vasutas dolgozók széles tömegeinek képviselői a vasut vezetőivel együttesen tárgyalták meg a vasút előtt álló feladatokat. Egészséges, alulról jövő kezdeményezések születtek ezen az értekezleten, ahol a vasutas dolgozók képviseletében megjelent küldöttek beszámoltak arról, milyen hibákat tapasztaltak a tavalyi őszi forgalom idején és javaslatokat tettek arra vonatkozóan, hogyan lehet ezeket a hibákat a mostani még nagyobb feladatokat elénk állító őszi forgalom idején kiküszöbölni.

A vasútüzemi értekezlet egész sor olyan határozatot hozott, mely az idei őszi forgalom sikeres, gazdaságos lebonyolítását teszi lehetővé. A határozatok, melyek minden vasutas dolgozóra egyformán érvényesek, kimondják, hogy

a kétezer tonnás mozgalomban napi 50.000 tonna többterhelést kell továbbítanunk. A kétezer tonnás vonatok számát naponta 250-re emeljük, naponta 300 irányvonatot közlekedtetünk, a tehervonatok késését 40 százalékkal, a közvetlen irány- és tolatós vonatokét pedig 25 százalékkal csökkentjük.

Határozat született arra vonatkozóan, hogy a mozdonyok átlagos napi kilométerteljesítményét 155 kilométerre emeljük, az „500 kilométeres" mozgalomban résztvevő mozdonyok napi kilométerteljesítményét pedig 190 kilométerre. Napi 150 vonatunk közlekedik az őszi forgalom ideje alatt felemelt menetsebességgel. A tehervonatok utazási sebességét 17.5 kilométerre emeljük. A kocsifordulók csökkentése érdekében a kocsi ki- és berakásokat úgy kell megszervezni, hogy a mindenkori rakodási idő legalább 5 százalékkal megrövidüljön. A határozat leszögezte: a 150.000 tonna szén megtakarításáért folyó harcot a vasutasok sikerre viszik. A „Minden út jövedelmezőségéért" mozgalomba 600 mozdony és 1200 mozdonyvezető bekapcsolódik. A „mosástól-mosásig" mozgalomban 10.000 kilométeres eredményt értünk el. Döntő fontosságú újítást is hozott a határozat: a gazdaságosság és a tervszerűség szemelőtt tartásával a forgalmat 24 órás forgalmi terv alapján bonyolítjuk le.

Néhány legdöntőbb pontját soroltuk fel azoknak a határozatoknak, melyek a vasútüzemi értekezleten születtek. Ezek a határozatok megszabják a vasutas dolgozók feladatait és lehetőséget nyújtanak arra, hogy az őszi forgalmat sikeresen, gazdaságosan bonyolítsuk le.

Tudjuk jól, hogy minden határozat annyit ér, amennyit végrehajtunk belőle. A vasutas dolgozók már eddig is bebizonyították, hogy tudnak és akarnak harcolni a határozatok végrehajtásáért és egyemberként átérzik, milyen feladatok hárulnak rájuk népgazdaságunk további felemelkedése, ötéves tervünk sikeres végrehajtása érdekében.

Hazánk minden táján új erőtelepek, gyárak, kórházak, lakóházak épülnek. Nap-nap után erősödik, növekedik Dunapentele, épül Inota, a tiszaújvárosi erőmű, a barcikai kombinát, a földalatti gyorsvasút, az új vasutvonalak, a béke nagy művei. Minden munkapadnál verseny folyik, növekedik a termelés, több nyersanyagra van szükség, a bányák mélyéből végtelen futószalagon jön fel a szén, a gépek kenyere. Gazdag termést aratunk, színültig telnek a magtáraink, a krumpliföldek bőségesen fizetnek, kukorica, takarmány nem volt ilyen dúsan termő a felszabadulás óta, mint az idén. Alkot a magyar nép, magának alkot, a munka lázában ég az egész ország. Kő, cement, tégla, homok kell mindenhová és gépek az új üzemekbe, élelmiszer az ötéves terv hőseinek, a dolgozóknak. A vasutas dolgozókra hárul az a megtisztelő feladat, hogy túlnyomó részben mindazt, amit a dolgozó nép alkot, elszállítsa rendeltetési helyére. A vasutas dolgozóké az a feladat, hogy gyors, biztonságos, gazdaságos szállítással járuljanak hozzá a szocializmus építésének nagy munkájához. E megtisztelő feladat a vasutas dolgozókra hárul, akik éjjel-nappal, hétköznap és ünnepnap megszakítás nélkül végzik munkájukat, akik esőben, hóban, napsütésben, viharban teljesítik kötelességüket. E megtisztelő feladat a vasutas dolgozóké, akik hiven őrködnek a dolgozó emberek tízezreinek élete felett, akik a népvagyon milliós értékeit óvják a károsodástól. Ez a megtisztelő feladat a vasutas dolgozóké, akik munkájukat hivatásuknak tekintik, akik büszkék arra, hogy ezt a nehéz felelősségteljes munkát végezhetik.

A tavalyi őszi forgalmunkat nem bonyolíthattuk volna le a szovjet vasutasok példájának követése nélkül. Elképzelhetetlen, hogy az az árumennyiség, amely tavaly az őszi forgalom idején a vasutra zúdult, rendeltetési helyére ért volna, ha nem alkalmaztuk volna a „2000 tonnás", az „500 kilométeres", az irányvonatok, a felemelt menetsebesség mozgalmait, ha nem harcoltunk volna a minél hosszabb mozdonyfutásért. Ha tehát a tavalyi őszi forgalmat képtelenek lettünk volna lebonyolítani a szovjet vasutasok példamutatása nélkül, hogyan tudnánk a mostanit, a hatványozott feladatokat követelő őszi forgalmunkat a szovjet vasutasok munkamódszereinek alkalmazása nélkül lebonyolítani. Nem kétséges ez egyetlen vasutas dolgozó előtt sem, hogy azon úton, amin tavaly elindultunk, tovább kell mennünk, a hős szovjet vasutasok példája nyomán kibontakozott sztahanovista mozgalmakat tovább kell fejleszteni. Az országos vasútüzemi értekezleten a vasutas dolgozók képviseletében megjelentek beszámoltak arról, hogyan kívánják tovább szélesíteni a vasutas sztahanovista mozgalmakat. Az a feladatunk, hogy minden vasutas dolgozó magáévá tegye a határozatokat és küzdjön azok maradéktalan teljesítéséért.

Az első magyar vasutasnapig, augusztus 12-ig valamennyi szolgálati helyen „békeőrséget" adnak a vasutas dolgozók. A békeőrség azt jelenti, hogy az alkotmányunk ünnepének jegyében folyó munkaversenyt ezekben a napokban tovább fokozzuk, olyan lendületet adunk a munkának, mely hiven kifejezésre juttatja a vasutas dolgozók örömét az őket ért megbecsülés, megtisztelteltetés felett és megmutatja, hogy a vasutas dolgozók tudatában vannak, hogy a vasutasnap nemcsak az öröm napja, hanem az őszi forgalom beindulásának napja is, a kötelességvállalások napja.

A békeőrség alatt a vasutas dolgozók kinyilvánítják: számíthat rájuk Pártunk, dolgozó népünk, megszilárdítják a munkafegyelmet, kiüzik soraikból az eredményeikre törő, az őszi forgalom sikeres lebonyolítását veszélyeztetni akaró ellenséget, győzedelmeskednek a nehézségek felett, sikeresen, gazdaságosan bonyolítják le az idei őszi forgalmat és ezzel is biztosítják felemelt ötéves tervünk második esztendejének győzelmes, idő előtti befejezését.

A vasutasnapon az ország dolgozó népe ünnepli a vasutas dolgozókat, kifejezésre juttatja, hogy megbecsüli, szereti a vasutasokat, akiknek jó munkája jelentősen hozzájárul felemelt ötéves tervünk sikeréhez, a szocializmus építéséhez. A *vasutasnap*, mely fényes külsőségek között fog lezajlani, nemcsak az öröm ünnepi napja lesz, de az őszi forgalom beindulásának, az *„őszi forgalom legjobb dolgozója"* címért induló hatalmas szocialista versenynek napja is. Ez a szocialista verseny adjon lendületet a vasuton folyó munkának, fokozza a dolgozók éberségét, növelje felelősségérzetünket. Ebben a versenyben a kommunisták mutassanak példát és ragadják magukkal a többi dolgozókat. Úgy nőjjön, terebélyesedjen ez a verseny, hogy mindenhová elérjen: a vasúti hálózat minden területére. Olyan munkát végezzünk, hogy Pártunk, dolgozó népünk láthassa: a vasutas dolgozók iránti bizalom megbecsülés jogosan illetett meg bennünket.

A VI. ORSZÁGOS VASÚTÜZEMI ÉRTEKEZLET HOSSZÚ IDŐRE MEGSZABJA FELADATAINKAT



Munkában a VI. Országos Vasútüzemi Értekezlet.

Augusztus 4-én és 5-én kétnapos ülésen tárgyalták a magyar vasutasok azokat a feladatokat, amelyek az őszi csúcsforgalomban várnak a vasút dolgozóira.

A VI. Országos Vasútüzemi Értekezlet fontos állomása annak az útnak, amelyen az öntudatos vasutas dolgozók tízezrei haladnak a felemelt ötéves terv túlteljesítése, a szocializmus építésének meggyorsítása és a béketábor magyarországi frontszakaszának további erősítése felé. Ebben az évben még nagyobb feladatok hárulnak dolgozóinkra. A tavalyinál is magasabb szállítási tervet kell végrehajtani és ezt úgy kell elvégezni, hogy a szocialista építés ütemét fékező korlátozásokat ne kelljen életbeléptetni.

Az értekezletet az Építő-, Fa- és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezetének nagy kongresszusi termében tartották meg, még a tavalyinál is kitünőbb rendezésben. Az értekezlet két részre oszlott: Augusztus 4-én pártaktivaértekezlet volt a déli órákig, majd délután két órakor megkezdődött az együttes értekezlet.

A pártaktivát *Döményi* elvtárs rövid beszéd kíséretében nyitotta meg, majd utána *Rózsavölgyi* József elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály helyettes vezetője szólt az elvtársakhoz.

Rózsavölgyi elvtárs:
Nekünk kommunista vasutasoknak meg kell mutatnunk, az őszi forgalom végrehajtásával: méltók vagyunk arra, hogy a hős szovjet vasutasok fegyvertársai lehessünk

Rózsavölgyi elvtárs beszéde elején hangsúlyozta, hogy az országos vasutas kommunista aktivaértekezletnek az a feladata, hogy megtárgyalja az őszi forgalom végrehajtásából adódó politikai feladatokat, — hogy mint Pártunk, az ország szocialista építésének motorja,

a vasutas pártszervezeteknek is az őszi forgalom végrehajtása motorjává kell válni.

Feladata volt az értekezletnek, hogy a Központi Vezetőség határozata szellemében megbeszélje a pártvezetőségek újraválasztásának feladatát és döntően az, hogy biztosítsa, hogy a választások erősítsék nagy Pártunkat és így segítsék elő az őszi forgalom eredményes lebonyolítását.

Az aktivaértekezlet és az azt követő VI. Országos Vasútüzemi Értekezlet egybe esik példaképeink, a *Sztálin elvtárs* nevelte hős szovjet vasutasok tapasztalával. Nekünk, kommunista vasutasoknak — mondotta *Rózsavölgyi* elvtárs — az őszi forgalom végrehajtásával meg kell mutatnunk, hogy méltók vagyunk arra, hogy a hős szovjet vasutasok fegyvertársai lehessünk, hogy

továbbra is jól tudunk élni a szovjet hősöktől kapott szabadsággal és készek vagyunk ezt a szabadságot hazánk forró szeretetével megvédeni, minden külső és belső ellenség ellen.

Ezután a nemzetközi kérdésekkel foglalkozott. Elmondotta, hogy az amerikai imperialisták háborús törekvései ellenére egyre növekednek a béke erői és épülnek a Szovjetunióban a béke és a kommunizmus nagy alkotásai. Az elmúlt hónapban vasutas küldöttség járt a Szovjetunióban, melynek ő is tagja volt. A vasúton is tapasztalták a kommunizmus építésének hatalmas ütemét. Példaként említette, hogy a Szovjetunióban a vágánycserét oly nagy mértékben gépesítették, hogy határőrás vágányzár alatt két kilométert tudnak cserélni, úgy hogy ha szükséges, az alépítmény magasságát 45 centiméterrel növelik.

Ezt a munkát hatalmas gépek végzik, melynél munkaerőt csak a gépek kezelésére és a talpfa aláverésére használnak, persze, nem *„krampáccsal"*, hanem kézi vibrátorral. A kommunizmus építkezései a Szovjetunióban a vasúton csodálatos új technika, gépek beállítását biztosítják. Például

egy 80 kilométeres, egyvaganyú pálya összes váltóit és jelzőit egy szobából, automatikus berendezéssel irányítják.

Ezután az ellenség elleni harccal foglalkozott, és párhuzamot vonva a kiéleződött nemzetközi helyzettel, hangsúlyozta, hogy azt a következtetést kell levonnunk, különösen néhány

héttel a Grősz-per után —, hogy fokozott éberséget tanusítsunk békénk védelmében, hogy a megvert ellenség minden újabb kisérletét felismerjük és csirájában elfojtsuk. Ugy kell a békeharcot fokozni, hogy a Béke Világtanács határozata értelmében kialakuljon a nemzetközi együttműködés olyan légköre, hogy az öt nagyhatalom közötti békeegyezményt megkössék. A vasutasoknak az őszi forgalomban a munkát a békeszállítás lebonyolításával kell végezni és békeszállitással kell harcolni a békéért.

A békeharcban a vasutasnak résztvenni az őszi forgalom idején annyit jelent, mint harcolni a kocsiforduló csökkentéséért, a napi 50.000 tonna túlsúly továbbitásáért, a vonatok pontosságáért és biztonságáért, a napi 300 irányvonat közlekedéséért és mindennek a leggazdaságosabb lebonyolításáért.

Ezek azok — folytatta — amit a nemzetközi helyzet szempontjából — vasutas dolgozóink között tudatositani kell. A kommunista vasutasoknak és a pártszervezeteknek a harc élére kell állni példamutatóan és olyan izzó és lelkes hangulatot teremteni, ami magával ragadja a vasutas dolgozók százezres táborát.

A Grősz-perrel kapcsolatban hangsúlyozta, hogy vasúti tanulsága is van és ismételten bebizonyosodott, hogy a vasúton az ellenség mélyen befészkelte magát. A józsefvárosi Péchyhez hasonló akad még jónéhány és ezekkel szemben úgy kell fellépni, mint imperialista ügynökökkel. Meg kell keresni és le kell leplezni a vasút szolgálati helyein a klerikális reakció ügynökeit.

Különösen a szakvezetésben dolgozó kommunista elvtársainknak kell végre levonni azt a tanulságot, hogy egyes szolgálati főnökök munkájában található sorozatos hibák nem véletlenek, nem tudatlanságból erednek, hanem — az esetek többségében — az ellenség közvetlen vagy közvetett kártevéséről van szó.

Pártszervezeteink ébertelensége folytán a klerikális reakció támadásba lendült a vasúton

Rózsavölgyi elvtárs hosszasan foglalkozott a Grősz-per utáni helyzettel és kiemelte beszédében, hogy a Grősz-perrel ismét csapást mértünk az ellenségre, de az, minél jobban szoritjuk kifelé, annál elkeseredettebben folytatja támadását és kártevését. A hazaárulási per után a vasúton a klerikális reakció ismét igyekszik támadni. Ez azért következhetett be, mert felvilágositó munkánk nem volt elég átütő erejű és pártszervezeteink nem voltak eléggé éberek. A klerikális reakció befolyásolja a vasutas dolgozók, igaz, kis részét, de úgy kell felvenni a harcot ellene, hogy az egyet jelentsen a vasút biztonságáért, saját vasúti tulajdonunk megvédéséért, rendkívüli szállitási feladatok végrehajtásáért folytatott küzdelem sikerével.

Az idei őszi forgalmat csak az ellenség elleni szívós harccal tudjuk végrehajtani, s ez a harc szorosan kapcsolódik a balesetek elleni küzdelemhez, a munkafegyelem megszilárditásához.

Rózsavölgyi elvtárs ezután elmondotta, hogy az eddigi őszi forgalmak tásával foglalkozott és hangsúlyozta, hogy ahhoz, hogy e feladatot megoldjuk, szükség van a kádermunka megjavitására az éberség fokozására. Egész sor gyakorlati példával bizonyította be, hogy mennyire alapvető feladata a következő időkben a politikai osztályoknak és politikai tiszteknek résztvenniök a vezetőségek újraválasztásában, a területi pártszervezetekkel szorosan együttmüködve. Örködni kell a pártdemokrácia feltétlen betartása felett. Csak alapos munkával érhetjük el — mondotta *Rózsavölgyi* elvtárs —, hogy a vezetőségek újraválasztása megerősitse a vasutas pártszervezeteket, növelje Pártunk tekintélyét a vasúton és mozgósitani tudja a vasutasokat a nagy békeszállitásra, az őszi forgalom sikeres megvalósitására.

Rcesavölgyi elvtárs ezután elmondotta,hogy az eddigi őszi forgalmak tapasztalatait felhasználva, — megállapitható, hogy a pártszervezetek, a őszi forgalmat ebben az esztendőben alaposabban előkészitették. Az alkotmányunk ünnepére inditott munkaverseny lendületé állandóan fokozódik a vasút területén.

A pártszervezetek felvilágositó munkájával, a tömegszervezeteknek az eddigieknél nagyobbfokú mozgósításával jó eredményeket értünk el. A vasutas dolgozók 92 százaléka tett felajánlást és az egy főre eső átlag 248 forint országos viszonylatban.

Az egyes igazgatóságok közötti versenyben kiemelkedik a miskolci igazgatóság területe, ahol a dolgozók 98 százaléka tett felajánlást és az egy főre eső átlag 410 forint. Az alkotmány ünnepére inditott verseny eredményei azt bizonyitják a vasúton, hogy dolgozóink megértik az alkotmány jelentőségét. A versenyben olyan új jelenségeket tapasztalunk, amelyeket pártszervezeteinknek, politikai osztályainknak feltétlenül tovább kell fejleszteniök. Ilyen

a fokozódó kommunista példamutatás.

Kiskúnhalason *Kipa* László főmozdonyvezető a *„négyes kapcsolt”*-mozgalom keretén belül 37.7 kilométer utazási sebességet ért el. Ennek az eredménynek a jelentősége a példamutatáson túlmenően az, hogy

a versenyben egyre inkább előtérbe kerülnek a minőségi tényezők és a forgalmi szakszolgálatnál dolgozó elvtársak fokozottabban vesznek részt a vontatási szakszolgálat versenyvállalásainak teljesítése segitésében.

Több példát hozott fel ezután, majd arról beszélt, hogy a kiváló teljesitmények mellett nem hallgathatjuk el, hogy versenyünket még mindig nem töltöttük meg eléggé politikai tartalommal és kevés szó esik az alkotmány jelentőségének tudatositásáról. Ennek tudható be, hogy egyes területeken a felajánlások teljesitésével elmaradtunk. Feladatunk, hogy ezt az elmaradást behozzuk és az első magyar *„Vasutas Napon”* meginduló őszi forgalmi verseny vállalásaiban ezeket az eredményeket továbbfejlesszük.

Ezután a *„Vasutas Nap”* jelentőségével foglalkozott. Elmondotta, hogy amikor a *„Vasutas Nap”* és az őszi forgalom előkészületeit ellenőrizték, megállapitották, hogy

különösen a közép- és kisállomásokon vannak elmaradva. Itt a dolgozók nem nagy számban teljesitenek szolgálatot és nem kapnak elég segitséget és ellenőrzést.

A baleseti statisztikában is megállapitható, hogy a balesetek elég tekintélyes része az utóbbi időkben ezekre a közép- és kisállomásokra esik. Az ellenség itt könnyebben végzi romboló munkáját és ugyanigy a munkafegyelem megszilárditása terén is itt érünk el a leglassabban eredményeket.

Két példát hozott fel erre, ahol a váltóőr és a vezető váltóőr a szolgálati helyükön aludtak, s ebből baleset, illetve vonatácsorgás következett be.

A tanulság ebből az — mondotta *Rózsavölgyi* elvtárs —, hogy a Politikai Osztálynak, a szakszervezetnek és a szakvezetésnek is éberen kell figyelni ezekre a jelenségekre és ezeket a közép- és kisállomásokat is tevékenyen be kell kapcsolni az őszi forgalomba.

Rózsavölgyi elvtárs beszéde további során hangsúlyozta, hogy az őszi forgalom végrehajtásához a pártszervezetek megerősitése, a felvilágositás megjavitása és az ellenség elleni fokozottabb harc mellett elengedhetetlenül szükséges, hogy a politikai osztályok, a pártszervezetek és a szakszervezet

sokkal behatóbban foglalkozzanak a vasút szakmai feladataival, résztvegyenek ezek kidolgozásában, segitsék a szakvezetést a szakfeladatok tudatositásában, mozgósitsák azokra a vasutas dolgozókat.

Ezen a téren igen komoly hiányosságaink vannak. *Gerő* elvtárs hangsúlyozta, hogy a vasút fejlődésének — ami nemcsak technikai, hanem a munkamódszerek fejlődését is jelenti — lépést kell tartani a népgazdaság általános fejlődésével, különben fékjévé, akadályozójává válik az egész népgazdaság fejlődésének.

Pártunk II. kongresszusa kiemelte a vasút jelentőségét azzal is, hogy az ötéves tervben eredetileg tervezett beruházási összeget, mintegy 35 százalékkal, két és félmilliárd forintról 10 milliárdra emelte. Az elmondottakból kitünik, hogy a vasút fejlesztése nemcsak szakmai, hanem politikai feladat is, és Pártunk II. kongresszusa megszabta a pártszervezetek feladatait a termelés vonalán is. Pártszervezeteink az eddigieknél is határozottabban forduljanak a termelés felé és az ötéves népgazdasági terv teljesitésének és túlteljesitésének legyenek motorjai. A vasutas pártszervezetek egyrésze a termelés kérdésével már helyesen foglalkozik, kellő ellenőrzést gyakorol a szakvonali vezetés felett, emellett segiti a szakvonal munkáját.

Dombóvár állomáson szük keresztmetszetet képezett az elegyfeldolgozás, a munka lassan ment. A szakvezetés a pártszervezet segitségével új munkamódszert dolgozott ki, melynek következtében az elegyácsorgás lényegében megszünt. Ebben a pártszervezet népnevelői hathatós munkát végeztek a dolgozók között.

Azonban a pártszervezetek egy része — és ezért a Politikai Osztály is hibás — még most sem kezeli központi kérdésként a termelés kérdését. Elfeledkeztünk arról, hogy a Párt és a kormány által kitüzött feladatok végrehajtásáért, a szolgálati hely tervének teljesitéséért nemcsak a szolgálati vezetés, de a pártszervezet is felelős.

Igen hiányos pártszervezeteink részéről a szakszolgálat munkájának politikai ellenőrzése. Ez igen mélyrehatóan politikai okokra vezethető vissza.

Az ellenség tudatos politikát folytat a vasúton, a szakszolgálatnak a Párt fölé való emelése érdekében és meg kell mondani —, hogy ez sokszor sikerül is. Pártszervezeteinknek változtatni kell a szakvezetéshez való viszonyokon és nem mindenkor a kritika, sőt legtöbbször a helytelen birálat kell, hogy érvényesüljön, hanem a segités, a feladatok kölcsönös megtárgyalása. Ehhez azonban az szükséges, hogy a párttitkárok fokozzák szakmai tudásukat, mert csak igy tudják a kellő ellenőrzést végrehajtani és a szükséges segitséget megadni.

A Szovjetunióban például a Politikai Osztályon dolgozó elvtársak többsége mérnöki képzettséggel bir, de általában el lehet mondani, hogy

a Szovjetuniót és benne a vasutasságot úgy lehetne jellemezni, mint egy hatalmas egyetemet.

Nekünk is arra kell törekednünk, hogy felkeltsük a vasutas dolgozókban a tanulás iránti, a mainál is nagyobb érdeklődést és a vasutas általános szaktudása nivóját magasabbra emeljük. Meg kell tanulni, különösen a párttitkároknak az üzemelszámolási ivén eligazodni, de ezen túlmenően ismerni kell az üzem tervét egyes munkákra megállapitott normákra és mutatószámokra, hogy azok teljesitését és alakulását állandóan figyelni tudják s ezen keresztül a vasúti munka fejlesztésében rendszeresen részt tudjanak venni.

Pártszervezeteinknek segiteniük kell abban, hogy a szolgálati hely vezetésében teljes mértékben érvényesüljön az egyéni felelősség

Rózsavölgyi elvtárs ezután hangsúlyozta, hogy az őszi forgalom végrehajtása szempontjából döntően fontos a terv felbontása és azt a pártszervezeteknek ellenőrizni kell, hogy minél előbb munkaegységekig megtörténjenek. A Szovjetunióban nem tudtunk a szovjet elvtársaknak olyan kérdést feltenni, amelynél elsősorban nem a tervre hivatkoztak volna. A vasúti szállitás központjában a szállitási terv áll.

A vasúti bérezés kérdéséről szólott ezután, majd azt mondotta, hogy pártszervezeteinknek segitséget kell adni, hogy a szolgálati hely vezetésében teljes mértékben érvényesüljön az egyéni felelősség. Kiemelte, hogy az őszi forgalom során elsősorban a szovjet vasutasok munkamódszereire kell támaszkodni. Az új munkamódszerek bevezetésénél pedig jobban kell a dolgozókat bevonni a vezetésbe, a problémák megtárgyalásába, fokozni kell a vasutas dolgozó alkotókészségét és kezdeményezőképességét. Igy, mint a példák sokasága mutatja, értékes új módszerek jönnek felszinre. Ilyen például *Lengyel* elvtárnak, a *„Minden út jövedelmezőségéért”* szovjet példán elinditott mozgalma, mely kétségtelenül a gazdaságos szállitást s ezen belül a szénmegtakaritást, mint fő feladatot — nagymértékben elősegiti.

Rózsavölgyi elvtárs beszéde végén felhivta a párttitkárok figyelmét arra, hogy éberen örködjenek a verseny tisztaságára, majd a 24 órás vonatforgalmi tervről, a széntakarékosságról, a menetirányitó szolgálat kérdéseiről beszélt.

Elengedhetetlenül szükséges, hogy megjavitsuk a szakszervezet munkáját

Az őszi forgalom végrehajtásához elengedhetetlenül szükséges — mondotta befejezésül *Rózsavölgyi* elvtárs —, hogy megjavitsuk a szakszervezet munkáját, hogy

pártszervezeteink bátrabban bizzák meg a szakszervezetben dolgozó kommunistákat feladatokkal,

támasszanak nagyobb igényt és rendszeresen számoltassák be a szakszervezetben dolgozó elvtársakat a feladatok elvégzéséről. El kell érni, hogy a Vasutasok Szakszervezetének apparátusát sokkal inkább szoritsuk a termeléssel való foglalkozás felé. Meg kell szüntetni azt az állapotot, hogy

sok esetben a szakszervezet helyett végezzük el a feladatot.

A szakszervezetben dolgozó elvtársak meg kell, hogy értsék, hogy az az igazi érdekvédelem, hogyha a munkaversenyen keresztül növeljük a munka termelékenységét, mert csak igy érhetünk el általános felemelkedést.

Segiteni kell a szakszervezetben dolgozó elvtársainkat,

sőt maguknak is feladatuk az üzemi bizottságokat megtisztitani az ellenségtől, különösen a jobboldali szociáldemokratáktól, akiknek befolyása igen nagymértékben érezhető.

Javitsuk meg a békebizottságok munkáját

Pártszervezeteink gondoskodjanak arról is, hogy az őszi forgalom kapcsán megjavitsuk a békebizottságok munkáját.

A békebizottságok a békeszállitás végrehajtására adjanak békemegbizatásokat a vasutas dolgozóknak.

Pártszervezeteink kisérjék figyelemmel a vasutas dolgozók őszi forgalomban tanusitott magatartását, hogy új, értékes káderek ezreit nyerhessük, akik munkájukkal bizonyitják be hűségüket a Pártunk és *Rákosi* elvtárs, a népi demokrácia iránt és erősitsük legjobbjainkkal, új tag- és tagjelöltfelvételen keresztül Pártunkat. Az aktiván résztvesznek az első öthónapos politikai tiszti iskola hallgatói. E hónap végén már úgy üdvözölhetjük őket, mint új politikai tiszteket, akiknek első erőpróbájuk az lesz, hogy segitik a vasutas pártszervezeteket, a szakszervezetet és a szakvezetést az őszi csúcsforgalom és az általános feladatok végrehajtásában.

Nagy és szép feladatok előtt állunk — fejezte be beszédét *Rózsavölgyi* elvtárs — és ehhez megkapjuk Pártunk segitségét. Mutassuk meg, hogy a *„Vasutas Nap”* alkalmából a vasutas dolgozók egyemberként csatlakoznak az őszi forgalom versenyéhez, evvel is kifejezve szeretetüket Pártunkhoz és *Rákosi* elvtárshoz.

A pártaktiva hozzászólói

Rózsavölgyi elvtárs beszéde után megkezdődtek a hozzászólások. Elsőnek *Kovács* József elvtárs, a Szombathelyi Járműjavító ÜV dolgozója szólalt fel. Az ellenség elleni harcról beszélt és elmondotta, hogy a Szombathelyi Járműjavító ÜV rossz munkája, *Neményi* és társainak szabotálása egész sor hönfutást opozott a kiadott kocsiknál. *Bebrits* elvtárs, miniszter a klerikális reakció aknamunkájáról szólt és az őszi forgalom kérdéseivel foglalkozva kérte a pártaktivákat, hogy szálljanak szembe a reakcionák azzal a mesterkedésével, hogy a dolgozó nőket támadják. Meg kell változni a bánásmódnak, a modornak, a légkörnek és álljanak oda az öntudatos vasutas dolgozók védőpajzsként a dolgozó nők mellé, akik megérdemlik ezt, mert megfogják a munkát és szép eredményeket érnek el.

Kocsis László elvtárs, a Miskolci Járműjavító ÜV dolgozója: A szakszervezet aktivái helyett a pártszervezetek végzik el a feladatokat, igy a politikai felvilágositó munkát elhanyagolják. Ennek következménye, hogy a kevésbbé öntudatos dolgozók az őszi csúcsforgalom előkészitési munkáit elhanyagolják és a jobban jövedelmező munkát végzik.

Az üzemben a takarékosságot háttérbe szoritják, nem tudják teljesiteni a kocsikiszabást. Kifogásolta, a miskolci rendezőpályaudvar a mozdonyrendeléseket minduntalan változtatja, persze igy gazdaságosan dolgozni nem lehet. *Gombaszögi* Emma (Kalocsa), az ellenség elleni harccal foglalkozott. *Mihálka* László megjegyezte, hogy sok szolgálati főnök az irodából irányitja a forgalmat. Beszédében tapasztalatcsereként ismertette azokat a versenymódszereket, amelyeket a szolgálati főnökök munkájuk megjavitása során felhasználhatnak. Bejelentette, hogy bevezették az állomáson a *„finomrendezést”*, s ezzel elérték azt, hogy 22 irány helyett 36 felé tudnak rendezni.

Ezután *Bogyó* Géza elvtárs, a debreceni politikai osztály vezetője szólalt fel. Arra irányitotta a pártaktiva figyelmét, hogy a politikai osztályoknak, a politikai tiszteknek, a területi pártszervezetekkel való kapcsolatukat az eddiginél szorosabbra kell füzni. *Rutkovszki* Antal, a miskolci fütőház problémáival foglalkozva, kérte a forgalmi szolgálattevőket, hogy zöldutat biztositsanak a mozgalomban résztvevő vonatoknak, s megállapitotta, hogy a vontatási fiókműhelyben emelni kell a szakképzettséget.

Bangó Sándor elvtárs, az MDP Központi Államgazdasági Osztálya nevében üdvözölte a pártaktivát és hangsúlyozta, hogy a vasutasoknak a béke harcos katonáinak kell lenniök, akik vasfegyelemmel járnak élen a versenyben és az anyagtakarékosság során. Arra mutatott rá, hogyha a vasutas dolgozók teljesitik a Párt és a kormány minden határozatát, s küzdenek a mult rossz hagyományai ellen, akkor az ellenség minden aknamunkája ellenére siker koronázza



A kereskedelmi szolgálat szakmai értekezletét a Vasutas Szakszervezet tanácstermében tartották meg. Képünkön balról-jobbra: Gadanecz Béla elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály munkatársa, Megyeri Endre sztahánovista forgalmi főnök (Debrecen), Vermessi Sándor elvtárs, a Vasuti Főosztály V. Szakosztályának vezetője, Kádár István elvtárs, ÚB-titkár, Szabó József elvtárs, a Vasutas Szakszervezet Gazdasági Osztályának vezetője, Elek Tivadar elvtárs, a BVKH vezetője, Dombai József elvtárs, alapszervi párttitkár, Bánkuti Gábor elvtárs, a Vasuti Főosztály osztályvezetője. A képen lent: az értekezlet résztvevőinek egyik csoportja.

a vasutasok erőfeszítéseit. A Párt fokozottan figyeli a vasutas dolgozók működését, segíti őket nehéz és felelősségteljes munkájukban és a Párt biztos abban, hogy a vasutasok megnyerik azt a csatát, amelyért harcban állnak.

Faludi György elvtárs, DISZ-titkár, (Debrecen) az ifjúmunkások készülődéséről számolt be a *„Vasutas Nappal"*, a VIT-tel és az alkotmány ünnepével kapcsolatban.

Máté Sándor elvtárs, a Vasutas Szakszervezet Termelési- és Bérosztályának helyettes vezetője a szakszervezetben dolgozó kommunisták feladatával és a szakszervezeti munka hiányosságaival foglalkozott. Bírálta az elszakadást, amely a szakszervezet, a Vasútpolitikai Osztály és a pártszervezetek között sokszor még ma is fennáll.

Kiss Istvánné elvtársnő, MNDSZ-vezető (Budapest-Déli pályaudvar) felszólalásában a dolgozó nők kérdésével foglalkozott és a férfiak felé hangsúlyozta, hogy jó volna, ha a dolgozó nőkkel való foglalkozás kérdését napirendre tűznék, hogy ezáltal is megjavulna a munka menete. A férfiaknak semmi okuk nincs félni azért, hogy népi demokráciánk a dolgozó nőket tömegesen állítja be vasúti szolgálatba.

Oblánszki Flórián elvtárs, a pécsi szabadságharcosok nevében szólalt fel és kifogásolta, hogy a helyi pártszervezetek nem eléggé ismerik fel a szövetség jelentőségét és éppen ezért nem is támogatják úgy, mint ahogy azt a Szabadságharcos Szövetség jelentősége megkívánná. Több támogatást kért.

A pártaktiva *Rózsavölgyi* elvtárs válaszadásával és az Internacionálé eléneklésével ért véget.



A VI. Országos Vasútüzemi Értekezleten Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter az őszi forgalom feladatait ismerteti. Első sor balról-jobbra: a képen második Igorov, a negyedik Szovicsov elvtársak, az értekezlet szovjet vendégei, mellettük: Csanádi György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója, Rózsavölgyi József elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály helyettes vezetője, Rácz Kálmán elvtárs, a Vasutas Szakszervezet főtitkárhelyettese, Bognár Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetője. Második sorban balról-jobbra: Bencs Mihály elvtárs, a Vasutas Szakszervezet Termelési- és Bérosztályának vezetője, Lakatos Béla elvtárs, a SZOT Termelési Osztályának vezetője, Vermesi Sándor, a Vasuti Főosztály V. Szakosztályának vezetője, Földvári László elvtárs közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, Vendrei Ottó és Bangó László elvtársak, az MDP Központi Államgazdasági Osztályának képviselői.

Az értekezlet első napján Bebrits elvtárs ismerteti a vasút előtt álló őszi feladatokat

Az országos pártaktiva után, a koradélutáni órákban kezdetét vette a VI. Országos Vasútüzemi Értekezlet együttes tanácskozása. A résztvevők száma megkétszereződött. *Somkúti* Árpád elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatóhelyettese üdvözölte az értekezletet és javaslatot tett az elnökség megválasztására. Ezután, a már megválasztott elnökség elfoglalta helyét és *Rácz* Kálmán elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára megnyitotta az értekezletet. Beszéde elején üdvözölte a Párt Központi Államgazdasági Osztálya és a SZOT jelenlévő képviselőit, a nem vasutas üzemek és a termelőszövetkezetek küldötteit, a minisztérium, a szakszolgálat és az egyes vasúti üzemek képviselőit.

Külön üdvözölte a Vasútpolitikai Osztály új vezetőjét, *Bognár* Imre elvtársat.

Meleg szeretettel köszöntötte az értekezleten megjelenő *Igorov* és *Gloviscsuk* szovjet elvtársakat, akiket hosszantartó viharos ünneplésben részesítettek a konferencia küldöttei.

Rácz elvtárs elnöki bevezetőjében méltatta az eddigi őszi csúcsforgalmakat előkészítő vasúti értekezletek fontosságát és hangsúlyozta, hogy a jelenlegi értekezletnek külön jelentősége is van. Ezt az adja meg, hogy Pártunk és *Rákosi* elvtárs javaslatára az országgyűlés törvényerőre emelte ötéves tervünk eredeti előirányzatának nagyvmérvű felemelését a szocializmus építése ütemének meggyorsítása, a béke védelme érdekében. A már azóta eltelt időszak, a Központi Statisztikai Hivatal tervjelentései világosan igazolják: Pártunk célkitűzése reális, felemelt tervünk teljesíthető, sőt túl is teljesíthető. Vasúti vonatkozásban felemelt tervünk teljesítése azonban nem tehet bennünket elbizakodottá. Valamennyiünknek tudnunk kell, hogy ezévi tervünk hátralévő részének teljesítése, az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítása, a vasút dolgozóitól és vezetőitől fokozott helytállást követel.

Rácz elvtárs bevezető szavai után az úttörő vasutasok küldöttsége megjelent az értekezleten és *Várhegyi* Erzsébet úttörő vasutas a pajtások nevében üdvözölte a *„nagy vasút"* képviselőit.

Ezután került sor *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter beszédére. Elmondotta, hogy a vasúti munka új ciklusa kezdődik ezekben a napokban. Ezt nemcsak mi, hanem a Szovjetunió és a népi demokráciák is úgy tekintik, mint egy ünnepnapot, amely mértékadó a teendőkre nézve. A *„Vasutas Nap"* voltaképpen a ciklus kezdete. Ezen a napon mérlegelik az elmult év eredményét, jutalmazzák az élenjárókat és meghatározzák, hogy mi a teendő a következő évben.

Ebben az évben a Párt és a kormányzat azt a feladatot állítja elénk — mondotta többek között —, hogy érjük el a csúcsforgalom idején a 13.000—14.000 kocsi forgalmat, amennyiben pedig szükség lesz rá

el kell érnünk a 15.000 kocsi forgalmat is.

Naponta ma már 400—500 kocsit kell megrakni a nagy termés következményeként és ez most egyre nő. Ez 1000—1200 kocsiig fokozódik és egészen november elejéig kell ebben a tempóban dolgoznunk, 20.000 vagon paradicsomot, 9000 vagon dinnyét, 12.000 kocsi káposztát, 40.000 vagon burgonyát kell elszállítanunk, a sok egyéb áru között. A mult évi egy és negyedmillió tonna cukorrépával szemben két és félmillió tonnára szól a rendelés. Az ipari termelés 30 százalékkal nagyobb szállítást igényel.

A szállításnak ez az 50 százalékos emelkedése rendkívüli feladat és egészen rendkívüli eszközöket és módszereket kell alkalmazni, ha ezt a feladatot meg akarjuk oldani. Ebben az évben feltétlenül igénybe kell venni a háromnapos kocsifordulót, és ha kell, még a három nap alá is leszorítjuk a kocsifordulót.

A harci front nálunk hármas tagozású

A feladat óriási és ilyen feladattal még nem kellett megbirkóznunk. 14.000—15.000 kocsi naponkénti rakodásának elérése — harci feladat. A harci front nálunk hármas tagozású. Először is meg kell birkóznunk a vasúton belül lévő ellenséggel és

a legkíméletlenebb harc árán is le kell gyürnünk ezt az ellenséget.

A másik frontszakasz: harc a hátul kullogók, a lusták, a szolgálatból elmaradók, mindazok ellen, akik nem adják oda munkaerejüket a szolgálat jó elvégzéséhez.

A harmadik frontszakasz: az az elvégezni való, amelyet feltétlenül meg kell valósítanunk az őszi forgalom jó lebonyolítása érdekében. Raktárépítés, új vágány, telefonok felállítása, stb.

Bebrits elvtárs ezután azt taglalta, hogy miként vagyunk felkészülve az őszi forgalomra. Hangsúlyozta, hogy a Párt és a kormányzat nemcsak követeli a jó szállítást, de segít is abban, hogy ezt a feladatot el tudjuk végezni.

Törvény lesz az éjjel-nappali rakodás

A Népgazdasági Tanács és a minisztertanács határozattal törvényerőre emeli azt, ami eddig csak kivételesen volt engedélyezve: az éjjel-nappali rakodást. A be- és kirakás, árumozdítás ezentúl éjjel-nappal végzendő. És hétköznap, vasár-, vagy ünnepnap egyaránt rakodni kell. Hatalmas segítség ez, és ehhez jön még a Párt és kormányzati intézkedések egész sora, amelyek nemcsak a vasút, hanem a szállítófelek, a különböző tárcák és azok szervei felé is szólnak:

segíteni a vasutat abban, hogy az őszi forgalom idején meg tudja állni a helyét.

A mozdony- és kocsiparkról szólva hangsúlyozta, hogy a mozdonyok és kocsik állapota és jókarbantartása magasabb fokon áll, mint a mult évben. Jobb járműveink vannak, kevesebb javítást igényelnek majd az őszi forgalom idején. A felemelt ötéves terv nemcsak nagyobb feladatokat fog elénk állítani, de

az ötéves tervben rohamosan emelkedni fog mozdony-, kocsi- és villamosmozdony-parkunk.

A mult évivel összehasonlítva, jelentős számú állomási vágánnyal, rakodó- és kitérővágánnyal van több: kettősvágányu vonalaink is nőttek és összehasonlíthatatlanul több az iparvágányunk. A menetirányító berendezések tekintetében is nagy fejlődés van. Az önműködő térközbiztositásunk, a félig automatikus térközbiztositás is több vonalon sűrűbb térközzel, mint azelőtt, szintén fejlődést mutat. Ma már sokkal tanultabbak, magasabb műszaki ismeretekkel bírnak, és politikailag jóval fejlettebbek a vasút dolgozói, mint a mult évben. Mindez elősegíti a rendkívüli feladatok megoldását.

Becsüljük meg és segítsük a dolgozó nők ezreit, akik a vasúthoz jönnek

Bebrits elvtárs ezután kifogásolta a férfi dolgozók viselkedését a dolgozó nőkkel szemben és hangsúlyozta, hogy a szolgálatvezetőknek gondoskodni kell arról, hogy

az a légkör, ahogy sokan a dolgozó nőket fogadják, kezelik — ne legyen rideg, sokszor visszautasító.

Ezután sorra vette a miniszter azokat a teendőket, amelyeket az egyes szakszolgálatoknak kell elvégezniök az őszi forgalom idején. A forgalomnak — mondotta — szakítani kell azzal, hogy ő legyen a leghátul kullogó az új módszerek átvételében, megismerésében és elsajátításában. A menetirányítást egyszer már tökéletesen meg kellene tanulni. A menetirányítókat ki kell emelni az elszigeteltségből és a legközvetlenebb kapcsolatba kell hozni a vonatforgalmi élettel.

24 órás vonatforgalmi terv

De nemcsak a menetirányítást kell megjavítani, hanem a tolatási módszereket is. Ötven évvel el vagyunk maradva. Amit a vontatásnál sikerült: megfelelő politikai alátámasztással megvalósítani és sikerült a nagyszerű Sztahanov-mozgalmat is előbbrevinni, úgy most a forgalomnál is törjenek be és vezessék be az egész világon legfejlettebb szovjet módszereket, a gurító dombról történő munkában és a siktolatásnál.

Meg kell szűnnie a vonatok ácsorogtatásának. A vonatok menetében nincs áthatolhatatlan gát és bizonyos fenntartással, bizonyos jelzőállításokkal is —, de minden mozog. Indokolatlan a vonatok ácsorogtatása, mert kezünkben van számos módszer, amellyel a vonatok dinamikáját a rohanó életben előrehaladva tudjuk tartani. A vonatforgalmi terv például egészen új dolog nálunk. A Szovjetunióban már régebben megvan. Ennek lényege az, hogy kezünkben van, hogy a következő 24 órában milyen vonatok fognak közlekedni. Persze, nem egy embernek a munkája a vonatforgalmi terv. Az adatokat ezzel kapcsolatban éjfélről reggelig össze kell szedni, le kell fektetni, lentről kell, hogy jöjjön, mind feljebb és feljebb. A vasúton az anarchia ideje elmult és 24 órára előre láthatjuk, hogy mit kell végezni. Ezt az egyszerű és szép munkamódszert helyezzük magas színvonalra, mentesitsük a hibáktól, hogy egy hónap mulva már megközelítően tökéletesen működjön, hogy a nagyarányú feladatok elvégzéséhez segítség legyen.

Bebrits elvtárs ezután a kereskedelmi szolgálat kérdésével foglalkozott. Elmondotta, hogy ma már 24 órás rakodási tervről beszélhetünk és öt nappal előre majdnem bizonyosan tudjuk, hogy az állomáson mit kell rakni. A szállításnak ez a tervezése elég jó színvonalon áll. De a vele kapcsolatos másik feladat: az irányvonatok tervezése és rakodása még sok hiánnyal küzd.

Bebrits elvtárs a vontatással kapcsolatban megjegyezte, hogy a futójavítás most sem megy jól. Tömérdek kocsi áll. Ez teljesen helytelen. Két váltást kell bevezetni és arra kell törekedni, hogy

az elkövetkező két-három hónapban már három váltásban vigyük a futójavítást.

Egyelőre csak a kocsikra érvényes ez, de ha az erős forgalom követelni fogja, akkor a mozdonyoknál is be kell vezetni. Hosszasan foglalkozott a vontatási szolgálat kérdéseivel, majd az újítókkal kapcsolatos eljárásról beszélt és hangoztatta, hogy már nem lehet azt mondani, hogy a reakció ül azokban a székekben, ahol az elbírálás folyik. Itt már politikailag fejlettebb és műszakilag hozzáértő emberek, a haladás emberei, szocialista rendszerünk vonalán gondolkodó emberek intézik az újítások kérdését. Kifogásolta a válaszok szövegezését, amely sokszor félreértésre ad alkalmat.

Minden erővel harcoljunk a balesetek ellen

A továbbiak során a miniszter a balesetek elleni harc kérdéséről beszélt és hangoztatta, hogy valamennyi szolgálati ágnak ügye a baleset elleni küzdelem kérdése. Több példával alátámasztotta a baleset elleni harc szükségességét és hangsúlyozta, hogy soha sem szabad azt mondani, hogy az emelkedő forgalom, emelkedő balesetszámot vált ki. Emelkedik a balesetek száma és ugyanakkor csökken az éberség és a fegyelem. Ebben az esztendőben a baleseti statisztika magasabb számot mutat, mint a mult évben. Ez tűrhetetlen állapot.

A balesetek növekedése azt jelenti — mondotta —, hogy hiba van az egyéni felelősség, a főnökök vezetőképessége körül. Hiba van az oktatásnál is. Az állomási berendezések nem teljes korszerűsége, a kétlakiság: első helyen álló baleseti források. Meg kell mondani, hogy túlmagasra értékeltük azoknak a vasutas dolgozóknak a számát, akik már jól viszonyulnak a munkához, akik szocialista értelemben dolgoznak.

Szovjet példa alapján vonatforgalombiztonsági ellenőrző csoportot létesítettünk.

A bizottság egyik szolgálati helyről a másikra fog menni és az lesz a feladata, hogy alaposan megnézze a váltókezelők és térfelvigyázók munkáját. Kényszeritsék a mozdonyvezetőket és fűtőket arra, hogy a tekintetüket ne vegyék le a pályáról, mert ha a pályát nem figyelik, az ellenség könnyen ráteszi az akadályt. És az ellenség aknamunkáját idejében meg kell látni a pályán éjjel is, nappal is. Ugyanígy kell figyelnünk azt, hogy hogyan áll a váltó. A vontatószolgálat dicséretére legyen mondva: az utóbbi időben ezt már megteszik a mozdonyvezetők. Az ellenőrző szervnek azonban nemcsak műszaki vonalon kell dolgozni. Azt is feladatává tettük, hogy segítse a Politikai Osztályt, a pártszervezetet, a szakszervezetet az emberek mozgósításában: úgy végezzék a munkájukat, hogy tudatában legyenek annak, hogy tízezrek élete és sokmillió forint értékű áru van a kezükre bízva.

Tizenkétmillió forint jutalom a legjobbaknak

A miniszter megállapította, hogy a szocialista verseny a vasúton a hibák ellenére is egyre magasabb fokra emelkedik. Mind több lesz az élüzem és a sztahánovisták száma. A dolgozók állandóan tanulnak és feljebb emelkednek. A pártszervezet, a szakszervezet és a szakszolgálati vezetés arra törekszik, hogy ez a folyamat minél nagyobb arányú legyen és ennek következtében minél eredményesebb legyen a dolgozók belső átalakulása.

— Számos új munkamódszert vettünk át az elmúlt években a szovjet sztahánovistáktól és megtanultuk kisebb-nagyobb mértékben alkalmazni is ezeket. Ezekkel a módszerekkel tudtuk sikeresen lebonyolítani az előző évek őszi csúcsforgalmát. Az idei megnövekedett feladatokat azonban csak úgy tudjuk teljesíteni, ha a szovjet módszereket még tökéletesebben, még szélesebb körben alkalmazzuk. Különösen a forgalmi szolgálatra hárul nagy feladat, de a kereskedelmi szolgálatnak is javitania kell munkáját: arra kell törekednie, hogy helyes rakodással minél több irányvonatot indithassanak állomásainkról.

— Az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért legjobban harcolók jutalmazása terén nem leszünk szükmarkúak.

Tizenkétmillió forintot osztunk majd szét azoknak a kiváló dolgozóknak, akik legjobban segítik elő a gabona zökkenőmentes elszállítását, építkezéseink és üzemeink anyagellátását.

Bebrits elvtárs ezután ismételten hangsúlyozta az idei őszi forgalom maradéktalan teljesítésének szükségességét.

Amit ma építünk, a béke építése — mondotta befejezésül — amit szállítunk az építkezésekhez, azt *„békevonatok"* viszik. Az őszi forgalom megnövekedett feladatainak végrehajtása azt jelenti, hogy a vasutasság a békéért folyó harcban eredményesen állja meg a helyét. A vasutasok az őszi forgalom, a békeszállítások lebonyolításával harcolnak a béke megvédéséért. Ez a feladat szép és nagy feladat! Érdemes küzdeni, érdemes dolgozni e feladat teljesítéséért. A magasabbra emelt gazdasági és kulturális életszínvonal, a köz életének megszépítése, gazdagítása visszahárul ránk: a vasutas dolgozó együtt emelkedik magasabb életszínvonalra az ország többi dolgozójával. Éljenek a vasutasok, sztahanovistáink, az élenjárók, akik most is kézbentartják és biztositják a forgalom menetét! Éljenek, dolgozzanak az őszi csúcsforgalom sikeréért!

Bebrits elvtárs beszéde után *Rácz* elvtárs az értekezletet üdvözlő táviratok egyikét olvasta fel a dolgozók nagy lelkesedése közben.

A vasutüzemi értekezlet második napja

Szünet után az értekezlet elnöki tisztét *Rózsavölgyi* elvtárs vette át. Az értekezlet folytatása után elsőnek a DISZ-ifjúság küldöttsége üdvözölte az értekezletet. *Dózsa* Piroska, a Vasúti Főosztály fiataljainak harcos üdvözletét tolmácsolta. Igéretet tettek arra, hogy a főosztályi fiatalok az őszi csúcsforgalom lebonyolítása idején még fokozottabb harcot folytatnak az ellenség és a bürokrácia ellen.

A fiatalok után *Szedlacsek* Sándor elvtárs, sztahánovista, a Rákosi Művek küldötte állt fel szólásra. *Szedlacsek* elvtárs a Rákosi Művek forró üdvözletét tolmácsolta. Elmondotta, hogy különösen nagyra értékelik és megbecsülik a vasutas dolgozókat, akik az időjárás minden viszontagságával dacolva, mindenkor életveszély közepette teljesítik kötelességüket és ezzel az ipari dolgozóknak is lehetővé teszik, hogy a szocializmust építő munkából kivegyék részüket.

És ha a vasút dolgozói — mondotta — segítséget kérnek tőlünk, az ipar dolgozóitól, vajjon gondolkozhatunk-e egy percig is azon, hogy megadjuk ezt a segítséget. Nem! Feltétel nélkül meg kell adnunk a segítséget ahhoz, hogy a vasút dolgozói meg tudjanak felelni a követelményeknek, amelyet a Párt, a népgazdaság állít fel a vasúttal szemben.

Utána *Lengyel* József sztahánovista főmozdonyvezető olvasta fel a szovjet *„Vasutas Nap"* alkalmából küldendő táviratszövegét, a küldöttek hatalmas lelkesedése közben és mint annyiszor máskor, az értekezlet során szünni nem akaró taps közepette elfogadták a hatalmas Szovjetuniót, *Sztálin* elvtársat és a hős szovjet vasutasokat, a Pártot és a magyar nép szeretett vezérét, *Rákosi* elvtársat.

A következő felszólaló *Mester* Ernő elvtárs volt, aki az alsógödi *„Egyesült Törekvő"* termelőszövetkezet nevében üdvözölte az értekezletet. Azt kérte, hogy a vasutas dolgozók segítsenek a mezőgazdaságnak a bő termést és az iparból áramló nagymennyiségű árut leszállítani. Vigyázzanak rájuk, minden szem gabona veszteséget jelent. Igéretet tett arra, hogy az érkező kocsikat azonnal kirakják a szövetkezet dolgozói és a rendelt kocsikat azonnal megrakják, hogy a szövetkezet hibájából ne késleltessék a kocsifordulók gyorsítását. Arra kérte végül *Mester* elvtárs a vasutas dolgozókat, hogy végezzenek népnevelő munkát a vasúton megforduló mezőgazdasági dolgozók között, hogy minél többen lépjenek be a szövetkezetekbe s ezáltal a vasutasok is segítsék elő a mezőgazdaság mielőbbi szocialista átszervezését.

Ezután *Rózsavölgyi* elvtárs elnöki zárszava következett. Hangsúlyozta, hogy Pártunk a vasutas dolgozók társadalmát szüntelenül támogatja és segíti a felszabadulás óta. A mult rendszerben még lenézett vasutas, ma az ország egyik legmegbecsülöbb dolgozója. A *„Vasutas Nap"* rendszeresítése is ezt bizonyítja. Röviden összegezte a vasutasság feladatait és kiemelte, hogy minden erő összefogása, a feladatok helyes felmérése, az ellenség elleni következetes harc, ez az, ami alapjává kell hogy váljék az őszi forgalom végrehajtásának. Át kell hogy hassa az értekezlet minden résztvevőjét az a felelősség, amellyel nemcsak a vasutasok százezres táborának, hanem az egész ország dolgozó népének és Pártunknak tartozunk.

Rózsavölgyi elvtárs záróbeszédével végetért a Vasútüzemi Értekezlet első napja. Az együttes értekezlet második napján, augusztus 5-én, szakmai értekezletek kezdődtek, ahol a Vasúti Főosztály szakosztályvezetői voltak az előadók. A forgalmi távközlő és biztosító berendezési szolgálat részére a MÉMOSZ kongresszusi termében, a kereskedelmi szolgálat részére a Vasutas Szakszervezet tanácstermében, a pályafenntartási és hídszolgálat részére a Vasúti Főosztály kultúrtermében, a vontatási szolgálat és anyaghivatal részére a MÉMOSZ olvasótermében, a műhelyi szolgálat részére pedig a Royal kultúrtermében tartották meg az értekezletet, ahol szakmai vonatkozásban tárgyalták az elmúlt őszi forgalom tapasztalatait és az új őszi csúcsforgalom feladatait. Utána újból összeült az együttes értekezlet a MÉMOSZ-székház kongresszusi termében, ahol megkezdődtek a hozzászólások.

Rácz elvtárs elnöki bevezetője után *Födi* Sándor elvtárs, sztahánovista mozdonyvezető felolvasta a VI. Országos Vasútüzemi Értekezlet határozati javaslatának tervezetét, amelyet a küldöttek egyhangúan magukévá tettek. A határozat szövegét lapunk hatodik oldalán közöljük.

Ezután következtek a hozzászólások. *Veszeli* Jenő (Budapest-Keleti Fűtőház) a fűtőház nevében párosversenyre hívta ki az Északi Fűtőház dolgozóit. *Bakos* József elvtárs az Északi Fűtőház dolgozói nevében elfogadta a kihívást. *Horváth* István, Szombathely állomás dolgozója bejelentette, hogy eddigi vállalásaikat teljesítették és az őszi forgalom érdekében újabb párosversenyre hívják ki Tapolca állomás dolgozóit. A kihívásra *Bérci* Béla, Tapolca állomás dolgozói nevében a kihívást elfogadta. Utána *Horváth* Sándor, a pápai osztálymérnökség dolgozói nevében versenyre hívta ki a szombathelyi osztálymérnökség dolgozóit, amelyet *Varga* József elvtárs, a szombathelyi osztálymérnökség dolgozója fogadott el. Ezután *Vereckei* János, a Landler Művek dolgozója párosversenyre hívta ki a MÁV Északi Járműjavító ÜV dolgozóit, amire *Tengerdi* József elvtárs válaszolt, bejelentve, hogy az üzem dolgozói nevében örömmel fogadja el a kihívást. A kereskedelmi szolgálat vonalán *Kiss* Imre elvtárs, Budapest-Nyugati pályaudvar részéről Budapest-Józsefváros kereskedelmi dolgozóit hívta ki párosversenyre, amelyet *Dombai* László elvtárs fogadott el.

Pozsonyi Mihály csatlakozik Gazda Géza felhívásához

A lelkesen megtapsolt felhívásokat követte *Pozsonyi* Mihály elvtársnak, a Landler Művek sztahánovistájának felhívása. Kérte az illetékeseket, hogy a munkatervet az anyagterv előtt adják meg, hogy ezzel is jelentős anyagot lehessen megtakarítani. Bejelentette, hogy

elsőnek csatlakozik Gazda Géza felhívásához, amely a SZOT V. teljes ülésén hangzott el az anyagtakarékossággal kapcsolatban.

Pozsonyi elvtárs versenyre hívta ki a járműjavítók valamennyi művezetőjét a hulladéknak, az elkövő és öcska, de használható anyagoknak a legnagyobb mértékben való felhasználására. Kiemelte, hogy a mozgalom újabb lendületet és újabb eredményt jelent az őszi csúcsforgalom zavartalan biztosítása érdekében.

Csanádi elvtárs összefoglaló előadása

Ezután került sor *Csanádi* György elvtársnak, az államvasutak vezérigazgatójának összefoglaló előadására. Elmondotta, hogy a tanácskozások és a határozathozatal munkája az értekezlet mögött áll, de ezzel csak az első lépést tettük meg az őszi forgalom lebonyolítása felé. A bolsevik szervező munka egyik alapelve: minden határozat annyit ér, amennyit tényleg meg is valósítanak belőle. Mindez azt jelenti, hogy konferenciánk eredményeit, a határozat pontjait most a legszélesebb alapokon ki kell vinnünk a vasutas dolgozók közé. El kell érnünk, hogy augusztus 12-ig a békehét alatt valamennyi szolgálati ág dolgozói megismerjék, megértsék és magukévá tegyék a Vasútüzemi Értekezlet határozatának minden pontját.

Csanádi elvtárs ezután a határozat egyes pontjaival kapcsolatban ismertette a feladatokat az egyes szakszolgálatnak megfelelően. A kereskedelmi szolgálatnál hangsúlyozta a jó együttműködést a vasútüzemen kívüli felekkel. Egyik legfontosabb feladatnak jelölte meg, hogy az irányvonatképzési mozgalmat a forgalmi és vontatási szolgálattal együttműködve továbbfejlesszék és a csúcsforgalom ideje alatt elérjék a napi 300 irányvonat közlekedtetését. A komplexbrigád mozgalmat tovább kell fejleszteni és a jelenlegi komplexbrigádok számát 1200-ról 3500-ra kell emelni. Vastörvényként kell érvényesülnie annak, hogy a kocsirakományú küldeményeket a rendelkezésrebocsátás előtt négy órával, a zárt vonatokat pedig 12 órával előértesítjük.

A forgalmi szolgálat feladatait összefoglalva hangsúlyozta, hogy a 24 órás vonatforgalmi terv rendszere hivatva van biztosítani azt, hogy forgalmi szolgálatunkat teljes egészében tervszerűvé tegyük. A forgalmi szolgálat dolgozói közül a legnagyobb feladat ismét a menetirányítókra hárul és itt komoly fejlődést kell elérnünk. Meg kell javítani a vonatkísérő személyzet vezényelési munkáját. A női dolgozóknak a munkáját elvtársi segítségnyújtással kell segíteni, hogy az őszi forgalom során már ők is teljes értékű dolgozói legyenek vasútunknak. Ehhez tartozik a laktanyakérdés sürgős megoldása. A távközlő és biztosítóberendezési szolgálatnál összpontosítani kell az erőket, hogy vállalásaikat határidőre elvégezzék.

A vontatási szolgálat feladatairól szólva elmondotta, hogy a *„2000 tonnás"*-mozgalommal el kell érnünk napi 50.000 tonna többterhelés továbbítását. El kell érni a közlekedő tehervonatok számának 250-re való növelését és azt, hogy az *„500 kilométeres"* mozgalomban résztvevő mozdonyok napi kilométerteljesítménye elérje a 190 kilométert.

Hosszan sorolta fel a vontatási szolgálat feladatait, és fontos feladatnak emelte ki, hogy az 1951. évre előirányzott 150.000 tonna szénmegtakarítást az őszi forgalom ideje alatt tovább fejlesszék.

A továbbiak során a műhely, a pályafenntartás és hídszolgálat feladatait foglalta össze. Felhívta a küldöttek figyelmét a hős szovjet vasutasok példamutatására és arra a megbecsülésre, amely a magyar vasutasságot a *„Vasutas Nap"* megtartásával éri. Hangsúlyozta, hogy az ezzel kapcsolatos országos ünnepségek egész sora, a békeőrségek és a békevonatok ezrei kell, hogy demonstrálják a magyar vasutasság törhetetlen elhatározását a fegyelmezett, pontos és éber szolgálattételre, a politikai és szakmai tudás állandó növelésére, a vasutas munka színvonalának szakadatlan emelésére.

De a megmozdulások és ünnepségek mögött ott kell lenniök a teljesértékű munkafelajánlásoknak. Ezen a napon adjunk újabb hatalmas lendületet az alkotmányunk ünnepére indított munkaversenynek, hogy augusztus 20-ra a magyar vasutasság minden eddiginél nagyobb munkasikerekkel állhasson dolgozó népünk elé.

Legyen tehát ez a nap az első magyar *„Vasutas Nap"* egy méreteiben és eredményeiben egy minden eddigit felülmuló vasutas versenymozgalom kibontakozásának napja, egy olyan versenymozgalom megindulásának napja, amely hatalmas eredményekkel gazdagítja egész dolgozó népünket az alkotmány ünnepére kiteljesített versenyvállalásaival és utána törhetetlen lendülettel folytatódik tovább az őszi forgalom sikeréért folyó munkaversenyben az ötéves tervünk második évének határidőelőtti teljesítéséért vívott harcban. Legyen ez a nap, az első magyar *„Vasutas Nap"* lelkes tüntetés, hatalmas demonstráció, a Szovjetunió, Pártunk és népköztársaságunk mellett, bizonyíték a mi törhetetlen akaratunkról, ötéves tervünk sikeres végrehajtására, a szocializmus építésére és a világbéke fenntartására, — fejezte be beszédét *Csanádi* elvtárs.

A konferencia résztvevői hatalmas, zúgó taps közben határozták el, hogy táviratban üdvözlik népünk szeretett vezérét, Rákosi Mátyás elvtársat.

Ezzel a VI. Országos Vasútüzemi Értekezlet végetért.



A „Vasutas Nap" nagysikerű plakátja

Berlini vasutasok válasza a kelenföldi Békebizottságnak

Nagy örömmel töltött el bennünket békeüdvözletetek és hálás köszönetünket fejezzük ki érte. Ebből azt látjuk, hogy a békéért való küzdelemben nem állunk egyedül. Ebben a harcban valamennyi haladószellemű szaktársunk, az összes békeszerető népek támogatását élvezi.

Mi, a Berlin-Charlottenburgi pályaudvar vasutasai, — állomásunk a berlini angol megszállási övezetben fekszik — érezzük nagyon jól, hogy miként készítik elő a nyugati imperialisták a háborút. Békéért való küzdelmünk azáltal is nehezebbé válik, mert a nyugati megszálló hatalmak minden elképzelhető akadályt útunkba gördítenek. Szaktársainkat és békeharcosainkat munkájuk közben gyakran letartóztatják, majd fogságba vetik őket.

Nagyon is jól tudjuk, hogy csupán valamennyi nemzet dolgozóinak szoros együttműködése mentheti meg számunkra a békét s éppen ezért leveletek bizonyság számunkra, hogy mi közös fronton, azonos célokért küzdünk. Ma, amikor a német vasutasok napját ünnepeljük és válaszunkat megirjuk, különösképpen lekötelezve érezzük magunkat.

Mi azt is tudjuk, hogy a mi közös harcunkban, amelyet a béke érdekében folytatunk — valamennyi dolgozó hazája: a nagy Szovjetunió áll mellettünk és hogy a béke híveinek tábora egyre hatalmasabbá válik. Azt üzenjük a magyar vasutas dolgozóknak, hogy mi nem fáradunk bele a küzdelembe és itt Nyugat-Berlinben mindent megteszünk a béke fenntartása érdekében.

Éljen a német és magyar vasutasok barátsága! Éljen a békeharc vezére, a Szovjetunió nagy vezetője, Sztálin! Békeharcosi üdvözlettel: a Berlin-Charlottenburgi vasutasok békebizottsága.

H. Richter

A VASUTAS NAPPAL KAPCSOLATOS ÜNNEPSÉGEK MENETRENDJE

Augusztus 9-én 16 órakor: az Északi Fűtőház Hámán Kató-névváltoztatási ünnepsége.

Augusztus 11-én 12 órakor: 25 vasutas dolgozó kitüntetése a Royal épületében.

Augusztus 11-én 14 órakor: a Vasutas Képzőművészeti Kiállítás megnyitása a Nemzeti Szalonban.

Augusztus 11-én 17.30-kor: a „Teljes gőzzel" című vasutastárgyú film bemutatója a Vörös Csillag filmszínházban.

Augusztus 11-én 20 órakor: a Parlamentben a Párt és a kormány tagjai fogadják az élenjáró vasutas dolgozók küldöttségét.

Augusztus 12-én 6 órakor: Zenés ébresztő.

Augusztus 12-én 10 órakor: a gellérthegyi Szovjet Emlékmű megkoszorúzása.

Augusztus 12-én 14 órakor: a kormány tagjainak, a külföldi delegációknak és közel 15.000 vasutas dolgozó jelenlétében ünnepélyes vasutas tisztavatás. Utána sportbemutató a Vasas-pályán.

Augusztus 12-én 20 órakor: Díszelőadás a Margit-szigeten.



Várhegyi Erzsébet úttörő vasutas dolgozó pajtástársai nevében üdvözli az értekezleten megjelent „Nagy vasút" képviselőit. Kívánjuk — mondotta többek között —, hogy ez az értekezlet Pártunk és Bebrits pajtás vezetésével jó munkát végezzen és nagy lépéssel vigye előbbre szocialista vasutunk építésének nagy ügyét.



A dolgozó nők is szép számmal voltak képviselve az értekezleten. Képünkön (balról-jobbra) Boda Magdolnát (törökszentmiklósi osztálymérnökség) és Borhi Bélánét (MÁV Felépítményi- és Vasanyagjavító ÜV.) láthatjuk, amint szorgalmasan jegyeznek, hogy az értekezleten hallottakról beszámolhassanak az üzemben és tapasztalataikat közkinccsé tegyék.

KÉSZÜLJÜNK FEL AZ 1951—52. TÖMEGOKTATÁSI MUNKÁRA

Szeptemberben indul az 1951 52. évi oktatási évad, így beinditjuk országszerte tömegoktató előadásainkat is. A szakszervezetekre hárul az a döntő feladat, hogy a tömegoktató előadásokon keresztül a pártonkivüli dolgozók széles tömegeit vonja be az oktatásba és ezen keresztül segítse a termelés emelését, dolgozóink tudásának bővítését.

Pártunk Politikai Bizottsága május 17-i határozata nyomán, — amelyben a pártoktatás és ezen belül a tömegoktatás továbbvitelére mutatott utat — a SZOT Elnöksége 1951. június 6-i ülésén megvizsgálta a szakszervezetek tömegnevelési munkáját és határozatot hozott a mutatkozó hiányosságok kiküszöbölésére, a tömegoktatási munka megjavítására. A SZOT Elnöksége megállapította, hogy tömegnevelési munkánkban mutatkoznak eredmények, azonban tapasztalhatók igen komoly hiányosságok is. A szakszervezeti tömegelőadásokat eddig nem sikerült az üzemek dolgozói között folyó szakszervezeti nevelő munka alapjává tenni. A szakszervezeti funkcionáriusok nagyrésze nem értette meg a tömegelőadások jelentőségét, sőt lebecsülte azt.

Ez megmutatkozott abban, hogy funkcionáriusaink nem látogatták, nem ellenőrizték kellőképpen a tömegoktató előadásokat. Ez főleg nagyüzemeinknél mutatkozott meg. Pl. Északi vagy Landler Járműjavitóban egy-egy tömegoktató előadáson 20—30 résztvevő volt. Előfordult gyakran az is, hogy a kitűzött előadásokat különböző megokolással lemondták vagy elhalasztották.

A tömegoktatási munka elmaradásához nagyban hozzájárult szakszervezetünk kultúrnevelési osztályának a hibás munkája is. Lebecsültük a tömegoktatás jelentőségét és reszortfeladatként kezeltük. Ezt mutatja az is, hogy osztályunkon egy elvtárs foglalkozott a tömegneveléssel és három elvtárs a művészi munkával. Nem kötöttük össze a tömegnevelést a többi reszorttal és nem kértük a munka megjavítása érdekében kellő erellyel sem a Főtitkárság, sem a többi osztályok támogatását. Nem vettük tekintetbe Pártunknak a szakszervezetek nevelő munkájával kapcsolatos bírálatát, melynek értelmében: a szakszervezetek fontos feladata, hogy a kulturális nevelő módszerek segítségével állandóan fejlesszék a dolgozók öntudatát, emeljék általános müveltségi szinvonalát. Nevelő munkánknak elsősorban a termelékenység emelkedésében, a munkafegyelem megszilárditásában kell megmutatkoznia, tehát nem kezelhető reszortfeladatként és a tömegoktatás lebecsülése Pártunk határozatának lebecsülését jelenti.

Területi bizottságainknak, üzemi szervezeteinknek, minden funkcionáriusunknak látnia kell és magáévá kell tenni, hogy a tömegelőadásokon keresztül sikeres harcot lehet és kell folytatni pártonkivüli dolgozóink széles rétegeinek nevelése érdekében.

A SZOT Elnöksége határozata megjelöli azokat a feladatokat, melyeket a tömegoktatás megjavítása érdekében végre kell hajtanunk. Ezeket a feladatokat megoldani csak úgy tudjuk, ha tervszerüen látunk hozzá az 1951 52-es év tömegoktatási munkájának végzéséhez. Foglalkozzanak tehát már most területi bizottságaink, üzemi szervezeteink a jövő évi oktatási munka előkészítésével. Javítsák ki azt a komoly hibát, mely eddig végzett munkánkban döntő mértékben megmutatkozott, építsék ki a tömegnevelési hálózatot és szervezzenek be megfelelő társadalmi aktivahálózatot, kik résztvesznek a tömegelőadások előkészitésében és a személyes agitáció fegyverével élve meggyőzik dolgozóinkat egy-egy előadáson való részvételre. Az aktivahálózatot állandó feladatok elvégzésével kell megbizni, ne végezzenek kampányszerü munkát.

Tömegoktatási hálózatunk eredményes munkát csak akkor tud végezni, ha gondoskodunk arról, hogy az üzemi tömegnevelési felelősök megismerjék a tömegoktatás formáit, ha tisztában lesznek a tömegoktatás döntő jelentőségével.

A kultúraktiváink továbbképzése céljából esti iskolákat indítunk be, ahol megismertetjük aktiváinkkal azokat a feladatokat, melyek reánk, kultúrnevelési felelősökre hárulnak. Ehhez nagy segítséget ad a SZOT Kultúrnevelési Osztálya által augusztus hó végén megtartandó egyhetes bentlakásos iskola, melyen 20 kultúraktivánk fog résztvenni, kik az esti iskolák vezetői lesznek.

A politikai és ismeretterjesztő előadások színvonalának emelése érdekében minden területi bizottságunk székhelyén előadóköröket fogunk szervezni, melyekbe úgy a Központ, mint a területek politikai munkatársait is bevonjuk. Beszervezzük ezekbe az előadó-körökbe a fejlettebb társadalmi aktivákat is. Az előadó-körök részére havonta egyszer területenként mintaelőadást tartunk a SZOT által megadott szempontok alapján. Az előadó-kör tagjai a mintaelőadások tapasztalatai alapján fogják megtartani tömegnevelési előadásaikat az üzemekben.

A tömegnevelési előadás sikerét csak akkor biztosithatjuk, ha az előadások előkészítésébe, dolgozóink személyes agitációval való meggyőződésébe bevonjuk bizalmihálózatunkat is. Foglalkozzanak a bizalmiaink a tömegoktatással és tegyék magukévá Pártunk irányvonalát. Az elmélet a gyakorlattól el nem választható. Egy jól megszervezett tömegnevelési előadás eredménye megmutatkozik dolgozóink teljesítményének emelésében, vagy az ellenség leleplezésében, mely sorainkban még megtalálható. Legyen intő példa a közelmúltban lezajlott Grősz-per, melynek folyamán fény derült a „dr. Péchy" és aljas bandája szabotőrcselekményeire. A tömegnevelő előadás hatékony fegyver dolgozóink éberségének emelése terén.

A tömegelőadások szervezésénél vegyük tekintetbe kultúrotthonainkat és rendszeresen szervezzünk tömegnevelési előadásokat, melyekre dolgozóinkon kívül családtagjaikat is vonjuk be. Be kell szervezni minden kultúrotthonban az előadói-kört, mely álljon a termelésben élenjáró dolgozókból, műszaki értelmiségből és az üzemi orvosból. Ez a szakkör látja el majd előadókkal az ismeretterjesztő előadásokat és megadja a segítséget az egyes előadások megtartásához, melyeknek kapcsolódniok kell az egyes üzemek kérdéseihez.

Különösen fontos kultúrotthonainkban az Élet és Tudomány-körök működése, melyek nagymértékben járulnak hozzá dolgozóink tudásának emeléséhez.

Az 1951 52-es tömegoktatási munka megjavítása végett, tüzzék napirendre üzemeinkben a tömegoktatási munka kérdését és hozzanak határozatokat a munka megjavítása céljából. Kapcsolódjék be ebbe a munkába minden kommunista, minden funkcionárius, minden becsületes dolgozó.

A nevelő munka, tehát a tömegoktatás is az a fegyver, amellyel a szakszervezetek mozgósítani tudják a dolgozó tömegeket Pártunk célkitűzéseinek megvalósítására. Ezt a fegyvert kell minden szakszervezeti funkcionáriusnak úgy kezelni, hogy szakszervezeteink teljesíteni tudják azt a hatalmas feladatot, melyet békénk védelme, szocializmust építő felemelt ötéves tervünk, Pártunk tüz el énk.

Harmath László,
a Kultúrnevelési Osztály vezetője

A KPM második jelentése a vándorzászlóért folyó küzdelem állásáról

ELSŐ HELYEZETT: A MÁV Miskolci Fűtőház. A vontatási műhely 119,5 százalékra teljesitette előirányzatát. A „2000 tonnás" mozgalom keretében naponta 5248 tonnát továbbitottak. A „mosástól mosásig" mozgalomban 8580 kilométert teljesitettek átlagosan. A „minden út jövedelmezőségéért"-mozgalomban minden mozdony résztvesz. Az egy üzemi mozdonyra eső napi teljesitmény 136 kilométer volt.

Az egyes iparágakon belül a helyezési sorrend a következő:

VASÚTVONTATÁS: Első: Miskolci Fűtőház. Második: Budapest Északi Fűtőház. Harmadik: Szolnoki Fűtőház. A versenyben továbbra is utolsó helyen áll a Székesfehérvári Fűtőház.

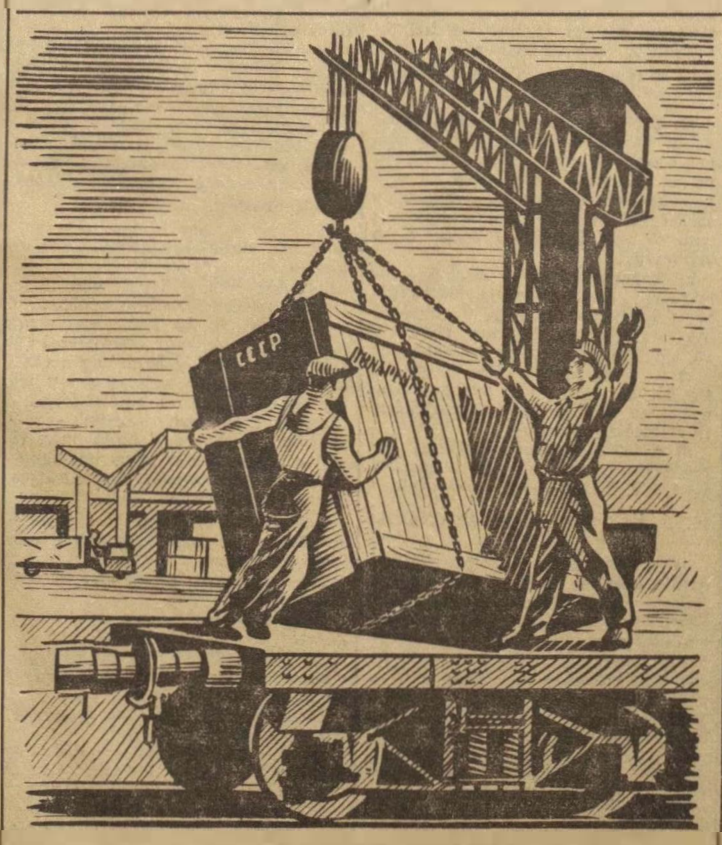
VASÚTFORGALOM: Első: Békéscsaba Állomás. Második: Rákosrendező Állomás. Harmadik: Szeged Állomás. Utolsó helyen áll: Ipolyság Állomás.

VASÚT PÁLYAFENNTARTÁS: Első: Hódmezővásárhelyi osztálymérnökség. Második: Békéscsabai osztálymérnökség. Harmadik: Kecskeméti osztálymérnökség.

VASÚT MŰHELYI SZOLGÁLAT: Első: Északi Járműjavító ÜV. Második: Landler Jenő Járműjavító ÜV. Harmadik: Szolnoki Járműjavító ÜV.

VASÚT KERESKEDELMI SZOLGÁLAT: Első: Budapest Nyugati pályaudvar kereskedelmi főnökség. Második: Hatvan kereskedelmi főnökség. Harmadik: Józsefvárosi kereskedelmi főnökség. Utolsó helyen áll a nagykanizsai kereskedelmi főnökség. Kocsikihasználás terén mind össze 79 százalékos eredményt ért el.

GAZDASÁGI VASÚT: Első: Szolnoki Gazdasági Vasútvállalat. Második: Békéscsabai Gazdasági Vasút vállalat.



A kocsik gyorski. és berakásával, irányvonatok tömeges képzésével harcoljatok az őszi forgalom sikeréért!

ALKOTMÁNYUNK ÜNNEPE

A magyar dolgozó nép lelkesedéssel készül az alkotmány ünnepére. Első alkotmányát ünnepli a magyar dolgozó nép, azt az alkotmányt, mely biztositja számára a munkához, pihenéshez, tanuláshoz való jogot, azt az alkotmányt, mely a szabad életet, a család védelmét, a nők egyenjogúságát, a kultúra vívmányait biztositja a dolgozók számára. Az alkotmány ünnepére készülnek a vasutas dolgozók is. A vasutas dolgozók az alkotmány ünnepének jegyében tett felajánlásaikat javarészt előbbrehozták a Vasutas Napra. Ez korántsem azt jelenti, hogy a vasutas dolgozók számára elhomályosul az alkotmány ünnepének jelentősége. Éppen ellenkezőleg. A vasutasok tudják, hogy augusztus 12-ét, az első magyar Vasutas Napot annak az alkotmánynak köszönhetik, mely a dolgozó nép védelmében jogainak biztositására született. Ez az alkotmány tette lehetővé, hogy a vasutas dolgozók, akik a multban semmibevett, megalázott emberek voltak, ma az ország dolgozó népének ilyen nagyfokú megbecsülését, bizalmát élvezik. A vasutas dolgozók jól tudják, mit köszönhetnek az alkotmánynak. Ez jut kifejezésre most a minisztertanács zászlajáért folyó harcban, az őszi forgalomra való felkészülésben, ez jut kifejezésre a vasutas ifjúság lelkes munkájában, azokban a felajánlásokban és teljesitésekben, amit ifjúságunk az alkotmány ünnepének jegyében vállalt és véghezvitt.

Az alkotmány ünnepének jegyében érnek el szebbnél szebb eredményt női dolgozóink, akik az alkotmány szellemének értelmében egyre több parancsnoki posztját foglalják el vasútüzemünknek, akik odaadó jó munkájukkal egysorban küzdenek a férfi dolgozókkal.

Az alkotmány ünnepét ezért köszönti ily nagy szeretettel a magyar dolgozó nép s közte a vasutasok, mert annak szellemében nap-nap után valósul meg mindaz a jog, ami a szocializmust építő embereket megilleti.

Alkotmányunk ünnepének tiszteletére folyó munkaverseny nagy segitséget jelent népgazdaságunk további megerősödéséhez, így az egész béketábor erőnövekedéséhez és kifejezésre juttatja, hogy a dolgozó magyar nép méltó módon megbecsüli első alkotmányát.

A SZOT titkárságának határozata a vasutas újító- és sztahánovista-mozgalom akadályairól

A Magyar Dolgozók Pártja vezetésével dolgozó népünk a szocializmus építése terén nap mint nap újabb és újabb eredményeket ér el. Ebben a harcban felmérhetetlen segítséget kapunk a Szovjetuniótól és ezt a segítséget népgazdaságunk minden területén érezhetjük. A magyar sztahanovisták mind nagyobb eredménnyel veszik át a szovjet sztahánovistáktól a jobbnál jobb munkamódszereket és alkalmazzák azokat a mi viszonyainkra. Igy van ez a vasút területén is. A magyar vasutas sztahánovistáknak és újitóknak a szovjet sztahánovistáktól átvett munkamódszerekkel elért eredményei nem egy esetben bebizonyitották azt, hogy a szocializmus építésében gazdasági életünk bármely területén felbecsülhetetlen segítséget jelent a szovjet tapasztalatok alkalmazása. *Panyin* elvtárs, szovjet sztahanovista mozdonyvezető útmutatásával a magyar vasutasság a 2000 tonnás és az 500 km-es mozgalom terén hatalmas eredményeket ért el. Sorra döntötte meg a vasutunk területén még nagy mértékben megtalálható idejétmult szabályzatokat, a maradi gondolkodásmódot éppen úgy, mint a régi, elavult normákat.

Az új, a munka magasabb termelékenységét szolgáló módszerek alkalmazása azonban a vasút területén nem kielégitő. A vasútnál még széles körben uralkodó régimódi gondolkodás és egyes régi szakemberek, akik közöttt nem egy esetben ellenséges elemek is találhatók, minden lehetőt elkövettek, hogy megakadályozzák a Szovjetunióban jól bevált munkamódszerek alkalmazását hazánkban. A becsületes vasutas dolgozók ezrei által felvetett észszerüsitések, javaslatok sok esetben nem kerülnek megvalósitásra, hanem elvesznek a bürokrácia útvesztőjében. Elesen bizonyítja ezt a számtalan példa közül *Lengyel József* sztahanovista mozdonyvezető kezdeményezésének a szakvezetés részéről történt „elintézése". Lengyel József elvtárs Panyin elvtárs útmutatása alapján célul tűzte ki a mozdonyok mosási normájának megdöntését. Elgondolását a Szovjetunióban alkalmazott „menetközbeni szakaszos lefuvatásra" építette fel és az idevonatkozó javaslatát eljuttatta a vasút szakszervezetéhez. A vasút illetékes felső vezetői, miután a javaslat agyonhallgatásától kezdve az enyhébb személyes megfélemlitésig mindent elkövettek, hogy ezt a jelentős újitást elgáncsolják, közel egy évi huzavona után Lengyel elvtárs újitását elfogadták „próbaképpeni bevezetésre". A szakvezetés azonban az újitás elfogadása után sem intézkedett annak bevezetéséről, hanem egy már alkalmazott sokkal költségesebb eljárás fenntartását javasolta, melyet egy volt tőkéstől vettek át és amelyért azt a volt tőkést többezer forinttal dijazták. A készülék a gyakorlatban nem vált be, télen egyáltalán nem alkalmazható, míg — ezzel szemben — a Lengyel elvtárs által javasolt menetközbeni szakaszos lefuvatás módszere a gyakorlatban igen jól beválik.

Ezeknek a jelenségeknek kapcsán a SZOT titkársága megvizsgálta a Sztahánov-mozgalom és az újitómunka kérdéseit a vasut területén és a következőket állapitja meg:

1. A vasút felső vezetése nem hajtja végre következetesen Pártunk célkitüzéseit, nem karolja fel a dolgozók helyes kezdeményezéseit és nem valósitja meg a dolgozók hasznos javaslatait. A vasút felső vezetése nem támaszkodik a dolgozó tömegekre és nem teszi magáévá azok kritikáját. Mint Lengyel József esete is bizonyitja, a vasút vezetése megtűri, hogy ellenséges elemek és bürokraták fékezzék a vasutas dolgozók újitásainak bevezetését. A SZOT titkársága felkéri a közlekedés- és postaügyi minisztériumot, hogy Pártunk politikájának szellemében erélyesen járjon el azokkal szemben, akik eltürik, hogy egyes bürokraták és ellenséges elemek a sztahanovista- és újitómozgalmat fékezzék.

2. A vasút területén fennálló hibákért és hiányosságokért komoly felelősség terheli a Vasutas Szakszervezetet is, mert nem figyelt fel idejében a hiányosságokra, nem folytatott következetes harcot a vasút területén megbúvó ellenséges elemek leleplezéséért és felelős vezető helyekről való eltávolitásáért, a dolgozók kezdeményező javaslatainak megvalósitásáért. Nem figyelt fel a szakszervezet különösen az újitások terén megmutatkozó ellenséges tevékenységre. Nem támaszkodott a szakszervezet a dolgozók tapasztalataira, bátor kezdeményezésére. A SZOT titkársága felhivja a szakszervezetet, hogy a jövőben következetesebben folytassa a harcot a vasútnál megbúvó ellenséges elemek leleplezésére és a bürokrácia megszüntetésére. A szakszervezet a vasút dolgozóira támaszkodva, velük együttműködve, hajtsa végre a Pártunk által kitüzött feladatokat.

3. A SZOT titkársága felszólitja a vasút dolgozóit — hogy a szovjet tapasztalatok alkalmazásával, merész kezdeményezésekkel szálljanak sikra a Pártunk II. Kongresszusán meghatározott célkitüzések következetes megvalósitásáért, a vasút szocialista átépitéséért, a tömegek kezdeményezését akadályozó bürokratikus és ellenséges megnyilvánulások teljes felszámolásáért. Harcukban éljenek a nyilvános birálat minden lehetőségével és harcoljanak a birálat elfojtására irányuló minden törekvés ellen.

Budapest, 1951. július 26.

A SZOT titkársága

AZ ORSZÁGOS VASÚTÜZEMI ÉRTEKEZLET HATÁROZATA

A béke és háború erőinek gigászi küzdelmei közepette harcol a magyar dolgozó nép felemelt ötéves tervünk végrehajtásáért. Hazánk minden táján új erőművek, gyárak, gépállomások, lakóházak, iskolák épülnek. Uj városok nőnek ki a földből. Földjeinkről dús termést takarítunk be. Az országépítő, békét védő munkában nekünk vasutasoknak, akik az ország zavartalan gazdasági vérkeringésének harcosai vagyunk, feladatunk a dolgozók áldozatkész, termelő munkájának gyümölcsét rendeltetési helyére elszállítani. A dolgozók asztalára az élelmiszert, az üzemekbe a szenet, nyersanyagokat, gépeket. A cement, kő, tégla, homok elszállításával részesei vagyunk a békeművek építésének hazánkban.

Míg a Szovjetunióban épül a kommunizmus, hazánkban és a többi népi demokráciában győzelmesen halad a szocializmus alapjainak lerakása, addig az imperialisták Koreában elhúzzák a fegyverszüneti tárgyalásokat, hogy tovább gyilkolhassák az egyszerű embereket Nyugat-Németországban újjáélesztik a fasizmust, dollárokkal tömik a déli határainkon acsarkodó Tito-bandát. Az imperialisták háborús tervei ellen a béke táborában harcolnak a még elnyomott népek is, köztük a szállítómunkások, vasutassztrájkokkal és fegyverszállítások megtagadásával.

Ilyen helyzetben áll előttünk a nagy őszi szállítások által megszabott feladat. Pártunk II. kongresszusa határozatai szellemében indítunk harcot az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért, ötéves tervünk második évének határidő előtti befejezéséért. Népünk számít ránk, vasutasokra, becsületes munkánkra. Elvárják tőlünk, hogy mindent megtegyünk a szocializmus építésének meggyorsítása, a béke megvédése érdekében.

Pártunk, kormányunk iránt való bizalma, munkánk megbecsülése a felszabadulás óta mindig és most ismételten megnyilvánult a minisztertanács határozatában, mely minden év augusztusának második vasárnapját „Vasutas Nap"-á nyilvánította.

Mindazért, amit a felszabadító Szovjetuniónak és győzelmeinket vezető Pártunknak köszönhetünk, úgy fejezhetjük ki hálánkat, hogy az őszi forgalomban megszilárdítjuk a munkafegyelmet, kiűzzük sorainkból az eredményeinkre törő, a boldog jövőnket szétzúzni akaró ellenséget, kiszélesítjük a hős szovjet vasutasok példája nyomán nálunk is meghonosodott sztahánovista mozgalmat, mint szemünk fényére, úgy vigyázunk a kezeinkre bízott népvagyonra. Biztosítva a szolgálati ágak jó együttműködését, a szállító üzemekkel való szoros kapcsolatot, harcolunk a nagy őszi forgalom sikeres végrehajtásáért. Tovább erősítjük hazánkat, a magunk erejével segítjük a kapitalista országok vasutasainak békeharcát, tovább szilárdítjuk a béke táborát, melyet a nagy Szovjetunió és a béke első katonája, Sztálin elvtárs vezet.

Az előttünk álló feladat nagyságával együtt járó felelősség tudatában vállaljuk:

1. A FORGALMI, KERESKEDELMI ÉS VONTATASI SZAKSZOLGALAT DOLGOZOI EGYÜTTESEN:

a) A gazdaságosság kérdését szem előtt tartva, a kocsifordulót szeptember hónapban 3.1—3.6, október hónapban 3.0—3.5, november hónapban pedig 3.1—3.5 nap átlagidő alatt teljesítjük és szükség szerint 3 nap alá is leszorítjuk.

b) A 2000 tonnás-mozgalomban napi 50.000 tonna többterhelést továbbítunk. A közlekedő 2000 tonnás vonatok számát naponta 250-re emeljük.

c) Irány- és közvetlen tehervonatokból a csúcsforgalom idején átlagosan napi 300 vonatot közlekedtetünk.

d) A tehervonatok késését az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva a gyorsteher és C. D. vonatoknál 40 százalékkal, a közvetlen irány- és tolatóvonatoknál pedig 25 százalékkal csökkentjük.

e) A „Minden út jövedelmezőségéért"- és a „Nazarova"-mozgalmat mindhárom szolgálati ág területén kiszélesítjük.

2. FORGALMI ÉS VONTATASI SZAKSZOLGALAT DOLGOZOI KÖZÖSEN:

a) A mozdonyok átlagos napi km-teljesítményét 155 km-re növeljük. Az 500 km-es-mozgalomban résztvevő mozdonyok napi km-teljesítményét pedig 190 km-re emeljük.

b) A felemelt sebességgel közlekedő vonatok számát napi 150 vonatra emeljük.

c) A tehervonatok utazási sebességét a mult évi 14 km/óráról 17.5 km/órára emeljük. Ebből a gyorstehervonatoknál a mult évi 17.8 km/óra helyett 20.7 km óra, tolatóstehervonatoknál pedig a mult évi 9 km/óra helyett 10 km/óra utazási sebességet fogunk elérni.

d) A személyszállító vonatok késését országos átlagban 4.5 százalék alá, a munkásvonatok késését 1 százalék alá csökkentjük és december 15-ig elérjük, hogy a napi maximális vonatkésés 36 óra alatt lesz.

3. FORGALMI ÉS KERESKEDELMI SZOLGALAT DOLGOZOI KÖZÖSEN:

A kocsirakományi küldeményeknél a kocsik kihasználását december 15-ig 14.5 tonnára emeljük.

4. A VONTATASI ÉS MŰHELYI SZOLGALAT DOLGOZOI KÖZÖSEN:

A terv előírása szerint a vontatójármű- és kocsiállagot szeptember 20-ra üzemképes állapotba hozzuk. A kocsijavítási állagot pedig szeptember, november hónapban a javítási idő megrövidítésével a jelenlegi 7 százalékról legalább 5 százalékra csökkentjük.

5. A PALYAFENNTARTASI ÉS HIDSZOLGALAT DOLGOZOI EGYÜTTESEN:

a) A pálya- és hídépítő, továbbá a pálya- és hídfenntartási munkák miatt szükségessé váló vágányzárak időtartamát 125 százalékos átlageredmény figyelembevételével tervezzük meg. A vágányzárási munkákat a műszaki vezetők bevonásával komplex-brigádok keretében úgy szervezzük meg, hogy a vágányzárak időtartama a tervhez képest, legalább 10 százalékkal megrövidüljön.

b) A kocsifordulók idejének csökkentése érdekében a kocsi ki- és berakásokat úgy szervezzük meg, hogy a mindenkori előírt rakodási idő legalább 5 százalékkal megrövidüljön, anélkül, hogy az anyagokat károsodás érné.

c) 1951. II. felében az anyagnormákhoz viszonyítva betonkavicsnál 5 százalékos, cementnél 2 százalékos, motorbenzinnél 7 százalékos, egyéb olajszállításnál pedig 5 százalékos megtakarítást érünk el.

6. A VONTATASI SZOLGALAT DOLGOZÓI:

a) Az 1951. évre előirányzott 150.000 tonna szénmegtakarítást szovjet munkamódszerek bevezetésével a továbbiakban biztosítjuk, s ennek keretében augusztus hónapban 11.245 tonna, szeptember hónapban 1020 tonna, október hónapban 14.60 tonna, november hónapban 15.000 tonna, december hónapban pedig 15.875 tonna szenet takarítunk meg.

b) A „Minden út jövedelmezőségéért"-mozgalomba 600 mozdonyt és 1200 mozdonyvezetőt bekapcsolunk.

c) Mozdonyszolgálatképtelenség eseteinek számát a II. negyedévhez viszonyítva, 25 százalékkal csökkentjük és a kocsi hönfutások viszonyszámát 230.000 km-re növeljük.

d) A „mosástól mosásig"-mozgalomban a mozdonyok mosási km-teljesítményét átlagosan szeptember hónapban 7000 km-re, október hónapban 8000 km-re, november hónapban pedig 10.000 km-re növeljük

7. A FORGALMI SZOLGALAT DOLGOZÓI:

a) A forgalmat a gyorsaság, a gazdaságosság és a tervszerűség szem előtt tartásával a 24 órás forgalmi terv alapján bonyolítjuk le.

b) Az egyes állomásokra érvényes kocsitartózkodási egységidő értékét 2 százalékkal csökkentjük.

c) A rendkívüli megállások számát a júniusi helyzethez viszonyítva szeptember 30-ig 12 százalékkal, október 1-től december hó 15-ig pedig további 5 százalékkal csökkentjük.

d) A berakási terv alapján szükséges kocsikat a csúcsforgalom idején is száz százalékban kiállítjuk.

e) A anyag-, valamint villamosenergiatakarékosság biztosítása érdekében a szolgálati helyekre megszabott anyag- és villanyáram-előirányzatot 5 százalékkal csökkentjük.

f) A forgalmat ácsorgás nélkül bonyolítjuk le, különösen a szabad vágány hiánya miatti ácsorgás okát teljes mértékben kiküszöböljük.

g) A menetirányító szolgálat hibáit megszüntetjük. A vonatforgalmat tervszerű tényleges irányítással, a vonatok menetének előzetes megtervezésével, a szomszédos menetirányító szakaszokkal, az állomási, vontatási és vonatkisérő-személyzettel szoros kapcsolatot tartva, szabályozzuk.

h) A gurító- és siktolatásos rendezőpályaudvarokon, továbbá középállomásokon alkalmazni fogjuk a tolatás meggyorsítására szolgáló új, sztahánovista módszereket.

i) Az őszi forgalom munkaerőszükségletének biztosítása érdekében a női vonatfékezők munkába állítása terén fennálló lemaradást szeptember 15-ig felszámoljuk. Ezért a budapesti igazgatóság 120, a miskolci 90, a pécsi 60, a szombathelyi 50, a debreceni 60 és a szegedi legalább 40 női vonatfékezőt felvesz és kiképez.

j) Az őszi forgalom zavartalan lebonyolítása, különösképpen a balesetmentes szolgálat biztosítása végett az őszi forgalom négy hónapjában a súlyponti állomásokon megszakítás nélküli felügyeleteti szolgálatot rendszeresítünk.

8. A KERESKEDELMI SZOLGALAT DOLGOZOI:

a) A fuvarozott tételek számához viszonyítva az árukárokat december 15-ig a jelenlegi 0.8 százalékról 0.5 százalékra csökkentjük.

b) A fuvaroztatókkal való együttműködés kiépítése céljából december hó 15-ig a komplex-brigádok számát 1200-ra emeljük és a komplexbrigád-mozgalomban 3500 fuvaroztató vállalatot beszervezünk.

c) A csúcsforgalom ideje alatt havonta legalább 40.000 kocsit, a „rakva rakott"-mozgalomban továbbítunk.

d) Kocsirakományú küldeményeket a rendelkezésre bocsátás előtt 4 órával, a zártvonatokat pedig a rendelkezésre bocsátás előtt 12 órával előértesítjük. Az irányvonatok zavartalan kirakásának lehetőségét az irányvonatok erkezése előtt maradéktalanul biztosítjuk. Az irányvonatok rakodásáról a leadási állomást minden esetben értesítjük.

e) Az irányvonatok gazdaságosságának legnagyobb mértékben való biztosítása és a versenymozgalomba való reális és helyes beállítása érdekében célul tűzzük ki árunemenként százalékarányban növelni az irányvonattal továbbítandó áruk mennyiségét.

9. A PALYAFENNTARTASI SZOLGALAT DOLGOZOI:

a) Azokat a jelentősebb magasépítményi építési és karbantartási munkákat, amelyekre a forgalmi, kereskedelmi és vontatási szolgálatnak az őszi forgalomban szüksége lesz, valamint a szükséges iparvágányokat a tervezett határidő előtt legalább 7 nappal előbb befejezzük.

b) A pályafenntartási munkákat kis brigádok párosversenyének kiszélesítésével úgy végezzük, hogy a lassújelek hossza a jelenlegi helyzethez viszonyítva, legalább 20 százalékkal csökkenjen.

c) A Felépítményi Vasanyagjavító ÜV-nél az 1951. év I. feléhez viszonyítva az ócskaanyag felhasználását 10 százalékkal emeljük.

d) A telitötelepeken a telítőolaj elcsorgását az 1951. év első feléhez viszonyítva, 2 százalékkal csökkentjük.

10. A MŰHELYI SZOLGALAT DOLGOZÓI:

a) A felemelt gőzmozdonyjavítási kiszabásunkat IX. hó 30-ra 4321 egységteljesítmény értékben száz százalékban kiteljesítjük, úgyhogy már IX. hó 15-re az őszi forgalomhoz a szükséges üzemképes mozdonymennyiség a vontatási szolgálat rendelkezésére álljon.

b) A gőzmozdonyjavítási állagot a javítási időtartam megrövidítésével szeptember, október, november hónapok alatt a jelenlegi 13 százalékról legalább 10 százalékra csökkentjük, hogy az üzemképes mozdonyok számát az őszi forgalom ideje alatt a szükséges szinten tarthassuk.

c) A teherkocsik újjáépítési kiszabásunkat szeptember hó 15-re 1334 egységteljesítmény értékben száz százalékig kiteljesítjük.

d) A teherkocsijavítási állagot, a személykocsijavítási állagot is a jelenlegi 7 százalékról legalább 5 százalékra csökkentjük, hogy az őszi forgalom ideje alatt az üzemképes teherkocsik számát állandó szinten tarhassuk, illetve, hogy a személyszállító vonatokban minél kevesebb teherkocsit kelljen besorozni.

e) A műhelyek minőségi munkáját olymértékben emeljük, hogy a műhelyi hibából eredő hönfutásokat, vonórúdszakadásokat, a lehető legkisebb mértékre csökkentjük, a kocsibeázásokat, valamint áruelszóródásokat jó munkával megszüntetjük. A műhelyi munka minőségét úgy megjavítjuk, a belső munkaátvételt úgy megszervezzük, és a végzett minőségi szempontból olyan mértékü szavatosságot vállalunk, hogy ennek következtében október 1-től kezdve a vontatási szakközegek átvételi eljárása megszüntethető lesz.

f) Az 1—5. pontok alatt felsorolt feladatokat úgy érjük el, hogy 2.95-et/1000 órában megállapított termelékenységi és 5 százalékos önköltségcsökkentéssel készített önköltségi terveinket maradéktalanul teljesítjük.

g) Hengerelt vasanyagoknál, a szénfajtáknál, valamint faanyagoknál 7 százalékos, egyéb anyagoknál pedig legalább 5 százalékos megtakarítást érünk el. Az általánosan előirányzott 5 százalékos megtakarítást a fokozott gonddal végzett bontási munkából visszanyert anyagok felhasználásával biztosítjuk.

11. A TAVKÖZLŐ- ÉS BIZTOSITÓBERENDEZÉSI SZOLGALAT DOLGOZÓI:

a) Az évenként elvégzendő nagyobbszabású hibamegelőzési és karbantartási munkákat, valamint a berendezések évi felülvizsgálatát, továbbá az őszi forgalom lebonyolítását elősegítő munkákat augusztus 31-ig befejezzük. A berendezéseket az őszi forgalom ideje alatt kifogástalan állapotban tartjuk.

b) Az áruirányító-szolgálat telefonhálózatát szeptember hó 1-ig 80 százalékban, október hó 31-ig pedig 100 százalékban elkészítjük és üzembe helyezzük.

c) Mindazokat az anyagokat, melyek javítással beépíthetők, feljavítjuk és a fenntartási, valamint a hibamegelőzési munkák elvégzésénél új anyagok helyett, felhasználjuk. Ezzel kapcsolatban Pusztaszabolcs—Dunapentele között műszakilag teljes értékü 2 mm-es használt bronzvezetékanyagból építjük meg a jelzésadó távbeszélővonalat.

12. AZ ANYAGKEZELÉSI SZOLGALAT DOLGOZOI:

a) A folyékony üzemanyagokra vonatkozólag, mivel azok kiutalásánál a tervhez képest kiesések mutatkoznak, úgyszintén a szén- és vasanyagoknál, az őszi forgalom zavartalan biztosítása érdekében az anyagkezelési szolgálat dolgozói vállalják, hogy a kiutaló felsőbb szervekkel, úgymint: Tervhivatal, bánya- és energiaügyi minisztérium, kohó- és gépipari minisztérium, valamint a Tárca Anyaggazdálkodási főosztálya, a tervszerűséget biztosítják. Az őszi csúcsforgalom zavartalan biztosításához szükséges terven felüli — a felhasználó szakszolgálatok által a lehető legrövidebb időn belül közölt — anyagszükségleteknek a biztosítása, a lehetőséghez képest a megállapított kereteken belül is.

b) Vállaljuk, hogy a kocsirakási határidők betartása érdekében a szénfeladások tervszerűségét célzó rendeletet az anyagszerkezelési szolgálat dolgozói maradéktalanul végrehajtják. Vállalásunk biztosítására megteremtjük a forgalmi, kereskedelmi, vontatási és pályafenntartási szolgálati ágakkal a szoros együttműködést.

Az őszi forgalom lebonyolítása nagy feladatok elé állít bennüket. Mi, a Vasútüzemi Értekezlet részvevői vállaljuk, hogy ezt a határozatot hazamenve minden vasutas dolgozóval megismertetjük. Az egész vasutasság nevében ígérjük, hogy augusztus 12-ig a „Vasutas Nap"-ig bezárólag a vasut minden dolgozója egyénileg tett felajánlásával csatlakozik az őszi forgalmi versenyhez. Biztosak vagyunk a győzelemben, mert az őszi forgalomért vivott csatánkat is a mi nagy Pártunk és a magyar nép forrón szeretett atyja, Rákosi elvtárs vezeti.

Előre Pártunk vezetésével a békeszállítások, az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért.

Éljen augusztus 12, az első magyar Vasutas Nap!

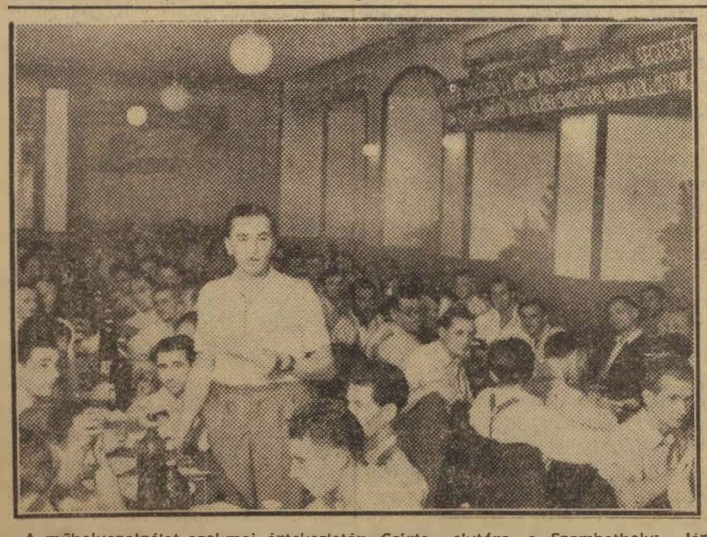
Éljenek a szovjet vasutasok, és példájukat követő sztahánovistáink!

Éljen győzelmeink szervezője, szocialista építésünk motorja, a Magyar Dolgozók Pártja!

Éljen forrón szeretett vezérünk, Rákosi elvtárs!

Éljen a hazánkat felszabadító nagy Szovjetunió, a legyőzhetetlen béketábor szilárd vezetője és bástyája!

Éljen népünk nagy barátja, a béke első katonája, a mi drága Sztálin elvtársunk!



A műhelyszolgálat szakmai értekezletén Csirta elvtárs, a Szombathelyi Járműjavító ÜV. dolgozója beszél.

Új élüzemeink

A közlekedés- és postügyi minisztérium az 1951. tervév második negyedében az élüzem címért folyó versenyben a következő sorrendet állapította meg a vasut területén:

A VONTATASNAL *élüzem a Budapesti Északi Fütőház.* A mozdonyok 50 százaléka résztvesz az *„500 kilométeres"*-mozgalomban, a normát 53 százalékkal túlteljesítették. A dolgozók hibájából baleset nem történt. A *„mosástól-mosásig"*-mozgalomban országosan kiemelkedő eredményt értek el. *Második a Mátészalkai Fütőház.*

AZ ALLOMASOKNAL *élüzem: Szeged állomás.* A teher- és személyvonatokat menetrend szerint indították. A kocsik ki- és berakását a meghatározott időben végezték. Fütési és világitási anyagból 29 százalékos megtakarítást értek el. Az állomás dolgozóinak hibájából baleset nem történt. *Második: Tapolca állomás.*

A PALYAFENNTARTASNAL *élüzem a Szombathelyi Osztálymérnökség.* 56 brigád dolgozik munkaversenyben, a koplex-brigádok száma három. A dolgozók hibájából baleset nem történt. *Második a Kiskunhalasi Osztálymérnökség.*

A MÜHELYSZOLGALATNAL *élüzem a Budapesti Északi Járműjavító ÜV.* Tervét 132 százalékra teljesitette. Anyagtakarékosság terén az előirányzatot 0.9 százalékkal túlteljesitették. *Második a Debreceni Járműjavító ÜV.*

„A szovjet vasutasok az újtermésü kenyérmagvak szállitását harci feladatként végzik el"

A Vasútpolitikai Osztály kiadásában megjelent „A szovjet vasutasok az újtermésü kenyérmagvak szállitását harci feladatként végzik el" cimü brosúra. Ez a füzet egész sor munkatapasztalatot nyújt a magyar vasutas dolgozók számára, hogyan készüljenek fel a szemveszteség nélküli gabonaszállitásokra, hogyan készitsék el a kocsikat, a raktárakat, hogyan szervezzék meg a szállitásokat. Ez a brosura, mely most a gabonaszállitások idején kerül a vasutas dolgozók kezébe, ismételten nagy segitséget jelent. Minél több vasutas dolgozó tanulmányozza át ezt a füzetet és kövesse a szovjet vasutasok példamutatását, alkalmazza mindazt a tapasztalatot, amit a szovjet vasutasok hosszú évtizedeken keresztül kemény harcokban szereztek és számunkra önzetlenül nyújtottak át.

A kocsik minőségi javitása, a gabonaszállitmányok megszervezése, a gabonairányvonatok képzése mind olyan kérdés, mely élénken érdekli a vasutas dolgozókat, melynek sikeres megoldása szerves része az őszi forgalomnak. A füzetben közölt munkamódszerek e fenti kérdésekben döntő erejü segitséget jelentenek és ezért szükséges, hogy a vasutas dolgozók e brosúra anyagát ankétokon tárgyalják meg, értékeljék ki és a maguk viszonyaira alkalmazzák.

50.000 ANGOL VASUTAS NÉZ SZEMBE AZ ELBOCSÁTASSAL. A Daily Worker beszámol arról, hogy újból válságban vannak Anglia vasutai. Az angol vasutasokat érzékenyen érinti a válság. Ismét 50.000 angol vasutas dolgozó néz szembe azzal a lehetőséggel, hogy a közeljövőben, amikor a Vasútügyi Végrehajtó Bizottság racionalizálási terveit végrehajtja, — elbocsátják.

Tárgyalások folynak a szakszervezetek között. A javaslatokban szerepel a dolgozók újabb kiuzsorázása, mint például a vonatkisérők fordulójának meghosszabbítása. Ez gyakorlatban annyit jelent, hogy csökkentik a vonatkisérő személyzet létszámát és meghosszabbítják a mozdonyvezetőknek és fütőknek a mozdonyon eltöltött szolgálati óráit. A javaslat szerint elsősorban a kereskedelmi szolgálatnál foglalkoztatott munkásokat érinti, de az úgynevezett *„fölös"* mellékvonalak megszüntetése révén sokezer mozdonyvezető, fütő, váltókezelő és pályamunkás válik munkanélkülivé.

Igy segitik az imperialisták által lepénzelt nyugati kormányok a dolgozó nép *„felemelkedését"*.

Előre az 1951-es terv határidő előtti teljesítéséért!

A Szakszervezetek Országos Tanácsa V. teljes ülésének határozatából

A SZOT ötödik teljes ülése a Szakszervezetek Országos Tanácsának Elnökségét bízta meg a határozati javaslat végleges kidolgozásával. A határozatot az alábbiakban kivonatosan közöljük:

A Szakszervezetek Országos Tanácsa lelkesen üdvözli a Magyar Dolgozók Pártja II. kongresszusának határozatait, amelyek megszabják a magyar dolgozók feladatait a béke megvédéséért, a szocializmus építéséért vívott harcban.

A SZOT ötödik teljes ülése magáévá teszi a Szakszervezeti Világszövetség végrehajtó bizottsága bécsi ülésének és a Béke Világtanács irodája helsinki értekezletének határozatait, az ötharalmi békeegyezmény megkötéséért vívott harc fokozásáról.

A határozat miután rámutat a népgazdaságunkban végbement hatalmas fejlődésre és a megmutatkozó fogyatékosságokra, megállapítja, hogy a szakszervezetek előtt álló közvetlen és legfőbb feladat:

— Harcra mozgósítani a dolgozók százezreit, az ötéves terv és ezen belül az 1951-es terv minden részletében való megvalósításáért és határidőelőtti teljesítéséért.

A határozat a továbbiakban megállapítja, hogy a szakszervezetek munkájában — bár vannak bizonyos eredmények — jelentős fogyatékosságok, hibák mutatkoznak. A szakszervezetek versenyszervező munkájában igen sok a bürokratikus vonás; a szakszervezetek még mindig nem harcolnak következetesen a bércsalások, a normalazítások különböző válfajai ellen; a munkafegyelem megszilárdítását rövidlejáratú kampányfeladatnak tekintik; számos esetben elhanyagolják a dolgozók jogos kívánságait és nem folytatnak következetes harcot a munka jobb megszervezéséért, a dolgozók munkafeltételeinek és életviszonyainak megjavításáért. A határozat megállapítja, hogy e hibákat a szakszervezetek csak úgy küszöbölhetik ki, ha figyelmüket az 1951-es terv teljesítése és túlteljesítése legfőbb előfeltételeinek megteremtésére összpontosítják. Éppen ezért *a SZOT V. teljes ülése kötelezi a szakszervezeteket,* hogy

a munkafegyelem további megszilárdítását

állandó harci feladatnak tekintsék! Folytassanak széleskörű felvilágosító munkát a munkafegyelem megszilárdítása érdekében. Különösen nagy figyelmet fordítsanak a politikailag kevésbbé fejlett, az iskolákból, falura ról és a háztartásból újonnan az üzemekbe került dolgozók nevelésére. Állítsák példaképül a dolgozók elé az üzem régi munkásait, akik évek hosszú során át fegyelmezett munkával kivívták maguknak a jogos megbecsülést és elismerést.

A határozat a továbbiakban kötelezi a szakszervezeteket, hogy minden olyan munkahelyen, ahol erre lehetőség nyílik, szervezzék meg a munkának időveszteség nélküli átadását és átvételét (melegcsákányváltás, mozgó gépátadási mozgalom stb.), terjesszék el szélesebb körben a munkaidő jobb kihasználására irányuló mozgalmakat. Harcoljanak következetesen a dolgozók munkafeltételeinek megjavításáért, az egészségre ártalmas munkakörülmények megszüntetéséért.

A határozat a továbbiakban rámutat arra, hogy

a takarékosság minden dolgozónak hazafias kötelessége

Különös figyelmet kell szentelni a színesfémekkel, szénnel, olajjal, hengerelt árukkal, acéllal, fonallal, fával, bőrrel, villamosenergiával való takarékosságra. A dolgozók takarékossági tömegmozgalmának megszervezése érdekében a SZOT V teljes ülése a következőket határozta el:

— A bizalmiak felvilágosító munkával érjék el hogy a versenyszerződések terjedjenek ki a takarékosság legkülönbözőbb területeire (nyersanyag, szerszám, energiatakarékosság, stb.) is.

— A szakszervezetek minden iparágban szervezzék meg, hogy egyes dolgozók, műhelyek és üzemek rendszeresen, bizonyos időig megtakarított anyagból dolgozzanak.

A szocialista bérezés továbbfejlesztésével

kapcsolatban a SZOT V. teljes ülése a szakszervezeti vezetők és aktívák elsőrendű feladatává teszi, hogy megalkuvás nélkül harcoljanak a szocialista bérezés megvalósításáért, a darabbérrendszer kiterjesztéséért.

A határozat kötelezi a szakszervezetek központi vezetőségeit, területi és üzemi bizottságait, hogy harcoljanak az eddiginél következetesebben a bérlazítások, a normacsalások ellen. A szakszervezeti vezetőszervek ülésein, a termelési értekezleteken rendszeresen tárgyalják meg a bérkérdéseket. Lépjenek fel határozottan és következetesen a jogos bérek kifizetéséért, a dolgozók szociális és kulturális helyzetének megjavításáért.

A nőknek a termelésbe való fokozott bevonása

terén a SZOT V. teljes ülése a szakszervezetek feladatait a következőkben határozza meg:

— A szakszervezetek központi vezetőségei és az üzemi bizottságok harcoljanak azért és segítsenek abban, hogy a nőknek a termelésbe való fokozottabb bevonásáról szóló miniszertanácsi határozat rendelkezéseit megfelelően végrehajtsák (napközi otthonok, bölcsődék felállítása, üzemi étkeztetés, a nők háztartási munkáját megkönnyítő gépek elterjesztése, stb.). A dolgozó nők számára kulturált munkakörülményeket, ruhát, tisztálkodási lehetőségeket kell biztosítani — állapítja meg a határozat s felhívja az üzemi bizottságok figyelmét, hogy *gondoskodjanak arról, hogy a nők minél nagyobb számban vegyenek részt a szakma oktatásában,* hogy a termelésben élenjárók felsőbb műszaki iskolára kerüljenek és a kiemelkedő teljesítményűeket megfelelően népszerűsítsék.

— A tervszerűség terén mutatkozó hibák egyik főoka a rossz együttműködés az üzemen belül és az üzemek között — állapítja meg a határozat. Éppen ezért a szakszervezetek kötelességévé teszi, hogy *„magyarázzák meg a munkásoknak, hogy a másik műhely vagy üzem számára készülő áru késedelmes szállítása, rossz minősége egész népgazdaságunk tervének teljesítését, így végső fokon saját üzemük tervének teljesítését is akadályozza...* Gondoskodjanak arról, hogy az üzem, valamint a műhelyversenyszerződésekbe bekerüljenek a kooperációs feladatok."

A határozat a továbbiakban kötelezi a szakszervezeteket, hogy *javítsák meg a verseny nyilvánosságát,* emeljék a termelési értekezletek színvonalát, a dolgozók bírálatának, javaslatainak bátorításával és világosan határozzák meg a versenyfeladatokat.

— A szakszervezetek elnökségei tűzzenek ki *jutalmat a versenyszervező munkában legjobb eredményt elérő üzemi bizottságok, műhelybizottságok és bizalmiak számára.* Gondoskodjanak a felvilágosító és szervezőmunka területén kiváló eredményt elért szakszervezeti funkcionáriusok és aktívák megbecsüléséről.

A SZOT V. teljes ülésének határozata befejezésül leszögezi:

— A szakszervezeti munka sikerességének és eredményességének, tehát az e határozatban megjelölt feladatok megvalósításának is *döntő előfeltétele a legmagasabb fokú éberség.* Feladatainknak csak akkor tudunk eleget tenni, ha következetesen harcot folytatunk a szociáldemokratizmus maradványai ellen, amelyek még mindig jelentkeznek a szakszervezeti munkában és akadályozzák a szocializmus építésében való eredményes részvételünket.

A népnevelő munka megjavításával az őszi „békeszállítások" sikeres és gazdaságos lebonyolításáért

A vasutas dolgozók küldöttei az Országos Vasútüzemi Értekezleten aug. 4—5-én tárgyalták meg a vasút vezetőivel az idei őszi csúcsforgalom lebonyolításának feladatát. Az értekezlet megállapította, hogy a szocialista iparosítás meggyorsulása, mezőgazdaság szocialista módon való átszervezése, a gazdag termés, az egész országra kiterjedő nagy békeépítkezések — a magyar vasút történetében eddig ismeretlen, nagy szállítások lebonyolítását teszik szükségessé. Az idei őszi forgalom során kétszer annyi árut kell elszállítani, mint 1949 ben, 30 százalékkal többet, mint az elmult esztendőben. A feladat hatalmas, de nem megoldhatatlan. A magyar vasutasok az idei őszi csúcsforgalmat is sikeresen lebonyolítják, mint ahogy a felszabadulás óta a Párt vezetésével, a szovjet vasutasok segítségével megoldottak minden szállítási feladatot.

A Vasútüzemi Értekezlet megállapította, hogy az idei őszi forgalom lebonyolítása nem egyszerűen szakmai feladat: harci feladat. Az idei őszi forgalmat csak úgy lehet lebonyolítani, ha minden vasutas dolgozóval megismertetjük a kétnapos értekezlet határozatait és mindenkit mozgósítunk a szállítási feladatok maradéktalan, gazdaságos végrehajtására. A Vasútüzemi Értekezlet ezen megállapítása különösen aláhúzza a vasúton folyó népnevelő és oktató munka fontosságát. Ezért írták az értekezlet résztvevői Rákosi elvtársnak küldött táviratukban — valamennyi népnevelő és aktíva nevében: „Igérjük Önnek, kedves Rákosi elvtárs, hogy szüntelenül magyarázzuk és minden vasutas dolgozóval megértetjük, hogy mi a szállításra kínált áru gyors, biztonságos és gazdaságos elszállításával járulunk hozzá népünk alkotó munkájához, Pártunk II. kongresszusa határozatai végrehajtásához, felemelt ötéves tervünk második éve sikeres időelőtti befejezéséhez a hatalmas Szovjetunió vezette béketábor megerősítéséhez, a béke védelméhez." Rákosi elvtársnak tett ígéretünk maradéktalan végrehajtása szükségessé teszi népnevelő munkánk tartalmában és módszereiben lévő hibák, hiányosságok felszámolását.

Népnevelő munkánk komoly hiányossága, hogy keveset és rendszertelenül foglalkozik a békeharc kérdésével. Ezért van az, hogy a vasutas dolgozók jelentékeny része nem ismeri a békeharc alapvető kérdéseit, a béketábor erőfölényét. Sőt vannak olyanok is, akik még azt sem tudják, szemé szerint mennyiben felelősek a békéért és mik a feladataik a béke védelmében. Komoly hibát követnek el azok a vasutas népnevelők, békebizottságok, pártszervezetek, akik elhallgatják a növekvő nemzetközi feszültséget és nem mondják meg nyíltan, hogy békés építő munkánkat az imperialista háborús gyujtogatók fenyegetik. Tudnunk és tudatosítanunk kell, hogy az előttünk álló őszi szállítási feladatok végrehajtásának — akárcsak az ötéves terv második éve teljesítésének — feltétele a béke megvédése. Ez a feladatok feladata, mert a béke megvédése nélkül nem tudjuk lebonyolítani az őszi csúcsforgalmat.

A vasúton folyó népnevelő munka nem tudatosítja eléggé, hogy az idei őszi szállításokat olyan nemzetközi helyzetben kell gyorsan, pontosan és gazdaságosan elszállítani, amely egyre feszültebbé válik, amelyben *„nem azért van béke* — ahogy Farkas Mihály elvtárs a pártkongresszuson mondotta —, *mert az imperialisták még nem akarnak háborút, hanem azért, mert erős a Szovjetunió és erős a világ békefrontja."* A népnevelőkre hárul az a megtisztelő feladat, hogy megmutassák az őszi forgalom sikeres, gazdaságos lebonyolításával, a magyar vasutasok hogyan járulnak hozzá a béke erői gyarapításához, a béke védelméhez. *Magyarázzák meg, hogy az idei őszi forgalom szállításait azért nevezzük „békeszállításoknak", mert az őszi forgalom sikeres, gazdaságos lebonyolításával hozzájárulunk a népgazdaság felemelt ötéves terve, a béke terve második évének időelőtti teljesítéséhez.* Az őszi forgalom szállításai biztos, gazdaságos lebonyolításáért folyó harc békeharc, mert a szocializmust építő dolgozó népünk által munkaversenyben termelt értékek elszállításával hozzájárult a béketábor erősítéséhez, a béke védelméhez.

Népnevelő munkánk másik hiányossága, hogy nem nevel eléggé kemény helytállásra, nem tudatosítja a vasutas dolgozókra háruló felelősséget

Nemzetközi HIREK

A Szárazföldi- és Légiközlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetségének felhívása

A Szárazföldi- és Légiközlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetségének bécsi értekezletén felhivással fordultak a világ szállítómunkás szervezeteihez. Ebben elmondják, hogy a jelenlegi rendkivül kiéleződött nemzetközi helyzetben igen nagy felelősség hárul a szállítómunkásokra, akik a termelésben kijelölt helyükön döntő mértékben tudnak résztvenni a háború megakadályozása érdekében folytatott küzdelemben. Ez az oka annak, amiért a szállitási szakszervezeteknek haladéktalanul meg kell valósitaniok a következő feladatokat:

Fejleszteniök és erősíteniök kell még nagyobb mértékben a béke érdekében kialakított harci szervezetüket; növelni kell az üzemekben a békebizottságok számát, amelyeknek egyéb feladatok mellett még az a szerepük is megvan, hogy valamennyi szállítómunkás előtt folyamatosan nyilvánvalóvá teszi a háborús politika veszedelmeit és ennek a politikának hatását a dolgozók munkabérével és életfeltételeivel kapcsolatban. Meg kell erősíteniök frontszakaszukat a háborús propaganda minden formájával szemben, mindazokkal a hazugságokkal és rágalmakkal szemben, amelyekkel a Szovjetuniót és a népi demokráciákat elárasztják. Valamennyi szállítómunkás bevonásával országos és kerületi gyüléseket kell rendezni a béke megvédése érdekében, valamint mindazon mozgalmak támogatására, amely a világbéke megmentését tűzte ki céljául.

Azokban az országokban, ahol háborúra készülnek, széles mederben meg kell erősíteni a szállítómunkások között a felvilágositás munkáját, meg kell értetni velük, hogy mind az ő, mind pedig valamennyi dolgozó érdekét szolgálják akkor, ha a hadianyagszállitás keresztülvitelét megakadályozzák. Ha erőteljesen szállnak küzdelembe a hadianyag berakása, kirakása és szállitása ellen, úgy ezek a dolgozók megzavarhatják az imperialisták agresszív szándékait és hatékonyan járulnak hozzá ilymódon a béke megvédéséhez.

El kell érni azt, hogy valamennyi szállítómunkás résztvegyen abban a mozgalomban, amelyet az öt nagyhatalom között megkötendő megegyezés érdekében inditottak meg. El kell érni azt, hogy valamennyi szállítómunkás aláírása ott szerepeljen a Béke Világtanács felhivásán ennek az egyezménynek megkötése érdekében.

Olyan tömegakciót kell szervezni, melynek során a szállítómunkások követelik az azonnal megkötendő békét Koreában. Erősítsék meg a koreai népnek juttatandó erkölcsi és anyagi segélyt, amely nép oly kegyetlenül szenved az imperialisták cselekedeteitől. Akadályozzák meg a katonai szállításokat a koreai, maláji és vietnami imperialista seregek számára.

Valamennyi szakmai ágazatban meg kell élénkíteni a szállítómunkások aktivitását Nyugat-Németország és Japán újrafelfegyverzésével szemben. Minden támogatást meg kell adni valamennyi, bármilyen formai és szervezeti dolgozó részéről elindított akciónak, amely ezekben az országokban újjászülető militarizmus ellen irányul.

Folytassanak aktív küzdelmet az ellen, hogy Nyugat-Európában amerikai katonai hatóságok ellenőrzése alatt hangolják össze a szállítási szervezetek valamennyi ágazatát, minthogy ez az együttműködés a háborús uszítók katonai terveinek egyik alapvető részét képezi és csak a kizsákmányolás folyamatának megerősödését, a bérek leszállítását, valamint a szállítómunkások tízezreinek elbocsátását eredményezi.

Allandóan szélesíteni kell az akcióegységet a békeharc során, valamint a dolgozók létérdekeiért folyó küzdelmet függetlenül attól, hogy milyen szakszervezethez tartoznak, mi a politikai véleményük, vallási meggyőződésük, nemzetiségük és fajuk. Különösképen szükséges az egység megkötése és megerősítése azokkal a hajósokkal és rakodómunkásokkal, akik a hadianyagok szállítása ellen küzdenek, valamint a bányászokkal és fémkohászokkal, akik a Schumann-terv ellen vették fel a harcot.

A szállítómunkások csak abban az esetben tudják megvalósitani a rájukháruló felelősségteljes feladatokat a béke megvédése érdekében, ha egységet teremtenek soraik között. Éppen ezért felhivással fordul valamennyi, Nemzetközi Szövetség keretéhez nem tartozó szállítómunkásokhoz, hogy ők is valósítsák meg a legszélesebbkörü akcióegységet a szövetséghez tartozó szakszervezetekkel. Vegyenek részt a béke híveinek egész világra kiterjedő frontjában. Leplezzék le azokat a szakszervezeti vezetőket, akik akadályozni próbálják a békéért folyó küzdelmet, mint az amerikai háborús tervek ügynökeit, akik új világháborúba akarják taszitani a szállítómunkásokat.

A szakszervezeti szervek kötelessége, hogy késedelem nélkül tárják fel a szállítómunkások előtt, hogy csupán valamennyi dolgozónak, a béke érdekében folyó aktiv küzdelme tudja megakadályozni a háborút, egyedül a szilárd béke képes az egész világon biztositani a haladást, valamint a bér- és életszínvonal javulását.

A magyar szállitóipari dolgozókat Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutas Szakszervezet főtitkára képviselte a bécsi értekezleten.

VASUTASOK HARCA AZ IMPERIALISTA ELNYOMÁS ELLEN

A SZOVJET ELLENŐRZŐ BIZOTTSÁG TILTAKOZASA A VASUTASOK ÜLDÖZÉSE MIATT. S. A. *Dengin* elvtárs, a Berlini Szovjet Ellenőrző Bizottság elnöke az elmúlt napokban tiltakozó jegyzéket juttatott el L. *Mattheweson* vezérőrnagyhoz, az amerikai övezet parancsnokához. Egész sor példát hozott fel arra, hogy Berlin amerikai övezetében folyamatosan üldözik és letartóztatják a vasút azon alkalmazottait, akik részt vállalnak az egész nép mozgalmában, az egységes, békeszerető és demokratikus Németország megteremtése érdekében.

Dengin elvtárs a leghatározottabban követelte az üldözés megszüntetését.

OSZTRÁK VASUTASOK HARCOLNAK AZ IMPERIALISTA NYOMORPOLITIKA ELLEN. Az osztrák *Betriebszeitung* egyik száma ezzel a címmel számol be a nyomor várható fokozódásáról: *„Ujabb áremelkedések előtt."* A vasutas lap megirja, hogy a legközelebbi napokon már várható tejdrágulás mellett, az elkövetkező hat-nyolc hétben már számolni kell a kenyér, lisztterékek, zsir és cukor árának jelentős emelkedésével is. *Kolb* kereskedelmi miniszter bejelentése nagy felzudulást váltott ki a dolgozó vasutasság között. Ezek szerint a kenyér jelenlegi 2.40 schillinges ára kilogrammonként 3.50 re, a 2.98-as liszt 4.70-re emelkedik. Ugyanakkor a nagybirtokosok és nagy tejgazdaságok hivatalos szerve: a Tejgazdasági Alap védelme alatt a tej- és tejtermékek szállitása terén valóságos közélelmezési szabotázst üz, hogy ilymódon kicsikarhassák ezeknek az életfontosságú élelmiszereknek azonnali, mélyreható megdrágítását.

A *„Wiener Börsen-Kurir"* arról ir, hogy sem a közalkalmazottak, sem pedig a vasutasok számára nincs pénz, de az exportőrök fantasztikus haszonkulcsokkal dolgoznak. „Hogy ily rendszeres, a dolgozó lakosság és az ország kizsákmányolására irányuló politika mellett a létfenntartási költségek állandóan emelkednek, — talán nem is szükséges külön megemliteni. Hasonló szomorú képet nyujt az Osztrák Gazdaságkutató Intézet is az imperialista zsoldban álló kormány nyomorpolitikájáról".

A FRANCIA VASUTASOK AZ ÖTHATALMI BÉKEEGYEZMÉNY MEGKÖTÉSÉÉRT. A francia vasutasok kemény harcban állnak szervezeteiken keresztül az öthatalmi békeegyezmény megkötéséért. A Békemozgalom Nemzeti Tanácsa legutóbbi ülésén kimondotta, hogy a dolgozók a pályán brigádonként, az üzemekben és műhelyekben csapatonként vitaösszejöveteleket tartanak, ahol megbeszélik a közös küzdelmet az öthatalmi békeegyezmény kiterjesztésére.

A „Vasutas Nap" kultúrprogrammja emeli ünnepünk fényét

A *vasutasnapot* szerte az országban ünnepi megnyilvánulásokkal kötik össze. Ezeken kultúr- és sportbemutatók lesznek. A vasutasság nagy ünnepén részvesznek és bekapcsolódnak néphadseregünk alakulatai és dolgozó népünk legjobb fiai is. Az ünnepi műsorban részvesznek a városok, községek, valamint nagyobb üzemek kultúrcsoportjai is.

Ötven nagyobb szolgálati helyen a *„Vasút jelentősége és szerepe, a vasutas dolgozók felelőssége a felemelt ötéves terv teljesitésében"* cimen tömegelőadásokat rendeznek.

Három kiváló sztahánovistánk életéről és munkamódszeréről kisregény alakjában brosurát ad ki a Vasutas Szakszervezet.

A határállomásokról indítandó *„Vasutas békeváltó küldöttségek"* is emelik az ünnepség fényét.

Augusztus 11-én délután 2 órakor nyilik meg az Országos Vasutas Képzőmüvészeti- és Ujjitó Kiállitás a Nemzeti Szalonban. Különösen a nagyobb vasuti gócpontokon vasutas tárgyú filmeket vetitenek és 11-én bemutatják a Vörös Csillag filmszinházban a *„Teljes gőzzel"* cimü vasutas tárgyú filmet.

Országos vonatkozásban 55 helyen rendeznek könyvkiállitásokat és könyvankétokat a *„Kazanczov-család"* és a *„Pályamunkások"* cimü könyvekből.

A *vasutasnap* ünnepségeire lelkesen készülnek a szakszervezeti kultúrcsoportok és társadalmi aktivák, mert tudatában vannak annak, hogy a kultúr- és sportbemutatók sikere nagyban emeli ünnepnapunknak, a *vasutasnap*-nak fényét és mozgósit az újabb feladatok jó végrehajtására.

„TELJES GŐZZEL"

A Grösz-féle összeesküvés bírósági tárgyalásán Balázsi Sándor volt MÁV állomásfőnök tanúvallomásából kiderült, hogy a szervezkedésnek vasuti kártevő csoportja is volt, amelynek élére 1949 őszén dr. Péchy Pál, a józsefvárosi pályaudvar főnökét és Vályi Kálmánt, a Kisgazda Párt vasuti csoportjának egyik vezetőjét állitották. Ők azután cinkosaikkal együtt forgalmi akadályok létrehozásával, vonatkisiklatások előkészitésével próbálták megállitani az ország gazdasági vérkeringésének legfontosabb ütőerét.

A per anyaga különös időszerüséget ad a „Teljes gőzzel" cimü új magyar filmnek, melynek felvételei az elmúlt hetekben fejeződtek be.

Szinetár György, aki Mancserov Frigyes filmművészeti főiskolai hallgató ötlete alapján, Ákos Miklós társaságában irta a forgatókönyvet, elmondotta, hogy a film azoknak az öntudatos és becsületes mozdonyvezetőknek, fütőházi dolgozóknak és a vasút más területén dolgozó elvtársaknak harcát eleveniti meg, akik a Párt segitségével a „2000 tonnás" mozgalmat 1949-ben elindították, megvalósították és a jó szovjet tapasztalatok felhasználásával és segitségével sikerre vitték. A „2000 tonnás"-mozgalom hazánkban a szocializmus épitésének abban az időszakában bontogatta szárnyait, amikor a hazaáruló Mindszenty vezetésével a klerikális reakció, a külföldi imperialista táborral összefogva, mindent elkövettek arra, hogy megakadályozzák egészséges fejlődésünket, a munkásosztály győzelmének kibontakozását és kénei, szabotőrjei, valamint a jobboldali szociáldemokraták közreműködésével megsemmisitse azokat az eredményeket, amiket dolgozó népünk, Pártunk segitségével már elért és még el akar érni.

A „Teljes gőzzel" cimü film irói — mondotta Szinetár György — azt akarták megmutatni, miként győzik le elvtársaink, öntudatos dolgozóink, mindenekelőtt az önmagukban fel-felbukkanó ingadozást, gyengeségeket, majd a legnagyobb győzelem után, miképpen semmisitik meg a Párt segitségével, haladásunkat akadályozni akaró ellenségeinket.

Máriássy Félix, a film rendezője elmondotta, hogy a forgatás alatt ő maga, valamint a szereplő művészek szoros baráti kapcsolatba kerültek a vasút dolgozóival, megismerték munkájukat, életüket. A mozdonyvezetőt, a fütőt és a többi fontos szerepet alakitó művészek igyekeztek megismerkedni a mesterséggel. Általában a MÁV vezetősége a legmesszebbmenő segitséget nyujtotta az ábrázolás hitelességének érdekében.

A forgatócsoport tagjai Máriássy Félix rendezővel az élén alkotmányunk tiszteletére azt a felajánlást tették, hogy a terv szerinti szeptember 5. helyett augusztus 12-re elkészitik a filmet, hogy azt a magyar vasutas dolgozók ünnepén bemutathassák.

Acs Károly,
a Magyar Filmgyártó Vállalat sajtóelőadója.



A Dunakeszi Járműjavító ÜV fiataljai által elkészitett VIT-szerelvényt lelkes ünnepség között adták át rendeltetésének

Prieszol elvtárs vezetésével elutazott a Szovjetunióba a magyar vasutas küldöttség

Augusztus 4-én a Szovjetunió hős vasutasainak meghivására repülőgépen elutazott Moszkvába a magyar vasutas küldöttség. A küldöttség tagjai résztvesznek a szovjet *„Vasutasok Napjának"* ünnepségein. A küldöttséget *Prieszol* József elvtárs, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese vezeti.

A küldöttség tagjai: *Felcsuti* László elvtárs, a Vasutpolitikai Osztály Nevelési Alosztályának vezetője, *Gáspár* Sándor elvtárs, a Vasutas Szakszervezet főtitkára, *Szekszárdi* Imre elvtárs, a budapesti MÁV Igazgatóság Politikai Osztályának vezetője, *Surányi* József elvtárs, a Vasúti Főosztály Építési és Pályafenntartási Szakosztályának vezetője, *Szücs* Sándor, *Pataki* András, *Takács* Ilona és *Szüs* Sándor elvtársak.

A küldöttség tagjai a repülőgép elindulása előtt táviratilag üdvözölték az akkor kezdődő magyar Vasutüzemi Értekezletet.

Termelési és sportfelajánlásokkal készülnek sportolóink a vasutasnapra

A minisztertanács határozata elismerést és megbecsülést jelent a vasutas dolgozók — közöttük a sportolók — részére is. Megtiszteltetés minden vasutas számára a vasutasnap, mert ezen a napon az egész ország valamennyi dolgozójának figyelme a vasutasok felé irányul. Vasutas sportolóinknak be kell bizonyitani, hogy méltók a kitüntetésre és a Párt, a kormány megbecsülését azzal hálálják meg, hogy a termelés és a sport területén fokozzák teljesitményüket.

A sportkör elnökségi, és a területi sportelnökségi választások alkalmával a vasutas sportolók megtették augusztus 12-re és 20-ra felajánlásaikat. Ezekben vállalták, hogy a vasutasnap tiszteletére, valamint alkotmányunk ünnepére fokozzák eddigi termelési és sporteredményeiket. Ezzel is kifejezésre akarják juttatni köszönetüket a Pártnak, Rákosi elvtársnak, hüségüket a Szovjetunióhoz, és törhetetlen békeakaratukat.

A vasutasnap tiszteletére

Debrecen, Szombathely és Pécs területe vállalta, hogy az MHK-ra jelentkező sportolókat 100 százalékig leprobáztatják az előirt 9 számból, míg a dolgozóknak 50 százaléka végzi el az MHK-próbákat. Augusztus 20-ára, alkotmányunk ünnepére a dolgozók 80—100 százalékig való leprobáztatását ajánlották fel a fenti területek.

Budapest, Miskolc és Szeged területén elmaradás mutatkozik az MHK terén. Ezért augusztus 12-ére, valamint augusztus 20-ára vállalják, hogy munkájukat megkétszeresítve biztositják az MHK-ra jelentkező dolgozók leprobáztatását.

Pártszervezeteink, üzemi bizottságaink, valamint a szakvonali vezetők segitsék elő a területi sportelnökségek által tett felajánlások végrehajtását.

A siker érdekében pedig azok az üzemek, amelyek eddig semminemű intézkedést nem tettek, tegyék meg felajánlásukat augusztus 12-ére, illetve augusztus 20-ára. Igy: Bükk, Körmend, Kőszeg, Landler Művek, Északi Járműjavító, Józsefváros, Püspökladány, Kisújszállás, Kisvárda, Nyiregyháza fütőház, Debrecen pályafelujító, Bánréve, Miskolci Járműjavító és még fel tudnák sorolni jónéhány üzemet, ahol az MHK érdekében semminemű intézkedést nem tettek. Ahol figyelmen kivül hagyták a SZOT elnökségének ilyenirányú határozatát, az üzemi háromszög üljön össze, készitsen munkatervet és fejtsen ki népnevelő, propaganda és agitációs munkát, hogy üzemük dolgozói az MHK testnevelési rendszeren keresztül készüljenek fel a munkára, békénk megvédésére.

Élen haladnak

üzemeink közül jó munkájukkal: a békéscsabai, somoskőújfalusi, füzesabonyi, zalaegerszegi, északi fütőház, Déli p. u., Komárom, Biharkeresztes dolgozói, ahol az MHK testnevelési rendszert magukévá téve, biztositják dolgozóinak részére az alkotmányban biztositott jogokat.

A vasutas sportolók termelési felajánlásukon keresztül járulnak hozzá népgazdaságunk megszilárditásához és közülük mind többen és többen nyerik el a sztahánovista oklevelet. A Debreceni Fütőház, a létszámába tartozó Orosházi István, Kürősi István, Antal József főmozdonyvezetők, Hajdu Sándor, Oláh András fütők, mint sztahánovisták tették meg termelési felajánlásukat aug. 12-re, melyet összekötöttek aug. 20-iki vállalásukkal. Mátészalkai állomás létszámába tartozó Bongráter István, Nagy Gábor raktári munkások mint sztahánovisták példát mutatnak a többi sporttársaik részére a termelés vonalán. A debreceni és a mátészalkai sztahánovisták a Lokomotiv Sportkör labdarúgó tagjai. A zalaegerszegi Lokomotiv Sportkör sportolói közül Gorza Jenő sztahánovista forgalmi szolgálattevő (tekéző) vállalta, hogy 130 százalékos teljesitményét 170 százalékra emeli és már 150 százalékra teljesitette is.

A fentiekhez hasonóan megtették felajánlásukat a termelési és sportvonalon a Lokomotiv Sportkörben dolgozók. Pártszervezeteink, üzemi bizottságaink, szakvonali vezetőink és a területi bizottságok nyujtsanak kellő segitséget ahhoz, hogy a sportolók által megtett felajánlásukat akadálytalanul tudják végrehajtani. Az augusztus 12-ére tett felajánlásukat kössék össze augusztus 20-iki felajánlásukkal.

Területi Sportelnökségeink

ellenőrizzék a felügyeletük alá tartozó sportkör elnökségének munkáját és gyakorlati segitséget adjanak részükre, hogy eredményes munkát tudjanak végezni.

Minden vasutas sportoló szálljon harcba az eddig elért eredmények túlszárnyalásáért. Legyenek a munka és a sport élenjárói, akik magukkal ragadják azokat a sportolókat is, akik elmaradtak.

Szocialista Vasútért
A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság:
Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet
Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16.
Telefon: 113—887. 124—893. 313—744.
Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM. Ára: 20 fill. 1951. AUGUSZTUS 15.

A vasutasok nagy nemzeti feladata

A Szabad Nép 1951. augusztus hó 11.én vezércikkben foglalkozott a vasutasok nagy nemzeti feladataival. A cikket az alábbiakban teljes terjedelemben közöljük.

A minisztertanács vasutasnappá nyilvánította minden év augusztusának második vasárnapját, hogy ezzel is hangsúlyozza: milyen nagy fontosságot tulajdonítunk a vasútnak a szocializmus építésében, mennyire megbecsüljük a vasút dolgozóinak munkáját. Holnap elsősorban ünneplik a vasutasnapot a magyar vasutasok — és velük együtt az ország egész népe.

Szeretettel, büszkeséggel fordulunk vasutasaink felé! *Sohasem feledhetjük el azokat a nagyszerű tetteket, amelyeket az újjáépítés első hónapjaiban végehezvittek.* „Gondolnak-e arra az emberek, akik elégedetten nézik a kijavított vagonokat, hogy ezek a kocsik fedetlen műhelyben készültek? Esőben, szélben, izzó napsütésben. Az élelmezés gyenge. Egyik nap krumpli, másik nap bab — írta a Szabad Nép 1945. május 26-án. És idézte a vasutasok elhatározását: — De meg kell valósítani a munkatervet. Minden akadályon át." Elsősorban a vasút helyreállításán múlott akkor: megindul-e az életen gazdasági élet hazánkban. A gazdasági élet egyetlen területén sem volt olyan súlyos a háború pusztítása, mint éppen a közlekedésnél. A fasiszták barbár módon szétrombolták a fővonalak 30—40 százalékát, kisebb hídjaink felét és valamennyi nagyobb vasúti hidat. A mozdony- és kocsipark egy részét felrobbantották, más részét pedig Nyugatra hurcolták. Itt az amerikai imperialisták tették rá a kezüket és a békeszerződés előírásait cinikusan felrúgva, megtagadták, hogy visszaszolgáltassák egyedül jogos tulajdonosuknak, a magyar népnek. De hasztalan igyekeztek országunk vagyonának megrablásával nehezíteni az újjáépítést — vasutasaink bátran szembenéztek a nehézségekkel! A Párt kiadta a jelszót: „Arccal a vasút felé!" Rákosi elvtárs mozgósította a dolgozókat: *„A Magyar Kommunista Párt arra szólítja fel tagjait, rajtuk túlmenőleg az egész munkásosztályt, az egész magyar demokráciát, hogy vesse latba erőit a vasút megjavítása céljából."* A vasutasok dolgozni kezdtek a rombadöntött javítóműhelyekben, rossz szerszámokkal, éhesen, rongyosan — és becsülettel teljesítették a rájuk bízott feladatot. Megindult a közlekedés. Ma már — hála a Szovjetunió segítségének, a Párt és a kormány gondoskodásának, a vasutasok hős munkájának — nyoma sincs a háborús pusztításoknak, közlekedésünk zavartalanul látja el a háború előttinél sokkal nagyobb szállítási feladatokat.

Szeretettel és nagy megbecsüléssel fordulunk vasutasaink felé, mert tudjuk: milyen *nagyjelentőségű munkát* végeznek. Népgazdaságunk csak akkor képes feladatait megoldani, ha a vasút zökkenőmentesen elszállítja a termeléshez szükséges nyersanyagokat, az építkezések anyagszükségletét, ha eljuttatja az ipar termékeit a fogyasztókhoz, ha a faluról a városba továbbítja a mezőgazdaság terményeit és a városból a falura az iparcikkeket. A vasút szállítja a munkásokat, akik munkahelyükre igyekeznek, a dolgozókat, akik üdülésre készülnek, az utasok millióit és millióit. És a feladatok egyre növekednek: az ötéves terv végére 133 százalékkal több árut, jóval több utast kell elszállítani, mint 1949-ben. Ezért állapította meg a minisztertanács határozata: *„A vasút az ország gazdasági vérkeringésének legfőbb ütőere."* A vasút — egyik legfontosabb üzemünk, amelyre komoly szerep vár ötéves tervünk teljesítésében, hazánk erősítésében, békénk védelmében.

Pártunk, kormányunk állandóan gondoskodik a vasúti közlekedés fejlesztéséről. Az ötéves tervben hatalmas összeget, négymilliárd forintot fordítunk erre a célra. Több mint 170 kilométer új vasútvonalat építünk, új vonalszakaszokat villamosítunk, új fűtőházakat, önműködő térközbiztosító berendezéseket létesítünk. Tervünk nagy figyelmet szentel a vasutasok szociális, kulturális igényeinek is. A tervidőszakban például 150—160 új, korszerű, nyugodt pihenési, művelődési lehetőséget biztosító pályafenntartási laktanyát építünk. Az ötéves terv — az örömteli alkotómunka, a szép jövő útja vasutasaink számára is.

A Párt és a kormány gondoskodására, dolgozó népünk megbecsülésére vasutasaink jó munkával válaszolnak. Abba a lelkes mozgalomba, amellyel dolgozó népünk az alkotmány napjára készül, bekapcsolódtak a vasutasok is. Ezrek és ezrek tettek felajánlást az augusztus 20 és a vasutasnap tiszteletére. Azok a békevonatok, amelyek ma érkeznek fővárosunkba, magukkal hozzák tízezer és tízezer vasutas írásban lerögzített szocialista kötelezettségvállalását, Rákosi elvtársnak tett harcos fogadalmát: munkájuk megjavításával készülnek fel az év legnagyobb feladatára, az *őszi csúcsforgalomra.*

Az őszi csúcsforgalom mindig nagy erőpróbát jelent a vasút számára — de ebben az évben különösen megnövekedtek a követelmények. Ipari termelésünk rohamosan emelkedik. Főként az őszi hónapokra esik a mezőgazdasági termények elszállításának nagy munkája — s ez az idén, hála a bő termésnek, a tavalyinál jóval nagyobb feladatot jelent. *Az ezévi őszi csúcsforgalom ideje alatt 30 százalékkal több árut kell elszállítani, mint az elmúlt esztendőben. Az őszi csúcsforgalom zavartalan, gazdaságos lebonyolítása — a vasutasok hazafias kötelessége, nagy nemzeti feladata. Teljesítése elé várakozással és elvtársi segítőkészséggel tekint egész munkásosztályunk, egész dolgozó népünk.*

Ezt a hatalmas teljesítményt csak akkor tudják elvégezni a vasutasok, ha sokkal jobban használják ki a mozdony- és kocsiállományt. Éppen ezért a legfőbb harci cél most vasutasaink előtt: *a küzdelem a kocsiforduló lerövidítéséért.* El kell érnünk, hogy a kocsifordulót a tavalyi 3.9 napos átlagról a legmagasabb forgalom időpontjáig 3 napra, sőt 3 nap alá szorítsuk le. Ha ezt nem teljesítjük, akkor a vasut fékezni fogja népgazdaságunk egészséges fejlődési ütemét. Ha ezt végrehajtjuk, akkor zavartalanul bonyolódik le az őszi csúcsforgalom.

A vasut valamennyi dolgozójának, valamennyi szolgálati ágnak elsősorban *ezért* kell harcolnia most! Ezt kell elősegíteniök azzal, hogy bevezetik a 24 órás forgalmi terveket, szervezettebb együttműködést valósítanak meg az ipari és kereskedelmi vállalatokkal, a mezőgazdasággal. Ezzel kapcsolatban sokat tehetnek a *szállíttató vállalatok* vezetői és dolgozói is: a szerződések betartásával, gyorsabb rakodással támogathatják a vasutasok erőfeszítéseit. A vasút dolgozóinak a kocsiforduló lerövidítését kell szolgálniok a sebesség fokozásával is: az átlagos utazási sebességet 14 kilométerről 17.5 kilométerre kell felemelni. A mozdony- és kocsiállomány jobb kihasználásához járulnak hozzá vasutasaink azzal is, hogy minél több irányvonatot, minél több túlsúlyos vonatot indítanak.

Mindez nagy feladatok elé állítja a vasút műszaki vezetőit, hiszen az őszi csúcsforgalom lebonyolítása sokrétű és felelősségteljes tervezési, szervezési és ellenőrzési munkát igényel. De nem csupán műszaki, nem csupán szervezési kérdésről van szó. Az őszi csúcsforgalom sikere legfőképpen azon múlik, mennyire ismerik fel a jelentőségét a vasút dolgozói. *Az őszi csúcsforgalom — mindenekelőtt politikai kérdés, harci feladat! Ez tehát még jobban megnöveli a kommunista vasutasok, a pártszervezetek, a vasútpolitikai osztály felelősségét.* A kommunistáknak fáradhatatlanul küzdeniök kell a politikai nevelőmunka megjavításáért; a munka iránti lelkesedés, a helytállás, a harcosság légkörének kialakításáért.

Mi szükséges ahhoz, hogy a vasút vezetői és dolgozói eleget tegyenek az őszi csúcsforgalom megnövekedett követelményeinek? Mindenekelőtt az, hogy megerősítsük a vasúton a munkafegyelmet, fokozzuk az éberséget. *„A közlekedés — tanítja Sztálin elvtárs — olyan futószalag, amelynél minden dolgozó és minden kis csavar munkája fontos. Ha ezt önök, vasutas elvtársak, megértik, és ha összhangot teremtenek valamennyi részleg és valamennyi dolgozó között a közlekedés gépezetében, az lesz majd az igazi bolsevik fegyelem."* Jelenleg még nem ritkák a hibák, a lazaságok a vasúti munkafegyelemben, a különféle szolgálati ágak együttműködésében; a mulasztások a vasúti berendezések, a szállítandó áruk — a szocialista köztulajdon — védelmében. Pedig, ha a magunk soraiban lazaságot tűrünk meg, akkor megkönnyítjük az ellenség dolgát, amely kétségtelenül megpróbálja majd zavarni, akadályozni az őszi csúcsforgalom lebonyolítását. *Minél következetesebben szállunk szembe a fegyelem minden megbontásával és minél keményebben csapunk le minden ellenséges mesterkedésre — annál gyorsabb, zavartalanabb, gazdaságosabb lesz a közlekedés.*

A munkafegyelem megerősítésének, a tömegek mozgósításának legnagyszerűbb eszköze: *a szocialista verseny, a Sztahánov-mozgalom.* Vasútunkon már meghonosodtak a Sztahánov-mozgalom különféle kitűnő módszerei, tízezer és tízezer vasutasnak vált már húsává-vérévé a verseny. Az egész ország ismeri és tiszteli a munka olyan hőseit, mint Lengyel József főmozdonyvezető, aki harcosan lelkesítette az útjában tornyosuló nehézségeket és számos nagyjelentőségű kezdeményezéssel lépett fel. Kormányunk kitüntetésekkel, magasabb kereset biztosításával, anyagi jutalmakkal fejezi ki népünk megbecsülését a közlekedés legjobbjai iránt is. De még nem lehetünk elégedettek az eddigi eredményekkel. A szovjet sztahánovista vasutasok tapasztalatai még korántsem terjednek eléggé gyorsan, még mindig gyakran akadályozza a versenyt a vasúton elég sűrűn előforduló bürokratizmus, maradiság, még mindig nem kapnak elég segítséget a sztahánovisták. Ha az őszi csúcsforgalom feladatait meg akarjuk oldani, akkor le kell dönteni ezeket az akadályokat, még nagyobb lendületet kell adni az 500 kilométeres és a 2000 tonnás mozgalomnak, a „minden út jövedelmezőségéért" indított harcnak, a versenyfelajánlások teljesítésének és túlteljesítésének.

„Mi, magyar vasutasok — írták a vasutas dolgozók Rákosi elvtárshoz intézett táviratukban —. *köszönjük nagy Pártunknak és szeretett Rákosi elvtársunknak azt a bizalmat, amit számunkra munkánk elismeréseképpen előlegezett azzal, hogy a szovjet vasutasok példája nyomán minden év augusztus második vasárnapján megtarthatjuk a vasutasok ünnepét, a magyar vasutasnapot. Hogy erre a kitüntetésre és előlegezett bizalomra méltók vagyunk, azt az őszi forgalom maradéktalan és gazdaságos lebonyolításával bizonyítjuk be."* A magyar vasutasok megfogadják, hogy becsülettel teljesítik nagy kötelességüket.

Dolgozó népünk üdvözli a vasút dolgozóit — és újabb sikereket kíván a Párt és a kormány által kitűzött felelősségteljes feladatok megoldásához.



Ünnepélyesen fogadták a ferihegyi repülőtéren a magyar vasutasok a Vasutasnapra érkező kedves szovjet vendégeket. A hatalmas Szovjetunió szeretete jutott itt is kifejezésre a magyar dolgozó nép, a magyar vasutasság iránt, amikor a közlekedésügyi miniszterhelyettest és egyik legjobb sztahanovista vasutas hőst jelölte küldöttnek. Képünkön balról-jobbra: Rózsavölgyi elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetőhelyettese, Rácz Kálmán elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter, Vaszilij Vaszilijevics Kurocskin elvtárs, a Szovjetunió közlekedésügyi miniszterhelyettese, V. Blazsenov elvtárs, Sztálin-díjas sztahanovista főmozdonyvezető, az „500 kilométeres"-mozgalom megindítója.

Minden dolgozónk számára felejthetetlen marad az első magyar Vasutasnap

AZ ÜNNEPSÉGEK UTÁN A MUNKAFEGYELEM MEGSZILÁRDÍTÁSÁVAL KÜZDENEK VASUTASAINK AZ ŐSZI CSÚCSFORGALOM HARCI FELADATAINAK MEGVALÓSÍTÁSÁÉRT

Az ország egész vasutassága szeretettel és hálával tekintett a Párt és a népköztarsaság kormánya felé, amiért a vasutas dolgozók megbecsüléseként minden év augusztusának második vasárnapját *Vasutasnappa* nyilvanitotta.

A magyar vasutasok éppen e határozat következtében ismerték fel igazán a vasút népgazdasági jelentőségét, amelyet ötéves tervünk végrehajtásában, a béke megvédésében tölt be. Ezen a napon fokozottabban jutott kifejezésre a Párt, a Szovjetunió, a szovjet vasutasok segítsége, támogatása, amely lehetővé tette a vasút eddigi eredményeinek elérését A *Vasutasnap* amellett, hogy ezt kidomborította, egyben az őszi forgalom elindításának napja is volt, amikor a versenybe való bekapcsolódással harcba indultak a vasutas dolgozók az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért.

A *Vasutasnap* megmutatta, hogy a Párt, *Rákosi* elvtárs és a kormány szerető gondoskodása, útmutatása tette lehetővé, hogy a magyar vasutasok az egész dolgozó nép megbecsülését és szeretetét élvezik.

Már jóval a *Vasutasnap* előtt, de különösképpen a *Vasutasnapon* az eész ország figyelme és elismerése a vasutas dolgozók felé fordult. A vasutasok jobb munkával, az őszi forgalom versenyében való bekapcsolódással és a munkafelajánlások,

az augusztus 20-i versenyre tett vállalások ezreinek már a Vasutasnapra történő elvégzésével és túlteljesítésével juttatták kifejezésre a Párt, Rákosi elvtárs és a kormány iránt érzett hálájukat.

A magyar vasutasok nem felejtették el a mult megaláztatását, elnyomatását, amikor nem tanulhattak, elvégzett munkájuk gyümölcsét nem élvezhették. Azt sem feledik el, hogy amig az imperialista országok vasutasai legelemibb jogaik védelméért kénytelenek harcolni, addig a magyar vasutasok szabadon, megbecsülve, kitüntetésben részesülve újabb és újabb eredményeiket ünneplik, mint például a vasutas egyetem felállítása, a mostani első *Vasutasnap*, a Szovjetunióba menő küldöttségek, stb. s egyéb, szociális és kulturális juttatások, amelyekről azelőtt álmodni sem mertek volna.

A *Vasutasnapon* indult el az őszi forgalmi verseny, amely égyben felemelt ötéves tervünk második tervévének időelőtti befejezését segíti. A dolgozók tízezrei

az alkotmány ünnepére tett munkafelajánlásaik teljesítésével és túlteljesítésével harcolnak a terv időelőtti végrehajtásáért.

A vasutasok ezzel segítik nehézipari unk megerősödését, hadseregünk fejlődését, a mezőgazdaság szocialista átépítését, a béke megvédését. A *Vasutasnap* újabb lendületet ad a VI. Országos Vasútüzemi Értekezlet határozatai teljesítésének. *„Az őszi forgalom legjobb dolgozója"* címért folyó versenyben résztvesz minden becsületes vasutas dolgozó, mert tudja, hogy ez hazafias kötelessége. A vasutas ifjúság és a nők egyre nagyobb számmal és lelkesedéssel vesznek részt a szocialista vasút megteremtésében, de az első *Vasutasnap* után még több

ifjú sztahanovistánk lesz és még több nőt vonunk be a termelő munkába.

Férfi dolgozoink segítik a női munkaerőket, átadják munkamódszereiket és megtanítjak őket a magasabb teljesítmények elérésére.

A vasutasnap kifejezi a vasutas dolgozók harcos békevagyát Az öntudatos vasutas dolgozók tömegei nemcsak akarjak a békét, hanem harcolnak is érte. A szolgálati ágak közös együttműködésével leküzdik a nehézségeket és *békeszállítással* juttatják el a békeművekhez a békemüszakokon termelt szenet és ipari termelvényeket. A vasutas dolgozók tudják, hogy ha kezükbe veszik az őszi csúcsforgalom, az őszi *békeszállítások* ügyét, akkor voltaképpen a békéért harcolnak.

A *Vasutasnapot* megelőző időben és a *Vasutasnapon* még fokozottabban tettek tanubizonyságot a magyar vasutasok a Szovjetunió népe, a szovjet vasutasok iránt érzett szeretetükről és hálájukról. A magyaar vasutas sosem fogja elfelejteni, hogy eddig elért eredményeinek alapja, a szovjet vasutasoktól átvett munkamódszerek alkalmazása helyi viszonyainkra. A *Vasutasnap* mégjobban tudatositja dolgozóink között, hogy az eredmények fokozásához még az eddiginél is jobban használják fel a szovjet módszereket és széles tömegmozgalommá fejlesszük azokat. A magyar vasutasság példaképének tekinti Elena *Csuhnyukot* és hős társait és magatartásukban is a szovjet vasutasok példáját követik. Nagyon jól tudják, hogy a szovjet vasutasok példakövetése egyet jelent a haza, a dolgozó nép iránti szeretet elmélyítésével, a szovjet nép, a szovjet vasutasok iránt érzett barátság megszilárditásával.

Ez a szeretet és barátság érzése jutott kifejezésre a hazánkba érkezett Vaszilij Vasziljevics Kurocskin elvtárs, és Blázsenov elvtárs meleg ünneplésével,

amerre csak megfordultak az országban. És különösen szünni nem akaró ünneplésük a *Vasutasnapon*, ahol *Kurocskin* elvtárs, mint a Szovjetunió közlekedési miniszterhelyettese átadta a szovjet nép, a szovjet vasutasok forró üdvözletét. *A Vasutasnap* fokozta a vasutas dolgozók éberségét a vasúton megbúvó ellenséggel szemben Szilárd fogadalmat tettek arra, népünk szeretett vezérének, *Rákosi* elvtársnak: úgy harcolnak ellenük, hogy

megszilárdítják a munkafegyelmet, kivetik maguk közül mindazokat, akik akadályozzák hanyagságukkal tervünk teljesítését, az őszi forgalom lebonyolítását.

Lelkes ünnepségek az egész országban

Augusztus 12-én, az első *Vasutasnapon* az ország majd minden városában és olyan községében, ahol nagyobb számú vasutas dolgozó tesz szolgálatot, meleg ünnepségeket rendeztek. Az ünnepségeken méltatták a *Vasutasnap* jelentőségét. Ezt nagy szabású kultúr- és sportbemutatók követték

Az ünnepségeken résztvettek a néphadsereg egyes alakulatai, tiszti küldöttségei, a nagyüzemek, a városok és községek dolgozoi.

Ezen a napon kifejezésre jutott a vasutas dolgozók és a dolgozó nép többi szervezeteinek, fiainak egysége.

A hat igazgatósági szekhelyen egésznapos programmot állitottak összse. Az ünnepségek szinhelyére a vasutas dolgozók tömegei zenekiséretel, szebbnél-szebb dekorációkkal vonultak fel, de dicséretesen feldiszitették a sokezer békevonatot, magát a vasutat, a pályaudvarokat, az állomásokat.

Az ünnepségeken megjelentek Pártunk, különféle szakszervezetek és egyéb tömegszervezetek vezetői. Ott voltak a honvédség, a rendőrség, a tanácsok, a kinti üzemek és termelőszövetkezetek népes küldöttségei, Megjelentek

azok a vasutas dolgozók is, akik jelenleg a Párt, a honvédség, a rendőrség, a kormányzat vezető funkcióiban végzik munkájukat.

Az Északi Fűtőház – Hámán Kató Fűtőház

Budapesten már augusztus 9-én megkezdődtek a *Vasutasnappal* kapcsolatos ünnepségek. A délutáni órákban meleg ünnepség keretében nevezték el *Hámán* Katóról az Északi Fütőházat.

Az 1951 év második negyedévében és az alkotmány tiszteletére folyó verseny eddigi szakaszában a legjobb eredményt a vasúti üzemek közül az Északi Fütőház érte el. A fütőház dolgozói jó munkájukkal kiérdemelték azt a megtiszteltetést, hogy

Hámán Katóról, a magyar munkásmozgalom hős harcosáról

nevezzék el a fütőházat.

Az ünnepségen *Csanádi* György elvtárs vezérigazgató méltatta a fütőház dolgozóinak kitünő munkáját, majd a dolgozók lelkesedése közepette átadta az élüzemkitüntetést, valamint a közlekedés- és postaügyi minisztérium zászlaját.

A fütőház dolgozói nevében *Fődi* Sándor sztahanovista főmozdonyvezető köszönte meg a kettős kitüntetést.

Ezután kiosztották a 70 sztahanovista-szintet elérő dolgozó között a sztahanovista-oklevelet és hat élenjáró dolgozónak nyujtottak át sztahanovista jelvényt, 14 dolgozót pedig 200—250 forinttal jutalmaztak jó munkájukért.

A termelésben élenjáró vasutas dolgozók kormánykitüntetése

A *Vasutasnap* alkalmából népköztársaságunk kormánya a legjobb vasutas dolgozóknak kitüntetéseket adományozott. A kitüntetési ünnepségen, amelyet augusztus 11-én a MAV Anyaghivatal Lenin-körúti diszteremében tartottak, megjelent *Dobi* István, a minisztertanács elnöke, *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter, *Harustyák* József elvtárs, a Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöke, *Katona* Antal és *Földvári* László közlekedés és postaügyi miniszterhelyettesek, valamint a hazánkban tartózkodó szovjet és csehszlovák küldöttek.

A kitüntetési ünnepségen *Bebrits* elvtárs beszédet mondott. Ebben méltatta az első magyar *Vasutasnap* jelentőségét, majd rámutatott, hogy minden esztendő augusztusának második vasárnapján megrendezendő Vasutasnap Pártunk és kormányzatunk megbecsülésének jele a vasutas dolgozók iránt. Ezután a vasútnál meglévő hiányosságokról beszélt és felhivta az ünnepségen megjelent kiváló vasutas dolgozókat, hogy harcoljanak továbbra is és ha lehet még fokozottabban mint eddig, a szovjet sztahanovista-mozgalmak átvételével az új, haladó technika bevezetésével az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért. Ezután a jelenlévők ünneplése közben átadta a kitüntetéseket. A kitüntetett dolgozók névsorát, lapunk másik helyén közöljük.

Az Első Országos Vasutas Képzőművészeti- és Újitókiállítás megnyitása a Nemzeti Szalonban

Augusztus 11-én, délután 2 órakor nyitotta meg nagyszámú meghivott vendég jelenlétében *Rácz* Kálmán elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, az első Országos Vasutas Képzőművészeti és Ujitó Kiállitást. A kiállításon megjelent V. V. *Kurocskin* elvtárs, közlekedésügyi miniszterhelyettes. V. *Blazsenov* elvtárs, Sztálin-díjas sztahanovista főmozdonyvezető, a Szovjetunió *„500 kilométeres"*-mozgalmának elindítója, *Bognár* Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetője, *Rózsavölgyi* József elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetőhelyettese, *Rácz* Kálmán elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, a minisztérium, a társadalmi szervezetek, a kinti nagyüzemek dolgozóinak küldöttei és sokan mások.

Az ünnepi megnyitóbeszédet *Rácz* Kálmán elvtárs mondotta. Arról beszélt, hogy a vasutas dolgozók ma még nem számottevő, de mindjobban növekvő része, a termelés frontján való helytállás mellett kulturális alkotásokkal kivánta megünnepelni a *Vasutasnapot*. A Vasutas Szakszervezet Képzőművészeti Iskolájának hallgatói és tanitói lelkesedéssel vettek tudomást Pártunk és kormányzatunk elismeréséről és elhatározták, hogy a magánszorgalomból végzett művészi önképzésük terén eredményeikről a *Vasutasnap* tiszteletére újabb alkotásokkal adnak számot.

Rácz elvtárs hangsúlyozta, hogy a kiallitás megrendezésével, az előkészitő bizottság jó munkája és a tömegek széleskörü nyilvános birálata révén,

a vasutas képzőművészeti és újitómozgalom újabb lendületet vesz.

Ezután arról beszélt, hogy a mai eredményeket minek köszönheti a magyar vasutasság, a vasutas képzőművészek és újitók. Elismeréssel szólt egy-két dolgozóról, akik művészi önképzéssel jó úton haladnak *Velényi* Lajos mintaasztalosról elmondotta, amellett, hogy munkaterületén kiérdemelte a sztahanovista kitüntetést képzőművészeti vonatkozásban is eredményes munkát végez. Vagy *Ollé* Lajos elvtárs, aki munkaterületén először élmunkás, majd sztahanovista lett, és mint a kerületi tanács tagja cselekvően veszi ki részét a politikai munkából is. *Obermayer* Mihály elvtárs, képzőművészünk újtípusú csapágykiöntő készülékét évente negyedmilió forint megtakaritást eredményez népgazdaságunknak. *Obermayer* elvtárs készülékét már a testvéri Román Népköztársaság is átvette és alkalmazza.

A szakszervezet nem harcolt elég keményen az újitást gátló ellenség ellen

Rácz elvtárs ezután a hiányosságokra mutatott rá. Kiemelte, hogy

a szakszervezet nem segitette elő kellően a dolgozók újitómozgalmának széleskörü kibontakozását, eltürte és nem vette fel a harcot a vasúthoz beépült ellenséges elemek ellen,

A szakszervezetben dolgozók, a szakvezetésben munkálkodó kommunisták nem szivelték meg eléggé Rákosi elvtárs többszöri figyelmeztetését. A vasutas újitások bürokratikus intézése a felső vezetés részéről, azt igazolják, hogy Rákosi elvtárs tanitásának megvalósitásán, amelyet az első Sztahanovista kongresszuson mondott, csak egy kézzel dolgozhatnak újitóink, másik kezükkel állandó és kemény harcot kell vívni az ellenség tevékenysége, módszerei, a bürokrácia különböző megnyilvánulási formája ellen

Ezután *Révai* elvtárs szavait idézte: *„A mi követelésünk a magyar kultúra munkásai, nem utolsó sorban festőink felé, tanuljanak a szovjet kultúrától, hogy immár ne Párizsra, hanem Moszkvára vessék vigyázó szemüket — tulajdonképpen azt jelenti, tanuld meg a szovjet kultúrától, a szovjet művészettől, hogyan kell a dolgozó nép számára alkotni, hogyan kell a magyar dolgozó nép életét és harcait ábrázolni, hogyan kell a magyar dolgozó népnek segiteni harcainak megvivásában és új életének megépitésében."*

Tartsuk szem előtt — mondotta befejezésül *Rácz* elvtárs — *Pártunk tanitásait ezen a területen is, hogy a kultúra egyik bástyájának, a képzőművészeti munkának még szélesebb mértékben való meghódítása terén is előretörjünk a szocializmus megvalósitása felé.*

Ezután megnyitotta a kiállitást, amely képeivel, s kiállitott újitási tárgyaival osztatlan sikert aratott.

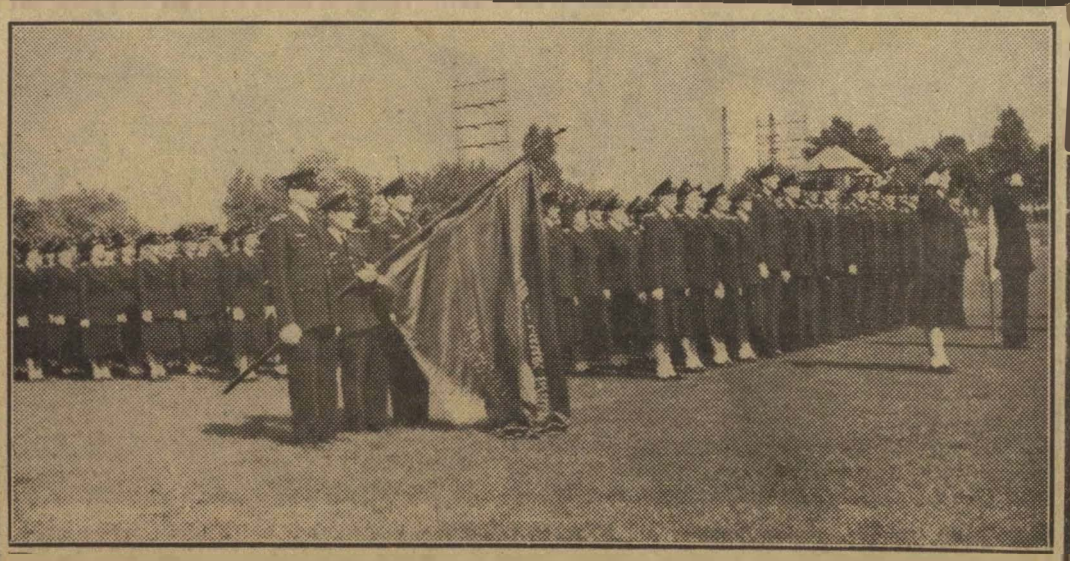
A Párt és a kormány tagjai fogadták az élenjáró vasutas dolgozók küldöttségét a parlamentben

A *Vasutasnap* alkalmából Pártunk Központi Vezetősége és a Magyar Népköztársaság miniszertanácsa augusztus 11-én este 8 órakor a parlament kupolacsarnokában fogadást rendezett. A fogadáson résztvett *Rákosi* Mátyás elvtárs. Megjelent: *Rónai* Sándor elvtárs, a Népköztársaság Elnöki Tanácsának elnöke, *Dobi* István, a minisztertanács elnöke, *Gerő* Ernő elvtárs, államminiszter, valamint a Magyar Dolgozók Pártja Politikai Bizottságának, Központi Vezetőségének és a minisztertanácsnak több tagja is. Ott volt a fogadáson J. D. *Kiszeljov* elvtárs, a Szovjetunió magyarországi nagykövete, a magyar *Vasutasnap* alkalmából hazánkba érkezett külföldi küldöttségek tagjai, élükön a Szovjetunió vasutaskküldöttségével.

A magyar vasutasok fogadalmi lapokra irott vállalásait tartalmazó szines albumot *Pákozdi* Jenő elvtárs, a Ferencvárosi-állomás munkaérdemrendes sztahanovistája nagy taps közben adta át *Rákosi* Mátyás elvtársnak.

— *Mi, a magyar vasutasok küldöttei* — mondotta a többi között — *büszke örömmel adjuk át a fogadalmi lapokat, amelyek a magyar vasutas dolgozók elszánt békeakaratáról, Pártunk és kormányunk iránti szeretetükről tanuskodnak. Pártunk és az Ön útmutatása, közvetlen szervező és irányitó munkája s a vasutasok iránti szerető gondoskodása eredményeként évről évre emelkedik a vasutas dolgozók öntudata, munkájuk szinvonala, a vasutak teljesitőképessége.*

Az első magyar Vasutasnap alkalmából fogadjuk Önnek, drága Rákosi elvtárs, hogy becsülettel teljesitjük valamennyi feladatunkat.



A Vasutasnapon 210 munkás- és parasztifjúból lett vasutastisztet avattak. Képünkön az avatandó tisztjelöltek egy csoportját látjuk.

Az első Vasutasnap alkalmával első útunk a felszabadító hős Szovjet Hadsereg emlékművéhez vezetett

Vidám zeneszóval ébredt augusztus 12-én a főváros: a vasutas zenekar, a postás zenekar, a szabadságharcosok és a Hofherr-gyáriak zenekara zenés ébresztőt adott az első magyar *Vasutasnap* tiszteletére.

A *Vasutasnap* alkalmával a vasutasság képviselői és a hazánkba érkezett külföldi vasutasküldöttségek augusztus 12-én 10 órakor megkoszorúzták a gellérthegyi szovjet emlékművet.

Az ünnepségen megjelent *Dobi* István, a minisztertanács elnöke, a Vasútpolitikai Osztály, a szakszervezet, a közlekedés- és postaügyi minisztérium, valamint a Vasúti Főosztály vezetői, a tisztképzőintézet hallgatói és sokan mások.

A szovjet és magyar Himnusz elhangzása után *Rózsavölgyi* József elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetőhelyettese a magyar vasutas dolgozók képviseletében megkoszorúzta a felszabadító szovjet hősök emlékművét, majd beszédet mondott.

Az első Vasutasnap alkalmából — kezdte beszédét *Rózsavölgyi* elvtárs — *első utunk a hazánkat felszabadító hős Szovjet Hadsereg emlékművéhez vezet, hogy kegyelettel emlékezzünk meg azokról a hősökről, akiknek szabadságunkat, népgazdaságunk, jólétünk, kultúránk új, szocialista úton való elindulását köszönhetjük.*

Hat és félesztendeje annak, hogy a hős Szovjet Hadsereg dicsőséges győzelmekkel, áldozatok árán felszabadította hazánkat a hitleri fasizmus és magyarországi csatlósainak nyilas uralma alól.

A szovjet nép, Sztálin elvtárs vezetésével nemcsak felszabadította hazánkat, hanem azóta is állandó segítséget nyujt szabadságunk, függetlenségünk, békénk megvédésére, népünk anyagi és szellemi felemelkedésére.

A Szovjetunió segítsége az alapja annak, hogy népünk ma szabad és független, hogy az amerikai imperialisták gazdasági és politikai leigázásától szilárd falként óvja meg a Szovjetunió vezette hatalmas béketábort.

A Szovjetunió dicsőséges hadserege a felszabadulás első pillanatától kezdve hatalmas segítséget nyujtott a vasutas dolgozóknak. Felszabadítottak bennünket a fehér terrort legteljesebben kiszolgáló reakciós vasúti vezetők uralma alól és lehetővé tették, hogy Pártunk vezetésével a vasutas dolgozók is résztvehessenek a mozgalmi életben, amelytől Peyerék és a jobboldali szociáldemokraták oly gondosan távoltartották a vasutasokat.

A dicsőséges Szovjet Hadsereg katonái voltak azok, akiknek segítségével tudtuk csak újjáépíteni a fasiszták által lerombolt vasutunkat, helyrehozni vasúti hídjainkat és a fasiszták által elrabolt mozdonyok és kocsik visszaadásával az ország vérkeringését a közlekedést megindítani.

A Párt és Rákosi elvtárs vezetésével a magyar dolgozó nép és benne a vasutasok is bebizonyították, hogy élni tudnak szabadságukkal. És amikor Pártunk győzelemről-győzelemre vezette és vezeti a magyar népet,

a vasutas dolgozók a rájuk bízott szállítási feladatok maradéktalan elvégzésével bizonyítják, hogy a hős szovjet nép által adott szabadság a legnagyobb kincs számukra és készek azt minden belső és külső ellenség ellen megvédeni.

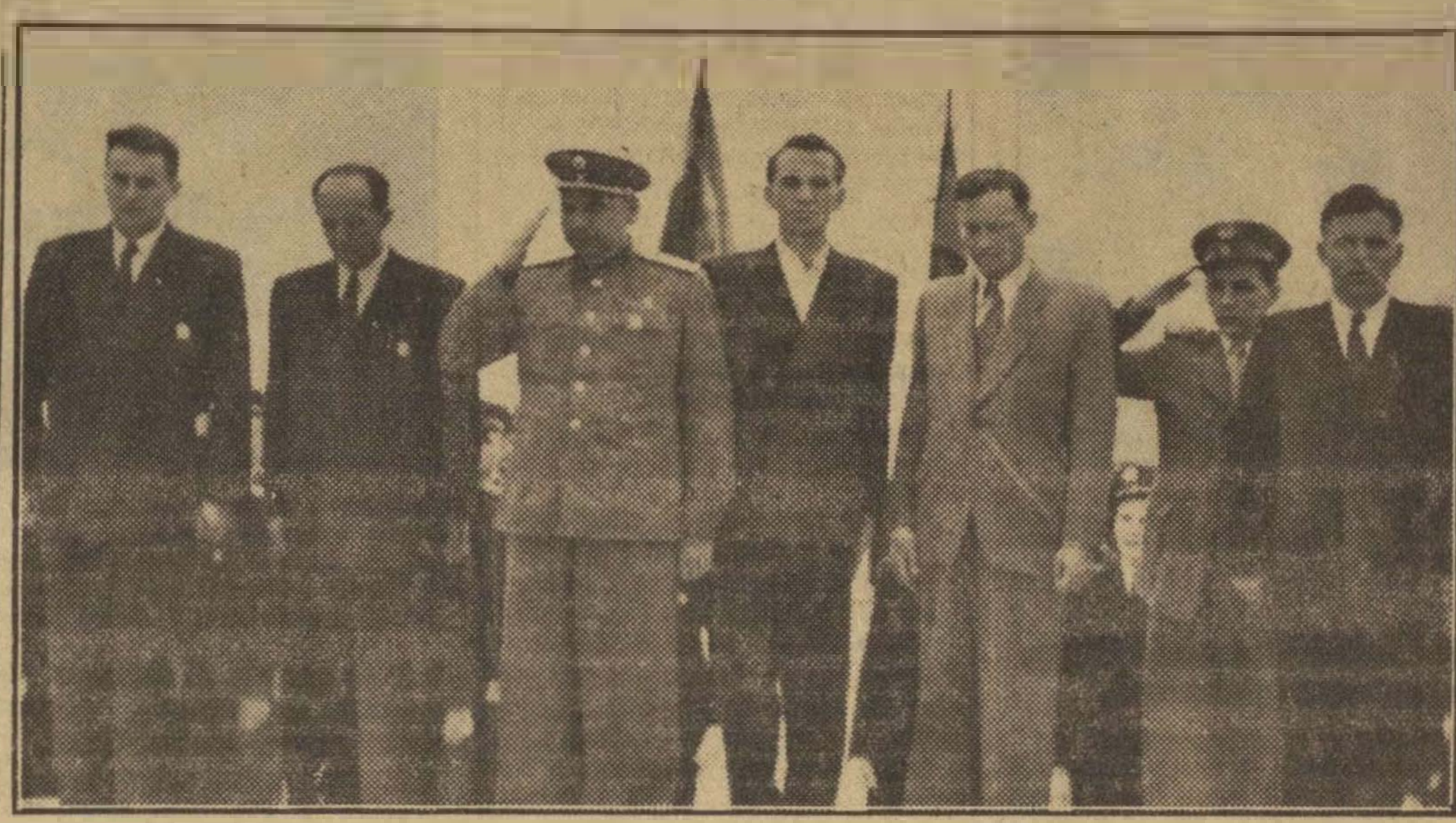
Ma, amikor az első magyar Vasutasnapot ünnepeljük, — hangsúlyozta a továbbiakban — *és velünk együtt az ország egész népe, — melyen keresztül Pártunk, kormányunk s az egész dolgozó nép szeretettel fordul a vasutasok felé — megállapíthatjuk, hogy a szovjet hősök nélkül mindez nem lehetne. És ha mi, vasutas dolgozók, soha el nem múló hálánkat akarjuk kifejezni a szovjet hősöknek és méltó fegyvertársai akarunk lenni a Sztálin elvtárs nevelte hős vasutasoknak, — példaképeinknek —, akkor feladatunk, hogy fokozzuk a vasút teljesítőképességét és úgy dolgozzunk, hogy a szállításra feladott áruk gyorsan és maradéktalanul rendeltetési helyükre jussanak az őszi forgalom során.*

Az őszi forgalom végrehajtása a vasutasok nagy nemzeti feladata, erősíti hazánkat a béketábor reánk eső szakaszán, az ötéves terv vasútra eső részének eredményesebb végrehajtásán keresztül.

A felszabadító szovjet hősök emlékművénél, az első Vasutasnap alkalmából fogadjuk — fejezte be beszédét *Rózsavölgyi* elvtárs —, *hogy még nagyobb lendülettel harcolunk a nagy Szovjetunió és a világ békeharcának lángeszű vezére, forrón szeretett Sztálin elvtárs vezetésével. Fogadjuk, hogy még egységesebben zárkózunk fel Pártunk és Rákosi elvtárs vezetésével megszabott feladatok végrehajtására és szeretett hazánkban a szocializmus felépítéséhez.*

Ezután a Vasutas Szakszervezet a közlekedés- és postaügyi minisztérium, a minisztérium Vasúti Főosztálya helyezték el koszorúikat az emlékművön.

A Magyarországon tartózkodó vasutas és más külföldi küldöttek első koszorúját V. V. *Kurocskin* helyezte el. Utána a koreai, csehszlovák, román, bolgár, francia, német, belga, osztrák, svéd, norvég és dán küldöttségek fejezték ki az emlékmű megkoszorúzásával országaik vasutas dolgozóinak tiszteletét a Magyarország felszabadításáért vérüket áldozott szovjet hősök iránt. A koszorúzási ünnepség az Internacionálé hangjaival ért véget.



Kurocskin elvtárs, a szovjet delegáció vezetője, közlekedésügyi miniszterhelyettes megkoszorúzta a Szovjet Hősök Emlékművét a Gellért-hegyen. Balról-jobbra: Földvári László, Katona Antal elvtársak, közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettesek, Vaszilij Vasziljevics Kurocskin, a Szovjetunió közlekedésügyi miniszterhelyettese, a kép jobbszélén sötét ruhában Bognár Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetője az emlékmű előtt.

Bebrits elvtárs:

A Vasutasnapon az egész ország figyelme és elismerése a vasutas dolgozók felé fordul

Dél után két órakor a népligeti Vasas-pályán ünnepi nagygyűlésse! folytatódott a *Vasutasnap*. Hatalmas tömeg gyűlt össze a nagygyűlésre, amelynek középpontjában 210 munkás és parasztifjúból lett vasutas tiszt felavatása állott. Az ünnepség színpompás felvonulással kezdődött. A menet élén az ünnepségen résztvevő vasutas alakulatok zászlóit vitték. Sötétkék egyenruhás vasúti tisztek menete *Lenin, Sztálin* és *Rákosi* Mátyás képét emelte magasra. A Lokomotiv-sportolók és a vasút többi dolgozóinak oszlopai után menetelt a felavatandó tisztek csapata, amely a tribün előtt a sportpálya zöld gyepére kanyarodott és a díszpáholy előtt helyezkedett el. A felvonulást az úttörő vasút szürke egyenruhás, pirossapkás kis vasutasainak menete zárta be.

Pákozdi Jenő munkaérdemrendes sztahánovista forgalmi szolgálattevő, a magyar vasút valamennyi dolgozójának nevében nyitotta meg az ünnepséget, szívélyesen üdvözölte a vasutas békeváltó tagjait, a külföldi küldötteket, élükön a szovjet vasutasok küldötteivel. Hangoztatta, hogy az első magyar *Vasutasnap* hatalmas ünnepe a magyar vasutasságnak. Köszönetet mondott a Pártnak és *Rákosi* Mátyásnak, hogy lehetővé tették az első magyar *Vasutasnap* megrendezését s ezzel is megbecsülést szereztek a vasút dolgozóinak.

A jelenlévő 20.000 főnyi tömeg felállva, lelkesen éltette a Pártot és a magyar nép szeretett vezérét, *Rákosi* Mátyást.

A beszéd végeztével kis úttörőlány vált ki a sorból, és üdvözölte a felavatandó tiszteket. Közben úttörőküldöttség vonult fel a díszpáholyba és virágcsokrokat nyujtott át a külföldi küldötteknek.

Kürtjel hirdette ezután, hogy kezdődik az avatási ünnepség. *Bebrits* Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rózsavölgyi* József, a Vasútpolitikai Osztály helyettes vezetője és *Somkuti* Árpád, a MÁV vezérigazgatóhelyettese kíséretében az avatandók elé lépett és köszöntötte őket. A köszöntésre 210 fiatal torok *„Erőt, egészséget!”* köszöntéssel válaszolt. Díszlépésben vörös selyemzászlót hoztak most, amelyet a felavatandó tisztiesoporttal szemben állítottak fel. A magyar és szovjet Himnusz elhangzása után *„Eskühöz!”* vezényszó hallatszott. Ünnepélyes csendben hangzott el ezután a 210 új vasúti tiszt esküje — akik között 44 nő van —, hogy a Magyar Népköztársasághoz, annak népéhez és alkotmányához hűek lesznek, kötelességeiket híven teljesítik.

Bebrits Lajos miniszter az eskü elhangzása után beszédet intézett az új tisztekhez. Felhívta figyelmüket: belőlük kell kikerülnie a vasúti tisztek élcsapatának. A magyar dolgozó nép elvárja a most felavatott tisztektől: ők s ugyanolyan jól lássák el feladatukat, mint azok a munkás- és paraszt fiatalok, akik eddig is jól beváltak a nehéz vasúti szolgálat ellátásában.

Kéki Lajos a felavatottak nevében válaszolt a miniszter szavaira. Megfogadta hogy hűek lesznek a néphez és minden erejükkel azon lesznek, hogy harcos katonái legyenek a béke megvédésének, népi demokráciánknak. Köszönetet mondott a Pártnak és a kormánynak, hogy lehetővé tette számukra a vasutas tiszti fokozat elnyerését.

Az új vasutas tisztek díszfelvonulása után került sor *Bebrits* Lajos elvtárs közlekedés- és postaügyi miniszter beszédére.

Új ünnep került naptárunkba, a *Vasutasnap* — kezdte beszédét *Bebrits* elvtárs. — A vasutas dolgozók ünnepe ez, de résztvesz benne egész dolgozó népünk. Pártunk és a kormányzat határozata révén lett augusztus második vasárnapja *Vasutasnappá*. Ezen a napon az egész ország figyelme és elismerése a vasutas dolgozók felé fordul.

Ezután arról beszélt, hogy a Párt már a felszabadulás után segítségére sietett a vasutasoknak. *Gerő* elvtársat állította a közlekedés élére, aki az egész magyar népet mozgósította a vasút újjáépítésére.

Igy vált valóra a Párt jelszava: *„Arccal a vasút felé”*. Igy került élre a vasutas dolgozó és ebben a helyzetében végleg megerősíti a *Vasutasnap*.

A miniszter ezután összehasonlítást tett a vasutas dolgozóknak a multban tapasztalt megaláztatása, elnyomatása és a mai megbecsülése között. A vasutas dolgozók nem szervezkedhettek szabadon, a jobboldali szociáldemokraták árulásai elzárták a vasutasság elől azt a lehetőséget, hogy az öntudatos, osztályharcos munkások oldalára sorakozzon fel. A szolgai alázatosság szellemét hintették a vasutasok közé és kíméletlen terrorintézkedések kell biztosították a fegyelmet. Mindez a multé. Teljesen új utakon járunk a szocializmus útjára lépett országunkban. Eltöröljük a régi MÁV-ot, mert legalább ötven évvel maradt el a fejlett vasútrendszerek mögött technikában és munkamódszerekben egyaránt.

Bebrits elvtárs elmondotta, hogy ilyen előzmények után mulhatatlanul szükség volt új utakra térni. A Párt és a kormányzat azért követelte ezt tőlünk, mert a régi MÁV-val képtelenek lettünk volna a szocialista tervgazdaság megnőtt szállítási feladataival megbirkózni.

Ma két és félszer, sőt háromszor annyi árut kell továbbítanunk és négyszer annyi az elszállítandó utasok száma, mint a Horthy-rendszer idején volt.

Az ezzel kapcsolatos megoldást a baráti Szovjetunió segítsége biztosította. A Szovjetunióból kaptuk a gazdag tapasztalatokat, a nagyszerű példákat, a tervet és az anyagi támogatást. Ezért a legmélyebb hálával és elismeréssel kell viseltetnünk a Szovjetunió iránt. Ugyanakkor az amerikai imperializmus elzárja előlünk a piacait és a német fasiszta hordák által elhurcolt mozdonyainkat és kocsijainkat sem adják vissza.

Építjük a holnap vasútját

Ha egy fél évszázad óta nem volt új vasútépítés nálunk, most van — folytatta. — *Száz és száz kilométer új vonal és iparvágány épül. Olyan 10—15 kilométer hosszú iparvágányok, amelyek már új vonalnak is beválnak. Az építés mechanizált már és nem a rettentő fizikai megerőltetést igénylő robot többé a kubikosoknak. Tovább fejlesztjük a villamosítást. Megvan nagyarányú tervünk és máris megkezdtük a végrehajtást. Nagyobbak lesznek állomásaink és rendezőpályaudvaraink. Tágítjuk raktárainkat. A legmodernebb jelző- és biztosító berendezéseket vezetjük be. Van már és épül tovább az önműködő térközbiztosítás. A villamos váltó- és jelzőállítás, amely egyúttal vágányfoglaltságot is jelez és lehetetlenné teszi, hogy oda újabb vonatot fogadjunk és összeütközésre kerülhessen sor. Megindult az új, nagyobb teljesítőképességű mozdonyok építése. Új, nagyobb raksúlyú teherkocsik képezik már parkunknak lényeges részét. Megkezdtük a négytengelyes teherkocsik építését és végleg, — az egész parkra kiterjedően — bevezettük az önműködő fékezést. Egyre több a pompás új négytengelyes személykocsi.*

Bebrits elvtárs hangsúlyozta, hogy az új módszerekre a munkánál még sürgősebben szükség van, mint az új berendezésekre. Itt látszik meg legerőteljesebben a Szovjetunió segítsége. Atadja nekünk a szovjet sztahánovisták munkamódszereit, amelyek lényegesen emelik a vasút teljesítőképességét.

A hős szovjet vasutasok közü száz ezrével emelkedtek ki a sztahánovisták. Példájuk fellelkesítette és lelkes aktivitásra késztette a magyar vasutas dolgozókat, közöttük vasutas újítóinkat. Megindult a szocialista verseny s egyre szélesebb tömegeket ölel fel. Mind több a magyar sztahánovista már és példájukat százak és ezrek követik. Az új munkamódszerek bevezetésénél övék a lenagyobb érdem.



Az új vasutas tisztek esküt tesznek.



Rózsavölgyi József elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetőhelyettese a magyar vasutas dolgozok nevében elhelyezi a hála es szeretet koszorúját a hazánkat felszabadító szovjet hősök gellérthegyi emlékművén.



Az első Vasutasnap alkalmából rendezett fogadáson a jövő vasutasainak, az úttörő vasutasoknak két éltanuló küldötte is résztvett. Az ifjak boldogsága csak fokozódott, mikor Bebrits pajtás, miniszter leült közéjük és hosszasan elbeszélgetett velük.

Vasútrendszerünk további fejlődése attól függ, miként nő sztahanovista-mozgalmunk

Meg kell állapitani, hogy a vasúti adminisztrációban megbúvó ellenség és a még mindig mélyen ülő bürokrácia gátolja és jelenleg is akadályozza a szocialista verseny és a sztahanovista mozgalom kifejlődését. Történt már intézkedés e gát eltávolitására, de korántsem elég és

kíméletlenül meg kell semmisiteni utolsó maradványait is.

Sokkal nagyobb mértékben van szükségünk olyan újitókra most, akik a rakodást, a vonatösszeállitást és a vonattovábbitás gyorsabb lebonyolitására új, teremtő gondolatokat hoznak. Az anyagtakarékosságnál még csak a kezdeti megmozdulásokat tettük meg. Itt is tért kell nyernünk a újitóknak. Szójanak erről a Szovjetunió vasutas sztahanovistái által kivívott eredmények.

Vasútrendszerünk további fejlődése lényegében attól függ, miként nő sztahanovista-mozgalmunk.

Magasabb kultúrájú, gazdagabb és szebb élet felé megy a magyar vasutas

A Szovjetunióban minden mozdony 13.000 tonnával nagyobb súlyt visz évente a rendes terhelésnél és 14 és fél százalékkal kevesebb szenet fogyaszt az előirt normánál

Szabad utat a sztahanovistáink részére, — ez alapfeltétele további haladásunknak.

A *Vasutasnapon* tényként leszögezhetjük, hogy magasabb kultúrájú, gazdagabb és szebb élet felé megy a felszabadult vasutas. A jólvégzett munkáért megkapja a megfelelő bért és olyan szolgálati kategóriáknál, melyeknek bérezése nem áll arányban az általuk végzett munka jelentőségével, most van folyamatban a bérek rendezése. Ilyenek a vonatfékezők, kocsirendezők, váltókezelők és mások, kiknek válain nagyarányú felelősség nehezedik.

Kimagasló nagy teljesitmények, mint az őszi forgalom lebonyolitása, külön — nagyobb arányú — premizálással jár.

Gondoskodnunk kell a jövőben vasuti lakások építéséről. Vasúti lakótelepek létesitéséről, melyekben helyet foglal a szocialista gazdaság komfortja és kultúrája, minden intézménye. Sürgősen meg kell javitanunk laktanyáinkat. Korszerü laktanyát kell épitenünk az utazószemélyzet, a mozgó pályafenntartás és a rakodómunkások részére. El kell érni, hogy

az utazó személyzetet gépkocsik hozzák ki szolgálatba és telefont vezessünk lakásaikba,

a gyorsabb kiérlesités biztositása végett. Tehát nemcsak elismerés jár a jólvégzett munkáért, de a legmelegebb gondoskodás is jelen van e munkát végzők iránt. Igy van nálunk ahol a szocializmus épül. De odaát a kapitalista országokban nem ez a vasutas sorsa. Ott a legelemibb jogaikért súlyos harcot kell vivniok a vasutasoknak. Életük, testi épségük, kenyerük és szabadságuk van veszélyben a sztrájk alatt velük szemben alkalmazott véres rendőrterror következtében. A kapitalista világban a vasutasok részére nincs ünnep, nincs *Vasutasnap.*

A Vasntasnapnak fokoznia kell dolgozóink munkalendületét és az ellenség elleni harcot

Bebrits elvtárs a továbbiak során arról beszélt, hogy a *Vasutasnap* tulajdonképpen — vasutas újév. Ebben az időben fejeződik be a vasúti munka régi ciklusa és kezdődik az új ciklus mely teljes esztendeig tart. A ciklus elején az őszi nagy forgalom kezdete, a mezőgazdaság termékei ettől az időtől kezdve nagyobb mértékben kerülnek elszállitásra. Nagyobb erővel folyik ebben az időben az üzemek biztositása a téli időszakra nyersanyaggal. Az ipar termékeiből mind több és több kiván elszállitást A nagy épitési munkák az ősz idején sem veszitenek lendületükből és szakadatlanul szállitanunk kell a téglát, cserepet, követ, meszet és egyéb épitési anyagot. E szállitásokat kivétel és késedelem nélkül le kell bonyolitani. Ez a feltétele annak, hogy ötéves tervünk idején a második tervévet sikeresen még határidő előtt befejezzük.

A dolgozók milliói munkafelajánlásaik teljesitésével harcolnak azért, hogy a tervet végrehajtsák. A vasutasoknak vállalniok kell ebből a rájuk eső részt. Ezért

a Vasutasnapnak az őszi forgalmi verseny elindítójának kell lennie.

E napnak mozgósitania kell a vasutas dolgozók legszélesebb tömegeit. Még nagyobb erőfeszitésekre, még fokozottabb munkafegyelemre van szükség. Fokozni kell a vasutas dolgozók munkalendületét. Kövessenek el mindent a kocsiforduló olyan arányú megrövidítésére, amely lehetővé teszi az utolsó tonnáig a szállitásra felkinált áruk elvitelét.

A Vasutasnap kifejezi a vasutas dolgozók harcos békevágyát

A jól végzett munkával a béke ügyét erősitjük. Minden becsületes vasutasnak tudatában kell lennie annak, hogy munkájáért nemcsak népének felelős, hanem a békéért harcoló népek nagy családjának is. A *Vasutasnapnak* kifejezésre kell juttatnia a vasutas dolgozók harcos békevágyát. Dunapentelén, Inotán, Barcikán és az ország száz más helyén békemüvek épülnek és igényelnek épitőanyagot. A bányászok békemüszakok útján termelnek mind nagyobb és nagyobb szénmennyiséget. Ezeket

békeszállitással kell elvinniük a vasutasoknak a különböző rendeltetési helyekre.

Az irányvonatok, a *„2000 tonnás"*, az *„500 kilométeres"* vonatok, — békevonatok.

A béke megvédése ügyében dolgozik az a vasutas, aki fegyelmezetten és zökkenőmentesen, balesetek nélkül biztositja a rakodást, vonatösszeállitást, vonattovábbitást.

A Vasutasnapon fogadalmat kell tennünk — fejezte be beszédét *Bebrits* elvtárs, melyet sokszor szakitott félbe a dolgozók tetszésnyilvánitása, a hatalmas Szovjetunió, *Sztálin* és *Rákosi* elvtársak, a Párt és a hős szovjet vasutasok éltetése —, *hogy fokozzuk éberségünket a vasúton megbúvó ellenséggel szemben. Az ellenség tudatában van a vasút nagyarányú népgazdasági és honvédelmi jelentőségének. Ezért az ellenség támadásának egyik nagy célpontja a vasút. Mind nyiltabban mutatja fogafehérét a vasútnál az ellenség. A Grősz-per is bizonyságot szolgáltatott a vasútnál megbúvó ellenség tevékenységéről.*

A klerikális reakció mélyen be van ágyazva a vasutasok között és azon mesterkedik, hogy megtörje a termelési versenyek lendületét, szembe fordítsa a vasutasokat tervgazdaságunk célkitüzéseivel, az őszi forgalom idejére vállalt kötelezettségekkel.

Az ellenség elleni harc sikere érdekében meg kell szilárditani a munkafegyelmet és ki kell vetni magunk közül mindazokat, akik nem használják ki munkaidejüket, akik indokolatlanul túlóráznak, lazitják a normát, csalnak a bérekkel, megdézsmálják az árukat és felkütsmeretlen hanyagsággukkal baleseteket idéznek elö. Ki kell vetnünk magunk közül azokat akik lázitanak a munkafegyelem ellen, a jobboldali szociáldemokratákat, szocialista épitésünk dühödt ellenségeit: Csak igy válunk teljesen méltóvá nagy Pártunk és kormányunk megbecsülésére, a vasutas ünnepre: a Vasutasnapra.



Felejthetetlen élmény marad a parlamenti fogadás mindazok számára, akiket Pártunk Központi Vezetősége és a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa vendégül látott a Parlament kupolacsarnokában rendezett fogadáson. Képünkön Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter és felesége fogadják az érkező Lengyel József sztahanovista főmozdonyvezetőt és feleségét.

Kurocskin elvtárs a hős szovjet vasutasok forró üdvözletét tolmácsolja

Szünni nem akaró taps fogadta V. V. *Kurocskin* elvtársat, a Szovjetunió vasútügyi miniszterhelyettesét, aki elhozta a szovjet vasutasok forró, testvéri üdvözletét.

Kurocskin elvtárs elmondotta: milyen újabb sikereket érnek el a szovjet vasutasok a kommunizmus diadalmas épitésében, hogyan segitik a béke hatalmas alkotásainak, az új vizierőmüveknek épitését, a természet átalakitásának sztálini tervét.

— A szovjet vasutasok — mondta — figyelemmel és szeretettel kisérik a magyar vasutas szaktársak sikeres munkáját.

Örömmel látták, hogy Magyarország vasúthálózatának hossza már 1948 végére felülmulta a háború előttit, s hogy a dunai hidak bámulatosan rövid idő alatt újjáépültek. Ugyanigy örvendetes, hogy Magyarország vasúti dolgozói feladatuknak tekintik, hogy az ötéves terv ideje alatt öt új dunai és egy új tiszai vasúti hidat felépitsenek. És örömet vált ki a szovjet emberekből az is, hogy a jelmondat, *„Tanuljunk a szovjet emberektől, sajátitsuk el a szovjet vasúti dolgozók hatalmas tapasztalatait"* — a magyar közlekedés dolgozóinak elve lett. A szovjet vasutasok őszintén örülnek az önök sikereinek, győzelmeinek!

A koreai, csehszlovák, román, bolgár és francia küldöttek felszólalása

Ezután *Csen Gjo Szep*, a koreai közlekedési és vasutas szakszervezet központi vezetőségének elnöke beszélt. Izzó szavakkal mondott köszönetet a magyar népnek azért a testvéri segitségért, amellyel hozzájárult a koreai nép szabadságharcának sikereihez.

— Felszabaditó harcunkban vasutasaink tömegével bizonyitják be hazafiasságukat, hősiességüket. Nem törődve a kegyetlen, barbár bombázással és a tüzérségi tüzzel, eredményesen biztositják a szállitást. A hős *Ham Nam Szu* vasutas tavaly augusztus 20-án, amikor vonatát megtámadták az amerikai légi kalózok, nem ijedt meg a bombázástól és a géppuskázástól, a heves támadás közben lekapcsolta az égő vagonokat s továbbitotta a szerelvényt, nem törődve azzal, hogy összeégette a kezét.

Az idén februárban Ham Nam Szu a barbár bombázások alatt 12 megrakott kocsit mentett meg a pusztulástól.

A koreai vasutasok küldötte beszéde végén további eredményeket kivánt a magyar népnek a szocializmus épitésében.

Vojtech Daubner, a csehszlovák közlekedési dolgozók szakszervezete központi vezetőségének elnöke a csehszlovák vasutasok üdvözletét hozta. *„A csehszlovák és magyar vasutasokat nemcsak a vasúti vágányok kötik össze, hanem közös erőfeszitésük is a szocializmus épitésében, a béke védelmében"* — mondotta többek között.

Petár *Petrov*, a bolgár közlekedési szakszervezet küldötte üdvözlésében elmondta, hogy a bolgár vasutasok egy héttel előbb ünnepelték magas termelési eredményekkel *Vasutasnapjukat.* A vasutasok közösségét mindinkább átfogja az *„500 kilométeres"* és a nagyterhelésü vonatok mozgalma.

A bolgár vasútépitők kilenc nappal a határidő előtt törték át a Balkán-félsziget leghosszabb alagútját, a hatkilométeres Koznica-alagutat.

A román vasutasok nevében Dimitru *Sarbu*, a román közlekedési dolgozók szakszervezetének elnöke beszélt a román vasutasok munkaversenyéről, amelynek során augusztus 23, Románia felszabadulási ünnepe tiszteletére értékes felajánlásokat tettek. A bukaresti teherpályaudvar dolgozói a ki- és berakási időtartamot 38 százalékkal csökkentették.

Végül Marcel *Jeannot*, a francia vasutas szakszervezet titkára adta át a francia vasutasság üdvözletét. Hangsúlyozta, hogy a francia vasutasok látják: a Vasutasnap a népi demokrácia megbecsülését mutatja a magyar vasutasok iránt. Majd a francia munkások békeharcáról beszélt.

— A francia munkásosztály minden elnyomás és terror ellenére harcol — mondta. — Dokkmunkásaink megtagadják a hadianyag kirakását,

vasutasaink számtalan alkalommal tüntettek a hadianyagszállitások ellen. Franciaországban napról napra növekszik az áldozatkész, bátor békeharcosok száma.

Az első magyar *Vasutasnapot* ünnepi diszelőadás fejezte be a Margitszigeti Szabadtéri Színpadon. A kitünő müsor, amelyet a Vasutas Központi Énekkar, az Épitő- és Faipari Dolgozók Szakszervezetének Központi Népi Együttese, *Fodor* János, az Operaház müvésze, *Ascher* Oszkár, *Ladomerszki* Margit és a Vasasok Központi Népi Együttese adott elő, nagy sikert aratott. A diszelőadáson mutatták be *Raics* István — *Szelecsényi* István — *Tóth* László *„Vasutas indulóját"*, amelyet a *Vasutasnap* tiszteletére szereztek. A MAV szimfónikusok ugyancsak sikert könyveltek el, *Lukács* Miklós vezényletével, s lelkes ünneplés követte *Térey* Mária vezényletével a Vasutas Központi Zenekar népi részlegének, és a Központi Vegyeskar kitünő müsorát.

Az ünnepi diszelőadáson *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter beszédet mondott.

Az első magyar *Vasutasnap* a margitszigeti ünnepi diszelőadással végéhez érkezett. A magyar vasutas dolgozók, a dolgozó nép millióinak, a Pártnak, a kormányzatnak megbecsülésétől övezve, az eddiginél is jobb munkával harcolnak az alkotmány ünnepére tett vállalásaiknak túlteljesitésével az őszi csúcsforgalom feladatainak megvalósitásáért, s ezen keresztül a terv idő előtti végrehajtásáért.



Csen-Gjo-Szep elvtárs, Korea küldötte.



V. Daubner elvtárs, csehszlovák küldött



Dimitru Sarbu elvtárs, Románia küldötte,



Petár Petrov elvtárs, Bulgária küldötte.



Marcel Jeannot, Franciaország küldötte.

Az alkotmány ünnepére tett vállalások túlteljesítésével segítjük az őszi forgalmi verseny sikerét

A vasutas dolgozók már a „*Vasutasnap*" hetében és az azt megelőző időben úgy dolgoztak, hogy az augusztus 20-i verseny vállalásait legalább augusztus 12-re az első „*Vasutasnapra*" teljesítsék.

A vasutas dolgozók azonban nem elégszenek meg a „*vasutasnapi*" kiváló eredményekkel, hanem azon igyekeznek, hogy még a „vasutasnapi" eredményeket is messze túlszárnyalják.

Ez a lelkes és öntudatos munka látszik meg a békéscsabai fűtőház dolgozóinál is. *Nagy* Károly kocsilakatos 193, *Fazekas* Sándor tüzikovács 196 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik. Orosházán például *Mogyorós* István tolatásvezető és brigádja 202 százalékot ért el. A szentesi fűtőházban röpgyűlésre jöttek össze a dolgozók. Itt tudták meg, hogy

Csutora József kazánmosó 140 százalékos felajánlását 169, Bíró Sándor esztergályos pedig 130 százalékos felajánlását 159 százalékra teljesítette.

A szegedi területi bizottság dolgozóihoz hasonlóan küzdenek a minisztertanács zászlajáért a debreceniek is. A Debreceni Járműjavító ÜV-ben például *Kovács* Kálmán kazántisztító kovács 157, *Csukás* László fúrósbrigád, s *Nagy* László kerekesbrigád 126, *Bíró* Károly armatúralakatos 130, *Zabos* László kerékesztergályos 131. *Kocári* Zoltán esztergályos 207 százalékos átlagteljesítménnyel küzd az augusztus 20-i versenyben. A műhely átlaga elérte a 103.1 százalékot. Az osztályok közötti versenyben első helyen áll a VIII osztály 110.7, míg a VII osztály 102.1, a III. osztály 100.2 százalékkal a második, illetve harmadik helyen állnak.

Az üzem a Miskolci Járműjavítóval van versenyben és jelenleg a debrecenieknek vezetnek.

A miskolci területen a dolgozók az alkotmány ünnepére tett felajánlásaikat nagy általánosságban már a „*Vasutasnapra*" teljesítették és most a hátralévő időre újabb felajánlásokat tesznek. Miskolcról a „*Vasutasnapon*" indították el „*négyes kapcsolt*"-mozgalomban az első őszi forgalmi vonatot.

A pécsiek a békeműszakokban döntő többségben teljesítették az augusztus 20-i vállalásaikat. Dombóváron *Gurinyi* Tibor, *Radó* Rezső forgalmi szolgálattevők a vonatok terhelését 113, *Faragó* Flórián kocsimester a kocsimozgatást 122, *Látos* János tolatásvezető a gurítási egységidőt 165, míg *Kovács* Mihály vonatvezető az utazási sebességet tolatós vonattal 124 százalékra. *Tarr* István vonatvezető és brigádja, a kezelő és tolató tehervonat utazási sebességét 113 százalékra teljesítette.

A budapesti területi bizottság területén is számos kimagasló eredmény született. Például a Keleti Fűtőházban *Szedán* István salakos 163, *Lotos* János csőluvató 140, *Szalai* István kimosó 153, *Torma* István begyujtó 167.8 százalékos teljesítményt értek el. Ugyanitt *Szilágyi* Gyula

napi kilométertervét 275, tonnatervét 305, széntakarékosságát 27.6 százalékra teljesíti az alkotmány ünnepének tiszteletére.

Kovács Pál mozdonyvezető sem marad el *Szilágyi* mögött. *Kovács* például napi kilométertervét 227, százaléktonna tervét 412, a széntakarékosságot 14.8 százalékra teljesítette.

A szegedi Alműhelyben ifj. *Arva Ferenc* esztergályos az augusztus 20-i versenyben a békeműszakban 318 százalékot ért el.

A dunapentelei vasúti üzem dolgozói a „*Vasutasnapra*" való jó felkészüléssel teljesítették túl az augusztus 20-i versenyvállalásaikat. A békeműszakban elvégezték a „D"-út feletti betonhid utolsó szakaszának próbaterhelését.

Az új dunapentelei pályaudvar nyocadik vágányának építését befejezték és összekötötték a fővonallal.

Így a Dunai Vasmű részére érkező gépekkel és építőanyagokkal megrakott vonatok most már sűrűbben és gazdaságosabban közlekedhetnek.

A Szolnoki Járműjavító ÜV dolgozói minden pénteken békeműszakokat tartanak.

A Ferencvárosi Fűtőház dolgozói augusztus 20-ig 150 túlsúlyos vonat indítását vállalták, de már több mint 185 ilyen vonatot indítottak és most újabb 120 túlsúlyos vonat indítására tettek felajánlást.

A fiatalok sem maradnak el a versenyben. *Farkas* Ferenc mozdonyvezető, *Bocsi* Imre és *Nagy* József ifj. fűtők egy 424-es géppel, 50 kilométeres sebességgel 1821 tonnát továbbítottak 1250 tonna helyett Miskolcról Hatvanba és 69 mázsa szenet takarítottak meg ezen az úton.

Hosszan sorolhatnánk fel a jobbnál jobb eredményeket, amelyekkel dolgozóink bizonyítják: hálájukat és szeretetüket a Párt és a kormányzat iránt, a „*Vasutasnap*" rendszeresítéséért. Jó munkájukkal, az ellenség elleni harc fokozásával bizonyítják, hogy érdekeltek az őszi forgalom zavartalan lebonyolításában. Érdekeltek a munkafegyelem megszilárditásában, abban, hogy öntudatos vasfegyelmen felépülő eredményeikkel méginkább erősítsék népgazdaságunkat és ezen keresztül a Szovjetunió vezette béketábor, szocialista építésünk ütemének meggyorsítására irányuló fáradozásainkat.

A „*Vasutasnap*" lelkes hangulatával lendületesen küzdjünk továbbra is a minisztertanács vándorzászlajáért, az őszi forgalom sikeréért!

Pável Szemjonovics Szmetankin üzenete a magyar vasutasoknak

Pável Szemjonovics *Szmetankin* elvtárs, a moszkvai metro építkezések Sztálin-díjas kitüntetett mérnöke, az első magyar Vasutasnap alkalmából rádióüzenetet intézett a magyar vasutasokhoz. *Szmetankin* elvtárs a szovjet vasutasok nevében üdvözölte a magyar vasutasokat, majd hangsúlyozta, hogy a vasúti szállítás munkája biztosítja a népgazdaság valamennyi ágának fejlődését, a dolgozók kulturális és anyagi színvonalának emelkedését és biztosítja az előrehaladást a szocializmus és a kommunizmus felépítésében. *Szmetankin* elvtárs elmondotta, hogy a szovjet vasutasok örömmel hallották a budapesti földalatti vasút építkezésének megkezdését és az ott dolgozók jó eredményeit.

— A szovjet vasutasok meg vannak győződve arról, hogy a Magyar Dolgozók Pártjának és Rákosi Mátyásnak gondoskodására a magyar vasutasok újabb sikerekkel válaszolnak — fejezte be a magyar vasutasokhoz intézett rádióüzenetét *Szmetankin* elvtárs.

Prieszol és Felcsúti elvtársak nyilatkozata a moszkvai rádióban

A Moszkvában tartózkodó magyar vasutasküldöttség vezetőjének, *Prieszol* József elvtársnak, a Magyar Népköztársaság közlekedésügyi minisztere első helyettesének nyilatkozatát közvetítette a moszkvai rádió.

— Ámerre jártunk — mondotta *Prieszol* elvtárs —, *rendet, fegyelmet, pontosságot, tisztaságot, az utasokkal való udvarias bánásmódot, az utasok kényelméről való gondoskodást láttuk a szovjet vasutakon. Gyönyörü példáit láttuk mindenütt az együttműködésnek, az egyes szolgálati ágak, valamint azok szellemi és fizikai dolgozói egymásközötti együttműködésének* — mondotta a többi között *Prieszol* elvtárs, aki befejezésül a Szovjetunióban tartózkodó magyar vasutas küldöttség tagjai nevében üdvözölte a Vasutasnap alkalmából a magyar vasutasokat.

Felcsuti László elvtárs, a Szovjetunióban tartózkodó magyar vasutasküldöttség tagja is beszámolt tapasztalatairól a moszkvai rádióban. Elmondotta, hogy a küldöttség tagjai a szovjet vasutasok központi technikai házában *meggyőződtek a fizikai munkások és a műszaki értelmiségiek alkotó együttműködésének gyakorlati megvalósításáról. Felcsuti* elvtárs elkésedéssel beszélt a moszkvai rádióban a többi között azokról az újtípusú mozdonyokról, amelyek 10—12 000 tonnát is vontatnak.

— Mi, a Szovjetunióban tartózkodó magyar vasúti delegáció tagjai, azt igérjük, hogy a sok nagyszerű és jellett munkamódszer alkalmazásának hazánkban, a magyar vasútakon elsővonalbeli harcosai leszünk — fejezte be *Felcsuti* elvtárs a moszkvai rádióban tett nyilatkozatát.

A világ minden részéről érkeztek üdvözlő táviratok a magyar Vasutasnap alkalmából

Az első magyar Vasutasnap alkalmából a hatalmas Szovjetunió hős vasutasai küldtek elsőnek üdvözlő táviratot. A Vasúti Szállító Munkások Szövetsége Elnöksége nevében Csernicsenkó elvtárs tolmácsolta a Szovjetunió vasutas dolgozóinak forró üdvözletét és új sikereket kivánt a magyar vasutasoknak az ötéves terv teljesítéséért, a szocialista Magyarország felépítéséért és a béke megvédéséért vivott harchoz.

Ugyancsak meleghangú táviratot küldtek Kina, Albánia, Lengyelország, Csehszlovákia, Bulgária, Románia, a Német Demokratikus Köztársaság vasutas szervezetei.

A marshallizált országok kemény harcban álló dolgozói ugyancsak meleghangú üdvözlő táviratokban juttatták kifejezésre dolgozóik érzelmeit az első Vasutasnapon. A francia és olasz szakszervezeti szövetség hangsúlyozta táviratában a megalkuvásnélküli harcot, amellyel dolgozóik küzdenek a jobb életfeltételekért, a békéért, szemben az imperialisták elnyomó politikájával, amely nyomort és szenvedést jelent számukra.

A Marianske-Lazneban üdülő magyar vasutasok sem feledkeztek meg az első Vasutasnapról és a Szovjetunióban tartózkodó magyar vasutas küldöttséggel egyetemben ugyancsak táviratilag üdvözölték a Vasutasnapot.

Többszáz távirat érkezett a magyar vasutas üzemek és szolgálati helyek dolgozóitól, de ugyancsak táviratilag üdvözölték a szakszervezeten keresztül vasutasainkat a testvér magyar szakszervezetek vezetőségei is.



A Vasutasnap alkalmából ünnepélyes keretek között nyitották meg a Nemzeti Szalónban az első Országos Vasutas Képzőművészeti- és Ujító Kiállitást, nagyszámú meghivott vendég jelenlétében. Képünkön Rácz Kálmán elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára ünnepi beszédét mondja. Előtte jobbról-balra: Vaszilij Vaszilijevics Kurocskin elvtárs, a szovjet közlekedésügyi miniszterhelyettes, Blazsenov elvtárs, Sztálin díjas sztahanovista mozdonyvezető, Rózsavölgyi József elvtárs, a Vasutpolitikai Osztály helyettes vezetője.

A munka biztonsága

egyik elengedhetetlen feltétele a termelés emelésének, a tervek teljesitésének. Kormányzatunk rendeletekkel, törvényekkel biztositja, hogy a vállalatok vezetőségei, szakszolgálati főnökségek, törödjenek az egészségesebb és biztonságosabb munkakörülmények megteremtésével, a dolgozók szociális helyzetének megjavításával.

PÁRTUNK JAVASLATÁRA *kormányzatunk ezen törvények, rendeletek betartásának és végrehajtásának ellenőrzését a szakszervezetek irányitásával magukra a dolgozókra bizta. A SZOT elnökségének 1950 október 6-i határozata eredményeként a szakszervezetekben létrejöttek a munkavédelmi szervek, akiknek feladatuk harcolni a jobb, egészségesebb munkakörülményekért, a balesetek megelőzéséért. Kormányzatunk külön rendeletben szabta meg a dolgozók szociális létesitményekkel való ellátásának alsó határát, megállapitotta az üzem szociális létesitmények minimális normáit.*

A rendeletek betartása és végrehajtása terén komoly hiányosságok mutatkoznak. A vállalatvezetőségek és szakszolgálati főnökségek egy része nem tartja, illetve nem tartatja be a dolgozók egészségét, testi épségét védő törvényeket, rendeleteket, balesetelhárítási óvórendszabályokat. Egyes vezetők még mindig nem látják a munkavédelem és a termelés közötti szoros összefüggést, nem ismerték fel, hogy csak a biztonságos munka lehet termelékeny és igy lebecsülik a munkavédelem fontosságát. Az üzemeik területén lévő hiányosságokkal megalkusznak, azok megszüntetését liberálisan kezelik és igy módot nyujtanak az üzemen belül meghúzódó ellenség további kártevésének. A munkavédelmi szerveknek a hiányosságok határidőn belül való megszüntetését célzó felhivásait figyelmen kivül hagyják. Nem harcolnak a felsőbb szakszolgálati szervek felé a hiányosságok megszüntetéséért, még abban az esetben sem, amikor azok az üzemen belül megoldhatók lennének. Nem ellenőrzik rendszeresen a szállitóeszközök, daruk, csigasorok, emelők, biztonsági berendezések és kézi szerszámok állapotát. Nem foglalkoznak az üzemi rend, a tisztaság megteremtésével, az újonnan felvett dolgozók balesetelhárítási oktatására nem fektetnek súlyt, a megtörtént balesetek bejelentését elmulasztják, a baleseteket nem vizsgálják ki és a felelős személyekkel szemben nem járnak el fegyelmileg. A hiányosságok következtében a balesetek száma növekedik. Az ilyen és ehhez hasonló lazaságok egész sorát találhatjuk meg a Debreceni Osztálymérnökség IV-es, V-ös és VI-os szakaszán, ahol Vizi János osztálymérnök a munkavédelmi felelős felhivására azt válaszolta, hogy őt esetleg csak kérheti a munkavédelmi felelős a hiányosságok megszüntetésére. A hiányosságok nagy részét a kitűzött határidőre nem szüntette meg, annak ellenére, hogy azok helyileg megoldhatók lettek volna. Másképpen foglalkoznak a munkavédelem kérdésével a Landler Jenő Járműjavító Üzemi Vállalatnál, ahol a vállalatvezető, Brand Ferenc elvtárs a munkavédelmi szervekkel, az üzemi bizottsággal szorosan együttműködve harcol az üzemükben lévő balesetelhárítási hiányosságok megszüntetéséért. Ellenőrzi a felhivásban közölt hiányosságok megszüntetését, szigorúan felelősségre vonja azon művezetőket, akik a hiányosságok megszüntetését elhanyagolják.

VASÚTÜZEMUNK TERÜLETÉN *jelentős számban alkalmazunk új munkaerőt, közöttük nagy számban nőket, akiknek egészségével, testi épségével és szociális helyzetével való nemtörődés veszélyezteti a munkaerőtoborzás sikerét, a nőknek a termelő munkába való bevonását, a szükséges munkaerő biztositását. A lazaságok és hiányosságok megtürése az ellenség malmára hajtja a vizet, akik ezen a területen is akadályozni akarják vasútüzemünk szocialista fejlődését, a tervek teljesitését, nehézségeket gördítenek az őszi csúcsforgalom lebonyolitása elé.*

Kormányzatunk határozatot hozott, amelynek értelmében 200 forintig terjedő birságolási joggal ruházza fel a szakszervezetek munkavédelmi felügyelőit, a jog szigorú gyakorlására, a balesetek és megbetegedések elleni harcra, a jobb, egészségesebb, a dolgozók kedvezőbb munkafeltételeinek megteremtése, a munka biztonsága érdekében.

A szakszervezetek büntetési joggal való felruházása növeli a munkavédelmi szervek felelősségét. A büntetéseket a szakszervezetek munkavédelmi osztályai nem mint erőszakos intézkedést alkalmazzák munkájukban, mint ahogy azt egyes vállalatvezetők, szakszolgálati főnökök személyeik ellen irányuló rosszindulatú támadásnak minősitették. Nem érezték a tett intézkedésben Pártunk és kormányzatunk a dolgozók iránti féltő gondoskodását, amely a szocializmus építésének rohamos fejlődésével mindjobban előtérbe kerül és feladatává teszi a jó vezetőknek a dolgozókkal való állandó törődést.

NEVELŐ ESZKÖZKÉNT BEVEZETJÜK *a birságolást munkavédelmi osztályunk munkájában a megtörtént hibák, a feltalálható lazaságok megszüntetésére. A büntetés okát és mértékét nyilvánosságra hozzuk a sajtóban. Szakszervezetünk munkavédelmi osztálya az elkövetkezendő időben élni fog ezen jogával azok ellen, akik a munkavédelmi rendszabályok végrehajtásának elmulasztásával veszélyeztetik a termelő munka biztonságát, felemelt ötéves tervünk célkitűzéseinek megvalósitását.*

Munkavédelmi osztályunk csak úgy fog tudni ezen feladatának megfelelni és eredményeket elérni, ha a vasutas dolgozók széles rétegei támogatják munkáját, bátran feltárják az üzemeikben feltalálható hiányosságokat, lazaságokat és széleskörű politikai nevelő munkával nevelik dolgozó társaikat az óvórendszabályok, rendeletek, törvények betartására, a fegyelmezettebb és biztonságos munkára.

Budapest, 1951 augusztus 14.

Kvassai István,
a Központi Munkavédelmi Osztály vezetője



A Vasutasnap alkalmával szerte az országban díszelőadásokat rendeztek. Képünkön a margitszigeti Szabadtéri Színpad díszelőadásának egyik népi táncjelenetét látjuk, amelyet hatalmas sikerrel mutatott be a központi táncegyüttes.

Az augusztus 13—18 között tartandó szakszervezeti taggyűléseknek segíteniök kell az őszi csúcsforgalom lebonyolítását

Augusztus 13—18 között szakszervezeti taggyűléseket kell tartani. A taggyűléseken ezúttal a munkafegyelem és a takarékosság kérdését tárgyalják meg.

Az üzemi beszámoló alapjául a SZOT V. teljes ülésének július 28-án hozott határozata szolgál, amely szervesen egészíti ki a idevonatkozó előbbi párt- és kormányhatározatokat.

A szakszervezeti taggyűlést össze kell kötnünk a VI. Országos Vasutüzemi Értekezlet határozatainak, a *vasutasnapi* fogadalom és az őszi csúcsforgalom feladatainak elvégzésére való mozgósítással. A taggyűlésen fel kell használni az előző szakszervezeti taggyűlések tapasztalatait.

Pányin elvtárs levele Lengyel Józsefhez:

MINDEN MAGYAR VASUTASNAK ÚJ SIKEREK ELÉRÉSÉT KÍVÁNOM

Drága Barátom, Lengyel József! Leveledet nagy figyelemmel és nagy érdeklődéssel olvastam. Köszönöm Neked a meleg baráti hálával telt szavaidat és jókívánságaidat. Nagyon örülök, hogy engem és a magyar vasutasokat már régen összefűző levelezés nemcsak, hogy nem szakadt meg, hanem ellenkezőleg, napról napra erősödik.

Ez ragyogó bizonyítéka a magyar és szovjet nép egyre növekvő és egyre erősödő barátságának.

Drága Barátom! Leveledből értesültem, hogy mozdonyvezetőitek nem ritkán 15.000 kilométeres utat is befutnak a gőzmozdonykazán kimosása nélkül. Ez nagy eredmény, mellyel jogosan büszkélkedhetsz. Irsz arról is, hogy még akadnak nehézségek a munkában, s hogy ezek a növekedéssel járnak és nem ijedtek meg tőlük. Megelégedéssel olvastam a sorokat. Helyes! Nem kell félni a nehézségektől, én hiszem, hogy legyőzitek és új, hatalmas sikereket értek el. Bizonyítékul szolgálnak erre a magyar vasutasok eddig elért eredményei, az a valóban hatalmas munka, melynek nyomán újjászülettek a fasiszták által, a háború alatt lerombolt vasútak.

Mikor nálatok voltam látogatóban, elmondtátok, hogy azt a feladatot állitottátok magatok elé, hogy még bátrabban vezetitek be az uj technikát a vasúton. Mi is feladatunkká tettük a kazánoknak meleg állapotban való kimosását, komplex javitóbrigád szervezését és végül a páros és három váltószemélyzetes utazásokat. Nagyon szeretném megtudni, hogy sikerült-e nektek megvalósitani ezeket az intézkedéseket? Ugyszintén az is érdekel, hogy milyen változások történtek a mozdonybrigád összeállitásában, bevezettétek-e a mozdonyvezetőhelyettes tisztet?

Néhány szót magamról is szólok. Amint tudod, a moszkvai „Szortirovocsnaja" (osztályozó), üzem fütőházában dolgozom. A mozdonyvezetők brigádja — melyet én vezetek — most a mozdonyok napi átlagos futásának növeléséért és a nyersanyagtakarékosságért harcol. Sok mozdonyvezető

a napi átlagos futást elviszi 500, sőt még több kilométerig is.

Nagy munkát fejtünk ki a javitás megszervezésében és már elértük

a javitás szigorú ciklikusságát. Ez egyik legfontosabb előfeltétele annak, hogy még jobb eredményeket érhessünk el.

Egy jó hirt akarok még közölni Veled: csapatunk öt mozdonya a kommunizmus épitésének szállitási munkáját végzi. Feladatul tüztük magunk elé, hogy ezt a megtisztelő megbizatást a legmagasabb szinten teljesitsük. A kommunizmus épitkezései közös ügye az egész szovjet népnek és mi fáradhatatlanul dolgozunk, hogy minden lehetőt megtegyünk érte. Akkor, amikor a háborús gyujtogatók emberek elpusztitására készitenek fegyvereket, mi, szovjet emberek békés alkotó munkával vagyunk elfoglalva.

Kötelességünk erősiteni hatalmas hazánkat, a béke támaszát, imc, ez az, amiért ilyen erőteljesen dolgozunk.

Kivánom Drága Barátom, Neked és minden magyar vasutasnak új győzelmek elérését: Ti a béke ügyéért dolgoztok.

Forró munkásüdvözletemet küldöm Neked és egész szivemből kivánok munkádhoz új sikereket.

I. Pányin.

HONVÉDLEVELEK A VASUTASNAPRÓL

Néphadseregünk derék fiai levelekkel felkeresték lapunk szerkesztőségét. Ezekben a levelekben jó munkát kívánnak a szocialista munkaversenyhez és beszámolnak arról, hogy a tartalékostiszti kiképzésen hogyan vesznek részt, s hogyan válnak szocializmust épitő hazánk tántoríthatatlan harcosaivá.

Maczkó József például igy ir többek között: „Csatlakozom a versenyetekhez, augusztus 12-re, a „Vasutasnapra", s alkotmányunk ünnepére. Versenypontnak csak azt tudom felajánlani Nektek, hogy minden tudásomat és szorgalmamat felhasználva a kiképzésben, a tanulásban, mert ezzel tartozom Pártunknak és népünknek. Ez a tudat ad nekem erőt, hogy megértitek Ti is munkánkat és velünk együtt épititek boldog hazánkat."

Elmondják ezekben a levelekben, hogy sok vasutas sztahanovista és kiváló munkás, öntudatos dolgozók vannak közöttük és azért mentek a néphadsereg soraiba, hogy megmutassák: nemcsak épiteni tudnak, de meg tudják védeni hazájukat is.

*

Kovács János százados bajtárs levelében arról számol be, hogy a ferencvárosi dolgozók csapatvászlót ajánlottak fel alakulatuknak. Azt üzeni a levelében vasutas bajtársainak, hogy nyugodtan dolgozhatnak, mert a munkásosztály hatalmán alapuló néphadsereg megvédi a békénket, szabadságunkat és épitő munkánkat.

A KPM harmadik jelentése a vándorzászlóért folyó küzdelem állásáról

Az elmúlt napokban adta ki a közlekedés- és postaügyi minisztérium harmadik jelentését a minisztertanács augusztus 20-i, közlekedési vándorzászlajáért folyó verseny állásáról. Eszerint:

ELSŐ HELYEZETT: *MÁV Északi Fütőház.* A vontatási műhely dolgozói 136 százalékra teljesitették tervüket. Az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométer-teljesitmény 152 kilométerről 172 kilométerre emelkedett. A „2000 tonnás"-mozgalomban továbbitott napi többterhelés 1387 tonnára emelkedett, a „mosástól-mosásig"-mozgalomban pedig az átlagos kilométerteljesitmény 5800 kilométerről 10.400 kilométerre. Valamennyi mozdony részt vesz a „Minden út jövedelmezőségéért" folyó mozgalomban.

MÁSODIK HELYEZETT: *Fővárosi Autóbuszvállalat.*

HARMADIK HELYEZETT: *Posta Budapesti Hálózatépitő ÜV.*

NEGYEDIK HELYEZETT: *Landler Jenő Járműjavitó ÜV.*

Az egyes iparágakon belül a helyezési sorrend a következő:

VASÚTVONTATÁS: 1. *MÁV Északi Fütőház,* 2. Keleti Fütőház, 3. Miskolci Fütőház. Utolsó a Nyiregyházi Fütőház.

VASÚTFORGALOM: 1. *Rákosrendező állomás,* 2. Budapest—Ferencváros állomás. Utolsó a füzesabonyi állomás.

VASÚTPÁLYAFENNTARTÁS: 1. *Szombathelyi osztálymérnökség,* 2. Hódmezővásárhelyi osztálymérnökség, 3. Ó-Miskolci osztálymérnökség. Utolsó a váci osztálymérnökség.

VASÚTMŰHELYI SZOLGÁLAT: 1. *Landler Jenő Járműjavitó ÜV,* 2. Debreceni Járműjavitó ÜV, 3. Északi Járműjavitó ÜV. Utolsó a Szombathelyi Járműjavitó ÜV.

VASÚTKERESKEDELMI SZOLGÁLAT: 1. *Budapest—Józsefváros kereskedelmi főnökség,* 2. Nyugati-pályaudvar kereskedelmi főnökség, 3. Dombóvári kereskedelmi főnökség. Utolsó a debreceni kereskedelmi főnökség.

Szocialista Vasútért
A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság:
Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet
Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16.
Telefon: 113—887. 124—893. 313—744.
Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

A koreai szállítómunkások szakszervezetének levele a magyar szállítómunkásokhoz

Mi, koreai szállitómunkások, — akik harcot vivunk az amerikai területrablók ellen, — forró, harcos kézszoritásunkat és üdvözletünket küldjük a népi Magyarország szállitómunkásainak, akik a Szovjetunió önzetlen támogatásával harcolnak a nagy népgazdasági terv teljesitéséért és a tartós békéért az egész világon.

Lelkünk egész mélyéből határtalan hálát mondunk Önöknek, — akik következetesen segitik a koreai népet, amely hazája szabadságáért és függetlenségéért harcol a fegyveres amerikai beavatkozók ellen, — őszinte és önzetlen segitségükért és testvéri támogatásukért.

Mi, koreai szállitómunkások, hősiesen harcolva a győzelem biztositásáért a háborúban, sorainkból olyan bátor férfiakat termeltünk ki és termelünk ki, mint amilyenek a hős Han Nam Szu és sok más vitéz.

Bármilyen gaztetteket is hajtsanak végre, bárhogyan is tomboljanak az amerikai barbárok, okvetlenül kivivjuk a végső győzelmet, a nagy Szovjetunió, Kina és a népi demokráciák országainak, valamint az egész világ békeszerető népeinek egyetértésével és támogatásával, az amerikai területrablóknak egy szálig való megsemmisitéséért folyó elkeseredett harcban.

Kivánunk Önöknek, drága barátaink, — akik diadalmasan haladnak a szocializmushoz vezető úton, — még több sikert!

Éljen Rákosi elvtárs, a magyar nép bölcs vezére!

Éljen a koreai és magyar szállitómunkások barátsága!

Éljen a béke az egész világon!

Éljen a béke megdönthetetlen támasza az egész világon, — a nagy szovjet nép és annak vezére és tanitója, minden békeszerető nép barátja, a nagy Sztálin!

A Koreai Szállitómunkások Szakszervezetének Központi Bizottsága

A román vasutas válogatott megérdemelten győzött a magyar vasutas válogatott ellen

Az első magyar Vasutasnap alkalmából az ország valamennyi Lokomotiv Sport Köre sportünnepséget tartott. A jólsikerült bemutatókat a legtöbb helyen labdarugó mérkőzés zárta le.

A Vasas-pályán az országos vasutas nagygyülés második részében bonyolították le a román és magyar vasutas válogatott közötti mérkőzést.

Öt óra előtt néhány perccel futott ki a két csapat a pályára. Minden játékos kezében virágcsokor volt. Felsorakoztak a pálya közepén, majd a vasutas zenekar előbb a román, majd a magyar Himnuszt játszotta el. Ezután a két csapat játékosai a nézők tapsai közepette a virágokat a közönség közé szórták.

A román vasutas válogatottban *Dungu, — Tirják, Demeter, Cristescu — Szocsek, Berta, — Nicsu, Villand, Radulescu, Marian, Filotti* játszott.

A magyar vasutas válogatottban: *Horváth — Rédei, Tölgyesi, B. Nagy — Jeszmás, Kulcsár, — Papp, Imri, Tihany, Czigony és Magyar* játszott.

A mérkőzést a tervszerűbben és gólratörőbben játszó román csapat 4:1 arányban megnyerte. Időnként jóiramú, szinvonalas játékot jelentett a két ország vasutas válogatottjának mérkőzése.

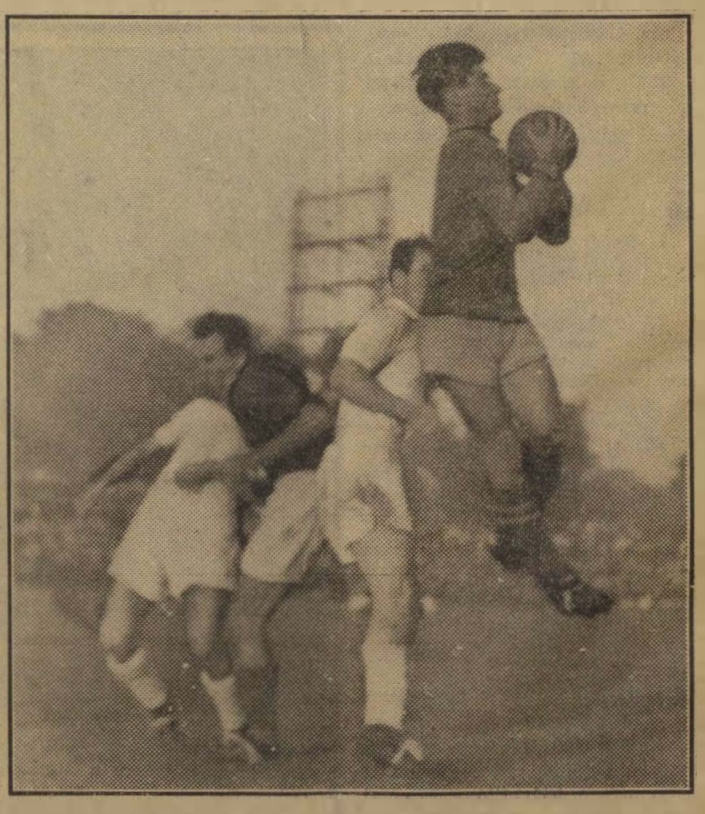
Az első félidőben a román csatársor ötletesebben, tervszerűbben játszott, mint a magyar. Ebben a játékrészben a magyar támadó sor nem tudta tartani a labdát, a leadások rendszerint ellenfélhez mentek, s hiba volt az is, hogy a magyar csatárok nem értették meg egymást.

Csak a védelem kitünő játékán mulott, hogy a román csapat nem tudott több gólt rugni.

Szünet után az első 20 percben a felfrissitett magyar csatársor több helycserés, lendületes támadást vezetett, a gólhelyzeteket azonban nem tudta kihasználni. Amikor a román csapat is változtatott támadó során, ismét átvette a játék irányitását és a kapkodó magyar védelem mellett biztosan, megérdemelten szerezte meg a győzelmet.

A 22.000 nézö előtt lejátszott mérkőzést a közönség nagy érdeklődéssel kisérte végig és lelkesen megtapsolta nemcsak a magyar, hanem a román csapat góljait és egy-egy kiugró teljesitményét.

A Vasutas Szakszervezet sorlegét a mérkőzés végén a szurkolók lelkes tapsa közepette nyujtotta át *Krekó* Ferenc elvtárs, a Vasutas Szakszervezet Szervezési Osztályának vezetője a győztes csapatnak, valamint mindkét csapat tagjának a *Vasutasnap* emlékére készitett emléktárgyat.



A vasutasnapi ünnepi nagygyülés második részében 22.000 néző előtt román-magyar vasutas válogatott labdarúgómérkőzést tartottak. Képünkön a román kapus, Dungu egy veszélyes labdát fog el.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 13. SZAM. ★ Ára: 20 fill. ★ 1951 SZEPTEMBER 3.

A szakszervezet harci feladata az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítása

Írta: Rácz Kálmán, a Vasutasok Szakszervezetének titkára

A vasút dolgozói megkezdték legnagyobb feladatuk: az őszi csúcsforgalom lebonyolítását. Hosszú heteken át, alapos körültekintéssel készült a vasutasság a nagy munkára. Az augusztus elején tartott Országos Vasútüzemi Értekezleten számos hasznos javaslat hangzott el a dolgozók, a sztahanovisták részéről, nem egyszer bírálat formájában a vezetés és a mozgalmi szervek felé. Ezek a javaslatok nagy segítséget nyujtottak ahhoz, hogy az értekezlet eredményes legyen.

Az őszi csúcsforgalomra való politikai és technikai felkészülést nagymértékben elősegítette a pártunk, Rákosi elvtárs javaslatára hozott minisztertanácsi határozat, amely minden év augusztusának második vasárnapját „vasutasnappá" nyilvánította. Ebben a határozatban az egész magyar nép elismerése jutott kifejezésre a vasutasok eddigi eredményes munkájáért. A vasutasnapra munkafelajánlásokkal, békeműszakokkal, békevonatok indításával készültek dolgozóink. A szolnoki fűtőházban például 12 felemelt sebességű és 10 „2000 tonnás" vonat indítását vállalták. Az állomás dolgozóival együttműködve, vállalásukat 16 felemelt sebességű és 21 „2000 tonnás" vonat indításával túlteljesítették.

Vasutasaink a vasutasnapon fogadalmat tettek Rákosi elvtársnak, hogy az őszi csúcsforgalmi feladatok elvégzésére, a felemelt ötéves terv második évének sikeres túlteljesítésére irányuló harcukban keményen megállják helyüket. A tatabányaiak például megfogadták, hogy az irányvonatok számát 20 százalékkal emelik, december 1-én elindítják az 500. irányvonatot és a vonatok terhelését 15 százalékkal túlteljesítik a harmadik negyedévre. A hatvani fűtőház dolgozói pedig megfogadták, hogy szénmegtakarítási tervüket 623 tonnával túlteljesítik, a mozdonyok futójavítási költségét 100 elegytonnakilométerenként 20-ról 16 fillérre csökkentik és 1951. évi tervüket már november 15-re befejezik.

Ilyen fogadalmak ezreit hozták el a vasutasnapra a békevonatok. Megkönnyíti a felajánlások teljesítését, hogy szovjet vasutasvendégeink bőségesen adták át tapasztalataikat a magyar vasutasságnak. V. Blázsenov elvtárs, a Sztálin-díjas szovjet mozdonyvezető, az 500 km-es mozgalom megindítója, nagyszerű tapasztalatokkal gazdagította a „Hámán Kató" Fűtőház dolgozóit. Igy, ő javasolta, hogy a mozdonyszemélyzet kössön komplexbirád-szerződést a kiszolgálószemélyzettel, a mozdony fűtőházi, tartózkodási idejének minimálisra való csökkentése végett. Felvetette azt a gondolatot is, hogy a gépek megjavítását a mozdony mosása alkalmával végezzék el — így nem kell kétszer kivonni a mozdonyt a forgalomból.

A vasutas szakszervezetnek, minden szervezetünknek,

minden funkcionáriusunknak alapvető feladata, hogy a dolgozók lelkesedésére támaszkodva és kezdeményezéseiket felkarolva, jól szervezze meg a feladatok teljesítését biztosító szocialista munkaversenyt.

Ezt a feladatot csak úgy tudjuk eredményesen megoldani, ha a korábbi versenyszakaszokat, de különösképpen az alkotmány tiszteletére indított versenyben elért eredményeket további sikereink kiinduló pontjává tesszük. Az olyan eredményt, amilyet a miskolci területen láttunk, ahol a dolgozók 99 százaléka tett felajánlást, közel ötmillió forint értékben és a vasutasnapra már hatmillió forint értéket teljesítettek. Ugyanitt, egy és negyedmillió forint értékű anyagtakarékossági vállalást teljesítettek.

Területi bizottságainknak, üzemi szerveinknek világosan kell látniok, hogy a vasutas munkaversenymozgalomnak igen sok és hasznos formája van. Ilyen az „500 km-es", a „2000 tonnás", a „Minden út jövedelmezőségéért"-mozgalom, a Nazarova-mozgalom, ilyen Gazda elvtárs kezdeményezése, amit a vasútnál Pozsonyi elvtárs, a Landler Művek művezetője vett át elsőnek stb.

Ezeket a mozgalmakat most mind a kocsiforduló idejének leszorítása szolgálatába kell állítani.

Hiszen az idei őszi csúcsforgalomban körülbelül 50 százalékkal több árut kell szállítani, mint a mult év hasonló időszakában. Ez annyit jelent, hogy napi 10.000 vagon helyett most a napi 15.000 kocsi megrakását és elszállítását kell biztosítani. Nyékládháza példáját kell követni, ahol azelőtt egy-két napig álltak a kocsik a rakodásnál, ma pedig egy-két óra leforgása alatt megrakják a kocsikat. A vasutas szakszervezet fontos feladata, hogy az üzemi bizottságok kiegészítése során, fokozott figyelmet fordítson a kisebb, de a forgalomban nagy szerepet játszó szolgálati helyek szervezeteire.

Területi szerveink, vonalfelelőseink, üzemi bizottságaink ne feledkezzenek meg arról sem, hogy az ellenség mindent elkövet, hogy a népgazdasági terv sikerét elősegítő vasutasfeladatok teljesítését akadályozza. Segíti az ellenséget a laza munkafegyelem, a vasútnál még mindig túltengő bürokrácia, de nem utolsó sorban a megbúvó, sőt a mozgalmi szervekbe, az üzemi bizottságokba is beépült jobboldali szociáldemokraták aljas aknamunkája.

A reakciós elemek mindig megtalálják az alkalmas időpontot arra, hogy munkánk sikerét akadályozzák. Ilyen volt például Simon József, Dunapentele volt központi megbízottja, akiről kiderült, hogy 1945-ben Szabadkán, az ottani VOGE helyi csoportjának titkára volt és a katonaságnál, mint tábori csendőr teljesített szolgálatot. Munkájában Titoékat szolgálta, amíg felfigyeltünk rá és lelepleztük.

Nyomatékosan fel kell hívnunk szervezeteink figyelmét a SZOT ötödik teljes ülésén hozott határozatra: Meg kell mondani, hogy ezen a téren is mulasztásokat követtünk el. A Központi Szervezési Osztálytól, a területi bizottságokon át, az üzemi szervezetekig — a vasutasnapra való készülődés lázától fűtve — megfeledkeztünk a folyamatban levő egyéb feladatokról és igen felületesen készítettük elő a taggyűléseket. A taggyűlések nem foglalkoztak kielégítően a munkafegyelem kérdésével. Nem foglalkoztunk az olyan jelenségekkel, hogy egyik legnagyobb üzemünkben, az Északi Járóműjavítóban a dolgozók jelentős része útrakészen várta, hogy a bélyegzőóra megfelelő időpontot mutasson és bélyegezhessen. Ugyanakkor a szerszámosládákat, szerszámaikat, gumitömlőket, emelőket szanaszét hagyták a munkahelyükön. A munkafegyelem lazaságának egy másik jellegzetes megnyilvánulási formája, amikor a kétlaki dolgozók egymást helyettesítik a szolgálatban, pihenőidő nélkül. Ez rendkívül megnöveli az üzemi balesetek lehetőségét, amit azután az ellenség is jól ki tud használni. A munkafegyelemnek minden lazasága veszélyezteti őszi forgalmi tervünk sikerét. Szervezeteinknek tehát fokozott mértékben kell arra törekedniök, hogy — az öntudatos dolgozókra támaszkodva — a munkafegyelem rohamosan javuljon a vasút egész területén.

Még mindig előfordul az is, hogy az érdekelt üzemeket nem értesítik kellő időben a szállítmány megérkezéséről, ami természetesen hátrányosan befolyásolja a kocsifordulók csökkentését. Egyes kisebb szolgálati helyeken az ott megbúvó reakciós elemek indokolatlanul soká ácsorogtatják a vonatokat, késleltetik a vagonok ki- és berakását, hogy ezzel akadályozzák a nagy szállítási feladatok elvégzését. Ez annál könnyebben előfordulhat, mert elhanyagoltuk a szakszervezeti munkát ezeken a helyeken, sem a központ, sem a területi bizottságok nem fordítottak erre elég gondot. Most az a feladatunk, hogy mindenütt, haladéktalanul megjavítsuk a szakszervezeti szervek munkáját.

Üzemi bizottságaink — vonalfelelőseink segítségével — vegyék fel a kapcsolatot az érdekelt vállalatok üzemi bizottságaival, a földművesszövetkezetekkel, a községi tanácsokkal. Magyarázzák meg ezeknek a szerveknek a kocsiforduló leszorításának népgazdasági jelentőségét. Kérjék segítségüket és alakítsanak komplexbrigádokat a vagonok ki- és berakásának meggyorsítása érdekében.

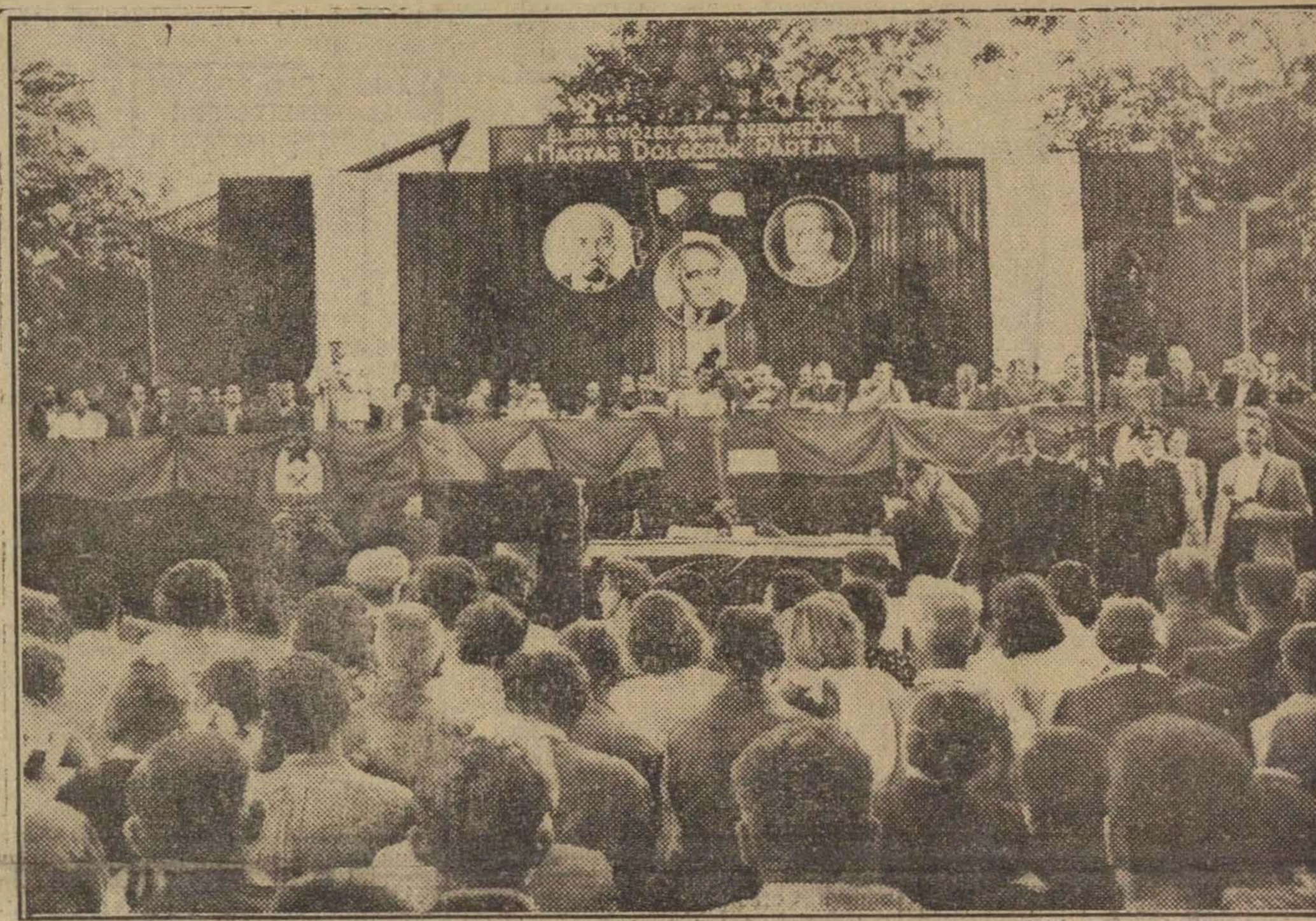
A vasút dolgozói nagy feladatukat csak úgy tudják eredményesen megoldani, ha az őszi szállítások kérdését harci feladatként tekintik.

Harci feladat az, hogy hatalmas békeműveinkhez kellő időben, hiánytalanul szállítsuk az anyagot. Harci feladat az is, hogy a szállítások gyors lebonyolításával vigyük el a bőséges termést, a kenyeret a dolgozók asztalára.

Az őszi csúcsforgalom csatáját is csak a pártunk által mutatott úton, Rákosi elvtárs tanítását szem előtt tartva tudjuk sikerre vinni. Kérjék ki tehát szakszervezeti aktíváink minden kérdésben a vasút politikai osztályainak, az üzemi pártszervezeteknek véleményét. Ugyanakkor képezzék magukat állandóan politikai és szakmai téren egyaránt, hogy maradéktalanul eleget tudjunk tenni a párt által ránk bízott nagy nemzeti feladatunknak: az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításának.

Az augusztus 20-i munkaverseny és a minisztertanács vándorzászlajának győztese a közlekedésben

A HÁMÁN KATÓ FŰTŐHÁZ



A vándorzászlóátadási ünnepség a Hámán Kató Fűtőházban

Az alkotmány ünnepe tiszteletére a minisztertanács vándorzászlajáért vívott versenyben a közlekedési üzemek közül a Hámán Kató Fűtőház került az élre. Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter pénteken délután adta át a fűtőház dolgozóinak a minisztertanács vándorzászlaját.

Az átadási ünnepélyt Pongrácz Imre, a fűtőház főnöke nyitotta meg, majd Bebrits elvtárs beszélt.

Bevezetőben hangsúlyozta: a Hámán Kató Fűtőház nemcsak a vasút területén lett első az augusztus 20-i versenyben, hanem első lett az egész közlekedésben, amihez hozzátartozik a posta, a hajózás, a repülés, a kisvasúti dolgozók munkája és a helyi városi közlekedés is.

— Mi tette lehetővé — folytatta —, hogy a Hámán Kató Fűtőház került az élre? Az, hogy a dolgozók követték pártunk útmutatásait és teljesítették feladataikat.

Amikor az volt a legfontosabb, hogy gyorsítani kell a közlekedést, a Hámán Kató Fűtőház dolgozói a legkisebb késéssel továb-

(Folytatás a 2-ik oldalon)

A magyar vasutasok forró elvtársi üdvözletét tolmácsoljuk a hős bányászoknak az első bányásznap alkalmából!

HÁMÁN KATÓ fűtőház

vándorzászló átadási ünnepségéről szóló cikk folytatása

bították a munkásvonatokat, a személy- és tehervonatokat.

Amikor azt kérte a kormány a vasutasoktól, hogy minél több szenet takarítsanak meg, a fűtőház dolgozói ebben is az élre kerültek, ugyanakkor más vasúti üzemeknél nehezen ment a széntakarékosság. Élenjártak a javítási költségek csökkentésében is.

Bebrits elvtárs ezután ismertette a fűtőház kollektívájának és élenjáró dolgozóinak eredményeit, majd így folytatta:

— Elsőrendű teljesítmények ezek — de most arra van szükség, hogy a Hámán Kató Fűtőház fokozza eredményeit. Mozdonyvezető és fűtő a legfegyelmezettebb magatartást tanusítsa, dolgozzanak balesetmentesen.

Az legyen most a jelszó: „Egy pillanatra se vedd le a szemed a pályáról."

Ne felejtsük el, hogy az ellenség is résen van és a legkisebb fegyelmezetlenséget is kihasználja, hogy zavarja a vasúti közlekedést.

Bebrits elvtárs befejezésül a vasutasok soronlévő feladatairól beszélt és ezzel kapcsolatban elmondotta: a Hámán Kató Fűtőháztól még többet várunk, mert élenjár. *Be kell bizonyítania, hogy méltó a nagy kitüntetésre, a miniszertanács vandorzászlajára.*

Az ünnepi beszéd után a miniszter átadta a zászlót. A piros-fehér-zöld selyem lobogón aranybetűkkel ragyog: „A miniszterlanács zászlója az alkotmány-munkaverseny legjobb üzemének". Felzúgott a taps, lelkesen éltették a pártot, Rákosi Mátyást, a magyar nép bölcs vezérét. A zászlóval együtt a miniszertanács százezer forint jutalmat adott az augusztus 20-i versenyben győztes üzemnek. Ebből 50.000 forintot a fűtőház dolgozói szociális célokra kaptak, 50.000 forintot a legkiválóbbaknak adott át a miniszter jutalomként. Többen kaptak magas kormánykitüntetést is. Pongrácz Imre mérnök, fűtőházvezető, a Magyar Népköztársasági Érdemérem aranyfokozatát, Szakos István mozdonyvezető és Haklik Károly fűtőházfőnökhelyettes a Magyar Népköztársasági Érdemérem ezüstfokozatát, Majorcsik István fűtő és Varga László vaseszlergályos a Magyar Népköztársasági Érdemérem bronzfokozatát, Döme Ferenc főmozdonyvezető a Magyar Munka Érdemrend bronzfokozatát és a velejáró 1500 forint pénzjutalmat, Födi Sándor mozdonyvezető a Magyar Munka Érdemérmet kapta.

Az őszi forgalmi verseny sikeréért

A megjutalmazott dolgozók nevében *Sági* László elvtárs, a szakszervezeti bizottság titkára mondott köszönetet.

Ezután *Bognár* Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetője szólt a dolgozókhoz. Beszédében hangsúlyozta, hogy a Hámán Kató Fűtőház dolgozóinak a termelés frontján aratott győzelme egyben nagy politikai győzelmet is jelent. A kiemelkedő termelési siker csapás az imperialisták háborus terveire és belső ügynökeik aljas mesterkedéseire egyaránt.

A Hámán Kató Fűtőház öntudatos dolgozói — mondotta *Bognár* elvtárs — jó munkájukkal és ezzel a győzelemmel erősítik a nagy Szovjetunió vezette béketábort és hozzák erejét a mi szocializmust építő szabad hazánknak.

Beszéde további során arról a mérhetetlen segítségről beszélt, amely minden magyar siker igazi forrása: a Szovjetunió önzetlen támogatása. Megemlékezett Vaszilij Vasziljevics *Kurocskin* elvtárs szovjet közlekedésügyi miniszterhelyettes és V. *Blazsenov* sztahánovista mozdonyvezető látogatásáról, akik a Hámán Kató Fűtőház dolgozóit értékes tapasztalatokkal gazdagították.

Bognár elvtárs ezután a helyi pártszervezet jó munkáját méltatta és hangsúlyozta, hogy felvilágosító, irányító és segítő szerepe érvényesült a verseny egész ideje alatt és lendületet adott a fűtőház szovjet tapasztalatokon nyugvó mozgalmainak. Felhívta a dolgozók figyelmét: az eredmények ne tegyék öntelttté a dolgozókat, vannak még hibák a fűtőházban és azokat ki kell javítani. Arra kell törekedni, hogy a legteljesebb összhangot megteremtsék a vontatási és forgalmi szolgálat dolgozói között. Ügyeljenek arra, hogy a múlt rendszerből ittmaradt szakmai sovinizmust. A megjobb eredmények eléréséhez feltétlenül szükség van a munkafegyelem további megszilárditására, mert csak így tudjuk a párt által kitűzött feladatokat, az őszi csúcsforgalmat végrehajtani.

Azután megemlékezett Hámán Kató elvtársnőről, aki 1936 augusztus 31-én, 15 évvel ezelőtt halt mártirhalált. Az évforduló — folytatta — figyelmeztet bennünket arra, hogy még nincs vége a harcnak. Nem fejeztük még be feladatainkat. Sok még az ellenség. Nekünk, vasutasoknak legközvetlenebb érdekünk és kötelességünk, hogy az ellenség ellen harcoljunk. Hámán Kató emlékét szívünkbe zárva küzdjünk azokért az eszményekért, amelyekért ő harcolt, s amelyekért minden becsületes haladó dolgozó igaz szívvel harcol. Hámán Kató neve kötelezi a fűtőház dolgozóit tervünk végrehajtására, a gazdaságosságért, a mi szeretett édesapánk, *Rákosi* elvtárs, a mi tanítónk vezette ügyért — fejezte be beszédét *Bognár* elvtárs.

Utána *Rácz* Kálmán elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára szólalt fel. Beszédében a vándorzászló jelentőségére hívta fel a dolgozók figyelmét és hangsúlyozta, hogy az üzem dolgozói egy pillanatra se felejtsék el, hogy a miniszertanács által adományozott zászló, — vándorzászló és annak megtartásáért a munka ütemét nemcsak megtartani, hanem túlszárnyalni is kell. — Erre a vándorzászlóra — mondotta — tizezrek tekintenek és mindent elkövetnek azért, hogy birtokukba kerüljön. Ezt bizonyítja a rákosi fűtőház sztahánovistáinak levele, amelyet a fűtőház dolgozóihoz intéztek. Ebben kifejezésre juttatják, hogy nemcsak utolérik a Hámán Kató Fűtőház eddigi eredményeit, hanem túlszárnyalják azokat — az őszi csúcsforgalom harcaiban. Ezrek és ezrek fogadták meg *Rákosi* elvtársnak a vasutasnapon, hogy kemény harcban küzdenek ezért a vándorzászlóért, az őszi forgalom sikeréért, az évi terv túlteljesítéséért. A fűtőház öntudatos dolgozóinak ebben a nemes versenyben nem szabad sovinisztának lenni e, át kell adni azokat a munkamódszereiket, amelyekre érlelődtek, azokat a tapasztalatokat, amelyeket e szép küzdelem során szereztek. Öntudatos kommunisták módjára segítik az elmaradókat és arra törekszenek, hogy általános feleme kedést érjenek el. Ha ez így lesz, biztosak vagyunk abban, hogy ez a vándorzászló itt marad a Hámán Kató Fűtőházban és nem keres magának más helyet — mondotta befejezésül *Rácz* elvtárs.

Ezután a győztes fűtőház dolgozóit a vasútüzem különféle szakszolgálatai és a posta képviselői, majd a kis út törő vasutasok üdvözölték. Az ünnepség végén a részvevők táviratot intéztek *Rákosi* Mátyás elvtárshoz, amelyben igérik: tovább fokozzák sikereiket és úgy dolgoznak, hogy döntően hozzájáruljanak az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításához és az évi terv túlteljesítéséhez.

A rákosi fűtőház sztahánovistáinak levele a Hámán Kató Fűtőház dolgozóihoz:

utólérik és túlszárnyalják eredményeiket az őszi csúcsforgalom sikeréért vívott harcban

Kedves Elvtársak! Ti, a Hámán Kató Fütőház dolgozói, az alkotmány ünnepének tiszteletére inditott versenyben lelkes munkátokkal elnyertétek a miniszertanács zászlaját és a büszke élüzem cimet.

A Hámán Kató Fütőház az ország legjobb fütőháza lett.

Tiszta szivből örülünk sikereiteknek, és további eredményeket kivánunk a vasútra háruló nagy szállitási feladatok végrehajtásáért folytatott harcban Mi, a rákosi fütőház sztahánovistái, elhatároztuk, hogy valamennyi mozdonyvezetővel, fütővel, müszaki értelmiségivel, minden dolgozóval karöltve nemcsak utólérjük, de túl is szárnyaljuk elért eredményeiteket, hogy a mi fütőházunk legyen az ország legjobb fütőháza.

Ezért vállaljuk, hogy a kocsi- és mozdonyjavitó fiókmühely átlagteljesitményét 140 százalékra növeljük. A mozdonyok két mosás közötti teljesitményét a mai 8200 kilométerről 12.000 kilométerre emeljük. Tovább szélesitjük a 2000 tonnás és az 500 kilométeres mozgalmat és több irányvonatot és felemelt sebességü túlterheléses vonatot továbbitunk, mint eddig. Munkánkat gazdaságosabbá tesszük: egy százalékkal csökkentjük fajlagos szénfogyasztásunkat. Kiszélesitjük fütőházunk és fiókmühelyünk egész területére a Gazda-mozgalmat és felhasználjuk a hulladék fa- és vasanyagokat.

Arra kérünk titeket, hogy ne elégedjetek meg elért eredményeitekkel, hanem keljetek velünk versenyre, hogy minél sikeresebben lebonyolithassuk az őszi csúcsforgalmat, a vasutasok nagy feladatát és ezzel is előbbre vigyük az ötéves terv teljesitését.

A rákosi fütőház sztahánovistái.

Az 1952. évi tervek előkészítésének feladatai

Népköztársaságunk alkotmánya törvénybe iktatta, hogy a Magyar Népköztársaság gazdasági életét állami népgazdasági terv határozza meg. A terv biztosítja a népgazdaság arányos fejlődését és a gazdasági élet összhangját. A termelési terv az emberek mindennapi gyakorlati tevékenysége, amelyből következik, hogy a tervek előkészítésébe a dolgozók széles tömegeit kell bevonni, hogy azok tapasztalataikkal, javaslataikkal elősegítsék az üzemi tervek helyes elkészítését.

A vasút szállítási és üzemi terveinek számos hiányossága van. Így többek között az, hogy *az üzemi vállalatok nem tudták a szállítási terveket hosszabb időre megadni* és így a szállítási tervet a mult évihez viszonyítva csak bizonyos százalékkal emelték meg.

A legnagyobb hiányosság eddigi terveinknél, hogy nem vonták be a dolgozók széles tömegeit azok előkészítésébe. Ebből adódott, hogy számos vállalat, üzem első negyedévi tervét a gazdasági vezetők olyan lazára tervezték, hogy annak ismertetése után a dolgozók ellentervükben lényegesen kevesebb idő alatt vállalták a terv teljesítését.

A KÉSZÜLŐ TERVEK ELŐKÉSZÍTÉSÉBE a dolgozókat fokozottabb mértékben kell bevonni, hogy ezáltal is lehetőség nyiljon a rejtett tartalékok feltárására. A dolgozóknak a tervek elkészítésében való részvétele elősegíti továbbá, hogy a munkások, technikusok, műszaki értelmiségiek mégjobban magukévá tegyék a szocializmus építését és a béke védelmét jelentő ötéves tervünket.

A vasút dolgozóinak a tervek elkészítésébe való bevonásával kapcsolatban feladatunk, hogy

valamennyi szolgálati helyen, üzemben a szakszolgálati vezetők és az üzemi bizottságok tervbrigádokat hozzanak létre,

amelyeknek feladata, hogy az 1951. évi első félévi termelési tapasztalatok alapján felkutassák azokat a műszaki, szervezési, anyaggazdálkodási, felhasználási stb. nehézségeket, amelyek az illető szolgálati hely termelésének és termelékenységének további emelését valamint az önköltségcsökkentését gátolják.

A brigádok dolgozzanak ki javaslatokat a hiányosság megszüntetésére.

Például tűzze ki célul a brigád, hogy az *„500 kilométeres"*-mozgalomban részvevő mozdonyok napi teljesítményét 180 kilométerről 210-re emeli, vagy például a siktolatások meggyorsítását, stb.

Brigádokat lehet alakítani az üzem, illetve szolgálati hely általános problémakörein túl egy-egy meghatározott feladat, pl. a selejt leszorítása, a gépek tervszerű karbantartása, műanyagok fokozottabb felhasználása, bérelszámolás egyszerűsítése stb. megoldására is. A tervbrigádok 5—9 főből állnak és a műszaki szolgálati főnök mellett tagjai legyenek az illető üzemrész, illetve műhely vezetője, legjobb sztahánovisták, mérnökök, technikusok, művezetők, továbbá a szolgálati hely, illetve üzem szakszervezeti funkcionáriusai, elsősorban a műhelybizottság bér- és termelési felelőse. A tervbrigádok létrehozásában nagy feladat vár az üzemi bizottságok mellett működő műszaki és gazdasági bizottságokra is.

A létrehozott tervbrigádok tagjai részére megalakulásuk után az üzemi bizottság értekezletet tart, ahol a szolgálati főnökök, illetve a vállalati igazgatók ismertetik az egyes műhelyek és üzemek legfontosabb problémáit, amelyeknek megoldását a brigádok elé feladatul tűzik ki.

AZ ÜZEMI BIZOTTSÁGOK SEGÍTSÉK ELŐ és ellenőrizzék, hogy a szolgálati főnökök, vállalatvezetők az üzemekbe szeptember elején beérkező terv-keretszámokat a beérkezéstől számított egy héten belül szolgálati helyekre, műhelyekre, üzemrészekre, pályamesteri szakaszokra stb. felbontsák és azokat a tervbrigádokhoz írásban is eljuttassák. Ezután a brigádok munkáját arra kell összpontosítani, hogy felkutassák,

milyen műszaki és szervezési intézkedésekkel

lehet az illető szolgálati hely, műhely vagy műhelyrész termelési, termelékenységi tervét teljesíteni, illetve túlteljesíteni.

A tervbrigádok feladatairól és működéséről a dolgozókat üzemi röpgyűléseken tájékoztatni kell. Gondoskodni kell arról, hogy a tervkészítés ideje alatt a szolgálati helyeken, illetve üzemekben a szóbeli és írásbeli agitáció segítségével a dolgozók minél több javaslattal, újítással, észszerűsítéssel, stb. járuljanak a tervek teljesítéséhez szükséges feltételek megteremtéséhez.

A javaslatokat a tervbrigádok termelési egységenként tartandó termelési értekezleteken, vagy más módon vitassák meg.

Célszerű, ha a tervbrigádok meghatározott időt jelölnek ki, amikor a dolgozók javaslataikkal felkereshetik a brigádokat. Pl. műszak végén, vagy forduló szolgálatnál a váltás után, stb.

Fontos, hogy a tervbrigádok a saját, valamint a dolgozók által benyujtott javaslatokról az illető szolgálati hely vezetőjét azonnal tájékoztassák, hogy azokat közvetlenül, minél gyorsabban hasznosítani lehessen. A dolgozók bevonása az 1952. évi tervek elkészítésébe hathatós segítséget fog nyujtani már az 1951. évi harmadik és negyedik negyedévi terv teljesítéséhez és túlteljesítéséhez, így az őszi forgalom sikeres lebonyolításához. A szolgálati főnökök azokat a javaslatokat, amelyeknek megvalósítása nem tartozik saját hatáskörébe, vagy elfogadása vitás, döntésre terjessze fel az igazgatóságok osztályaihoz.

A TERV-AGITÁCIÓT össze kell kötni a verseny állandósításával és a tervek népszerűsítésével.

A tervek által meghatározott célkitűzések mellett a feltárt hiányosságok megszüntetése érdekében végrehajtandó feladatok képezzék a szolgálati hely, műhely, műhelyrész versenyének tartalmát.

A szolgálati főnökök, illetve vállalatvezetők a tervbrigádok és a dolgozók javaslatainak figyelembevételével a keretszámok alapján a szolgálati hely, illetve üzem tervjavaslatát szolgálati helyekre, műhelyekre felbontva szeptember 30-ig készítik el. Az így elkészített tervjavaslatot szeptember 30-a és október 3-a között a szolgálati főnökök, illetve vállalatvezetők üzemi aktivaértekezleten ismertetik.

Az aktivaértekezletre az üzemi bizottságok megszervezik a szakszervezeti aktivák részvételét,

akik javaslataikkal, hozzászólásaikkal egészítik ki a tervjavaslatot.

Október 4-e és október 10-e között szolgálati helyenként, illetve műhelyenként termelési értekezletet kell tartani, ahol a szolgálati főnökök, művezetők, pályamesterek stb. ismertetik a szolgálati hely, illetve műhely tervjavaslatát. Ezen a termelési értekezleten a szolgálati főnökök, művezetők, pályamesterek stb. kötelesek beszámolni a tervbrigádok és a dolgozók által benyujtott javaslatok sorsáról. A szolgálati hely, illetve műhely tervének végleges elkészítésénél a korábbi javaslatok mellett figyelembe kell venni a termelési értekezleten elhangzó javaslatokat is.

Az üzemi bizottságok a bizalmiakon keresztül mozgósítsák a dolgozókat a termelési értekezletekre és világosítsák fel a dolgozókat arról, hogyha vannak meglátásaik, javaslataik, úgy azt tegyék meg az értekezleten, mert azok a tervjavaslat végleges elkészítésénél figyelembe lesznek véve.

A minisztérium által jóváhagyott terveket január 15-e és 31-e között szolgálati helyenként, illetve műhelyenként kell ismertetni a dolgozókkal. Ezeken a termelési értekezleteken számoljanak be a dolgozók javaslatainak végleges sorsáról.

A üzemi bizottság feladata, hogy következetes harcot folytasson a dolgozók javaslatainak megvalósításáért és ellenőrizzék, hogy a tervbrigádok és a javaslatokat benyujtó dolgozók számára a szolgálati főnökök, illetve vállalatvezetők a rendeletben biztosított újítási díjazás mellett megfelelő prémiumot tűzzenek ki.

Az üzemi bizottságok használják fel az üzemi lapokat és ismertessék azokban a tervbrigádok munkáját, munkamódszerét és különösen kisérjék figyelemmel a dolgozók által benyujtott javaslatok sorsát.

Az üzemi bizottságok kultúr- és termelési bizottságai rendszeresen foglalkozzanak a tervjavaslat elkészítésében élenjáró brigádok és dolgozók népszerűsítésével. Hangosbemondón, falujságon ismertessék azok javaslatait, azok megvalósításával elért megtakarításokat és azt, hogy menynyiben járulnak hozzá az 1952. évi tervek teljesítéséhez.

A TERVBRIGÁDOK MUNKÁJÁVAL kapcsolatban az üzemi bizottság hívja fel a dolgozók figyelmét arra, hogy

az ellenség nem fogja tétlenül nézni, az előkészítő munkát

és igyekezni fog a dolgozókat lebeszélni arról, hogy javaslataikkal segítsék a terv elkészítését.

Ezeket az elemeket leplezzék le, pellengérezzék ki, mint béketervünk ellenségeit és távolítsák el soraink közül és mutassanak rá, hogy az ellenség milyen úton akarta károsan befolyásolni dolgozóink bevonását a terv elkészítésébe.

A tervbrigádoknak döntő feladata, hogy elősegítse az ötéves tervben, és most az 1952. évi tervben lefektetett és

a női munkaerők bevonásával kapcsolatos feladatok

előirányzását. Hasonlóan fontos feladata a brigádnak a dolgozókról való szociális és kulturális gondoskodást súlyponti kérdésként kezelni.

Vigyázni kell arra, hogy

az anyagnormák helyes megállapítására a tervek elkészítésénél figyelemmel legyenek

és a túlméretezett igényeket utasítsák vissza. A tervbrigádok ne hagyják figyelmen kivül

a szakvezetésben még ma is felelhető bürokráciát

és az ellenség aknamunkáját, amely sokszor szivesen kapaszkodik a vaskalaposság és a bürokrácia labirintusainak lehetőségeibe.

A tervbrigádok megalakulásával a dolgozók fokozott mértékben részesednek a vezetés, irányítás munkájában. Javaslataikkal hozzájárulnak a tervezés területén mutatkozó hiányosságok felszámolásához, még inkább magukénak érzik a népgazdasági tervet, ami egyik indítéka lesz a terv teljesítésének, illetve túlteljesítésének.

Bencs Mihály,
a Központi Termelési- és Bérosztály vezetője.

Levelek az Ötéves terv -kiállításról

Napokkal ezelőtt nyilt meg az Ötéves terv-kiállítás a budapesti Műcsarnok újjáépített termeiben. Sok vasutas dolgozó látta már a kiállítást, amelyet az ország minden részéből tízezrével keresnek fel a magyar dolgozók. Számos levelet kapunk a szerkesztőségbe. Ezekben a levelekben munkástársaink leírják, mi tetszett a kiállítás anyagából és mit használtak fel belőle, milyen erőt és biztatást merítettek abból további munkájukhoz.

Maszárovics János elvtárs, Budapest Keleti-pályaudvar dolgozója elmondja levelében, hogy *„Különösen megragadta figyelmemet a dunapentelei Vasmü épitkezésének tökéletes elosztása. Minden lesz ott, ami egy szocialista várost jellemezni tud: korszerü lakótelepülés, iskolák, egészségügyi épületek, óvodák, bölcsödék, kultur- és sportpalotúk.*

A mezőgazdaságnál nem tudtam betelni a túrkevei szocialista szektor tökéletességével.

Ugyanúgy lekötötte a figyelmemet az inotai erőmü és büszke voltam, hogy iparunk ilyen csodálatos alkotásra képes. Amikor pedig megláttam a földalatti gyorsvasút állomását, még boldogabb lettem. De itt ismételten találkoztam a Szovjetunió segítségével. A székesfehérvári állomás tervezete is megragadott, nem is beszélve az új 303-as mozdonyról, aminek tökéletes felépítése, kiegyensúlyozottsága tetszett.

A kiállítás csak megerősitett abban az eltökéltségben, hogy még jobban fokozzuk a harcot ellenségeink ellen, hogy épitő munkánkban soha többé ne tudjon kárt tenni."

Kuti János elvtárs, a Budapest-ferencvárosi fütőház társadalombiztositási tanácsának elnöke szines levélben számol be a látottakról és hangsúlyozza, hogy jóleső érzést váltott ki belőlük a rendőr- és honvédtisztek bajtársias viselkedése. Az ő figyelmét is a gigantikus méretü szocialista épités ragadta meg legjobban. A kiállitás újabb hatamas pofon a hazai reakciónak és külföldi megbizóiknak. Igy ir többek között: „Nehezen válunk meg minden egyes modelltől, fényképtől, a kiállitás lenyügöző hatása van bennünk és arra késztet, hogy a kijáratnál mégegyszer visszatekintsünk, hogy mégegyszer végig simogassuk tekintetünkkel az épülő erőmüveket, az ország villamositását, az új bányászlakótelepeket, a közlekedés soksok csodáját, a mezőgazdasági gépeket, a hazánkban meghonositott új növényeket, hogy még egy pillanatra láthassuk büszke, de mégis elérzékenyült, könnybelábadt szemünkkel a gyermekeink boldog jövőjét jelentő szocialista alkotásokat.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL

A pártoktatás jó megszervezésével elősegítjük a pártvezetőségválasztás sikerét és az őszi csúcsforgalom lebonyolítását

Az idei pártoktatás előkészítése, szervezése a legtöbb pártszervezetnél a befejezés felé közeledik. A Politikai Bizottság 1951 május 17-i határozatának végrehajtása, az 1951—52. évi pártoktatás megszervezése nagy feladatok elé állította a vasutas pártszervezeteket.

Ezt a nagy és igen fontos pártfeladatot, az őszi csúcsforgalomra való felkészülés, valamint a pártvezetőségek újraválasztásával egyidőben kell végrehajtani. A három nagy feladat egyidőben való végrehajtása biztosítja pártszervezeteink megerősödését, az őszi csúcsforgalom sikeres és gazdaságos lebonyolítását.

A vasutas pártszervezetek többsége felismerte az idei pártoktatás előkészítésének fontosságát és alaposan felkészült az oktatási év megszervezésére. Budapest Nyugati-pályaudvar pártszervezete a PB határozatát vezetőségi ülésen, aktivaértekezleten, népnevelőértekezleten tárgyalta meg. Népnevelők egyéni beszélgetésen keresztül tudatosították az oktatási munka fontosságát. A Nyugati pályaudvar faliújsága és üzemi sajtója többször foglalkozott a pártoktatás megszervezésének kérdésével. Emellett a pártvezetőség felhasználta a júliusi és augusztusi taggyűléseket is arra, hogy figyelmeztesse a párttagokat a Szervezeti Szabályzatra, mely kimondja: *„A párttag kötelessége, hogy szakadatlanul fejlessze politikai tudását és emelje műveltségi színvonalát. Igyekezzék elsajátítani a marxizmus, leninizmus tanítását".* Az ilyen komoly előkészítő munkának megvan a maga eredménye. A párttagok, tagjelöltek, sőt a termelésben élenjáró pártonkívül dolgozók nagy többsége önként kérte a pártoktatásba való bevonását.

Azonban nem minden vasutas pártszervezet foglalkozott ilyen lelkiismeretességgel az őszi oktatás előkészítésével. Még mindig vannak olyan pártszervezetek, mint a mezőhegyesi, hódmezővásárhelyi, a makói pártszervezetek, amelyek még mindig nem tárgyalták meg a PB határozatát és nem tudatosították az oktatás fontosságát. Több helyen csak felületesen, formálisan tárgyalták meg a PB határozatát, az oktatás előkészítésével kapcsolatos munkát. Ezeken a helyeken az oktatási év előkészítése nem vált az egész pártszervezet ügyévé, az egész feladat az agit. prop.-felelősre, az oktatás-felelősre korlátozódott. Ezért van az, hogy a dunapenteiei építésvezetőségnél, szolnoki műhelyben több párttag, sőt még egyes népnevelők sem tudnak a pártoktatás beindításáról. *Azok a pártszervezetek, amelyek eddig nem fordítottak megfelelő gondot a PB határozatának ismertetésére, az oktatás, a tanulás fontosságának tudatosítására, sürgősen számolják fel ezen hiányosságokat és a népnevelőmunka minden módszerével, különösen egyéni agitáción keresztül pótolják a hiányosságokat.*

A Politikai Bizottság határozata szerint biztosítani kell a párttagság 45—50 százalékának szervezett oktatásba való bevonását. *Szervezett pártoktatásba kell bevonni a pártalapszervezetek vezetőségi tagjait, pártbizalmiakat, népnevelőket, tömegszervezeti funkcionáriusokat, békebizottságok elnökeit, valamint termelésben élenjáró sztahanovistákat és műszaki értelmiségieket. Különösen fontos a termelésben élenjáró fiatalok és női dolgozók nagy számban való bevonása.* Egyes pártszervezetek vezetői igen nehezen értik meg azt az alapvető igazságot, hogy nem lehet párttitkár, pártvezetőségi tag, népnevelő, tömegszervezeti funkcionárius az, aki nem vesz részt a szervezett pártoktatásban.

Idén nyílik meg először a lehetőség arra, hogy a pártonkívüliek szervezetten résztvehessenek pártoktatásban. A PB határozata előírja, hogy *„a párthoz, népi demokráciánkhoz hű pártonkívüliek legjobbjai számára lehetővé kell tenni a marxizmus, leninizmus elsajátítását."* A vasutas pártszervezetek nagyrésze helyesen értelmezte a határozatot. A legtöbb pártszervezet már az új oktatásba bevonta a pártonkívüli népnevelőket, aktivákat, sztahanovistákat és műszaki vezetőket.

Az oktatási év előkészítése során a propagandisták kiválogatása és képzése, az ellenőrök biztosítása mellett igen fontos feladat a szervezett oktatásba bevonandó hallgatók kiválogatása. Legtöbb alapszervezetben már hetekkel ezelőtt megalakult a „kiválogató bizottság", elbeszélgettek a párttagokkal, tagjelöltekkel és termelésben kitűnő pártonkívüli dolgozókkal, sztahanovistákkal műszaki értelmiségiekkel. A kiválogató bizottság felelősségteljes munkát végzett. Jól megállták helyüket és biztosították, hogy a pártoktatásba olyan párttagok és fejlődőképes pártonkívüliek legyenek bevonva, akik arra legérdemesebbek. Legtöbb helyen a kiválogatást összekötötték az őszi forgalom feladatainak tudatosításával és az új vezetőségválasztás előkészítésével. A jól dolgozó kiválogató bizottságok nem egyszerűen „leküldözték" a hallgatókat, hanem azokkal elvtársi beszélgetést folytattak. Ezeken a beszélgetéseken nemcsak arról esett szó, hogy az illető elvtárs a pártoktatás milyen formájában akar résztvenni, hanem a termelés, a munkaverseny kérdéseiről is. Ezeken az elvtársi beszélgetéseken párttagok és élenjáró pártonkívüliek bátran felvetették a pártszervezet, a szakvezetés munkájában lévő hiányosságokat.

Jól szervezték meg a jövő oktatási évben tanuló hallgatók kiválogatását a Hámán Kató fűtőházban. Itt az oktatással kapcsolatos kiválogatást összekötötték a párttagok nevelésével, a párttagokkal való egyéni foglalkozással. A kiválogató bizottságok több elvtársat javasoltak vezetőségi tagnak, bizalminak, népnevelő felelősnek és egyéb aktivának. Így lett Fogarasi József népnevelő-felelős, Varga László faliújság felelős, Dönc Ferenc népnevelő. *A kiválogatással kapcsolatos beszélgetés után a Hámán Kató fűtőházban megjavult a munkamódszerátadás, fejlődött a munkaverseny s tovább erősödött a pártszervezet. Az idei pártoktatásra való kiválogatás jó megszervezése nagymértékben hozzájárul a miniszterlanács zászlójának elnyeréséhez, a vezetőségválasztás előkészítéséhez, a pártmunka minden területén való felendüléséhez.* A pártoktatás megszervezésében különösen jó munkát végzett az V. alapszervezet titkára, Körösi János elvtárs.

A hallgatók kiválogatását nem minden pártszervezet végezte lelkiismeretesen és nem mindenütt kötötték össze a párt előtt álló egyéb fontos feladatok végrehajtásával. Vannak olyan pártszervezetek, amelyek a nagy forgalomra, „sok munkára" hivatkozva, elhanyagolták ezt a fontos munkát, tizedrangú feladatnak tekintették az oktatás előkészítését. Ferencváros állomás pártszervezete felelőtlenül foglalkozott az oktatás előkészítésével. Nem tanultak a tavalyi tapasztalatokból, és az idén is bürokratikusan, lélektelenül kezdték el a hallgatók iskolára való „kijelölését". A felelőtlen munkára jellemző, hogy a pártoktatásba bevonandó elvtársak névsorába még olyan dolgozókat is felvettek, akik már hónapokkal ezelőtt más szolgálati helyre lettek helyezve.

Megjelelő előadók, ellenőrök biztosítása, a hallgatók lelkiismeretes, éber kiválogatása mellett a vasúton fontos azoknak a sajátos oktatási formáknak a kidolgozása, mely lehetővé teszi a vasút legkülönbözőbb területén dolgozó elvtársak pártoktatásban való részvételét, különösen a forgalmi és vontatási szolgálat, az utazó személyzet, az egymást váltó, éjjel-nappal szolgálatot teljesítő, valamint kis állomásokon dolgozó párttagok oktatásának biztosítása. A legtöbb pártszervezet a szakvonali vezetőkkel, politikai tisztek segítségével már kidolgozták a helyi viszonyoknak megfelelően ezeket az oktatási formákat. Vannak azonban egyes pártszervezetek, ahol egyszerűen lemondanak sajátos oktatási formák megszervezéséről és nem foglalkoznak az utazószolgálat dolgozói oktatásának biztosításával. Ferencváros állomás párttitkára a napokban jelentette ki, hogy „az utazószemélyzet pártoktatásba való bevonása megoldhatatlan, helyette majd a szakoktatás keretén belül fogunk politikai oktatást adni". Természetes, ilyen felelőtlen, bürokratikus eljárással sem a pártszervezet tagjai, sem a felsőbb pártszervezet nem érthet egyet. Azok a pártszervezetek, *ahol még nem dolgozták ki az oktatás sajátos formáit, azok sürgősen kérjenek segítséget politikai tisztiől és szolgálati főnökkel közösen kezdjenek hozzá e fontos feladat megoldásához.*

A vasút területén különösen fontos, hogy a pártszervezetek gondoskodjanak a vasutasfiatalok oktatásának biztosításáról. Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, pártszervezetek nem látják, milyen fontos a pártszervezet megerősítése, a vasút szakmai vezetésének megjavítása szempontjából a fiatalok oktatása. Még az idén is kevés fiatal van bevonva a pártoktatásba. Ezen sürgősen kell javítani. *A fiatalok pártoktatásba való bevonása mellett pártszervezeteinknek megtisztelő, fontos a Szervezeti Szabályzatban előírt feladata* segíteni a DISZ szervezeteket, a DISZ-oktatás megszervezésében.

A vasutas pártszervezetek munkájában ezen a téren sok még a hiányosság. Nem ellenőrzik és nem segítik a DISZ-b zottságokat. Dunapenteiében Merkli párttitkar elvtársat az elmult hetekben több ifi kereste fel és kérte, nyujtson segítséget az oktatás megszervezésében. Merkli elvtárs, vasutas napra való hivatkozással, elküldte az ifiket és nem segített azok oktatásba való bevonásában. Hasonló hiányosságokat lehet találni Keleti-fűtőház, Nyugati-raktár pártszervezetének területén is. Különösen fontos, hogy a pártszervezetek ellenőrizzék, segítsék a DISZ-bizottságokat az oktatás megszervezésében. Legtöbb helyen le vannak maradva.

A Politikai Bizottság határozatának végrehajtása, a pártoktatás megszervezése terén vannak már szép eredmények. De a meglévő eredmények nem kielégítők. A hibák kijavítása az oktatási év sikere érdekében szükséges, hogy a pártszervezetek vezetőségi ülésén és népnevelőértekezleten újból tárgyalják meg a PB határozatát, az oktatás év előkészítését. Gondoskodjanak az oktatás és tanulás fontosságának további tudatosításáról. A pártoktatás sikere érdekében biztosítani kell, hogy a propagandamunka ne korlátozódjon, csak az oktatási felelős agit. prop.-titkárra, hanem a pártszervezet vezetőségének és egész tagságának egyik központi feladata legyen. Kirov elvtárs azt tanítja: *„a legértékesebb, a legdrágább, a legközelebbről feladat minden pártszervezet részére párttagjainknak lenini nevelése".*

GADANECZ BÉLA,
a Vasútpolitika Osztály munkatársa

A pártvezetőségek újjáválasztásának sikeréért

Nemsokára sor kerül a vasút területén is az alapszervezeti pártvezetőségek újjáválasztására. A választás igen jelentős esemény minden magyar dolgozó számára, mert feszült nemzetközi helyzetben, élesedő osztályharc közepette folyik le, amikor győzelmeink szervezője, nagy pártunk vezetésével munkásosztályunk, dolgozó népünk, s közötte a vasutas dolgozók is hősi küzdelmet folytatnak a béke védelmében, felemelt ötéves tervünk teljesítéséért.

Az alapszervezeti vezetőségválasztások azonban nemcsak a pártszervezetek, a párttagság, hanem a szakszervezetek és a pártonkívüliek számára is igen fontos esemény.

Nekünk segítenünk kell a pártvezetőségek újjáválasztásának sikerét. Nagyon jól tudjuk, hogy eddigi munkánk során mit jelentett számunkra a pártszervezetek, a Vasútpolitikai Osztály támogatása. Milyen hatalmas segítséget jelentett a párt- és kormányhatározatok végrehajtásában, a hős szovjet vasutasoktól átvett munkamódszerek és mozgalmak elterjesztésében, az ellenség elleni harcban, eredményeink elérésében. Éppen ezért meg kell hogy ertsék szakszervezeti funkcionáriusaink, aktiváink és bizalmiaink, hogy a jólműködő üzemi pártvezetőség a jó üzemi szakszervezeti munka döntő előfeltétele. Az üzemi pártszervezet vezeti és ellenőrzi az üzemben működő tömegszervezetek tevékenységét, a gazdasági vezetőszervek munkáját és közvetlenül az adott üzem viszonyaira alkalmazza a párt állásfoglalását és utasításait.

Amikor az alapszervezeti pártvezetőségek választása napirendre kerül, nemcsak a párt és a párttagok és tagjelöltek ügyéről van szó, hanem a szocializmus építésének vezetéséről, egész dolgozó népünk sorsáról, jövőjének alakulásáról is. Éppen ezért még jobban el kell mélyítenünk kapcsolatainkat az új pártszervezeti vezetőséggel. Minden szakszervezeti munkát végző kommunistának meg kell értenie, hogy társadalmi munkáját pártmunkaként, megtisztelő pártmegbizatásból, tehát az üzemi pártszervezet vezetőségének ellenőrzésével végzi.

Készüljünk az alapszervezeti választásokra az egész párttagság aktivizálásával, széleskörű bírálat és önbírálat alkalmazásával és javaslatokkal a pártmunka megjavítására. Az üzemi szakszervezeti funkcionáriusoknak is kötelessége, hogy tevékenyen részt vegyenek az üzemi pártélet fellendítésében, hogy ennek szolgálatába állítsák minden energiájukat és képességüket. Kötelességük, hogy bátran bírálják a lemondó pártvezetőség hibáit és tegyenek világos, konkrét javaslatokat a szakszervezeti munka megjavítására, a pártszervezet irányító szerepének jobb alkalmazására a szakszervezet üzemi szerve tele.

Amikor pedig rákerül a sor az alapszervezeti választások előkészítésére és lefolytatására, dolgozóink legjobbjai tegyenek vállalásokat politikai és termelőmunkájuk megjavítására. Vállalják munkájuk megjavítását a szakszervezeti vezetők és aktívák is, nemcsak az üzemekben hanem a szakszervezetek területi bizottságaiban is mint ahogy a szakszervezet központi vezetése vállalja munkája jobbá és eredményesebbé tételét, mint például a szervezeti hálózat megszilárdítását, az agitációs és oktatási munka jobb megszervezését, a munkaverseny szervezésének további javítását stb.

Arra törekszünk, hogy a szakszervezeti funkcionáriusok jó munkája révén az alapszervezeti pártvezetőségek újjáválasztása dicsőséges pártunk berolyásának további kiszélesítését eredményezze a dolgozók között.

Gáspár elvtárs nyilatkozata a „Gudokban"

Amint arról már beszámoltunk augusztus 4-én. Prieszol miniszterhelyettes elvtárs vezetésével elutazott a Szovjetunióba a magyar vasutas küldöttség. A küldöttség egyik tagja volt *Gáspár* Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára. A „Gudok" munkatársa beszélgetést folytatott *Gáspár* elvtárssal, akinek ezzel kapcsolatos nyilatkozatát a nagy szovjet vasutas napilap több hasábos cikkben közölte.

Gáspár elvtárs a lapon keresztül beszámolt a magyar vasutas dolgozók munkájáról és sikereiről. Nyilatkozatában üdvözölte a szovjet vasutasokat és kiemelte, hogy azért utaztak a Szovjetunióba, hogy a hős vasutas sztahanovisták módszereit alaposan elsajátítsák. Megemlékezett a magyar vasutasnapról és tolmácsolta: *„Ezen a napon a magyar vasutas dolgozók forró üdvözletüket küldik a baráti szovjet népnek, barátunknak és tanítónknak, a béke zászlóvivőjének, a nagy Sztálinnak".*

A megtisztelő meghívással kapcsolatban ezeket mondotta *Gáspár* elvtárs: *„Teljesül az álmom — meglátogatni a szovjet hazát a szovjet nép között lenni, felszabadítóink között és abban a városban tartózkodni, ahol él, dolgozik a dolgozók vezére és tanítója, a világbéke őre, Sztálin elvtárs".*

★

A vasutaskűldöttség szeptember 1-én tért vissza Magyarországra. Záhonyban. Debrecenben és Budapesten ünnepélyesen fogadták a gazdag tapasztalatokkal hazatérő magyar vasutaskűldöttséget.

Gazda-mozgalom a vasúton

A vasút dolgozóinak mind szélesebb rétege teszi magáévá *Gazda* Géza elvtársnak, a Rákosi Művek müvezetőhelyettesének mozgalmát.

A MAV Hidépítő ÜV dolgozói is magukévé tették *Gazda* elvtárs felhivását.

Az újonnan épülő műtárgyakhoz hidakhoz egyre nagyobb mértékben használják az ócska, hulladékanyagot.

A Hídmühelyen belül *Fóris* Rezső tervfelbontó, gyártásvezető kezdeményezésére indult meg a mozgalom. Szeptember hónapra vállalták például, hogy 4 mázsa úgynevezett OH (ócska-használt) anyagból különböző szerszámokat készítenek. Máris több mint egy mázsa kéziszerszámot készítettek el. A dolgozók az őszi csúcsforgalmat s az évi tervteljesítést akarják segíteni azzal is, hogy még ebben az esztendőben egy tonna OH-anyagból új kéziszerszámokat gyártanak. Ez 10.000 forintot meghaladó megtakarítást jelent népgazdaságunk számára.

A mozgalom elindulásától augusztus végéig 104.897 forintot takarított meg az üzem.

A mozgalom minden eredménye mellett vannak hiányosságai is. A bizalmiak, a népnevelők és a fiatalság nem karolta fel még kellőképpen a Gazda-mozgalmat. *Apáti* elvtársnő foglalkozik ugyan az ifjúsággal, de e téren még nagyobb eredmények nem születtek.

A DISZ-re nagy feladatok várnak az üzemben. A fiatalok jórésze vidéken lakik és munkaidő után gyors léptekkel haladnak a kapun kifelé. Az ifjúság fejlődését hátráltatja *Lőrentei* Oszkár csoportvezető, aki rosszul viszonyul a női munkaerő kérdéséhez is. Hangoskodik a fiatal elvtársakkal, de segíteni nem segít nekik. A DISZ helyesen tenné, hogy ha segítséget kérne a helybeli pártszervezettől és üzemi bizottságtól. Csakis így tudják a fiatalokat nevelni és bevonni őket a Gazda-mozgalomba.

A többi szakszervezetek is segítenek megoldani az őszi csúcsforgalom nagy feladatait

Ebben az esztendőben minden eddigi év őszi csúcsforgalmát meghaladó feladatok hárulnak a vasutas dolgozókra. A népgazdaság rohamos fejlődése s nem utolsó sorban a szocializmus építése ütemének meggyorsítása, valamint a kitűnő termés következtében az 1950/51. évi szállítási terv 40 százalékos emelkedésével lehet számolni.

Ehhez a hatalmas feladathoz segítségül hívtuk a közelmultban azokat a szakszervezeteket is, akik a kocsiforduló idejének meggyorsításával, a rakodások idejének leszorításával, közös komplexbrigádok létesítésével segíteni tudnak bennünket az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításában.

A Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének elnöksége nevében *Földvári* Aladár elvtárs főtitkár a közlekedési és szállítási szervezet dolgozói nevében sok sikert kívánt az első Vasutasnap alkalmából és azt kívánta, hogy a hős szovjet vasutasok példája nyomán a magyar vasutasok is álljják meg helyüket a csúcsforgalom idején. A hatalmas feladatok elvégzéséhez ígéretet tett arra, hogy dolgozóik a maguk területén *a legnagyobb fokú elvtársi segítséget* fogják nyujtani.

Ugyanilyen táviratokat küldtek a Vasutasnap alkalmából a többi szakszervezetek is, akik kifejezték készségüket a vasutas dolgozókkal való zoros együttműködésre. A Fővárosi Helyiérdekű Vasút Budapest -Vágóhíd—Ráckevei vonalának forgalmi dolgozói például a következőket írják: *„Örömmel tesszük magunkévé az augusztus 11-i „Szabad Nép" „A vasutasok nagy nemzeti feladata" című nagy vezércikkét és a Vasutasnap tiszteletére ígéretet teszünk, hogy csatlakozva a MÁV-kartársak harcához, az őszi csúcsforgalom idejére mi is jobb munkával biztosítjuk a háromnapos kocsiforduló megvalósítását."*

Ugyanilyen táviratot küldtek az FHV szentendrei vonalának teherforgalmi dolgozói. az FHV forgalmi és kereskedelmi főosztályának összes külszolgálati dolgozói nevében. Így írnak táviratukban: *„Örömmel jelentjük be, hogy az őszi csúcsforgalommal kapcsolatban kiadott valamennyi intézkedést magunkévá tesszük. Így kívánunk mi, FHV-dolgozók is hozzájárulni a vasutas dolgozók célkitűzéseihez."*

Forró elvtársi üdvözletüket küldték és sok sikert kívantak az őszi csúcsforgalom megindításához a *Dunapentelei Vasmű* sztahanovista hősei, a *Villamos Biztosítógyár* pártszervezete, dolgozói és a *Postafőosztály* a postásdolgozók nevében.

A Belföldi Állomási Szállítmányozási Vállalat dolgozói ezeket írják többek között: *„Vállaljuk, hogy a magyar vasutasok munkás, békeharcát támogatjuk azzal, hogy a vasúti kocsik gyorsabb be- és kirakásával elősegítjük a háromnapos, vagy annál rövidebb kocsifordulót, hogy ezáltal az őszi csúcsforgalmat minél eredményesebben tudjuk lebonyolítani. Hatszáz dolgozónk nevében harcos üdvözletünket küldjük az őszi forgalom elindításakor a felemelt ötéves terv sikeres befejezéséért."*

A táviratok és levelek hangsúlyozzák, hogy azért segítik a vasutasok helytállását a hatalmas harcban, mert tudják hogy szoros összefügg felemelt ötéves tervünk határidő előtti teljesítésével és így közvetve a vasutasok harca a szocializmus építését és ezen keresztül a Szovjetunió által vezetett béketábor magyarországi frontszakaszának erősítését szolgálja.

Hámán Katalin élete, munkássága követendő példa minden vasutas dolgozó számára



Augusztus 31-én áldozunk *Hámán* Katalin hatalmas emlékének, halálának 15. évfordulóján. A magyar közlekedés dolgozói, vasutasok, közúti közlekedési dolgozók, gépjárművezetők és szállítómunkások ezen a napon megemlékeznek arról az elvtársnőről, akinek élete és harca egybeforrott pártunk küzdelmével, dicsőséges multjával. A párt mártirhalált halt tagjai örökre ragyogó példái maradnak a munkásmozgalomnak.

Hámán elvtársnő élete, példája az illegális-mozgalom harcosai életének. *Hámán* elvtársnő ezért tudott igaz kommunistává válni, mert erőt adott neki osztálya iránt érzett szeretete, mert volt a mozgalom, volt a párt, amely segítségére volt, hogy szilárd, megingathatatlan legyen. *Hámán* elvtársnőt elpusztította a magyar fasizmus, de itt, emléke előtt elmondhatjuk, hogy életét nem áldozta hiába. A párt diadalra vitte azt az ügyet, amelyért ő harcolt. Hazánkban a dolgozó nép került hatalomra, országunk soha nem látott fejlődést ért el. *Hámán* Kató a mi életünkért és szabadságunkért is áldozta életét. Szivünkbe zárjuk őt és mindazokat, akik a kommunista célkitüzésekért, a kizsákmányolás megszüntetéséért harcolnak.

Levél a berlini III. Világifjúsági- és Béketalálkozóról

Szavakban nem lehet kifejezni azt a boldogságot s büszkeséggel vegyitett örömünket a megtiszteltetés felett, amelyben pártunk és kormányunk részesitett bennünket azzal, hogy a berlini III. Világifjúsági és Béketalálkozón részt vehettünk a magyar ifjúság küldötteként.

Megkatottan búcsúztunk a magyar földtől, elvtársainktól, barátainktól. A megkezdett vonal is a mi alkotókészségünket, a termelésben betöltött szerepünket igazolta. A magyar ifjak termelési harcának eredménye: mozdony és szerelvény repitett Berlin felé bennünket.

A német nép és ifjúság baráti körében fogadták a magyar delegáció tagjait. Úgy éreztük, mintha családunk körébe léptünk volna.

Az első állomásunk Drezda, a romok városa volt. A német nép elszánt akarata azonban megkezdte az újjáépitést. Amerre jártunk, mindenütt nagy szeretettel vettek körül bennünket. Berlinben végeláthatatlan tömeg és zászlóerdők. A szeretet és öröm hangjai csendültek fel útjainkon. Gondolataink sokszor tévedtek hazai tájakra, szeretettel és hálával gondoltunk Sztálin és Rákosi elvtársra, akiknek ezt a berlini találkozót köszönhetjük.

A német ifjúság alkotó erejét hirdeti a hatalmas Marx—Engels-tér, amelyet a német ifjúság akarata épitett a berlini Világifjúsági Találkozóra. Gyönyörűbbnél gyönyörűbb kultúrműsorok szórakoztattak bennünket és támasztották alá a béketalálkozó jelentőségét.

A világ fiatalságának találkozása hatalmas jelentőségü. Közelebb kerültünk egymáshoz és harcosabbak lettünk a béke védelmében. Boldogan beszéltünk a lenini Komszomol, Kina és a hős Korea ifjú harcosaival, a népi demokráciák küldötteivel. E találkozó megerősitette magát a német ifjúságot, a német népet is. El lehet mondani, hogy a világ ifjúságának szövetségét még jobban megszilárdította, megerősitette a vágyat a béke fenntartására, erőt számos gyakorlati tapasztalatot adott valamennyiünk számára, hogy a békéért vivott harcunkat teljesiteni tudjuk.

Köszönetet mondok ezúton is a Magyar Dolgozók Pártjának, a magyar ifjúságnak, hogy lehetővé tette számomra a találkozón való részvételt. Ez arra kötelez engem is, hogy még az eddiginél is jobban álljam meg helyemet a munkapadnál. Igéretet teszek arra, hogy minden erőmmel elősegitem a békéért harcoló százmilliók ügyét és megfelelő politikai felvilágositó munkát fogok végezni azért, hogy én is hozzájáruljak az imperialistaellenes tábor, a hatalmas Szovjetunió vezette béketábor végső győzelméhez.

Tóth Ilona,
a budapesti MÁV-igazgatóság dolgozója.

Az Oleg Kosevoj-brigád a munkafegyelemért

Fél hét mult pár perccel. Az Északi Járműjavitó ÜV néhány fiatalja öntudatosan, kemény léptekkel halad a műhely felé. Máris megbeszélést tartanak. Ezek az ifjak, az üzem élenjáró brigádjának, az Oleg Kosevoj ifibrigádnak tagjai. Velük siet a munkahely felé Peres György elvtárs, a brigád csoportvezetője is, aki már nem fiatalember, de a fiatalokkal érez és együtt menetel a brigáddal.

A brigád az üzem VI. osztálya leszerelő részlegének munkáját végzi. A javitásos mozdonyok hibás alkatrészeit például ők szerelik le. Fél évvel ezelőtt még az idősebb elvtársakkal együtt dolgoztak, de ha nem is nézték le őket, nem becsülték bennük a teljes értékü embert. Ennek volt aztán a következménye az, hogy alig teljesitettek többet 80 százaléknál.

Az ifik azonban, öntudatuknak fejlődésével, arra az elhatározásra jutottak, hogy megalakitják brigádjukat és megmutatják, hogy nincs igazuk azoknak, akik nem ismerték fel a fiatalok értékeit és harcos elszántságukat.

Harcban a munkafegyelem megjavitásáért

Eleinte sok nehézség volt a munkafegyelem terén, s a termelés emeléséért. Varga Róbert elvtárs például abban az időben még nem volt ereje teljében lévő ifjú és egy alkalommal

leszerelés közben eltört a homoloó a keze alatt.

Kutasi elvtárs erre azt mondta Varga Róbert elvtársnak: „Ha mindannyian igy dolgozunk a brigádban, akkor az idősebb társainknak lesz igazuk."

— Igazad van — felelte Varga Robi, megköszönte a figyelmeztetést és azóta sincs vele semmi baj. A brigád tagjai nemcsak a kivülről jövő tanitást teszik magukévá, hanem hallgatnak a jó szóra egymás között is. Ennek köszönhetik, hogy soha nincs lorzsakodás közöttük és már elérték a 101 százalékot, s ezen kivül több kiemelkedő teljesitményük van. Vilmos Aladár pedig sztahanovista oklevelet kapott. Most azért dolgozik, hogy kiérdemelje a sztahanovista érmet is.

A brigád munkamódszere

A brigád már jóval a munka megkezdése előtt bent van a műhelyben és megbeszélik az aznapi munkát. Ugyanigy járnak el a munka befejezése után, amikor a következő napi munkájukról beszélgetnek. Ha nehézségek támadnak, bizalommal fordulnak Peres elvtárshoz, aki támogatja és szakmailag oktatja őket.

Az üzem dolgozói büszkeséggel tekintenek a fiatalok felé. Nemcsak jól dolgoznak, de tovább is tanulnak. Tóth László például müegyetemre megy, hogy annak elvégzése után még fokozottabb mértékben tudja épiteni hazánkban a szocializmust. Gólya József alapszervi DISZ-titkár elmondja nekünk, hogy az augusztus 20-i versenyben végzett jó munkájáért

brigádzászlót és értékes könyvjutalmat kapott a brigád

A brigád szerszámai tiszták, ápoltak. A vállalatvezetőség jól tenné, ha a szerszámos szekrényt kicserélné, mert egyik napról a másikra összedülhet. Az ifibrigád megérdemelne ennyi figyelmet.

Az ifik hozzájárultak a DISZ szervezeti életének megjavitásához. A párt- és üzemszervezet, de a dolgozók is szeretettel foglalkoznak a fiatalokkal. Rózsnyik István gépész ezt mondta róluk: „Nem hittük, hogy erre képesek a fiatalok. Nem szégyenljük magunkat és követjük a példájukat."

Az Oleg Kosevoj-brigád nem hiába harcolt a munkafegyelemért.

A magyar nép állama betartja adott szavát

Valamennyien látjuk és a reakciónak is tudomásul kell vennie: a magyar nép állama betartja adott szavát. Nemcsak hogy nyeremények útján tizezer és tizezer embernek az eddiginél is nagyobb jólétet teremt a sorsolásokkal, és minden imperialista acsarkodás ellenére is megkezdi államunk visszafizetni a polgároktól kapott egyéni kölcsönt, amelyek döntően járultak hozzá eddigi eredményeinkhez, — hanem az ötéves terv gyorsitemi megvalósitásával az egész magyar nép javát, általános felemelkedését szolgálja.

Még élénken emlékezetünkben van az 1949. évi tervkölcsönjegyzés. A kormány felhivása többek között ezeket mondotta: *Mind a nyereménymind a kamatozó kötvényekre befizetett pénzét mindenki öt év alatt teljes összegben visszakapja."* Meg kell mondanom, hogy az első jegyzésnél kissé idegenkedtem a gondolattól, mert az elmult rendszer urai alaposan lejáratták a nép szemében a kölcsönjegyzéseket. Azt hittem, hogy ez is valami olyasféle. Csak amikor *Rákosi* elvtárs határozott és erőteljes szavait hallottam, erősödtem meg és máról holnapra ingadozás nélkül vásároltam tervkölcsönt. Az első sorsolásnál már ott voltam a nyertesek sorában. Nem sokat nyertem az első sorsoláson, de ez a pénz hozzásegitett ahhoz, hogy romos családi házamat adósság nélkül — újjáépitsem. Azóta még nagyobb örömmel és odaadással dolgozom a szocializmusért.

Már eddig is sokat nyujtott nekünk a tervkölcsön

Ez végeredményben az én sajátos kis esetem, de tizezrek vannak, akiknek egész életük szebbé, jobbá lett. Mégis a tervkölcsönnél, szerintem nem ez a fontos, hanem az, amit

a dolgozó milliók számára jelent a tervkölcsön.

Nem az épülő békeművekről akarok beszélni, amelyekre barát és ellenség egyaránt felfigyelt, hanem azokra az új, korszerü gépekre, amelyeket például a mi üzemünkben szereltek fel éppen a tervkölcsön, az ötéves tervet segitő kölcsönünk nyomán. Finommechanikai üzemrészt kaptunk, a X. Osztályban centrifugális öntőgép szolgálja a többtermelést.

Az új gépeken kivül a szociális létesitések sokaságát kaptuk: napközi otthont, új mosdót, öltözőhelyiséget, stb.

Most van előkészületben a bölcsőde megépitése, nődolgozóink számára. Ezek minden egyéni nyereségnél többet érnek, mert ezek az egész dolgozó népé.

Magam is azt hirdetem, amit valahol olvastam már, de élénken él emlékezetemben: *„A párt szavára épiteni lehet, mint a kősziklára!"*. A húzás ideje alatt még nagyobb lelkesedéssel dolgozunk. Vállalatvezetőségünk és üzemszervezetünk biztositotta, hogy a Pénzügyi Osztály egyik dolgozója, *Bartha* Rudolf kartárs, a sorsolási napokon, a sorsolás megtörténte után azonnal értesiti üzemünkben azokat a dolgozókat, akiknek kötvényét kihuzták a sorsoláson. Hallottuk azt is, hogy a nagyobb üzemekben sorsolási tanácsadókat, a közép- és kisüzemekben pedig ugyancsak müszakonkint beállitanak egy-egy sorsolási felelőst. Ennek valamennyien örülünk. Igy nem kell idegeskednünk, nyugodtan végezzük munkánkat és emeljük teljesitményünket.

Nem sajnálom a pénzt, amit kölcsönképpen adtam az államnak; mert többszörösen visszakaptam és visszakapom. Ezért őszinte bizalommal a párt és népi kormányunk minden szava iránt, kijelentem, hogy bármikor szivesen segitek és örömmel adom keresetem egy részét erre a célra, a szocializmusért, a békéért.

Selmeci János,
az Északi Járműjavitó ÜV géplakatosa.

„VASUTASOK MŰSORA" A RÁDIÓBAN

A Magyar Rádió az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért harcoló vasutas dolgozók számára minden kedden 17 óra 10 perces kezdettel külön müsort ad. Ebben a müsorban hangképekben számol be a rádió a vasút különböző munkaterületeiről és a vasutasok kultúrmegnyilvánulásairól. Szeptember 4-én 17 óra 10 perckor közvetiti a rádió az első „Vasutasok müsorát". Bognár Imre elvtárs, a Vasutpolitikai Osztály vezetője e müsor bevezetéseként üdvözli a vasutas dolgozókat. A „Szocialista Vasutért" rendszeresen közölni fogja a minden keddi müsort. A vasutas dolgozók hallgassák meg a számukra közvetitett vasutas müsort, szervezzenek szolgálati áganként kollektiv rádióhallgatást.

Szeptember 8-án megnyilik A SZEGEDI VASUTAS EGYETEM

Szeptember 8-án nyilik meg Szegeden az ország új egyeteme, a Közlekedési Müszaki Egyetem. Az új főiskola célja vasúti és vasút üzemi mérnökök nevelése. Az egyetemet a Szovjetunió példája nyomán állitották fel.

A Közlekedési Müszaki Egyetem 230 hallgatóval indul. A dékánon kivül három tanára és négy meghivott előadója lesz.

Az első évben müszaki alaptárgyakat tanitanak, a második évben megkezdik a vasúti tárgyak tanitását, még a harmadik, negyedik és ötödik esztendőben kizárólag a vasúti és közlekedési tárgyakkal foglalkoznak.

A párt, Rákosi elvtárs és kormányunk újabb gondoskodása a vasutas dolgozók fejlődésének biztositásáról, a vasutas dolgozók megbecsülésének újabb jele osztatlan örömet váltott ki a vasutasság széles táborából.

A bányásznap tiszteletére

Budapest-Józsefváros állomás dolgozói a Grősz-féle banditák tárgyalása után megfogadták, hogy munkájukon keresztül adják meg a méltó választ az imperialistáknak és belső ügynökeiknek

Az állomás dolgozói a párt irányitásával s a szakszervezet és a szakvonal segitségével *az augusztus 20-i versenyben az ország valamennyi kereskedelmi főnökségeit megelőzték és elsők lettek.*

Józsefváros dolgozói most méginkább törekednek arra, hogy az őszi csucsforgalomban is megálljak helyüket, hogy állomásuk elnyerje az élüzem cimet. A raktári dolgozók vállalták, hogy

a Bányásznap tiszteletére 10 százalékkal túlteljesitik eddigi eredményeiket.

A forgalmi dolgozók pedig a pártvezetőség ujraválasztása tiszteletére vállalták, hogy feladataikat határidő előtt teljesitik és eredményeiket 10—20 százalékkal fokozzák.

„Erősödjék a népeinket összefűző barátság!"

Az első magyar vasutasnap ünnepségeire hazánkba érkezett külföldi vendégek utolsó csoportja augusztus 24-én utazott el Magyarországról.

Elsőnek a szovjet delegáció tért vissza hazájába. Vaszilij Vasziljevics Kurocskin elvtárs, a Szovjetunió vasútügyi miniszterhelyettese és V. G. Blazsenov elvtárs, Sztálin-dijas sztahanovista mozdonyvezető a repülőtéren lapunknak adott nyilatkozatukban a következőt mondották:

„Az első magyar vasutasnap ünnepségei alkalmából a Magyar Népköztársaságban eltöltött rövid idő alatt rendkivül meleg és baráti fogadtatásban részesültünk.

Meggyőződtünk arról, hogy a magyar nép szilárdan a demkorácia táborához tartozik és minden igyekezete a béke megörzésére irányul.

Most, amikor országukat elhagyjuk, hálánkat fejezzük ki az iránt tanusitott figyelmességéért és a magyar vasutasoknak az egész magyar népnek egyaránt további sikereket kivánunk az ötéves terv végrehajtásához és megujhodott országukban a szocializmus épitéséhez. Erősödjék a népeinket összefüző barátság!"

A magyar vasutasok lelkes ünneplés közepette vettek búcsút a kedves szovjet vendégektől és hasonlóan búcsúztak a koreai, a román, a bolgár, a csehszlovák és a francia delegációtól is.

Csen-Gjo-Szep elvtárs üzenete a magyar vasutasoknak

A vasutasnapon itt járt *Csen-Gjo-Szep* elvtárs, a hősi Korea küldötte. *Csen-Gjo-Szep* elvtárs, a koreai vasutas szakszervezet elnöke a következő üzenetet küldte elutazásakor a magyar vasutas dolgozóknak:

A vasutasnappal kapcsolatos üzemlátogatásaim során meggyőződtem arról, hogy a magyar dolgozók, a Magyar Dolgozók Pártja vezetése alatt sikeresen hajtják végre az ötéves tervet és meggyőződésem, hogy felépitik a szocializmust.

Azt is tapasztaltam, hogy Magyarországon igen rendesen közlekednek a vonatok, hogy a vállalatok élenjáró munkásai a munkafegyelem szigoru betartásával dolgoznak és hogy az ország földjein a szocialista haza felé haladó dolgozó parasztok munkálkodnak.

Magyar munkás elvtársaim mondották nekem, hogy még sikeresebben fognak dolgozni azért, hogy biztositsák a béketábor és különösen az egész emberiség közös ellenségei ellen harcoló hős koreai nép győzelmét.

Az ilyen kijelentések hatalmas erőt jelentenek a koreai nép számára, azt jelentik, hogy az egész világ békeszerető népeinek tábora — melyet a nagy szovjet nép vezet — határtalanul nagy.

Hazatérésemkor beszámolok a koreai népnek arról, hogyan harcolnak a magyar dolgozók, a magyar vasutasok a békéért, a szocializmusért, a boldog jövőért. A koreai nép pedig, amely jól megismerte a magyar dolgozó milliókat, még bátrabban fog harcolni az amerikaiak ellen és még határozottabban őrzi meg kezében a győzelem zálogait.

Szilárdan meg vagyok győződve arról, hogy közös ügyünk — a béke megvédése — legyőzi a háborút, mert a béketábor élén megingathatatlanul a nagy Szovjetunió áll.

Nagy sikereket kivánok Önöknek a szocializmus épitésében.

Csen-Gjo-Szep.

Tiltakoztunk AZ INDIAI KORMÁNYNÁL

Az imperialista zsoldban álló indiai kormány közelmültban fokozta nyomását az indiai vasutas dolgozókkal szemben. Betiltották a vasutasok szervezetét és erőteljesen alkalmazták az emberi jogokat mélyen sértő, hirhedt 1949-es szabályzatot, a hindú vasutasok százait felfüggesztik, elbocsátják és bebörtönzik őket.

A Vasutasok Szakszervezetének Központi Vezetősége nevében Rácz Kálmán elvtárs, titkár, tiltakozását jelentette be az indiai kormánynál, ugyanakkor a magyar vasutasok teljes szolidaritásáról biztositotta a szabadságáért, és a békéért harcoló hindu vasutasokat.

A rostocki vasúti műhely köszönete

A demokratikus Németországban lévő rostocki államvasúti mühely dolgozói nevében 16 aláirással levél érkezett a magyar vasutas dolgozók részére. Ebben a levélben a következőket irják:

„ÜDVÖZLET A MAGYAR VASUTASOKNAK! Mi, a rostocki vasúti műhely dolgozói, mai üzemi ülésünkön értesültünk arról, hogy Erich Hermanau élmunkás kartársunkat a magyar nép, kiváló munkájáért és példás magatartásáért meghivta Magyarországra.

A vasúti műhely dolgozói ezt nemcsak Hermanau kartárs, hanem az egész német nép iránti megbecsülésnek tekinti. Éppen ezért a rostocki vasúti műhely dolgozói üdvözletüket küldik valamennyi szabadság- és békeszerető magyar kartársnak és kartársnőnek.

Éljen az európai munkásosztály akcióegysége! Éljen a béke!

A rostocki vasúti műhely dolgozói nevében 16 aláirás."

A vasutasok szakszervezete elnökségének határozata a SZOT titkársága 1951. július 26-i — a vasutas újító- és sztahanovista-mozgalom akadályairól hozott — határozatával kapcsolatban

A SZOT titkársága megvizsgálta az újítási munka és Sztahanov-mozgalom kérdéseit a vasút területén. A titkárság elismeri az eredményeket, de ugyanakkor megállapítja, hogy „az új, a munka magasabb termelékenységét szolgáló módszerek alkalmazása azonban a vasút területén nem kielégítők. A vasútnál még széleskörben uralkodó a régimódi gondolkodás és egyes régi szakemberek, akik közöttt nem egy esetben ellenséges elemek is találhatók, minden lehetőt elkövettek, hogy megakadályozzák a Szovjetunióban jól bevált munkamódszerek alkalmazását hazánkban. A becsületes vasutas dolgozók ezrei által felvetett észszerűsítések, javaslatok sok esetben nem kerülnek megvalósításra, hanem elvesznek a bürokrácia útvesztőjében."

A SZOT titkársága a Vasutasok Szakszervezetének ezirányú munkájáról a következőket mondja:

„A vasút területén fennálló hibákért és hiányosságokért komoly felelősség terheli a Vasutas Szakszervezetet is, mert nem figyelt fel idejében a hiányosságokra, nem folytatott következetes harcot a vasút területén megbúvó ellenséges elemek leleplezésére és felelős vezető helyekről való eltávolítására. Nem figyelt fel a szakszervezet különösen az újítások terén mutatkozó ellenséges tevékenységre. Nem támaszkodott a szakszervezet a dolgozók tapasztalataira, bátor kezdeményezéseire."

A SZOT titkársága határozatát és elvtársi bírálatát szakszervezetünk elnöksége megtárgyalta és azt teljes egészében magáévá teszi.

Valóban a Vasutasok Szakszervezete vezető szervei és munkatársai

nem harcoltak elég következetesen a bürokraták leleplezéséért, az ellenséges elemek kiszorításáért és a bürokrácia felszámolásáért.

Így történhetett meg az, hogy a haladás gátlói a sztahanovista és újítómozgalom terén — a vasútnál aránylag könnyűszerrel végezhették romboló munkájukat és odáig mehettek, hogy pl. *Lengyel* József elvtárs esetében *a Szovjetunióban nagy sikerrel alkalmazott menetközbeni szakaszos lejuvatást — amit a népi demokratikus országok is átvettek* — nálunk

közel egy évi huza-vona után, csak próbaképpeni bevezetésre

engedélyezték.

A bürokrácia másik jellemző megnyilvanulása, hogy a Vasúti Főosztályon belül az illetékes szakosztályok az újítási javaslatokat kiértékelés nélkül küldik az újító bizottság elé.

Nem készítik el a gazdaságos számítást az újítással kapcsolatban.

Ennek következtében az újítási értekezleteken ezeket a javaslatokat nem lehet letárgyalni és ezáltal az elintézésük késedelmet szenved. Ez történt *Kósa* József mozdonylakatos újítási javaslatával, amelyet a személy- és teherkocsik kenőpárnájának átalakításáról nyujtott be a 7. szakosztályhoz, vagy *Pásztor* János lakatos újítási javaslatával, a 411-es sorozatú mozdonyok melegkenő-prés átalakításával kapcsolatban, és ehhez hasonló példák sorozatát lehetne még megemlíteni.

Mindezek a hiányosságok azért fordulhattak elő, mert

a szakszervezet elnöksége és főtitkársága reszortfeladatként kezelte a sztahanovista- és újítómozgalmat

és azt csak egy osztály munkájának tekintette. Megmutatkozik ez abban is, hogy az elnökség csak formálisan tárgyalta a Sztahanov-mozgaolm kérdéseit és az újítomozgalmat pedig hosszú hónapok óta nem tűzte napirendre. A fenti hibákért a mulasztás elsősorban az elnökséget, és személyileg a főtitkárt terheli.

Az elnökség segítő, ellenőrző munkájának elhanyagolása a szakszervezeti központ bér- és termelési osztályának munkájában is éreztette hatását. Az osztályvezetés és az osztály munkatársai nem kezelték súlyának megfelelően a sztahanovista és újítómozgalmat. Ez megmutatkozik abban is, hogy az újításokat elbíráló minisztériumi bizottságban a szakszervezet megbizottjai sűrűn cserélődtek, így nem tudtunk kellő ellenőrzést gyakorolni az újításokat elbíráló bizottság munkája felett. *A szakszervezet képviselete a bizottságban csak formális volt.* Ezért történhetett meg azután az is, hogy a MAV-hoz ez év első felében beadott több, mint

6.600 újítási javaslatból mindössze 1.740-et fogadtak el,

és a többiben semmi megvalósíthatót nem találtak.

A szakvezetés részéről az újításokhoz való rossz viszonynak példáját világosan igazolja, hogy a Szovjetunióban nagyszerűen bevált újítással szemben — a mozdonyok mosási idenek meghosszabbítására egy sokkal költségesebb eljárás bevezetését tartották helyesnek, amelyet egy volt *tőkéstől vettek át és* akit több tízezer forinttal dijaztak, sőt *„érdemeiért"* felvették a vasút szolgálatába. Vagy megemlíthetjük a Józsefvárosi pályaudvar szűk keresztmetszetének kiküszöbölésére beadott javaslat sorsát. *Gombai* elvtárs egy rövid sínpár lefektetésével megoldhatónak találta a vagonok ki- és berakásának gyors lebonyolítását olyan formában, hogy a pályaudvar forgalmának biztonságossága is növekedett volna. — A javaslat a közlekedés- és postaügyi minisztérium pályafenntartási szakosztályához került, ahonnan senki a helyszínre ki nem szállt a javaslat helyességének a megvizsgálására. — Egyszerűen

elutasították azzal, hogy erre hitel nincs.

A józsefvárosi élenjáró dolgozók viszont kimutatják, hogy ennek a sínpárnak a lefektetése után — a tolatási munka egyszerűbbé és gyorsabbátételével évente kb. *45 ezer forintot lehetne megtakaritani,* nem beszélve emellett arról, hogy a vagonok gyorsított ütemű ki- és berakodása a kocsiforduló meggyorsítását is elő tudná segíteni.

A szakszervezet vezetősége azzal, hogy nem lépett fel következetesen az újítómozgalom akadályozóival, ellenségeivel szemben, és nem leplezte le őket idejében — hozzájárult ahhoz, hogy *a vasutas dolgozók alkotó, kezdeményező készsége az újítások terén fokozatosan csökkenjen.*

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége megá lapítja, hogy

a SZOT titkárságnak határozata nagy segítséget nyujt

a vasút újító- és Sztahanov-mozgalmának kiszélesítésében és további fejlődésében. A határozat rájrányítja dolgozóink figyelmét az újítások elbirálásának alkalmazott bürokratikus módszerre és felhívja a dolgozók figyelmét, hogy vegyék fel a bürokrácia ellen a harcot.

A Sztahanov- és újítómozgalom terén fennálló hibák sürgős kiküszöbölése érdekében a Vasutasok Szakszervezete elnöksége a következő határozatot hozza:

1 A Vasutasok Szakszervezete elnöksége a szakvezetéssel karöltve oda fog hatni, hogy az újításokat elbíráló bizottságok a hozzájuk benyujtott újítási javaslatokat egy hónapon belül elbírálják és a szakvezetés biztosítsa az elfogadott újítások azonnali bevezetését. Az újítómozgalmat bürokratikus munkájukkal akadályozó elemek ellen pedig az új vasúti fegyelmi szabályzat értelmében megfelelő fegyelmi eljárást indíttat.

2. A szakszervezet osztályai, területi bizottságai és összes alapszervei egy hónapon belül tárgyalják meg a SZOT titkárságának említett határozatát és saját munkaterületükre alkalmazzák azt. A bírálat és önbírálat minél szélesebbkörű alkalmazása érdekében, a határozat megtárgyalásába vonják be a szakszervezeti aktívákat, a dolgozókat a lehető legnagyobb mértékben. Határozzák meg munkaterületeiken feladataikat az újítómozgalom kiszélesítésének elősegítésére.

3. Az elnökség a szakszervezet munkatársai kötelességévé teszi, hogy tekintsék fontos politikai feladatnak az újítómozgalommal való foglalkozást és harcoljanak következetesen az újítómozgalmat gátló akadályok eltávolításáért. A szakszervezet munkatársai segítsék elő, hogy a vasút dolgozói a szovjet tapasztalatok alkalmazásával minél nagyobb tömegben szálljanak síkra a vasút szocialista átépítéséért.

4. A szakszervezet elnöksége felhívja a vasút dolgozóit, hogy bátran harcoljanak a dolgozók helyes kezdeményezéseit elfojtó bürokratikus megnyilvánulások és a vasútnál még megtalálható ellenséges elemek ellen. Bürokrácia elleni harcukban használják fel a nyilvános bírálat módszerét, a sajtót és ezen keresztül is leplezzék le az újítások elbírálását és azok bevezetését gátló elemeket. A sztahanovisták, mint a termelés élenjárói — bátran alkalmazzák a Szovjetunióban jól bevált munkamódszereket, újításokat és azok alkalmazása területén segítsék, támogassák a dolgozók kezdeményezéseinek megvalósítását. Igyekezzenek a dolgozó tömegek között elterjeszteni a sztahanovista munkamódszereket és újításokat.

Pártunk minden segítséget megad a vasutas dolgozóknak a termelékenység emelése a szállítások meggyorsításáért vivott harcukban. A közelmultban lezajlott vasutasnap is bizonyítja pártunk és kormányzatunk szerető gondoskodását a vasutas dolgozókról. Méltóképpen úgy fejezhetjük ki pártunk és kormányzatunk iránti hálánkat, ha kellőképpen kivesszük részünket a most folyó őszi csúcsforgalommal kapcsolatos munkákból és minden erőnkkel azon leszünk, hogy a vasút területén is mielőbb felszámoljuk a kapitalista maradványokat és elősegítsük a vasút szocialista átépítését.

Budapest, 1951. augusztus hó 27.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ELNÖKSÉGE megbízásából:
Gáspár Sándor,
főtitkár.

Vasutas újítók értekezlete a szakszervezet központjában

Szeptember 1-én értekezletre ültek össze a vasutas újítók legjobbjai, hogy meghatározzák azokat a feladatokat, amelyekkel a vasút területén az újítómozgalomban fennálló hiányosságokat ki tudják küszöbölni.

Az értekezletet *Végh* Lajos elvtárs elnöki megnyitója vezette be, majd *Benos* Mihály elvtárs, a Vasutasok Szakszervezete központi bér- és termelési osztályának vezetője tartotta meg beszámolóját. Többek között elmondotta, hogy ebben az évben 6604 újítási javaslatot nyujtottak be újítóink és az elfogadott újítások megtakarítási forint értéke meghaladja a 11 milliót. Ezután a hiányosságokról beszélt és hangsúlyozta: a szakszervezet vezetősége azzal, hogy nem lépett fel következetesen az újítómozgalom akadályozóival, ellenségeivel szemben és nem leplezte le őket idejében, hozzájárult ahhoz, hogy

a vasutas dolgozók alkotó, kezdeményező készsége az újítások terén fokozatosan csökkenjen.

Utána *Várközi* elvtárs, a szakszervezet központi munkatársa ismertette azokat a feladatokat, amelyek az újítók előtt állnak. Kiemelte, hogy az újítók harcukban éljenek a nyilvános bírálat minden lehetőségével és küzdjenek a bírálat elfojtására irányuló minden törekvés ellen.

Elsőnek *Lengyel* József elvtárs, sztahanovista mozdonyvezető szólt hozzá. Hangsúlyozta, hogy

a sztahánovisták is felelősek azért, hogy az újítómozgalom milyen irányban és hogyan fejlődik.

— Vigyázzunk arra — mondotta —, hogy az újításokból eredő megtakarításokat ne a helytelen rendeletek végrehajtásánál fizessük rá hanem fordítsuk népgazdaságunk erősítésére. Kérte a szakszervezet vezetőségét, hogy

ne reszortfeladatként kezelje az újítómozgalmat.

Aki több mint kétmillió forint értékű újítás után még csak elismerést sem kap

Koppány Ferenc, az Anyaghivatal dolgozója kemény bírálatot gyakorolt a minisztérium felé az újításoknál még mindig megmutatkozo bürokráciáért.

Elmondotta, hogy a Szovjetunió tapasztalatait megfigyelve, a dolgozók egyenruhaellátásával kapcsolatban milliókat lehet megtakaritani. Az ezzel kapcsolatos újítást azért küldték vissza, mert a kiértékelés is és a szakvélemény is külön papíron volt. Jelenleg 11 bevezetett újítása van, amellyel

évi 2,100.000 forint megtakarítást ért el népgazdaságunk,

de a bürokrácia kegyes jóindulata révén még csak elismerést sem kapott újításaiért.

Vizi Miklós, Budapest-Nyugati pályaudvar normatisztje felszólalt az ellen, hogy a vasútnál az újítást még mindig adminisztrációnak tekintik. Még sokan osztályszempontból vizsgálják és bírálják a szakszolgálat részéről az újításokat. Ha egy tanácsos ad be javaslatot vagy egy egyszerűbb dolgozó, más és más elbírálás alá esik.

Gödény László, Záhony állomás dolgozója elmondotta, hogy a kocsiforduló meggyorsítására javaslatot nyujtott be, mert úgy érezte, hogy például a nagy teherbírású kocsik jórésze kihasználatlanul fut. A szakszolgálat megnyugtató választ adott, mert ez kényelmesebb volt. Sokszor szégyelte magát munkatársai előtt azért, ahogyan javaslataival elbántak.

Csorba Bálint, a Miskolci Járműjavító ÜV többszörös sztahanovista tűzikovácsa már 1949-ben négy újítást adott be, abból egyet bevezettek, de

mindmáig választ nem kapott beadott újításaira.

Bocskai Sándor, a Debreceni Járműjavító ÜV dolgozója elmondotta, hogy Budapesten bezárt ajtók mögött döntik el például a záhonyi újítások ügyét, anélkül, hogy gyakorlatilag megnéznék az újítások használhatóságát. Így csökkentik az újítók kezdeményező készségét. Javasolta, hogy az újítási bizottság feleljen azért, ha bizonyíthatóan helytelenül utasít el újításokat.

A vasút elutasította — a Vasműnél nagyszerűen bevált

Molnár Lajos, a budapest-józsefvárosi osztálymérnökség dolgozója nagyobb felelősséget kért az újítások elbírálásánál, elmondotta, hogy 1949-ben beadott újítását elutasították. Ugyanazt 1951-ben már a Dunapentelei Vasmű építésénél nagyszerűen alkalmazzák. Azért lehetett vele így elbánni, mert senki sem felel a felelőtlen eljárásokért. A minisztériumba *Agoston* műszaki dolgozó olyan kijelentést tett, hogy *„Ujítsanak, majd mi lelőjjük!"*

Náli Mátyás a minisztérium részéről hangoztatta, hogy a bírálat igazságos volt. A hibak nagyrésze abból származik — mondotta —, hogy az egyes szolgálati vezetők helytelenul alkalmazzák az újítási törvényt. Az ötletnapon elfogadott újítások bevezetése például kötelező. Kérte a dolgozókat, hogy az újításokkal kapcsolatos hiányosságokat tárják a szakszervezet elé, amely meg fogja védeni érdekeit, de legyenek figyelemmel a szolgálati útra az újítások beadásánál, ne kerüljék meg a szakszolgálatot.

Kaposvári elvtárs, a Vasúti Főosztály Ujítási Osztályának vezetője elmondotta, hogy csupán két hónapja vette át az újítási reszort vezetését. A pártbizottság felhívta a figyelmét a hiányosságokra és ígéretet tett arra, a hiányosságokat a legrövidebb idő alatt felszámolják. Kérte, hogy az újítási megbizottak jelöljék meg személy szerint azokat, akik az újítási mozgalmat akadályozzák, hogy el tudjanak járni velük szemben.

Ezután *Rácz* Kálmán elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára válaszolt a felszólalásokra.. Elmondta, hogy az értekezlet megmutatta, hogy a vasutas újítók is megértették *Sztálin* elvtárs tanitását: érthető és hathatós bírálatot gyakoroltak. Hiányolta, hogy a felsőbb szakvezetőség nem gyakorolt komolyabb önkritikát. Ez helytelen, mert az élő, alkotó ember kezdeményezéséről van szó, aki azért hasznosítja tudását s összpontosítja minden erejét az újításokra, hogy felemelt ötéves tervünket, a szocializmust hazánkban megvalósításhoz segítse. Hangsúlyozta, hogy az újítások elsüllyesztése nem véletlen mulasztások miatt történt. A dolgozók elvárták volna, hogy a felsőbb szakvezetés beszámolt volna arról, hogy mit tett a hibák felszámolása érdekében.

Rácz elvtárs hangsúlyozta, hogy a szakszervezet meg fogja találni a módját annak, hogy az ellenséget felszámolják és a dolgozók javaslatait eljuttassák a megvalósításhoz. A SZOT elvtársi bírálata feltárta a meglévő hibákat. Ugyanigy szükséges volt, hogy a dolgozók is feltárják a hiányosságokat, hogy ezen keresztül is segíteni tudjunk.

— Elismerjük — fejezte be beszédét *Rácz* elvtárs —, hogy hibát követtünk el, éppen ezért volt szükség az értekezlet megtartására. A szakszervezeti vezetés nagy segítséget kapott a bíráaton keresztül és van ereje ahhoz, hogy a hibákat megszüntesse, s az újítómozgalmat arra a polcra helyezze, ahol az alkotó és újító készség zavartalanul érvényesül, ahonnan kiirtunk minden ellenséges szándékot és tevékenységet és ahol élenjáró újítóink, újításukat benyujtó dolgozóink zavartalanul szolgálhatják az őszi forgalom sikeres lebonyolítását, második tervévünk túlteljesítését, hazánk erősödését.

Elutaztak a vasutasnap vendégei



A vasútasnapra hazánkba érkezett kedves szovjet vendégek elutaztak. Képünkön Vaszilij Vaszilievics Kurohskin elvtársnak, a Szovjetunió vasútügyi miniszterhelyettesének virágcsokrot nyujt át Szabó József elvtárs, a szakszervezet központi gazdasági osztályának vezetője meleg szavak kíséretében. Balról jobbra: a második Rácz Kálmán elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, V. V. Kurocskin elvtárs, Katona Antal elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, Szabó József elvtárs, Krekó Ferenc elvtárs, a szakszervezet központi Szervezési Osztályának vezetője és világos ruhában Bognár Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetője.

A „Szocialista vasútért" látogatása a „HÁMÁN KATÓ" fűtőházban

Azt képzelné az ember, mikor belép a Hámán Kató Fűtőház területére, hogy a dolgozók a minisztertanács vándorzász.aja birtokában a képen



látható ünneplést rendeznek mindjárt az első hír hallatára. Persze, nem így van. Az öntudatos dolgozók — így láttuk az üzem minden részében — még keményebben markolják a kalapács nyelét és büszkén, de egy cseppet sem öntelten harcolnak az eredmények megtartásáért, sőt túlszárnyalásáért. A jelek azt mutatják máris, hogy a Hámán Kató Fűtőház dolgozói élen fognak haladni az őszi csúcsforgalom maradéktalan végrehajtásában és évi tervük túlteljesítésében.

Most lett köztudomású az is, hogy az alkotmány ünnepének tiszteletére kezdeményezett munkaversenyben a vasútvontatás szakágában ugyancsak első lett a Hámán Kató Fűtőház ugyanazoknak az eredményeknek az elismeréseként, amiért a minisztertanács vándorzászlaját is elnyerte.

Első tekintetünk a versenytáblára esett. Nagy kacskaringós betűkkel ez áll rajta:

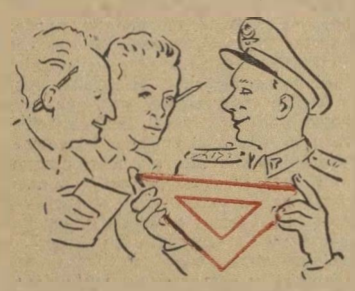
A megindult őszi verseny legjobb eredményei.

Az öntudatos dolgozók tényleg kitesznek magukért. *Varga* Károly begyujtó 248, *Tarina* Dezső szenes és *Szirok* Ferenc szenes 241, *Hajdu* Károly és *Horony* kazánkovácsok 223, *Konrád*, *Paul* szenesek 210, *Babusa* begyujtó pedig 198 százalékkal haladnak az élen. *Kövesdi* mozdonyvezető, *Kasvai* és *Takács* mozdonyfűtők ezen a napon

26 százalékos szénmegtakarítással közel 50 mázsa szenet juttattak a népgazdaságnak.

A versenyóra is pontosan jelzi az egyes üzemrészek állását.

Első utunk *Szakos* elvtárshoz vezetett, a helyi pártszervezet titkárához. Éppen jött kifelé tőle *Varju* Pál elvtárs, a fűtőház politikai tisztje, akit szerkesztőségünk brigádja mindjárt kérdésekkel akart elhalmozni. Azonban



Varju elvtárs arra való hivatkozással, hogy

háromszögülésre megy

és ott a szakszervezettel és a szakszolgálattal közösen a 100.000 forint jutalom elosztását beszélik meg, nem ért rá velünk foglalkozni. Megnéztük az órát, az elég jó márkának ismert „*Stova*" pontosan 7 óra 40 percet mutatott. Mi, persze tudtuk, hogy *Varju* elvtársnak is komoly része van a fűtőház sikerében és ezért akartunk vele beszélni. Így, legnagyobb sajnálatunkra elbúcsúztunk tőle, nem akarunk azonban rosszmájúak lenni, de megjegyezzük, hogy *Varju* elvtárs még nyolc óra három perckor mindig csak készült a háromszögülésre, míg végre ennek a feladatának is eleget tett

Ez az üres rész az, amit Varjú elvtárs monlott lapunk részére.

Az olvasók részére eláruljuk, hogy alcaloida-tincturae elixirummal bárki előhívhatja és utána tisztán olvasható.)

A párttitkár „feketézik" és mégis megy a munka

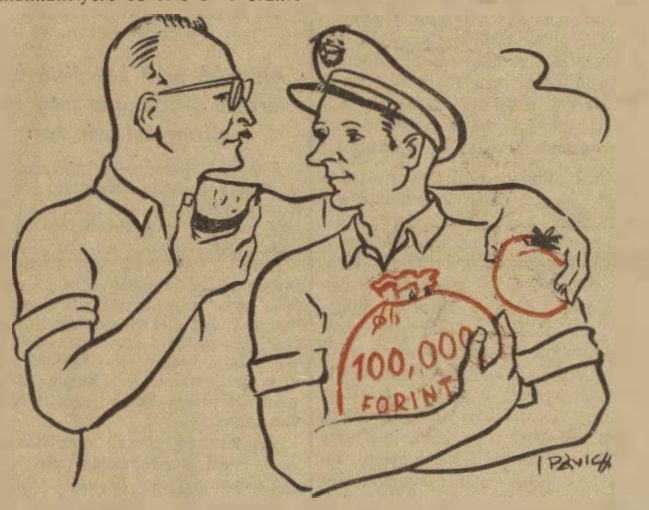
Bemegyünk Szakos elvtárshoz és elmondjuk jövetelünk célját. A párt-



titkár, éppen részben nem párttitkári funkciót lát el: „feketézik" egy termoszból. Persze ez a feketézés csak segíti a munkát és amikor egyik kezével a forró poharat tartja, addig a másik kezével iratokat lapozgat és máris intézkedik: alig birja jegyezni Mészáros elvtárs, aki éppen társadalmi munkában segít a pártszervezetnek. Gratulálunk a pátszervezetnek, a szakszervezetnek és a szakszolgálatnak együttes jó munkájukért és minden dolgozónak, akit útbaeltünk, üdvözlünk a sikerért. A dolgozók arcán öröm és öntudat sugárzik.

Faragó versenyfelelős „Topolinója"

Elmegyünk a versenyfelelős ablaka alatt és bekukkantunk. Itt is serényen folyik a munka. *Faragó* Gyula elvtárs vajaskenyeret eszik, hatalmas paradicsom piroslik a kezében kívánatosan. *Faragó* kora reggel jön be mindig munkahelyére és este 8—9 órakor



jár haza. Szorgalmasan szervezi a versenyt és *Felvégi* István elvtárs termelési felelőssel az éjszakát is nappallá tették csak azért, hogy a minisztertanács vándorzászlaját elnyerhesse az üzem. A két sztahánovista szinte elválaszthatatlanul mindig együtt van és jó politikai felvilágosító munkával segítik a dolgozókat a felajánlások megtételében és elvégzésében.

Képünkön a két barát éppen arról beszél, hogy milyen jó lenne Faragónak egy „Topolinó", de Felvégi nem áll kötélnek: okosabb célra fogja felhasználni a 100.000 forintot.

50.000 forintot szétosztanak a dolgozók között. Közel 120 dolgozó részesedik 200 forinttól 2500 forintig terjedő pénzjutalomban. 50.000 forintot pedig a dolgozók szociális beruházásokra, öltözők, mosdók stb. építésére fognak felhasználni.

Faragó elvtárs erre azt felelte, hogy így helyesebb és továbbra is saját „*topolinóival*" fog vidékről bejárni.

Födi Sándor sztahánovista ifi-mozdonyvezető 12.000-ről 30.000-re emeli a két mosás közötti kilométerteljesítményt

Födi Sándor elvtárs, sztahánovista ifjúmunkás mozdonyvezető ezév júniusában indította el a jóminőségi szénnel való takarékossági mozgalmat: arra hívta fel mozdonyvezető és fűtőtársait, hogy az addigi átlagos 35 százalék helyett 50 százalékban a gyengébb, harmadrendü szeneket használják fel. Födi Sándort, már minden vasutas ismeri az országban e kezdeményezése révén. Most pedig, hogy jó munkájával erőteljesen hozzájárult a fűtőház sikeréhez, s kormányunk a Magyar Munka Érdemérmével tüntette ki, példaképe lett sok ifjúmunkás társának.

Mivel segítette Földi Sándor a minisztertanács vándorzászlajáért folyó harcot? Ezt is megtudjuk. Váltalta azt, hogy 15 százalékkal csökkenti a javítási költséget és hogy az előirányzott szénmennyiségből 100 százalékot megtakarít. Ezzel szemben

40 százalékkal csökkentette a javítási költségeket és 24 százalékos szénmegtakarítást ért el.

Födi elvtárs azonban azt mondja, hogy a kitüntetés nem ok a babérokon való nyugvásra. Éppen nem a vasutasoknál, ahol most kezdik végrehajtani az őszi csúcsforgalom soha nem látott feladatait. És éppen ezért versenyre hívta ki az ország valamennyi mozdonyvezetőjét.

Sztálin elvtárs 72. születésnapjára, december 21-re további öt százalékkal emeli a harmadosztályú szén már vállalt 50 százalékos felhasználását és azt, hogy mosástól-mosásig 12.000 kilométerről 30.000 kilométerre növeli mozdonyának kilométerteljesítményét.



Felhasználja Blazsenov elvtárs tanítását, amelyet a híres szovjet mozdonyvezető adott át a Hámán Kató Fűtőházban. Pernyehúzókból, szénrakókból és lakatosokból

mozdonykarbantartó vertikális brigádot alakítanak.

Rab Ferenc tüzikovács a Gazda-mozgalom „rabja"

A fűtőház erőteljesen bekapcsolódott a Gazda-mozgalomba. Máris jó eredményekről számolhatnak be a dolgozók. Amikor például meglátogattuk az átlagos 200 százalékkal dolgozó *Rab Ferenc*, többszörös sztahánovista tüzikovácsot, éppen *Gazda Géza* módján ócskavasból kovácsoltak új szítóvasat. *Rab* elvtárs egyébként már

négy hónap óta nem vételezett új anyagot a Szertárból, hanem mindent ócskavasból készít.

Máris sok tízezer forint megtakarítást ért el vele.

Dezső István, *Rab* Ferenc munkatársa és tanítványa is, emelkedő teljesítménnyel dolgozik az őszi forgalom sikeréért. Most azért üti a vasat oly keményen, hogy közelmultban mondott önkritikáját és ígéretét valóra tudja váltani. Az ifi *Dezső* István, ugyanis annak ellenére, hogy ifjonti hévvel rohan a kovácsmühelybe, ezt gyakran késve teszi meg, amivel vét a munkafegyelem vastörvénye ellen. *Rab* nemcsak a munkamódszerét adja át, de *Dezsőnél* addig üti a vasat, amíg meleg: jó politikai felvilágosító munkával máris elérte, hogy nem késik.

Rab elvtárs egyébként a versenyben 255 százalék átlagteljesítménnyel dolgozik és minden szándéka úgy megszervezni a munkát, hogy az őszi versenyben még ezt is túlhaladja

Dömötör Zsigmond — mindenért felelős

Meglátogatjuk a Műszaki Osztályt. Itt ismertük meg Dömötör Zsigmond műszaki intézőt, aki most „lett el" 50 forintot, helyesebben a szolgálati vezető a Fegyelmi Szabályzat biztosította jogával élve — 50 forintra büntetett meg illegitim üdüléséért. A rossznyelvek azt mondják, hogy Dömötör Zsiga miatt maradtak hátul a kongresszusi versenyben a fűtőházi dolgozók, amikor versenyfelelős volt. A bírságot pedig azért kapta, mert egyik derüs szép napon elutazott a Balatonra, s pörére vetközve napkúrázott. Persze még ott kitöltötte útiszámláját, amelybe mikszáthi leleményességgel és írói készséggel azt állította, hogy ő az érdekelt napon az őszi csúcsforgalom lebonyolítását ellenőrizte járasztó vidéki úton.

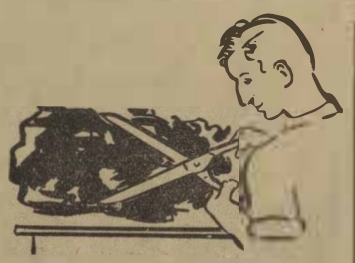
Az enyhének egyáltalában nem nevezhető bércsaládon még a Balaton fölött sugárzó nap is elkomorult, de mit tehetett egyebet, tudta, bizonyára, hogy a dolgozók úgyis lelepleznek e turpisságot. Így is történt. Dömötör Zsiga azóta többször elénekelte a „Szomorú vasárnap" című ismert dalt, és tanult az eseményekből. Be akarja hozni hibáját és mindent magára vállal. Ő a szénfelelős, a tüzfelelős, az olajfelelős, a kisérleti felelős, a gép



jó karbantartási felelős, a satöbbifelelős. Reméljük, hogy meg is felel a vállait feladatoknak.

Ifjú mérnökök új szénkiszabási tervet dolgoznak ki

Három ifjú mérnök, akik a közelmultban kerültek ki az egyetemről, népi demokráciánk nevelte fiatalok új szénkiszabási terven dolgoznak. *Mestyánek* Ervin, *Bottlik* László és *Pápai* István elmondják, hogy régente a mozdonyok szénkiszabását szerencse dolgává tették, most határozott terv szerint, az őszi forgalmi verseny szerves részévé akarják beilleszteni az új szénkiszabási rendszerüket. Elmondották,



hogy az új szénkiszabási rendszer döntően fontos részét képezik a szénpernyének és a salakban rejlő szénnek felhasználásával folytatott eredmények. Jelenleg két mozdonybrigád, a 425-245 és a 424-160 számú mozdonyok állnak a kisérlet, az új szénkiszabási rendszer vizsgálatának szolgálatában, ahol máris

10 százalék szénpernyét kevernek a felhasználandó szénhez.

Egy öltözőfiók — 50—60 csodabogár

Az egyik üzemrészben *Cziczó* József kazánkovács csatlakozik brigádunkhoz. Arra kér bennünket, hogy hívjuk fel lapunkon keresztül a figyelmet a fűtőház öltözőjére. Mindjárt vele is mentünk, mert szinte hihetetlennek tartottuk azt, amit állított. *Cziczó* után *Tiszafalvi* és *Dudás* gépalakatosok ugyanezt állították: az emberről való gondoskodást csak részben ismerik a fűtőházban. Az öltözőszekrénynek csúfolt „*macskakölykeztető*" elavult piszkos, ahová csak begyömöszölni lehet a ruhát, ahol együtt van az olajos munkaruha, a tiszta fehérneművel, a sáros cipő egy csomó sváb és egyéb csodabogarakkal. Csak most sajnáltuk igazán, hogy a grundra jártunk természetrajz óra alatt, mert most be tudnánk számolni a sokféle fajta ízelt és ízeletlen lábú apró szörnyetegről, amelyek úgy futottak ezét az ajtó kinyitásakor és potyogtak a lábaink közé, mint egy eszét vesztett hadsereg.



Ezen a képen a felskiccelhető rovarok kis hányadát látjuk. Elnézést kérünk az olvasóktól, hogy ügyetlenségünk megakadályozott abban, hogy a gyüjteményt kiegészíthessük.

Amikor végignéztük a piszkos, seprést nyikán látott öltözőhelyiségeket, az ugyancsak kopott mosdóhelyiséget és fürdőt, igazat adtunk *Cziczó* elvtársnak és társainak, hogy jóval többet törődhetnének ezzel a kérdéssel a helyi párt- és üzemszervezet, a szakszolgálat vezetői. A dolgozók teljesen feleslegesnek tartják azt is, hogy többszáz méter hosszúságban kínai nagyfallal vették körül a fűtőház területét, holott egyelőre fontosabb építkezések is lettek volna, mint például egy korszerü öltöző és fürdő. Vagy egy olyan kompresszor, amely 6—7 atmoszféra nyomással dolgozik, nem úgy, mint a mostani, amely a beleöllt nagy költségek ellenére is csak másfél nyomást juttat a légvezetékbe. Emiatt

két év óta már naponta órákon keresztül áll a szereldei munka.

Erről meg is győződtünk mindjárt, mert kilenc óra már elmúlott és még nem volt komprimált levegő a műhelyben, Ezért akar *Friss* Miklós is elmenni, akit most terjesztettek fel sztahanovista éremre. Kazánkovács létére olyan helyen tartják, ahol csöveket húznak és nem tudja teljes munkaképességét és tehetségét kifejteni a terv túlteljesítése érdekében.

Megyünk ki a fűtőházból, de egy pillanatra megállunk egy oszlop előtt, amely nem a szovjet hősök, a felszabaditó Szovjet Hadsereg emlékét őrzi, hanem két vasutas dolgozóét, akik 1942 októberében és 1943 februárjában a Don mentén életüket áldozták a hazáért. Ők még nem tudták, de mi tudjuk, azt, hogy Podwisljojénél, s a Don mentén nem a hazáért véreztek a magyar nép fiai, hanem az imperialista érdekekért, a tőkések, a nagybirtokosok és a főpapok uralmáért, a profitért . . .

A hibák mellett azonban nem mennek el a fűtőház öntudatos dolgozói és harcolnak azok kijavításáért. A Hámán Kató Fűtőház tartsa meg tovább is harcos szellemét, növelje küzdőképességét és lendüljön előre az őszi forgalmi versenyben, amelynek sikere döntően biztosítja felemelt tervünk második tervévének túlteljesítését.

Szocialista vasutas

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság:
Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasuti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet
Szerkesztőség:
Budapest. VI., Munkácsy Mihály-u. 16.
Telefon: 113—887 124—893 313—744.
Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54.
Szikra Lapnyomda. Budapest. VIII., József-körút 5.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 14. SZAM. ★ Ára: 20 fill. ★ 1951 SZEPTEMBER 27.

A BÉKEKÖLCSÖN ÜGYE — A BÉKE ÜGYE JEGYEZZÜNK VALAMENNYIEN BÉKEKÖLCSÖNT!

A Magyar Népköztársaság kormánya ma reggel felhívással fordult Magyarország dolgozó népéhez: jegyezzen mindenki békekölcsönt, bocsássa megtakarításait a nép államának rendelkezésére.

Az ötéves tervkölcsön, majd az első békekölcsön jegyzése óta egész népgazdaságunk a tervnek megfelelően előrehalad és a legtöbb területen, hála munkásosztályunk, a dolgozó parasztság és a haladó értelmiség, az egész magyar dolgozó nép erőfeszítéseinek, tervelőirányzatainkat teljesítjük, sőt, túlteljesítjük. A magyar nép bátran néz a jövőbe, amely újabb harcokat, de egyben győzelmeket és egyre fokozódó jólétet ígér számára.

Az elmult napokban már harmadszor került sor az ötéves tervkölcsön sorsolásra és elsőízben az első békekölcsön sorsolására. A két sorsolásnál az egész nép lelkes egybeforottságban mutatta meg szeretetét és bizalmát szocialista államkölcsönünk iránt. Népünk minden fia büszke volt arra, hogy megtakarított forintjaival hozzájárulhatott ötéves tervünk sikereihez, a szocialista építés ütemének meggyorsításához és a béke megvédéséért folyó harchoz.

Valamennyiünk előtt ismeretes, hogy felemelt ötéves tervünk és hatalmas beruházásaink teljesítése és túlteljesítése nem mindennapi erőfeszítéseket követel tőlünk. Azt sem lehet elfelejtenünk, hogy az imperialista háborús uszítók egyre fokozódó agresszivitása a békés, alkotó népek ellen különös súllyal esik latba tervünk teljesítésének és meggyorsításának idején. A magyar dolgozó nép minden hazáját szerető fia tudja, hogy a világméretekben folyó békeharcból neki is ki kell vennie részét, de azt is tudja, hogy ebben a harcban mellette áll a nyolcszázmilliós béketábor és vezetője, a hatalmas Szovjetunió, a népi demokráciák országai, s a kapitalista országok imperialista zsoldban sinylődő dolgozói is.

A magyar népben az elmult évek során még keményebb lett az az elszántság, hogy munkában és tettekben helytálljon a békefront magyarországi szakaszán. Megértették dolgozóink, hogy felemelt ötéves tervünk eredményeinek növelése, a béke harcos megvédése az a döntő feladat most, amelyre minden képességünket és erőnket mozgósítani kell.

Népköztársaságunk kormánya, amikor tehát újabb békekölcsön kibocsátását határozta el, voltaképpen ötéves tervünk fejlesztését, államhatalmunk további megerősítését és a béke ügyét szolgálja. Valóban, a békekölcsön ügye — a béke ügye.

A vasutas dolgozók a maguk területén láthatják legjobban, milyen döntő változások történtek ötéves tervünk első két éve alatt. Valamennyi szolgálati ág dolgozója tapasztalhatja, hogyan alakul át vasútunk szocialista vasúttá a nép államának adott kölcsön révén, hogyan segítik a kölcsönök a szebb és boldogabb jövő alapjainak lerakását. Látják dolgozóink, hogy a párt szavára, mint kősziklára, építeni lehet, a Magyar Népköztársaság kormánya maradéktalanul visszaadja a kölcsön adott forintokat, s ezenkívül visszaadja szocialista alkotásokban a dolgozó nép felemelésében is.

A vasút dolgozói közül például a multban még emberszámba sem vett pályamunkásoknak, hogy nehéz fizikai munkától mentesítse őket, hatalmas, új, szovjet gépóriásokat adott. Ezekben a gépekben, amely az embert védi a kizsákmányolástól, benne vannak a vasutasok kölcsön adott forintjai is. Az új automata térközbiztosító berendezések, a hangosbemondóval és fényjelzővel felszerelt gurítódombok, rendezőpályaudvarok, a siófok—balatonszentgyörgyi vonal új biztosítóberendezése, a miskolci vonal villamosítása, a budapest-ferencvárosi pályaudvar kibővítése, a nyíregyházi új állomásépület, a záhonyi, dombóvári, nyíregyházi új laktanyák, vagy a Landler Művekben ezer dolgozó részére épített mosdó- és öltözőhelyiség — mind mind az ötéves terv, a terv- és békekölcsön igazi nyereményeként jelentkezik a vasutas dolgozók életében. Hosszú oldalakon lehetne felsorolni még a vasutas dolgozók igazi nyereményeit: a rakodás gépesítését, ezer és ezer új, korszerű vagon, száz és száz új mozdony, a személypénztárosok automatagépe, az új 303-as sorozatú gyorsvonati mozdony, a vasutas napköziotthonok, bölcsődék, kultúrotthonok, a vasutas középiskolák és a most megnyílt új vasutas egyetem, nem is szólva a sportpályák százairól.

A dolgozóknak, a magyar vasutasságnak is ezek az igazi nyeremények. Jól mondotta *Rohácsi* Gyula, pécsi vonatfékező, aki nyereményének kihúzásakor így szólt társaihoz: *„Nem az a döntő, hogy 1500 forintot nyertem, hanem az, hogy segítséget nyujtottam az államnak a célkitüzések megvalósításához."*

Balázs Gyula, celldömölki jegyvizsgáló, a legutóbbi tervkölcsönsorsolás százezerforintos főnyereményének egyik boldog nyertese pedig ezeket mondotta:

„Minden jegyzésnél ott voltam és szívesen jegyeztem. Mint kalauz, saját szememmel láttam, hogyan épül az Inotai Erőmü a szántóföldek helyén, s látom, hogy az ötéves terv a vasútra is gondol: új állomást kap Székesfehérvár és megkezdték a székesfehérvár—várpalotai gyengefelépitményü vonal elsőrangúsitását. A vasutas ujságban olvastam, hogy Angliában és Franciaországban beszüntetik a kapitilstáknak ki nem fizetődő másodrendü vonalak forgalmát és sokezer vasutast tesznek kenyértelenné. Amikor ennek ellenkezőjét látom idehaza, csak azt mondhatom, hogy szivvel-lélekkel segitem a pártot és a kormányt abban, hogy felépitse a szocializmust, amelynek annyi szép jelét látjuk máris. És, ha arra sor kerül, ha a kormány újabb kölcsönt bocsátana ki, ott leszek az elsők között áldozatkészségben is és a jegyzési agitációban is."

De nemcsak *Rohácsi* Gyula és *Balázs* Gyula látja így és tudja azt, hogy mindez csak kezdet, s az ötéves terv minden dolgozó számára boldog jövőt teremt, hanem az öntudatos vasutas dolgozók tízezrei és éppen ebben van a második békekölcsönjegyzés sikereinek záloga is.

A vasutas dolgozók nagyon jól tudják, hogy a béke megvédéséhez erő, szilárd gazdasági hatalom, anyagi eszközök kellenek. Tudják azt, hogy a béke védelmének feladata elválaszthatatlan nálunk a szocialista építő munkától, a terv eredményes megvalósításától és túlteljesítésétől. Tudják azt, hogy az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításával, szilárd munkafegyelemmel a tervet segítik, s a terv teljesítése és túlteljesítése közelebb hozza a szocializmus megvalósítását. Ezért, aki békét akar, aki szereti és védeni akarja nemzeti függetlenségünket, az segíti néphadseregünk erősítését. A békekölcsön ezt a célt is szolgálja.

Vasutasok! Szervezzük hatalmas tömegmozgalommá, a vasutas dolgozók tízezrei mozgalmává a második békekölcsönjegyzést. Mutassuk meg, hogy a vasutas dolgozók megbonthatatlan egységben, egy emberként sorakoznak fel pártunk, szeretett Rákosi elvtársunk mögé és hogy a jegyzéssel is bizonyítjuk a vasutas dolgozók tettrekészségét, amellyel megvédik minden támadással szemben a béke, az ötéves terv ügyét.

A „Szocialista Vasútért" ankétja a szállíttató vállalatokkal a háromnapos kocsiforduló megvalósításáért

A vasutas dolgozók az első vasutasnapon megkezdték legnagyobb feladatuk: az őszi csúcsforgalom lebonyolítását. A szocializmus gyorsabb ütemű építése, a béke megvédésére irányuló erőfeszítés, s nem utolsó sorban felemelt ötéves tervünk megvalósítása még a tavalyinál is hatalmasabb feladatok elvégzése elé állítja a vasút dolgozóit.

Alig indult meg az őszi csúcsforgalom, máris hiányosságokat tapasztaltunk. A szerkesztőség brigádja megállapította vizsgálata során, hogy a szűk keresztmetszet, a kocsiforduló meggyorsításának fékezése már hosszabb idő óta azokra a hiányosságokra vezethetők vissza, amelyek a kocsik be- és kirakásánál történnek. Szükség volt arra, hogy lapunk — a szovjet példa felhasználásával — segítséget nyujtson a felmerülő hibák megszüntetése és a háromnapos kocsiforduló megteremtése érdekében. Ezért a közlekedés- és postaügyi minisztérium és a vasutasszakszervezet lapja, a „Szocialista Vasútért" ankétot rendezett. Az ankét célja az volt, hogy az érdekelt minisztériumok és szállíttató vállalatok közösen megbeszéljék: milyen módszerekkel és intézkedésekkel kell biztosítani az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítása érdekében a vasútüzemi értekezlet egyik döntő határozatának végrehajtását: a háromnapos kocsifordulót.

Bebrits elvtárs: „Komoly elmaradás mutatkozik az őszi forgalom lebonyolításában"

Elsőnek *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter szólalt fel. Elmondotta, hogy máris

komoly elmaradás mutatkozik az őszi forgalom lebonyolításában, mert a vasút az erre az időre célul kitüzött három és félnapos kocsifordulót nem teljesíti.

A kocsiforduló ma is 4.1—4.2 nap. Igy aztán nem tudnak naponta 2000—2500 vagont a szállíttató vállalatok rendelkezésére bocsátani. Az utóbbi két-három évben egyszer sem mutatkozott ilyen kocsihiány. A helyzet tehát komoly és elengedhetetlenül szükséges az azonnali fordulat.

Különösen hátrányt szenvednek az út- és vasútépítkezésekhez szükséges kőszállítások, a folyamkavics, mely nélkülözhetetlen a beton előállításához, jelentősen csökkent a tégla- és a cserép, a bauxit rakodása, de egyes állomásokon még a gabona elszállításához sem tudunk kellő mennyiségü kocsit kiállítani. Ez annál nagyobb hiba, mert termelőszövetkezeteink még nincsenek berendezkedve helyi raktározásra.

A hiányzó kocsik száma az elmult hónap egyes napjaiban állandóan nőtt, pedig további követelményekkel kell számolnunk.

Nemsokára több héten át naponta több mint 2000 vagon kell a cukorgyárak felé zúduló cukorrépa elszállítására, 800—900 vagon a burgonya elszállítására. Igen nagy a káposzta- és az almatermésünk is. Éppen ezért, ha teljesíteni akarjuk azt a feladatot, amelyet pártunk és kormányunk elénk tüzött, a jelenlegi 11.000—11.500 kocsi helyett egy-két héten belül 15.000 kocsit kell kiállítanunk mindennap rakodásra. Most 13.000—13.500 kocsinál kellene már tartanunk. Az elmaradás oka — folytatta *Bebrits* elvtárs —, hogy

a vasutasok és a szállíttató vállalatok nem értik még, milyen nagy feladatról van szó.

Arra hivatkoznak sok helyen, hogy jelentősen túlteljesítik a kocsitartózkodási normákat, csak éppen azt felejtik el, hogy ezek a normák átlagot vesznek alapul és körülbelül megegyeznek az áprilisi forgalomnak megfelelő idővel. Ekkor pedig csak 8500—9000 kocsit állítottunk ki naponként. Vegyük csak például a Nagyvásártelepet. Ide naponta mintegy 350 vagon fut be s ebből 50—60 vagon csak az éjszakai órákban kerül kirakodásra, holott délután 2—3 órára mindent ki kellene rakni. Tömegesen fordulnak elő olyan esetek, hogy az állomások nem adnak szabad utat a kocsiknak a kirakodóhelyekre. Igy vesztegetik el a drága időt. Világos, ha ezeket kiküszöböljük, ki tudjuk állítani naponta a 15.000 vagont. Sok helyen figyelmen kívül hagyják az őszi forgalomnak azt az elengedhetetlen szükségességét, hogy

rakodni kell éjjel-nappal, vasárnap és ünnepnapon is.

Számos üzem délután 4 órától nem rakodik másnapig, másutt szombat délutántól hétfőig a kocsik ki- vagy berakás nélkül állnak.

A vasút dolgozóira tehát az a feladat hárul, hogy célszerüen állítsák össze a vonatokat, minél több túlsúlyos vonatot továbbítsanak, ne akadályozzák a vonatok áthaladását — a szállíttatókra viszont az a feladat hárul, hogy karöltve a vasút dogozóival, gyorsabban rakják ki és be az árukat.

A „Szocialista Vasútért" a szovjet sajtó példája nyomán vette fel a kapcsolatot a szállíttatókkal és beszéli meg velük a forgalom meggyorsításának problémáit

Ezután *Szelecsényi* István elvtárs, a *„Szocialista Vasútért"* szerkesztője ismertette az ankét összehívásának célját és feltárta a vasút és a szállíttató vállalatok munkájában lévő hiányosságokat. Elmondotta, hogy a szovjet sajtó példája alapján a *„Szocialista Vasútért"* is felveszi a kapcsolatot a szállíttató felekkel és megbeszéli velük a felmerülő hiányosságokat a háromnapos kocsiforduló megteremtésének elősegítése érdekében. Hangsúlyozta, hogy az ankét összehívásának ideje egybeesik a vasutasok legnagyobb erőpróbájának, a múltévinél közel 40 százalékkal magasabb őszi forgalom végrehajtása idejével. Az óriási feladatok elvégzését azonban a vasutas dolgozók egyedül nem tudnák megoldani. Annak ellenére, hogy

hatalmas segitséget kapunk pártunktól és felmérhetetlen támogatást jelent számunkra a Szovjetunió hős vasutasainak tapasztalata,

nem érhetünk el eredményt a vasúton kívülálló fuvaroztató vállalatok és üzemek segítsége nélkül.

A vasutasszakszervezet és a felsőbb vasúti szakvezetés felelőssége

Beszámolt arról, hogy sokezer vállalat és üzem komplexbrigádja segíti és támogatja a vasutas dolgozókat a Vasútüzemi Értekezlet határozatainak végrehajtásában, de meg kell állapítani, hogy

az élenjáró komplex-brigádok közül hiányzanak nagyüzemeink: Diósgyőr, Ozd, Csepel-gyártelep.

Ezeken a helyeken még nagyon gyenge lábon áll a komplexbrigád-mozgalom és ez meglátszik a munkán is.

A közelmúltban brigádunk felülvizsgálta a vasút és a szállíttató felek dolgozóinak együttmüködését. Megállapítást nyert, hogy sok helyen sem a vasút, sem az üzem dolgozói nincsenek tisztában az együttmüködés jelentőségével. Az üzemek a komplexbrigádmozgalmat sok helyen csak a vasút mozgalmának tekintik. A vállalásokat egyszerüen csak átveszik a vasút felbontott tervszámaiból, hogy csak eleget tegyenek a vasút szorgalmazásának. Például Budapest-Ferencváros állomáson a mozgalmi szervek tudta nélkül a tervszállítás dolgozói az általuk kidolgozott vállalásokat vitték ki az üzemekbe és ott aláíratták a szállítási osztály vezetőivel. A szállíttató felek jogosan és megtehetősen sok esetben teszik kifogás tárgyává a vasútnak ilymódon való eljárását.

Ugyanígy a komplexbrigádok teljesítményeinek kiértékelése is mechanikus.

A brigádmozgalomnak nincs nyilvánossága, a dolgozók nemigen tudják ellenőrizni a mozgalomból folyó eredményeket és teljesítményeket. De nemcsak a vasútnál van ez igy, hanem néhány üzemben is. A kelenföldi Épületelemgyár szállítási osztályának vezetője a mozgalom nyilvánosságával kapcsolatban ezeket mondotta: „Erről nem sokat beszélünk, megkapjuk az eredményeket a vasúttól és kész."

A felelősség kérdését felvetjük és ezt meg is kell tennünk — folytatta *Szelecsényi* elvtárs. — Megállapíthatjuk, hogy

a komplexbrigádok helytelen működéséért, a szállíttató felek és a vasút dolgozói együttmüködésének hiányosságaiért elsősorban a vasutasszakszervezet és a felsőbb vasuti szakvezetés felelős.

Egyik szerv sem tett meg minden lehetőt az együttmüködés kiszélesítésére, aminek közvetlen következményét máris látjuk: egyre-másra jelentkeznek a bajok, és órákat, napokat állnak a kocsik,

várnak be- és kirakásra, gátolják a kocsiforduló lerövidítését

— ami pedig az őszi csúcsforgalom lebonyolításának döntő előfeltétele. Számos példával bizonyította, hogy

a kocsik egyes feleknél napokat várnak kirakásra.

A továbbiak során a gyakorlati hiányosságokat ismertette a vasút és a szállítófelek területén, majd rámutatott a hibák és hiányosságok megszüntetésének módjára. Kiemelte, hogy a tervfegyelem megszilárditása egyike azoknak a feladatoknak, amelyeket a vasút és a szállíttató egyaránt végre kell, hogy hajtson.

Huszonöt felszólaló tett ígéretet vállalata nevében a háromnapos kocsiforduló megvalósítására

Ezután került sor a hozzászólásokra. *Nagy* Lajos a TÜZÉRT részéről megállapította, hogy a komplexbrigádmozgalom ellaposodott. Javasolta, hogy az ankét után igazgatósági területenkint hívjanak össze országos értekezletet, ez még jobban szolgálná az ügyet. Dr. *Trigárszky* Rezső (Teményforgalmi Egyesülés) hangsúlyozta, hogy hálózati panaszlevelei elsősorban a vasút ellen irányulnak. Az előértesítések hiányosságáról beszélt és több rugalmasságot követelt a két szerv munkájának megjavítására. *Geruska* Pál (földmüvelésügyi minisztérium) az együttmüködés megjavítására politikai felvilágosító mun-

(Folytatás a második oldalon)

Éljen a magyar néphadsereg: szabadságunk, építőmunkánk, békénk védelmezője!

A MAGAD HASZNÁRA, A HAZA JAVÁRA JEGYEZZ BÉKEKÖLCSÖNT!

Balázs Gyula, a 100.000 forintos nyeremény egyik nyertese:

„Az ötéves terv a vasútra is gondol"

Celldömölk... Rendezett, szép dunántúli városunk. Mindenki ismeri az országban. Fontos vasúti csomópont, de most nem erről beszélnek, ha Celldömölkről szólnak. A harmadik tervkölcsönsorsolás 100.000 forintos főnyeremények egyik nyertese Celldömölkön lakik. Pesten már sokan tudják és a hír gyorsan repíti tova Balázs Gyula jegyvizsgáló nevét. De a szerencsés nyerő erről mit sem tud, nyugodtan lefekszik vasárnap este és még hosszasan eljátszik hároméves kislányával. És amint a kis apróságot nézi, miként kanyarodik anyja jelöl hozzája, s milyen édesen bújik oda mellé, majd lovagol rajta, egy pillanatra eszébe jut a húzás utolsó napja. Odaszól a fiatal asszonynak:

— Te is arra gondolsz?

Az asszonyka felnevet és magához húzza a kislánykát:

— Arra... És te is? — kérdezi vissza a férjét és mind a ketten elnevetik magukat. Bizony jó volna — gondolják —, de valahogy bennük marad a szó, eloltják a villanyt és a kis lakásban arról álmodik két ember, hogy mi lenne, ha valamit nyernének.

S amíg alusznak, az Országos Takarékpénztár lázasan kutatja: kik a boldog nyertesek. 100.000 forintot négy 50 forintos tervkötvény számával húztak ki szeptember 9-én a Zeneakadémia nagytermében. Az 1620 sorozatú 0435 sorszámú tervkötvény Balázs Gyulának is szerencsét hozott, de mit sem tudott róla. Hétfőn reggel már korán bement szolgálatba. Jó félórával előbb szokott munkahelyén jelentkezni, mert brigádjával ő maga is harcol a munkafegyelem megszilárdításáért. Balázs Gyula minden hétfőn megveszi a „Népsportot". Szenvedélyes sportoló. Ezen az emlékezetes hétfőn is megvette és tekintete mindjárt a nyereményekre esett. A kisebb nyeremények között kutatta a saját számát, nem is mert gondolni arra, hogy a nagyobbak között megnézze. A kis nyeremények között azonban egyetlen szám sem hasonlított az övére. Nyugodtan olvasgatta, hogyan szerepelnek a Lokomotívok és ha egy-egy ismerős futballista jó, vagy rossz kritikát kapott az ujságban, megjegyzéseket tett a lap bírálatával kapcsolatban. Hol igazat adott neki, hol epésen megjegyezte: „Ez még mindig benn van a csapatban?

Ekkor barátai elkérték tőle a „Népsportot". És amíg munkatársai böngészték a lapot, ő arra gondolt, hogy tavasszal ismét húzás lesz és ha mást nem, talán csak visszasorsolják befizetett forintjait. Ezen egy kicsit gondolkozott Balázs Gyula és elszégyelte magát. Az jutott eszébe, hogy mikor elindult vonatjával, számtalanszor elrobognak az épülő Inotai Erőmű mellett. Épen a multkor mondta neki egyik barátja: „Ebben a mi pénzünk is benne van, gyerek!" És ahogy erre emlékezett, elfogta a szégyenérzés. Dehogyis kívánja vissza a pénzét. A multkor Pesten járt és saját szemével látta a Népstadion hatal-



mas építkezéseit. Büszkén nézte az új stadiont, a sportért rajongó szíve hevesebben dobogott. Huszonnyolc évének lendülete és rajongása ott ragyogott a szemében, még az asszonynak is elmesélte, milyen lenyűgöző hatással volt rá a szocialista épületóriás.

Az is eszébe jutott Balázs Gyulának, hogy a rombadöntött Székesfehérvár és még sok-sok állomás korszerű, gyönyörű állomásépületeket, raktárakat kap. Ő vonalkisérő és a fordulóállomásokon sokszor nem tud lepihenni, mert vagy nincs laktanya, vagy nincs elég férőhely az állomáson. Az ötéves terv egész sor fürdővel felszerelt laktanyákat juttat a vonatkisérőknek, a mozdonyszemélyzetnek. De arra is emlékezett, hogy Székesfehérvár és Várpalota között, tehát a saját szükebb hazájában elsőrangúsítják a vonalat. Nagyobb mozdonyok, jobban megrakott kocsik sokka. gyorsabban röpíthetik az árukat rendeltetési helyére. Még Celldömölknek is jut gyár az ötéves terv folyamán.

És amikor arra gondol, hogy szülei látástól-vakulásig túrták kis földjüket, hogy a nagy családot a tegszükösebb betevő falattal ellássák, visszaemlékezik a maga gyermekkorára, — összehasonlítást tesz a felszabadulás óta eltelt élete és avval a biztató jövővel, amely a dolgozó nép előtt áll, boldogan gondol gyermekére: soha nem látott boldogság vár a szocializmust építő emberre és családjára. Balázs Gyula mélyet szívott a csípős reggeli levegőből és úgy érezte, hogy egyhavi fizetésének megfelelő jegyzéssel se róla le háláját a munkáshatalom, a párt és a nép kormánya iránt. Az ő forintjai ott kamatoznak az épülő új mozdonyokban, az új felvételi épületekben, a korszerű dinamikus berendezésekben, a vasútvonalnak is beillő sok kilométer hosszúságú iparvágányokban, az új vasúti hidakban és vasútvonalakban. Ezek teszik lehetővé a sokszáz új gyár és hatalmas üzem termelvényeinek elszállítását, a mezőgazdaság, a dolgozó parasztság betakarított termésének rendeltetési helyükre való eljuttatását. Dehogyis kell neki az a pénz. Használja csak az állam.

Balázs Gyula a pártra, Rákosi elvtársra is gondolt. Csodálattal tekintett a dolgozó nép vezetői, tanítói felé, akik belső és külső ellenséggel harcban állva, rendkívül feszült nemzetközi helyzetben szikiaszilárdan építik a szocializmust, s vezetik a népet a felemelkedés útján. A párt az, amely gondoskodott a magyar nép fiaiból álló erős néphadsereg felállításáról. Megvédjük alkotásainkat, szilárdan és elszántan védjük magyar frontszakaszát annak a béketábornak, amelyet felszabadítónk, a Szovjetunió vezet.

Felsült a celldömölki reakció

Balázs Gyula arra riad fel, hogy kartársai kezébe nyomják a „Népsportot". El akarja tenni, már kezdi is hajtogatni, hogy beletesai a jegyvizsgáló-táskába, de még van idő a jelentkezésig, szétnyitja és... nem akar hinni a szemének: a 100.000 forintos főnyeremény alatt mintha a saját számát olvasná. Egy pillanat alatt úgy érzi, hogy szíve a torkában dobog, elsápad. Remegő kézzel előveszi kis jegyzetét, de alig akarja megtalálni azt az oldalt, ahová kötvényeik számát feljegyezte. Végül felnyitja. A szám: 1620 sorozatszám, 0435 sorszám — egyezik. Kifújja magát, sápadtsága elmúlik, előnti a vér az arcát. Süle Béla, vonatvezetője észreveszi a változást és odaszól neki: — Mi van veled, Gyuszi, csak nem nyerted meg a 100.000 forintos főnyereményt? És jót nevet hozzá, amit átvesznek a többiek is.

— De bizony, megnyertem, Béla bácsi — mondja Balázs Gyula szerényen — én magam sem akarom elhinni, nézzék már meg maguk is. Ezzel odaadja a feljegyzést, meg az újságot és egy fél perc se telik bele, a „köpködő" kiabálásoktól lesz hangos, Süle Béla és a többi kalauz ölelik, szorongatják Balázs Gyulát.

Ami ezután történt, szinte filmszerűen pergett le. A fiatalasszony örömtől zokogó arca, a celldömölkiek „pálfordu ása", akik csak most hitték el igazán, hogy nagy nyereményt is nyerhet bárki, azok közül, akik kötvényt vásároltak, a reakció csúfos kudarca, az Országos Takarékpénztár távirata, utazás Pestre, ünnepélyes átadása a pénznek és ismét Celldömölk... Izgalom, boldogság, bizakodás, tervek dióhéjban.

Ott leszek az elsők között áldozatkészségben is

Amikor Balázs Gyulát megkérdezzük, mire használja fel a pénzt, ezt mondja: 18.000 forintot a takarékba tett, szeretne egy kis családi házat venni, berendezni. És szeretne még jobban és még többet dolgozni, hogy még közelebb hozza a szocializmus megvalósításának idejét. És amikor búcsúzunk a kedves kis családtól, Balázs Gyula ezt mondja: „Minden jegyzésnél ott voltam és szívesen jegyeztem. Mint kalauz saját szememmel láttam, hogyan épül az Inotai Erőmű a szántóföldek helyén, s látom, hogy az ötéves terv a vasútra is gondol: új állomást kap Székesfehérvár és megkezdték a székesfehérvár—várpalotai gyengefelépítményü vonal elsőrangúsítását. A vasutas újságban olvastam: hogy Angliában és Franciaországban beszüntetik a kapitalisták ki nem fizetődő másodrendü vonalak forgalmát és sokezer vasutast tesznek kenyértelenné. Amikor ennek ellenkezőjét látom idehaza, csak azt mondhatom, hogy szívvel-lélekkel segítem a pártot és a kormányt abban, hogy felépítse a szocializmust, amelynek annyi szép jelét látjuk máris. És, ha arra sor kerül, ha a kormány újabb kölcsönt bocsátana ki, ott leszek az elsők között áldozatkészségben is és a jegyzési agitációban is."

(Folytatás az első oldalról)

kát végeznek. Arra kérte a vasút szakvezetőit, hogy a rendeletek kiadásánál rugalmasabban járjanak el, ne léptessenek azonnali hatállyal rendeleteket életbe. *Gódor* Károly (I. Vasúti Főosztály) bejelentette, hogy a kocsi raksúlyát a vasút tíz százalékkal felemelte, vagyis tíz százalékkal több árutömeget lehet rakni a kocsiba. Ezzel naponta 4—5 ezer tonna áruval többet tudunk újabb kocsik felhasználása nélkül továbbítani. Felhívta a szállítható felek figyelmét a kocsik tisztántartására, mert 800—1000 kocsi kiesés van a beállításoknál e felületesség miatt naponta.

Völgyi Zoltán (Belföldi Szállítmányozási Vállalat) elmondotta, hogy gyüjtőmozgalmat indítottak a Nyugati-pályaudvaron és az eredmények azt mutatják, hogy a szállító félnek és a vasútnak egyaránt előnyös. Utána *Hajnal* Jenő (építésügyi minisztérium) kérte, hogy a vasút a szovjet példa felhasználásával gépesítse a rakodási munkákat.

Utánuk *Kántor* Béla (BELSPED) *Horváth* Gyula (Ganz Vagongyár) *Szilágyi* Károly (Budapest-Nyugati-p. u.), *Sólyom* Ferenc (MÁV Pályaépítő ÜV.), *Jékeli* Endre (földmüvelésügyi minisztérium), *Udvarhelyi* István (Budapest-Soroksári-út), *Kapás* Ferenc (Ganz Hajógyár), *Gisztl* Jenő (Rákosi Müvek), *Wertheimer* Jenő (Középmagyarországi Közraktarak), *Kántor* Béla (BELSPED), *Sulyánszki* Sándor (Budapest Kelenföld), *Markó* László (Budapest-Nyugati-p. u.) *Hegyi* József (I. Vasúti Főosztály 8. szakosztály), *Kostya* György (I. Vasúti Főosztály 5/a. szakosztály), *Csengeri* Albert (Budapest—Soroksári-út) értékes hozzászólása következett, akik valamennyien számos, káros jelenségre hívták fel a figyelmet és javaslatokat tettek sürgős kiküszöbölésükre.

Ezután *Gáspár* Sándor elvtárs, a vasutasszakszervezet főtitkára szólalt fel. Beszédében gyakorlati segítséget nyujtott az ankét résztvevőinek. Hangsúlyozta, hogy el kell fogadni azt a javaslatot, hogy az üres kocsikat nem szabad este elvinni olyan helyről, ahová másnap be kellene állítani. Ezzel is hozzájárulunk a széntakarékossághoz és megkönnyítjük a kocsirendezők munkáját. *Gáspár* elvtárs javasolta, hogy

a vasút profilírozza a kocsikat: megfelelő helyre megfelelő kocsit szabad csak kiállítani.

Ezzel el lehet kerülni azt, hogy olyan vagonokat rakjunk meg, amely valamely gyengébb felépítményü pályán nem mehet és elérjük, hogy terjedelmes és nagyraksúlyú áruk részére mindig rendelkezésre álljon a legjobban megfelelő kocsi. A központi komplex-brigád ellenőrzésével kapcsolatos javaslatra megjegyezte, hogy a brigádok ellenőrzésére a helyszínen megvan a lehetőség. Ez pedig szorosan összefügg a terv teljesítésével, amelyet a mozgalmi és vállalati szerveknek egyaránt ellenőrizni kell.

A szakszervezet meg fogja adni a segítséget és ebben segíteni fog a szakszolgálat is —

mondotta — s a javaslatok, amelyek itt elhangzottak a *„Szocialista Vasútért"* ankétján, előrelendíti az őszi forgalmat, biztosítja a kocsiforduló leszorítását, amely kihatással lesz a terv, a béke tervének teljesítésére.

Ezután *Bányász* Endre elvtárs (Vasúti Főosztály 8. szakosztály) a forgalmi szolgálat részéről szólalt fel, majd *Korbonits* Dezső (közl. min. IX. ügyosztály) hozzászólása után *Vermessi* Sándor, a Vasúti Főosztály 5 szakosztályának vezetője adta meg a választ a hozzászólásokra.

Vermessi elvtárs válaszában minden hiányosságra kitért és kielégítő választ adott a vitában elhangzott problémákra. Hangsúlyozta, hogy a szakvezetés arra törekszik, hogy a *„Szocialista Vasútért"* ankétján elhangzottakat késedelem nélkül arra használják fel, hogy szorosabbra fűzzék a vasút és a szállítható felek kapcsolatait, megszüntessék a hiányosságokat és maradéktalanul teljesítsék a párt által előírt feladatokat, a háromnapos kocsiforduló megteremtésén keresztül az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítását.

Az ankét *Szelecsényi* elvtárs zárószavaival véget ért.



Olasz vasutasok harca a jobb életfeltételekért

Az olasz vasutasok a közuti közlekedési dolgozókkal és a közlekedés többi munkásaival harcban állnak a munkabérek felülvizsgálásáért, mert az életfenntartási költségek drágulása következtében egyre többen ragadnak a nyomor mocsarába. Szolidaritást vállaltak az olasz vasutasokkal az Autóferrotramvieri szakszervezet dolgozói is, amely magában egyesíti a másodrendü vasútvonalak, közúti villamos, autobusz és a folyami hajózási dolgozók 90 százalékát.

A másodrendü vasútvonalak vasutasainak és a közúti közlekedés dolgozóinak ezév áprilisában tartott általános sztrájkja után a gépkocsi szállítási társaságok tulajdonosai eleget tettek a dolgozók követelésének. Ez azonban sem a vasutasokat sem a villamos-alkalmazottakat nem elégítette ki. A harc egyre elkeseredettebbé vált. Sikerült cselekvési egységet létrehozni a többi szakszervezetekkel, kezdve a dolgozóktól egészen a vezetőkig.

A fő vasútvonalak olasz vasutasainak szakszervezete a vasutasok 60 százalékát egyesítik. A többiek öt másik szakszervezetbe tartoznak, vagy szervezetlen munkások. A vasutasok azért harcolnak, hogy

az összes dolgozók részére 5.000 lirával emeljék a fizetést a mozgó bérskála bevezetéséig.

Ezt a harcot az állami vállalatok minden dolgozójával karöltve vivják a vasutasok.

A vasutas dolgozók teljes elszántsággal folytatják harcukat a vasút urai és a kormány ellen a végső győzelemig. Ezt bizonyítják például a májusban megtartott figyelmeztető sztrájkok, a júniusi két másik sztrájk, amelyben a dolgozók közel százszázaléka vett részt.

Ennek a harcnak eredményeként a kormány kénytelen volt a napokban bejelenteni, hogy parlament elé terjeszti a közszolgálati alkalmazottak sztrájktilalmáról szóló törvénytervezetet. Ezzel kapcsolatban az olasz vasutasok, közúti közlekedési dolgozók, gépjárművezetők és szállítómunkások még fokozottabban veszik fel a harcot követeléseik és a szakszervezeti jogaik védelmében, s nem utolsósorban azért, hogy megerősítsék a világ dolgozóinak békeakaratát, a szabadság iránti kétségbeesetten elszántságát.

Marcell Jeannot és L. Treins levele Franciaországból

Marcell Jeannot és Treins elvtársak, az első magyar vasutasnap alkalmával hazánkba érkezett francia vasutasküldöttség nevében levelet intézett lapunk szerkesztőségén keresztül a magyar vasutasokhoz. E levélből közöljük az alábbi részleteket.

Az az utazás, amelyet az első magyar vasutasnap ünnepségei kapcsán Magyarországon tettünk, igen nagyjelentőségü nekünk, a francia vasutasság számára. Mintegy 12 napon keresztül élénk figyelemmel kísértük a népi demokratikus Magyarország munkáját és elért eredményeit. Megfigyeléseink jelentős módon egészítették ki a franciaországi tanulmányainkat, amelyeket a népi demokráciák fejlődésével kapcsolatban végeztünk. Éreztük, hogy hevesebben ver munkásszívünk, amikor beléptünk mühelyeitekbe. Üdvözletünket küldjük minden magyar vasutasnak és munkásnak azokért az erőfeszítésekért, amelyeket a szocializmus építése eredményeiben láttok viszont. Üdvözlünk benneteket

éberségetekért, amelyel lelepleztek és hatástalanná tesztek az ellenség, az imperialisták kártokozó kísérleteit.

Veletek együtt köszöntjük a ti harcosaitokat, a ti szeretett vezetőiteket, akik olyan nagyszerűen irányítanak benneteket. Üdvözöljük a Szovjetuniót és vezetőjét, Sztálin elvtársat, aki miután megszabadította benneteket a hitleri fasizmustól, bőven elárasztott benneteket felmérhetetlen értékü segítségével.

Megvalósított terveitek nem csupán vígasztalást jelent, hanem mély tanulságot rejtő felismerést is azok számára, akik kapitalista országban harcolnak azért, hogy az őket leigázó elnyomás alól felszabadulhassanak. Nálunk Franciaországban már több esztendeje eltávolították a munkásminisztereket a kormányból. Azok a kormányok, amelyek azóta egymást követik, a munkásosztály ellenségei. Am hiába igyekeznek rákényszeriteni hazánkra a francia burzsoázia politikáját, nem fog sikerülni a munkásságot megtéveszteni.

A nép akaratával szemben és ellenére folytatja a kormány Vietnamban az igazságtalan háborút, ahová esztendők óta már csak pusztulni küldik a dolgozó nép fiait. Ugyanilyen gyalázat, hogy

szabadfábra helyezett fegyenceket, gyilkosokat és rablókat toboroztak abba a zászlóaljba, amelyet a hős koreai nép ellen vetettek be az amerikaiak segédcsapataiként.

A Marshall-terv óta, a francia nép minden ellenszegülése ellenére is gyámságban tartják hazánkat olyan paktumok segítségével., amelyek lehetővé teszik az imperialisták számára, hogy felállíthassa hadigépezetét abban a reményben, hogy szétzúzza velük a Szovjetuniót és a népi demokráciákat.

Franciaországban amerikai ellenőrzés alatt állnak a kikötők, számos tábort rendeztek be és jelentős hadikészülődést folytatnak. Békeiparunkat átalakították háborús iparrá.

A munkások bére alig éri el az 1938. évi színvonal 50 százalékát.

Mindehhez soha nem tapasztalt lakásinség is járul, amely kiszolgáltatja a dolgozókat a háztulajdonosok spekulációinak, és mindezt oly nyomorúságos lakásokért, amelyek a tüdőbaj melegágyait képezik.

Azokat a szociális nagy vívmányokat, amelyeket mi, munkások harcoltunk ki, szakadatlanul kisebbítik, a törvényeket pedig megsértik. Alandó támadásban vannak munkás-szabadságjogaink ellen. Az üdülőhelyeket eláruasították a kapitalisták akkor, amikor a munkások néhánynapos pihenést sem tudtak maguknak szerezni.

Igyekeztünk néhány jelentős mozzanatról képet adni, amely Franciaországban uralkodik. Az ilyen állapotok előttetek, magyar munkások, aligha ismeretesek és amelyekkel szemben állandó kemény küzdelemben állnak a ti testvéreitek, a francia munkások. Nyilván jó ismeritek sztrájkjainkat, amelyek életfeltételeink javítását célozzák, de különösképpen a bérek emelését.

Rá kell hogy „mutassunk kikötőmunkásaink hősies akcióira, amelyekkel a háborús anyag kirakodását fékezik. Nem feledkezhetünk el hős vasutasainkról és a béke híveinek nagy tömegeiről, akik akadályozzák a szállítást. Az egész egészségesen gondolkodó nép támogatja azokat az elvtársakat, akiket éppen ez akciók miatt bíróságok elé állítottak és számos esetben rákényszeriteltek a törvényszéket arra, hogy felmentő ítéleteket hozzanak.

Visszatérve Franciaországba, folytatjuk küzdelmünket kormányzatunk átalakítása érdekében. Ezt azzal a meggyőződéssel tesszük, hogy a munkások és a különböző országok népei elegendő erőve és határozottan fognak küzdeni a világ békéjének biztosítása érdekében és össze fogják zúzni azokat a bűncselekt, amelyeket rájuk kovácsoltak a kapitalista országokban.

Ne felejtsétek el, hogy a munkásosztály számára, a felszabadulás tekintetében nem létezik olyan vasfüggöny, amely megakadályozhatná testvéri szolidaritásunkat. Éljen a magyar és a francia nép barátsága! Éljen a Szovjetunió! Éljen a béke!

A francia vasutasok küldöttségének nevében:

Marcell Jeannot
L. Treins

A szocialista vasút megteremtéséért, az ötéves tervért a magyar nép boldog jövőjéért, a szocializmusért jegyezz békekölcsönt!

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL

Javítsuk ki a párt- és a DISZ-oktatás előkészítésében meglévő hiányosságokat

Az 1951/52-es oktatási évad beindításával kapcsolatban a napokban a Vasút Politikai Osztály vezetője, Bognár Imre elvtárs megbeszélést tartott néhány fontosabb szolgálati hely politikai tisztjével és párttitkárával. Bognár elvtárs üdvözölte a megjelent elvtársakat. Elmondotta, hogy az értekezlet célja: megtárgyalni az oktatási évad előkészítésével kapcsolatos munkánk eredményeit, hiányosságait, megvitatni azokat a problémákat, melyek akadályozzák Pártunk Politikai Bizottságának május 17-i határozata végrehajtását. Bognár elvtárs hangsúlyozta, hogy *a jól megszervezett párt-propaganda, a pártoktatási évad jó előkészítése segít bennünket a vasút előtt álló hatalmas feladatok megoldásában, az őszi csúcsforgalom sikeres, gazdaságos lebonyolításában, a terv túlteljesítésében egyaránt.*

Az értekezlet résztvevői közül elsőnek Szakos István elvtárs, a Hámán Kató Fűtőház pártszervezetének titkára szólalt fel. Elmondotta, hogy a Politikai Bizottság határozatát vezetőségi ülésen több alkalommal megtárgyalták. A népnevelők egyénileg beszélgettek a dolgozókkal az elmélet jelentőségéről. A tanulás fontosságáról faliujságon is írtak. A jó politikai felvilágosító munka eredménye, hogy a Hámán Kató Fűtőházban igen nagy a tanulási kedv nemcsak a párttagság soraiban, hanem a pártonkívüli dolgozók körében is.

Szakos elvtárs elmondotta, hogy minden alapszervben egy-egy háromtagú oktatási bizottságot alakítottak. A bizottság egyénileg foglalkozott az elvtársakkal. Szakos elvtárs rámutatott, hogy az egyes egyéni foglalkozás egyik biztosítéka az oktatási évad sikeres megindításának. Az egyéni beszélgetés során sok értékes kádert ismert meg a pártvezetőség, közülük többet javasoltak az új pártvezetőségbe. *A dolgozók egészséges javaslatai segítették a pártszervezetet az oktatási év jó előkészítésében.* Így Döme Ferenc mozdonyvezető például azt javasolta, hogy az utazó személyzet 10—15-ös csoportokat alkossanak, hogy az oktatási anyagot valamennyi dolgozó átvehesse.

Az egyéni foglalkozás során egy sor hiányosság is felszínre került, amit a pártszervezet ezideig még nem vett észre.

A műszaki értelmiség hívta fel a pártszervezet vezetőségének a figyelmét azokra a nem kívánatos jelenségekre, miszerint némely funkcionárius ellenséges elemekként kezeli őket. A pártszervezet a dolgozók alulról jövő figyelmeztetéseit megszívlelte. Megvédte a szocializmus építésének munkájában aktívan résztvevő műszaki értelmiséget. Közülük tizenkettőt bevont a pártoktatásba.

Bernáth elvtárs, ferencvárosi politikai tiszt, beszélt a sztahanovisták politikai nevelésének fontosságáról. Hiba, hogy Ferencvárosban ezt nem tekintették főkérdésnek és csak a fűtőházban vannak eredmények, ahol 20 sztahanovista közül 16-ot bevontak a tanulásba.

Hiányosság, hogy Ferencvárosban a párttagságnak még csak 36 százalékát vonták be a pártoktatásba. Nincsenek biztosítva propagandisták megfelelő számban. A hibák gyökere, hogy a Politikai Bizottság határozatát, annak nagy jelentőségét nem ismertették a párttagsággal és pártonkívüli dolgozókkal, így az oktatási évad előkészítését nem tudták a párttagság egészének ügyévé tenni.

Komoly elmaradás mutatkozik a DISZ oktatás megszervezésének a terü etén is. A DISZ-oktatási bizottság még mindig nem működik Ferencváros állomáson.

A DISZ-oktatás elmaradásáról szólt be a többi elvtárs is. *A fiatalok körében nagy az érdeklődés a tanulás iránt, azonban a pártszervezetek vezetői, politikai tisztek nem értették meg a fiatalság nevelésének fontosságát, nem nyújtottak közvetlen segítséget a DISZ-oktatás megszervezéséhez, megfelelő előkészítéséhez.*

Biczó Ferenc elvtárs, a celldömölki pártszervezet titkára elmondotta, hogy forduló szemináriumot szervezenek az utazó szolgálatot teljesítő dolgozók szervezett pártoktatásban való részvételének biztosítására. A politikai iskolákat három napon keresztül tartják azonos anyaggal. A pártszervezet vezetősége ezt a kérdést megbeszélte a szolgálati főnökkel is, hogy a vezényelésen keresztül tegyék lehetővé az elvtársak részvételét a politikai iskolán.

Kovács Sándor elvtárs, pécsi politikai tiszt, Lajos Sándor elvtárs makói pártszervezet titkára, Üveges Gyula elvtárs füzesabonyi tiszt részletesen feltárták szolgálati helyük eredményeit és hiányosságait a pártoktatási évad előkészítésével kapcsolatban.

Bognár elvtárs értékelve a megbeszélést, megállapította, hogy igen értékes volt. Sok eredményről számoltak be az elvtársak, melyet hasznosítani lehet az egész vasút területén, beszéltek azokról a problémákról, melyek akadályozzák a pártoktatási évad sikeres megindítását. Bognár elvtárs felhívta az elvtársak figyelmét, hogy pártunk Politikai Bizottsága határozatának szellemében végezzék munkájukat. Hangsúlyozta az egyéni beszélgetés fontosságát. Feladatul jelölte meg, hogy a propagandista elvtársak már most kezdjék meg az egyéni foglalkozást a hozzájuk beosztott elvtársakkal.

Különös nyomatékkal mutatott rá a fiatalok nevelésének fontosságára. A fiatalokkal való foglalkozás annyit jelent, hogy harcos, bátorkiállású, szocialista típusú emberekké neveljük a jövő kádereit. Aki nem törődik a DISZ munkájával — mondotta — az nem végez egészséges munkát. Az a pártfunkcionárius, aki elhanyagolja a fiatalság nevelését, az pártunk határozatát szegi meg.

Bognár elvtárs beszélt arról, milyen nagy jelentőséggel bír pártunk életében az oktatási évad beindítása. Rámutatott, hogy minden erőnket meg kell feszíteni, hogy ezt a fontos feladatot valóban a Politikai Bizottság szellemében sikeresen végrehajtsuk.

Befejezésül hangsúlyozta, hogy akkor végzünk jó munkát, ha az oktatásra való felkészülést, az oktatási évad ünnepélyes megindítását összekapcsoljuk a vezetőségválasztás előkészítésével, mozgósítjuk a vasutas dolgozókat az őszi forgalom sikeres lebonyolítására, mely egyet jelent felemelt ötéves tervünk túlteljesítésével.

Az értekezlet lezajlása után a ferencvárosi állomáson már lényeges javulás mutatkozik az oktatási évad előkészítését illetően. A pártvezetőség a népnevelőkön keresztül megmagyarázza a dolgozóknak a tanulás jelentőségét. Két oktatási bizottságot szerveztek, amelyek a vonatkísérő személyzet és a fordulószolgálatra beosztott dolgozókkal folytattak egyéni beszélgetést. A beszélgetések kiterjedtek a dolgozók egyéni munkájára, körülményeire is. A két oktatási bizottság munkájának eredménye az alábbi számokban lemérhető: az alapfokú politikai ismeretek tankörébe 48 dolgozót vontak be és ebből tizenketten nők. Az alapfokú politikai iskolára tavalyi 60 helyett nyolcvanötöt vontak be. Ezek közül huszan sztahanovisták. A ferencvárosi állomás 43 dolgozója középfokú politikai iskolát fog végezni az idei oktatási évadban. Ezenkívül hat elvtárs Sztálin elvtárs életrajzát, heten pedig a Bolsevik Párt történetét fogják tanulni.

A vasút politikai osztályán megtartott értekezlet óta a ferencvárosi állomáson így módosult a pártoktatással kapcsolatos helyzet: a párttagok és tagjelöltek 63 százalékban bekapcsolódtak az oktatási munkába. Ötvenöt pártonkívüli és 28 sztahanovista vesz részt valamilyen oktatási formában. Ferencváros példája bizonyítja, hogy csak úgy lehet jó, eredményes munkát végezni, ha munkánkat a PB határozat szellemében, pártunk útmutatása alapján végezzük.

Magyar vasutasok látogatása szovjet vasutas úttörőtáborban



A vasutasnapra a Szovjetunióba érkezett magyar vasutasküldöttség látogatása a sztarajarusszai vasutas úttörőtáborban. Balról jobbra: Prieszol József elvtárs miniszterhelyettes, Szekszárdi Imre elvtárs, a budapesti MÁV Igazgatóság Politikai Osztályának vezetője, a szovjet vezető, Surányi József elvtárs, szakosztályvezető, Felcsuti László elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály Nevelési Alosztályának vezetője, Szücs Sándor elvtárs, Záhony állomás főnöke és Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára a boldog, vidám szovjet vasutas-úttörők között.

A Szovjetunióban tanultakat felhasználjuk a szakszervezeti munka megjavítására

Amint a „Szocialista Vasútért" már beszámolt róla, augusztus 4-én, a Szovjetunió baráti meghívása és pártunk megbecsülése folytán magyar vasutasküldöttség utazott Moszkvába, a szovjet vasutasok napja ünnepségeire. Ebben a küldöttségben én is résztvettem.

A küldöttség tagjai megegyeztek abban, hogy a „Szocialista Vasútért" hasábjain be fognak számolni egyhónapi ott tartózkodásunk tapasztalatairól. Ezek a beszámolók a vasutasélet egy-egy területét érintik majd, ami annyit jelent, hogy lapunk olvasói egységes képet nyernek szovjetunióbeli tapasztalatink felhasználása szempontjából is.

A magam részéről röviden a Szovjet Vasutas Szakszervezet munkájáról szeretnék beszámolni. Célom az, hogy a szakszervezeti funkcionáriusok és aktívák átvegyék és munkájuk megjavítására használják fel az itt közölteket és hasznosítsuk a szocializmus építése ütemének meggyorsítására, a béke hathatósabb védelmében azokat a módszereket, melyeket oly szívesen bocsátották a hős szovjet vasutasok rendelkezésünkre.

Hosszú oldalakon keresztül mondhatnám el élményeimet és számolhatnák be a vasutas-dolgozóknak azokról a rendkívül gazdag és nagyszerű benyomásokról, amelyek szinte lenyűgözően sodortak magukkal a Szovjetunióban, amerre csak jártunk. Most elsőnek a szovjet vasutasok szakszervezeti munkájáról számolunk be.

Először augusztus 11-én jártunk a Szovjet Vasutasok Szakszervezetében. Ünnepélyesen és őszinte melegséggel fogadtak bennünket. Sokat hallottam és olvastam a szovjet népről, a szovjet emberekről, de most, hogy négy hétig közöttük tartózkodhattam, méginkább megismertem és megszerettem őket. Elbeszélgettünk, majd megmutatták nekünk a vasutasok központi kultúrházát. Ez az épület csakúgy zsong az élettől. A vasutas-dolgozók szabadidejük nagyrészét itt töltik és itt elégítik ki kultúrigényüket, fejlesztik tudásukat. Ez lendületet ad munkájukban. A kultúrházban színház, mozi és kiállítási csarnok van és megfelelő termek állnak rendelkezésre a könyvtár, az irodalmi körök és zenekarok részére. A kultúrházban technikai előadásokat és munkamódszerátadási tanfolyamokat is rendeznek. Ez a kultúrház segíti a vidéki kultúrotthonokat. A nagy távolság nem gátolja a vasutas-dolgozók kulturális fejlődését. Másnap meglátogattuk a Vasutas Szakszervezet egyik úttörőtáborát, ahol a gyermekek kitörő örömmel fogadtak bennünket. Magukat a szakszervezeti problémákat egy későbbi találkozásunk alkalmával vettük napirendre. Ezen a megbeszélésen, amikor kérdéseinkre választ kaptunk, ismertük meg a szakszervezet munkáját a kommunizmus építésében.

A szakszervezet fő célkitűzése: a terv teljesítésére mozgósítani a dolgozókat. Mindjárt láttuk, hogy munkamódszerük sokkal fejlettebb, ezen keresztül a társadalmi aktívák nagy tömege segíti a szakszervezetet munkája elvégzésében. Jellemző erre, hogy amíg nálunk 300 dolgozóra jut egy felmentett funkcionárius, addig a Szovjet Vasutas Szakszervezet ezer dolgozójára esik egy felmentett funkcionárius.

A vasútpolitikai osztályokkal a Szovjetunióban a legszorosabb együttműködést építette ki a szakszervezet. A politikai osztályok segítik a feladatok gyakorlati megvalósításában a szakszervezetet. Kölcsönösen eljárnak egymáshoz és megtárgyalják a tennivalókat.

A szakszervezet rendes nyilvántartást vezet a munkaversenyekről, azok eredményeiről és hiányosságairól, nyilvántartja a sztahanovistákat. A szakszervezet együtt dolgozik a szakszolgálat statisztikájával. A munkamódszerátadásról ők vezetik a statisztikát, egy évben négyszer készítenek statisztikai kimutatást. Ugyanígy állítják össze, hogy hány újítást vettek át a dolgozók, hogy hányan vesznek részt iskolán. Ez utóbbiakat már az alapszerv tartja nyilván.

A termelési verseny kiértékelését a szakszervezet végzi a szolgálati főnökökkel szoros együttműködésben. Döntő szerepe van a Szovjet Vasutas Szakszervezetnek a munkamódszerátadás terén. A kiemelkedő munkamódszereket megvizsgálja, majd széles tömegben népszerűsíti. Gondoskodnak arról, hogy a jó munkamódszereket munkamódszerbemutatók útján is átadják, de a felvilágosító plakátok százezrei és a rádió adásai is népszerűsítik azokat. A legutóbbi évben például félmillió példányban nyomattak ki felvilágosító plakátot, amelyben új munkamódszert népszerűsítettek a vasút területén.

A munkaidő után függetlenített előadók szakmai előadást tartanak. A szakszervezet úgy támogatja a minisztérium munkáját, hogy mozgósít a feladatokra. Most például már folyik a felkészülés a téli feladatokra. Aki előbb készül el, az háziünnepség keretében díszes oklevelet kap. A szakszervezet központi értekezleteket tart a fontosabb feladatok megoldása előtt és könyveket adnak ki az üzemi bizottságok számára, hogy munkájukat megjavítsák. Ebben az esztendőben négy könyvet adtak ki a termelés emelésének előmozdítására.

Különös gondossággal foglalkoznak a sztahanovistákkal. A sztahanovista iskolát a szakvonal szervezi és a szakszervezet segíti és népszerűsíti. 1950-ben például 180.000 vasutas-dolgozó tanult ilyen iskolán.

A gyűlések szakosítva vannak, amint azt a feladatok megszabják.

A vasutas-szakszervezeti iskolák egy év alatt 800 dolgozót tanítanak, háromhónapos iskolán. Az igazgatóságokon egyhónapos és tíznapos szakszervezeti iskolákat tart fenn a szakszervezet.

Üzemlátogatásaink során megnéztük a moszkvai vasúti gépgyárat és a moszkvai járműjavítót. Megállapítottuk, hogy a munkavédelem és a balesetelhárítás betölti hivatását, tökéletesen védi a dolgozók testi épségét. Az üzemekben balesetbiztosítási és munkavédelmi iroda van, melynek vezetője — mérnök, akit minden egyéb munka alól felmentettek. Ha az üzemben, műhelyben új dolgozó áll munkába — 24 órás balesetelhárítási kiképzést kap. Ugyanitt a mester, vagy művezető 48 órás kiképzésben részesül. Ezenkívül a dolgozók számára balesetelhárítási előadásokat tartanak speciálisan képzett orvosok és mérnökök. Az üzemek falitábláin kivilágított, szemléltető ábrák vannak, amelyek ugyancsak felhívják a dolgozók figyelmét: hogyan előzze meg a szakmában előforduló baleseteket.

A balesetvizsgálók csoportjában a szakszervezet is képviselve van. A munkavédelemmel kapcsolatos brosúrákat a szakszervezet a szakszolgálattal közösen adja ki.

A szakszervezet ellenőrzi az ipari tanulóképzést. Az oktatásban szorosan együttműködik a politikai osztályokkal. A pártonkívülieket a szakszervezet részesíti oktatásban.

Hatalmas segítséget nyújt a hős szovjet vasutasok napilapja: a „Gudok", amely minden tekintetben — termelési és politikai vonatkozásban — támogatja a kommunizmust építő dolgozókat. A „Gudok" teljesen önálló, s a vasutas-dolgozók előfizetéséből készül. A „Gudok" szerkesztősége ugyancsak a szakszervezet létszámába tartozik. A szovjet vasutaslap is ad ki plakátokat. Az elmúlt esztendőben a termelékenység előmozdítását több mint 80 sztahanovista plakát kiadásával segítette a „Gudok".

Amint kulturális vonalon világszerte ismert az a bőkezűség, amellyel a Szovjetunió gondoskodik a dolgozók kulturális felemeléséről, ugyanúgy ismerik a sport vonalán nyújtott fel nem mérhető segítségét is. A vasút-üzemi sportköröket a szakszervezet támogatja. Költségvetésének 17 százalékát fordítják a sport fejlesztésére az állami támogatáson kívül. A sportkörök felépítése egyébként ugyanolyan, mint a szakszervezeté, a vezetőket szintén választják. A Lokomotiv sportkörök egyébként olyan népszerűségnek örvendenek, hogy minden negyedik vasutas tagja a Lokomotivnak. Az élsportolók türelmesen és eredményesen nevelik az utánpótlást.

A szovjet szakszervezetek előtt álló feladatokból a Vasutas Szakszervezet is eredményesen veszi ki a részét. Tagjai és aktívái tudatában vannak annak, hogy a nagy Bolsevik Párt célkitűzéseit csakis eredményes munkával lehet megvalósítani.

Elhatároztuk, hogy a Szovjetunióban tapasztaltakat és látottakat itthon tudatosítjuk és munkánkat eredményessé tesszük, hogy a magyar vasutas-dolgozók helytálljanak az előttük álló feladatok végrehajtásában, mint ahogy a szovjet vasutas-dolgozók is helytállnak a kommunizmus építésében.

Gáspár Sándor.

Biztosítsd családod jövőjét, takarékoskodj, jegyezz békekölcsönt!

HOGYAN SEGÍTI A GAZDA-MOZGALOM AZ ŐSZI CSÚCSFORGALOM LEBONYOLÍTÁSÁN KERESZTÜL A TERV HATÁRIDŐ ELŐTTI TELJESÍTÉSÉT

A Gazda-mozgalom a vasutas pártszervezetek irányító, segítő, és ellenőrző munkája, valamint a szakszervezet és a szakszolgálat által végzett szervezőmunka eredményeképpen a vasút területén is elterjedt. Üzemeink egymásután csatlakoztak a mozgalomhoz, mert felismerték nagy népgazdasági jelentőségét.

Azokon a helyeken, ahol a nyilvánosság széleskörű bevonásával helyesen irányították a dolgozók figyelmét az anyagtakarékossági lehetőségek felé, jelentős mértékben segítették a dolgozók alulról jövő kezdeményezését: a máskor hulladékba dobott anyagokból számottevő értéket juttattak vissza népgazdaságunknak.

Kiselejtezett talpfákból kilencmillió padlóburkoló kocka készül — évi kétmillió forint megtakarítás

A Gazda-mozgalom a vasúton erőteljes lendületet ad az őszi csúcsforgalom, a háromnapos kocsiforduló megvalósításán keresztül felemelt ötéves tervünk határidő előtti megvalósításának is. A Landler Művek kocsiosztályán például újabb és újabb kezdeményezések születnek a rejtett tartalékok felhasználására. Ez tette például lehetővé azt, hogy

a kocsiosztály dolgozói új anyag felhasználása nélkül az október 1-re tervezett 190 darab teherkocsi felépítését befejezzék, s hogy szeptember 15-én, tizenöt nappal korábban átadják az őszi forgalom lebonyolítására.

Ugyanakkor minőségi munkára is törekednek, mert különös gondossággal ügyelnek arra, hogy az üzemből kikerült kocsik tökéletesen hézagmentesek legyenek. Ezzel akarják az ömlesztett gabona szállítása közben előforduló elszóródást megszüntetni.

A Gazda-mozgalom teszi lehetővé, hogy a kocsiosztály, eddigi szűk keresztmetszete ellenére, ezévi tervét már december tizenötödikére befejezze.

Az Északi Járműjavító ÜV 14/a osztályán *Banga* János csoportvezető anyagtakarékossági javaslatainak felhasználásával eddig közel százezer forintot takarított meg az üzem.

Az ócska anyag felhasználásával megszüntették a tervelmaradást, a munkakiesést és sok egyéb nehézségeket.

Mint kiszolgáló társosztály, elősegíti a mozdony- és kocsiosztály tervének teljesítését. Ezáltal több mozdony és kocsi kerül az őszi csúcsforgalomba. Máris több mint negyedmillió a megtakarítások eredménye. Szeptember 4-én pedig büszkén jelentette az osztály a pártszervezetnek és a szakszervezetnek, hogy

harmadik negyedévi tervüket is teljesítették.

Most újult erővel indulnak neki az utolsó évnegyed túlteljesítéséért. Ebben nagy segítséget jelent számukra a Gazda-mozgalom.

Nagyszerű eredményről számolhat be a MÁV Anyaghivatal és a Fatelítő ÜV dolgozóiból alakult komplex-brigád: a kiselejtezésre kerülő talpfákból évi kilencmillió padlóburkoló-kocka készítésével kétmillió forintot takarít meg népgazdaságunknak.

Hasonló szép eredményekről számolhatnak be a Hámán Kató és a Ferencvárosi Fűtőház vontatási dolgozói, akik a mozdony füstszekrényéből kikerülő pernye eltüzelését vállalták megfelelő előkészítés után mozdonytüzelésre, és a szolnoki, miskolci és debreceni járműjavítók dolgozói, akik többmillió forintos megtakarításukkal nemcsak népgazdaságunkat erősítik, hanem jelentős mértékben előbbre vitték a terveljesítés időpontját is.

Mi fékezi a mozgalmat, milyen feladataink vannak

A jó eredmények mellett számos hiányosság is tapasztalható. Ezek egyike az, hogy

sokan nem úgy tekintik a Gazda-mozgalmat, mint a terv teljesítéséért, az őszi csúcsforgalom sikeréért folyó harc egy részét,

annak fontos emelőjét. Leszűkítik a kezdeményezést, a hulladék feldolgozására és nem ismerik fel, hogy a mozgalom nem szorítkozhatik egyedül a hulladék és melléktermékek hasznosítására, hanem az is feladata, hogy

az anyagnormákat megdöntse, a szerszámtakarékosságot, szerszámok és gépek felújítását, stb. előmozdítsa.

Még ma is nehézkesen, lassan halad a dolgozók által benyujtott javaslatok, újítások elbírálása, az elfogadott újítások bevezetése, gyakorlatban való felhasználása.

Ezek megszüntetéséért még most sem harcol elég következetesen a szakszervezet.

Javasoljuk, hogy a Gazda-mozgalom eredményeinek további fokozása érdekében az üzemi bizottságok tűzzék napirendre a Gazda-mozgalom helyzetének megvizsgálását. Folyamatosan meg kell szervezni minden üzemben a mozgalommal kapcsolatban benyujtott újítások, javaslatok, kezdeményezések elbírálásának, bevezetésének társadalmi ellenőrzését. A javaslatot benyujtókkal össze kell ülni megbeszélésre a szakszolgálattal együtt és javaslataik sorsáról tájékoztatni kell őket. Mindent el kell követni végül a mozgalom kiszélesítésére és össze kell kapcsolni ezt a műszaki, gazdasági, újítási és észszerűsítési bizottságok szervezésével, illetve a bizottságok munkájának szervezettebbé tételével.

Akik az üzemi tervek és beruházások nemteljesítésével gátolják ötéves tervünk végrehajtását

Szerte az országban egymás után épülnek az új vasútvonalak, melyek épülő szocialista városainkat kötik össze egymással. Ezeken szállítjuk az építőanyagot és ezeken fogjuk szállítani a jövőben új gyáraink termékeit. Az idei őszi forgalom lebonyolítása hatalmas feladatot ró a vasútra. Megnövekedett szállítási feladatoknak kell eleget tenni és ennek érdekében meg kettőzött erőt fejtenek ki vasutas dolgozóink.

A szocializmus építésének alapja, hogy feladatainkat tervszerűen oldjuk meg. A vasút jelenlegi nagy feladatát, az őszi forgalmat is tervszerűen kell lebonyolítani. Az 1951-es üzemi terveinkbe nagyszabású vonalépítések, állomásbővítések vannak felvéve, valamint a most folyamatban lévő budapest—miskolci vonal villamosítási munkáinak egy része. Ezévi üzemi terveinkben szerepel az épülő Dunai Vasműhöz vezető új elsőrangú vasútvonal felépítése, melyre mintegy 83 millió forintot fordítunk. Hatalmas ütemben építjük szocialista vasutunkat.

Budapest—Ferencváros rendezőpályaudvar átépítésénél augusztus hó napban 204 százalékos eredményt értek el a dolgozók. Ha megnézzük, hogyan érték el eredményüket, azt látjuk, hogy a munkálatokat munkaversenyben végezték és fokozott figyelmet fordítottak a Gazda-mozgalom keretében az ócska használható hulladékanyagok felhasználására.

Nemrégiben határozta el a minisztertanács Komló község várossá fejlesztését. Vasutas dolgozóink most Komlón nagyszabású szénállomást építenek és az elmult hónapban átlagteljesítményük elérte a 146 százalékot. Eredményüket a vasutasnapi és alkotmányünnepi munkafelajánlások teljesítésének köszönhetik.

Ezeken a munkahelyeken dolgozóink tisztában vannak azzal, hogy jó munkájukkal őszi forgalmunk sikerét és ötéves tervünk teljesítését segítik elő.

Mégis vannak egyes építési helyek, ahol lelkiismeretlenül foglalkoznak az építkezéssel és elmaradtak a terv teljesítésével. Ide tartozik a mór—pusztavámi vasútvonal építkezésének vezetősége, amely munkaerőhiányra való hivatkozással

augusztusi tervét csupán 28 százalékra teljesítette. Nem sokkal jobb a dudar—dudarbányai, környe—oroszlányi vasútvonal építésvezetősége, ahol 34, illetve 38 százalékra teljesítették augusztusra előirányzott terviket.

Ezeken az építési helyeken úgylátszik nincsenek tisztában azzal, hogy felemelt ötéves tervünk teljesítéséhez milyen nagy szükségünk van a dudari bányából kitermelt szénre.

Vasúti közlekedésünk biztonsága érdekében nagyszabású biztosítóberendezések építését fejeztük be az elmult hónapokban. Megteremtettük a korszerű automatikus biztosítást Budapest—Ferencváros állomáson és megépítettük szőfok—balatonboglári vonalszakaszon a félautomatikus foglaltság jelző és térközbiztosító berendezéseket. A vasút régi urai nem sok gondot fordítottak a közlekedés biztonságára és az elavult, régi berendezések ma már nem biztosítják forgalmunk zavartalan menetét. Ötéves tervünk beruházásaiból hatalmas összeget fordítunk a vasúti biztosítóberendezések felépítésére, mert ez az egyik előfeltétele a gyors szállításnak és a forgalom zavartalan lebonyolításának.

Az öntudatos vasfegyelem sikerre viszi az őszi forgalmi versenyt

A *„Szocialista Vasútért"* szeptember 3-i számában üzemünk több dolgozója bírálatot kapott laza munkafegyelméért. Többek között én magam is. A bírálatot elfogadtam. Most a néphadsereg napjának megünneplésére készülve, a munkafegyelmemet megszilárdítottam és minden eddigi fegyelmezetlenséget és lazaságot lekűzdve végzem munkámat.

En a VIII/a osztályon dolgozom. Figyelemmel kísérjük a más osztályokon történő munkafegyelemlazításokat, leszűrjük a belőlük adódó tanulságokat és vigyázunk, hogy hasonló hibába ne essünk.

En ifjúmunkás vagyok, még sokat kell tanulnom. Sokszor látom, hogy egyes dolgozók már a munkaidő befejezése előtt 5—10 perccel a bélyegzőórák állását figyelik, hogy rögtön távozhassanak. A legutóbbi ellenőrzés során *Sütő* elvtársat csípték rajta, hogy vétett a munkafegyelem ellen.

Azt is meg kell mondani, hogy a művezetők, az osztályfőnök nem büntettek meg bennünket, hanem elbeszélgettek velünk. Felvilágosító munkájuk eredménye az, hogy a munkafegyelem állandóan javul. Három év óta dolgozom a műhelyben, de csak most látom igazán, hogy

a munkafegyelem segíti a tervet, az öntudatos vasfegyelem sikerre viszi az őszi forgalmi versenyt.

Szinte rádöbbentem arra, hogy a szilárd munkafegyelem milyen erővel viszi előre hazánkban a szocializmus építését. Nem mindegy az, hogy az előírt időben mennyit és hogyan termelünk. Megerősítettek a bírálat óta engem is, munkatársaimat is az azóta lezajlott terv- és békekölcsön sorsolások. Ismét bebizonyosodott, hogy a párt szavára építeni lehet, az állam betartja adott szavát. Az üzemünkben is érezzük az ötéves terv segítségét. A mi forintjaink is benne vannak a finommechanikai műhelyben, a centrifugális öntőgépben, az üzem sok új mosdójában, öltözőhelyiségében és más szociális juttatásaiban. *Szelényi* István és sok-sok társa az üzemünkben nemcsak az 5000 forintos és kisebb-nagyobb nyereményeket könyvelhetik el, hanem ezeket is.

És amikor erre gondoltam, hogy mindez a mi javunkat szolgálja, a mi boldogságunkat és jövőnket, felemelkedésünket sietteti, — megmondom őszintén — a munkához való viszonyom is megváltozott. Az első látható jele az, hogy előző 103—105 százalékos teljesítményemet mára 110 fölé emeltem.

Üzemünkben van egy brigád, amely mintaképünk. Az *Oleg Kosevoj brigád* tagjai már félórával a munka megkezdése előtt bent vannak és előkészítik napi munkájukat. *Vaskó* elvtárs, művezetőnk állandóan mellettünk van, segít bennünket és irányít a terv túlteljesítésére, példát mutat a munkafegyelemben.

A *„Szocilaista Vasútért"* bírálata azonban nemcsak a munkafegyelem megjavításában segített bennünket, hanem egy lépéssel tovább is mentünk: állandóan képezzük magunkat, hogy jó szakmunkásai, szilárd építői legyünk hazánkban a szocializmus építésének, a béke megvédésének.

Velecz László
az Északi Járműjavító ÜV VIII/a osztályának lakatosa

Tápiószecsőn mindenki alszik — így „küzdenek" a vonatkésések és vonatácsorgások ellen

Hétköznapi hajnalokon szinte egymást érik a Budapest felé haladó személyvonatok. Reggelente Rákos állomás forgalmi irodájában a telefonok megszakítás nélkül berregnek, kopognak a távírógépek, feszült figyelemmel végzik a forgalmisták munkájukat.

Fehér Irén forgalmi szolgálattevő röviden, ahogy ideje engedi beszámol a forgalmi helyzetről.

— A 2547-es három percet késik!

— Úgy tudom Sülysápon szétszakadt a vonat. Minden percért kár, hiszen a dolgozókat szállítják ezek a reggeli munkásvonatok a gyárakba, üzemekbe. Ha egy vonaton átlag 600—800 ember utazik, akkor minden perc késés már 600—800 percet jelent. Ilyenformán a legkisebb gondatlansággal is hatalmas károkat okozhatunk népgazdaságunknak. A vasút területén most láthatjuk csak igazán, milyen nagy jelentőségük van a másodperceknek.

Tovább már nem beszél Fehér elvtársnő, mert a vonat érkezését jelezték és inditótárcsával kezében sietett ki a vonat fogadására.

A 2547-es számú munkásvonat vezetője elmondta, hogy a három perc késést Mendén felcsatolt hét romlandó árut szállító teherkocsi okozta. Hogy miért csatoltak hét romlandó árut szállító kocsit a munkásvonathoz, csak később tudjuk meg.

*

Éjjel 1 óra 30... Az 561-es teher vonat most hagyta el Nagykáta kijárati jelzőjét. A fűtő serényen lapátolja a szenet a tűztérbe és a gőzfeszültségmérő mutatója jelzi, hogy van elég gőz a kazánban, nem kell tartani attól, hogy gőz hiányában veszteglni kell. Szentmártonkátán keresztülhalad a szerelvény és a kanyar után nemsokára Tápiószecső állomás „Megállj!" mutató bejárati jelzőjét pillantja meg a mozdonyvezető. A vonat megáll és vár... Egymás után telnek a percek, de a jelző nem változik *zöldre*, pedig Nagykáta és Szentmártonkáta forgalmi szolgálattevői telefonon többször is jelentették a vonat áthaladását.

Az állomás kihalt: Lóczi János forgalmi szolgálattevő, Bakó József szolgálattevő váltóőr és Szatmári József váltóőr alusznak.

A szerelvény 18 perc veszteglés után indult el, de Mende előtt a gép váratlanul lassítani kezdett, majd a jelző előtt megállt. Elfogyott a gőz.

A mozdonyszemélyzet nem gondozta rendesen a tüzet és így a szerelvény még a mendei állomásig sem jutott el.

hanem fáradtan, lihegve állt meg a bejárati jelző előtt. Huszonhét percig tartott, míg annyi gőzt tudtak fejleszteni, hogy bejutottak az állomásra.

Mindenki előtt ismeretes, hogy egyvágányú vasútvonalon sűrűn követik egymást a vonatok. Tápiószecsőn mégis aludt az egész személyzet és a vonat vezetője: *Tóth* II. Imre sem keltette fel őket. A mozdonyszemélyzet hagyta elillanni a gőzt. —

ezért a 2519-es számú munkásvonat 25 percet, a 2529-es vonat 12 percet, az 529-es 14 percet, a 2547-es pedig 3 percet késett.

Az elakadt vonatot Mende állomás forgalmistája, helyesen, félreállította, mert ellenkező esetben végleg megakasztotta volna a munkásvonatok forgalmát. A hét romlandó árut szállító kocsit rátette az egyik munkásvonatra és ezzel megakadályozta, hogy a fontos élelmiszerek megromoljanak. Ezek a kocsik így már reggel nyolc órára a Nagyvásárcsarnokba kerültek.

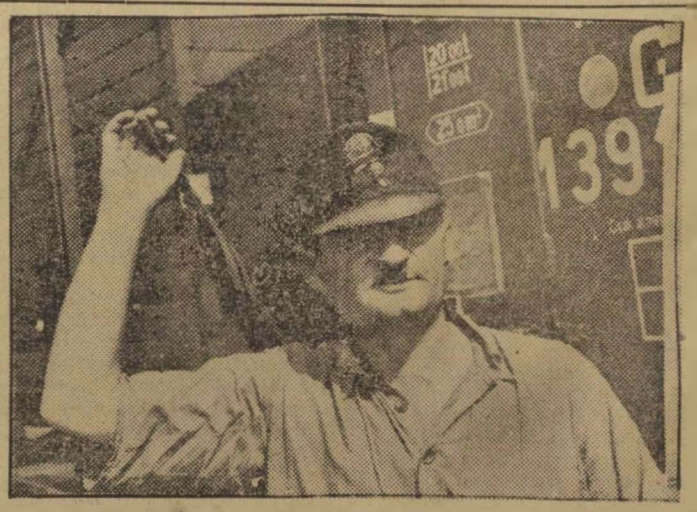
Ez a története a hét teherkocsinak, amely rákerült a munkásvonatra.

Vasutas dolgozóink a vasutasnap óta sokat fejlődtek. Tudják, hogy egy vonat késése beláthatatlan következményekkel jár. Súlyosan elítélik a fegyelmeértő vasutasokat, akik éjjel, szolgálat közben elaszalnak, akik miatt a reggel utazó dolgozók elkésnek a gyárakból, ezáltal felbecsülhetetlen károkat okoznak az országnak.

Az új Forgalmi Utasítás megadja a lehetőséget arra, hogy egyes vonatokat célszerűségi okokból helytelen vágányon közlekedtessünk és ez nagymértékben elősegíti forgalmi dolgozóink munkáját. Az utasítás kimondja, hogy a munkásvonatokat második helyre kell besorozni, mert fontossági sorrendben rögtön a kormányzati vonatok után következnek. Vasutas dolgozóink erejük megfeszítésével, becsülettel harcolnak az őszi forgalom sikeréért és kétségtelenül megállapítható, hogy a késések száma mind kisebb lesz, de sürgősen meg kell szüntetni ezeket a bűnös mulasztásokat, amelyek a késéseket okozzák.



Ebben az esztendőben 10 000 nő foglalja el helyét a közlekedésben. Máris sokszáz új vasutas nődolgozó sajátítja el a vasút különböző területén a szolgálatához szükséges tudnivalókat. Képünkön Fábián Ferenc oktató a Budapest—Nyugati pályaudvarról induló teherdarabáruk szállítási munkatervét ismerteti a közelmultban vasútra került nődolgozókkal.



A kereskedelmi szolgálat dolgozóit döntően segítik a kocsirendezők, akik gyors munkájukkal időveszteség nélkül állítják be a raktárakhoz az érkezett kocsikat, nagy ügyességgel sorozzák szét a vonatokat és váltják ki a már megrakott kocsikat a rakodókról, hogy ezzel is segítsék a kocsiforduló lerövidítését.

Építsd a nép országát, védd a magyar függetlenséget, oltalmazd a békét: jegyezz békekölcsönt!

Nők bevonása a termelőmunkába a szociális feltételek tükrében

Alig pár hete annak, hogy a magyar dolgozó nép nagy lelkesedéssel ünnepelte alkotmányunk évfordulóját.

Az alkotmányt a dolgozók magukénak vallják és ez kifejezésre is jutott az augusztus 20-i verseny kiemelkedő eredményeiben, amely például vasutas vonatkozásban döntően hozzájárul a második tervév sikeres befejezéséhez és nem utolsó sorban az őszi csúcsforgalom lebonyolításához.

Ebben a munkában a dolgozó nők komoly mértékben vettek részt. Ezzel is meg akarták hálálni azt, hogy az alkotmányban biztosított jogok milyen hatalmas előnyöket jelentenek a nők számára. Ezek közül is kiemelkedik az 50-ik paragrafus, amely biztosítja a nők egyenjogúságát a férfiakéval, biztosítja a hasonló munkaerők eltartását és az azonos bérezést.

Hazánkban felszámoltuk a munkanélküliséget, sőt munkaerőhiánnyal küzdünk. A minisztertanács éppen azért, hogy biztosítani tudja a szocializmus építéséhez szükséges munkaerőt, pártunk kezdeményezésére határozatot hozott a termelésben résztvevő nők számának felemelésére. A MÁVnál például ezév végéig 10.000 nőt kell munkábaállítani. Ugyanígy gondoskodik a minisztertanács határozata

a munkakörülmények szociális rendezéséről, a nők fokozottabb védelméről,

hogy ezáltal megteremtse a nők termelésbe való bevonásának előfeltételeit.

A törvény leszögezi, hogy dolgozó nőt nem szabad olyan munkára alkalmazni, amely testi alkatára nézve hátrányos következményekkel járhat. A teherben lévő dolgozó nőt a terhesség hatodik hónapjától kezdve, a szoptató nőt a szoptatás hatodik hónapjáig nem szabad nehéz testi munkára, továbbá éjjeli munkára, túlmunkára beosztani. A dolgozó nőt terhessége hatodik hónapjától kezdve, csak beleegyezésével szabad más helyiségben végzendő munkára küldeni. Ugyanettől az időponttól kezdve a terhes dolgozó nőt — kérelmére — orvosi vélemény alapján, állapotának egészségügyi szempontból megfelelőbb munkakörbe kell áthelyezni. Például Tóth Bertalanné, a Landler Művek Osztószertárának dolgozója nehéz fizikai munkán dolgozott, de terhessége hatodik hónapjától kezdve, orvosi javaslat alapján, könnyebb munkára osztottuk be.

Az új munkakörben nem lehet kevesebb a keresete, mint amennyi előző hat havi átlagkeresete volt.

A dolgozó nő munkaviszonyát a terhesség hatodik hónapjától kezdve, a szülést követő harmadik hónap végéig

felmondással nem szabad megszüntetni.

A terhes, illetve szülő nőt a szülés előtt és után 12 heti szabadság illeti meg, amely rendellenesség esetén, — orvosi javaslatra — négy héttel meghosszabbítható.

Ha a dolgozó nő gyermekét a vállalat területén vagy vállalati bölcsődében szoptatja, a szoptatási idő a szülést követő első hat hónapban kétszer félóra, ezt követően kilenc hónapig napi félóra. A szoptatási idő a munkaidőbe beleszámít, arra munkabér jár.

A Munkatörvény viszont kimondja, hogy

a gyermekgondozó intézmények széles hálózatát kell létrehozni,

mely védi a dolgozó nő anyaságát, elősegíti a nők fokozott bekapcsolódását a termelő munkába.

A szakszervezetünk közreműködésével már eddig is

13 napközi és bölcsőde működik

igen jó eredménnyel. Például az Igazgatóság napközi otthona, ahol 55 olyan gyermeket gondoznak és nevelnek, kiknek szülei a termelő munkában vesznek részt. De van több olyan anya is, mint Detre Gyuláné, ki egyedül él és egy négyéves fia és ötéves lánya részesül gondos nevelésben, jó ellátásban és válik a jövő szocialista emberévé. A dolgozó nők gyermekeiről a gondoskodást kiszélesítjük, a meglévő napköziket tovább fejlesztjük, az elkövetkező hónapokban pedig

Szegeden, Dombóváron, Veszprémben és Nyugati állomáson létesítünk új napközi otthonokat és bölcsődéket.

Amilyen mértékben emelkedik a dolgozó nők száma a termelésben, úgy építjük az újabbakat. Azáltal, hogy szaporodnak a napközik, a társadalombiztosítási tanács napközi albizottságának is állandó feladata kell, hogy legyen ezek irányítása és ellenőrzése. Munkájukba vonják be a szülőket és hallgassák meg a kívánságukat és azok alapján fejlesszék az intézményt.

A dolgozó nők védelmét biztosítani kell

azáltal is, hogy megfelelő tisztálkodási hely álljon rendelkezésükre és azokon a helyeken, ahol szállásra is szükség van, ott biztosítani a külön helyiséget. Meg kell állapítani, hogy ezen a téren még sok hiányosság van.

A szakvonal nem készült fel a női dolgozók bevonására

és nem mindig igyekszik ezt megvalósítani. Különösen rossz a helyzet a forgalmi laktanyáknál, mint például Szombathely állomáson, ahol nem gondoskodnak arról, hogy a női dolgozók részére külön legyen tisztálkodási és pihenő helyiség. A MÁVnál nem törődnek az élszolgálatnál lévő női dolgozókkal sem. A végállomáson a vonat odaérkezése után sem tudnak tisztálkodni, sem pihenni nem tudnak. A komáromi fűtőháznál sem szívügyük a női dolgozókról való gondoskodás, mert részükre közös fürdőt jelöltek ki, ugyanakkor öltözőjük sincs, holott egész kevés költséggel és kétnapi munkával meg lehetne valósítani.

Azonban azokon a szolgálati helyeken, ahol a pártszervezet és szakszervezeti vezetők a szakszolgálattal karöltve megértik pártunk határozatát, ott a dolgozó nőkről gondoskodnak, mint például a Pályaépítő és Felújító Vállalat kulcspusztai építkezésénél. Itt a dolgozó nők részére külön tágas, világos szálláshelyek állnak rendelkezésre, mosdóval, mosóteknővel és villanyvasalóval. Vagy pedig Dunapentelén, ahol a törvényesen igazolt és együtt dolgozó házaspárok részére kétszemélyes ággyal ellátott fülkék állnak rendelkezésre.

Azokat az akadályokat, melyet a női munkaerők beállítása elé gördítenek, ne tekintsük véletlennek, hanem lássuk meg benne az ellenség munkáját.

Az ellenségnek az a célja, hogy minél jobban lejárassa a női munkaerőket,

elvegye a kedvüket a termelő munkától és ezáltal csökkenjen a munkaerők száma.

A felemelt ötéves terv maradéktalan teljesítése ma már nem kis mértékben függ attól is, hogy a nőket menynyire tudjuk a termelő munkába bevonni. Az üzemi bizottságoknak minden erővel oda kell hatniok, hogy a nőkkel megkedveltessék a termelő munkát, úgy annyira, hogy második otthonuknak tekintsék. Így munkaképességük is fokozódik. Dánielisz Bélánéː, a Landler Járműjavító ÜV művezetője ezelőtt háztartási munkán dolgozott, de pártunk tanítását megfogadva, elhatározta, hogy művezetői tanfolyamon vesz részt. A tanfolyamot jelesen végezte el. Jól dolgozik és mint az MNDSZ vezetőségi tagja, értékes társadalmi munkát fejt ki. Dánielisz Bélánénak három gyermek édesanyja. Ezek közül egy most érettségizett és már fel is vették az Agrártudományi Egyetemre.

— A gyermekeim jövőjéért, a béke megvédéséért jöttem a termelő munkába — mondotta annakidején — és azt hiszem, hogy lehetővé válik számomra megmutatni: mennyire szívügyem a szocializmus mielőbbi felépítése.

Szem előtt kell tartani, hogy a nőknek a munkába való állítása döntő fontosságú politikai kérdés. Munkaközben gondoskodni kell állandó politikai és szakmai fejlődésükről. Ehhez minden lehető segítséget meg kell adni a szakszervezeti vezetőknek, amire meg is van a lehetőség, mert a szakszervezeti munkába nagyszerűen be kell vonni a női kádereket, bármilyen területre.

Azáltal, hogy a női dolgozók politikai színvonalát emeljük és elősegítjük szakmai fejlődésüket, elérjük azt, hogy a nők a termelésben mind jobban megálljják a helyüket. Elérjük azt, hogy a vasúton a dolgozó nők tízezrei segítenek a szocialista vasút megteremtésében, a vasút előtt álló őszi csúcsforgalmi feladatok elvégzésében, — a felemelt ötéves terv sikeres túlteljesítéséhez és ezen keresztül hozzájárulnak a Szovjetunió által vezetett béketábor további erősítéséhez

Parti József,
a Társadalombiztosítási Osztály vez.

AZ ÖTÉVES TERV MEGTEREMTI A SZOCIALISTA VASUTAT

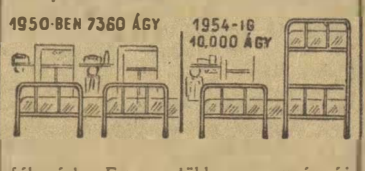
A vasutasok éppen foglalkozásukból kifolyólag abban a szerencsés helyzetben vannak, hogy utazásaik, napi munkájuk és szolgálatuk közben maguk is meggyőződnek arról, hogy milyen nagy ütemben épül és szépül országunk, mint válik valósággá pártunk II. kongresszusának határozata, miként lesz ötéves tervünk végére a vas és acél országa a mi szép hazánk. Vasutasaink láthatják a szocialista alkotásokat, vasutas dolgozóink, vonatkísérőink és mozdonyszemélyzetünk nap mint nap látják az épülő üzemeket, új gyárakat, vasútvonalakat és állomásokat. Valamennyien érzik, hogy mennyire megváltozott az életük. Látják a Szovjetunió állandó és baráti segítségét akkor is, mikor szovjet vasútépítőgépek, vasbetonaljrakó és földkotrógépek gyorsítják a vasút építését és a talpfa aláverőgép a legnehezebb fizikai munkától mentesíti a pályamunkásokat.

— Ha egy fél évszázad óta nem volt új vasútépítés nálunk, most van — mondotta a vasutasnapon Bebrits elvtárs. Száz és száz kilométer új vonal és iparvágány épül. Olyan 10—15 kilométer hosszú iparvágányok, amelyek már új vonalnak is beválnak. Az építést minden tekintetben mechanizál-



juk és továbbfejlesszük a villamosítást. Máris megkezdtük a nagyarányú tervek végrehajtását.

Az államnak adott kölcsön, a dolgozó nép áldozatkészsége teszi lehetővé a szocialista vasút megteremtését is. Nagyobbak és korszerűbbek lesznek állomásaink, rendezőpályaudvaraink. Tágítjuk raktárainkat. A villamos váltó- és jelzőállítást is valóra váltjuk, a legkorszerűbb fajtáját, amely egyúttal vágányfoglaltságot is jelez és lehetetlenné teszi, hogy egy már foglalt vágányra újabb vonatot engedjünk be és összeütközésre kerülhessen sor. Az új, 303-as, nagyteljesítményű mozdonyok építése máris megindult. Új, nagyobb raksúlyú teherkocsik képezik már parkunk lényeges részét. Megkezdtük a négytengelyes teherkocsik építését és végleg — az egész parkra kiterjedően — bevezettük az önműködő



fékezést. Egyre több a pompás új négytengelyes személykocsi.

Az új vonatkísérő laktanyák, a korszerű mosdók és öltözők százai nyugodt pihenési lehetőséget biztosítanak a szolgálati út után. Máris van egy sor ilyen új laktanyánk.

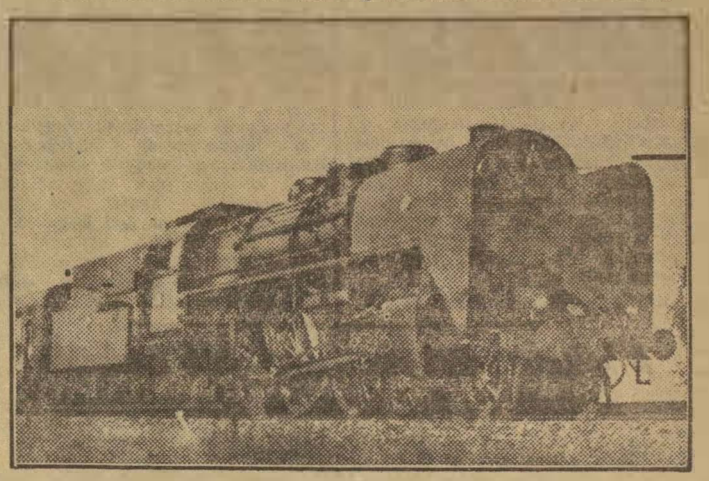
A kölcsönök teszik lehetővé, hogy felemelt ötéves tervünk során újabb sokszáz személykocsit és sokezer teherkocsit építsünk. Amíg 1950-ben 7360 ágygyal rendelkeztek laktanyáink, 1954-ig tízezerre növeljük a laktanyai ágyak számát. 31 új, korszerű áruraktárt építünk. Mindenütt és mindenben gondol a dolgozókra a terv. A dolgozók forintjai ott lesznek például a Landler Művek hatalmas mosdó- és öltözőhelyiségében, ahol ezer dolgozó élvezheti a kölcsön gyümölcseit. De ugyanígy lesz Gyékényesen, Kaposváron és sok más helyen.

Hosszan sorolhatnánk az ötéves terv még csak ezután felépülő vasutas alkotásait, kultúrházakat, iskolákat és



sportlétesítményeket. Az öntudatos vasutasság segíti a pártot, az államot a szocializmus építésében. Bízik a pártban, *Rákosi* elvtársban, a népköztársaság kormányában és általános elhatározása a dolgozóknak, hogy semmiféle áldozattól nem riadnak vissza azért, hogy meggyorsítsák az ötéves terv befejezését. Ezért szállnak szembe a reakcióval, az ellenség ügynökeivel, akik még arra is képesek, hogy az általunk tapasztaltakat és a tényeket letagadják. Ezért készült dolgozó népünk, közöttük a magyar vasutasság is Néphadseregünk Napja méltó megünneplésére. Ezért harcol az őszi csúcsforgalom és a terv teljesítéséért.

Kitünően bevált próbaútján az új 303-as



Elindult próbaútjára szeptember 13-án az új 303-as sorozatú gyorsvonati mozdony. A MAVAG dolgozói által készített gépet a budapest—miskolci vonalon próbálták ki.

A mozdony óránként 120 kilométeres sebességgel 600 tonna terhelést vontat.

A gyorsvonati nagymozdonyt magyar szakemberek tervezték és ezidőszerint egyike

Közép-Európa legnagyobb teljesítményű gépeinek.

Az új 303-ason több szovjet újítást alkalmaztak gyártás közben. Így például automatikus tüzelőberendezést szereltek fel, amely

vascsövön keresztül szállítja a szenet a szerkocsiból a tűztérbe.

A tüzelőanyag egyenletes elosztását fúvókák biztosítják.

A gép minden tekintetben bevált a próbaúton és az október 7-én életbelépő új téli menetrend keretében két gyorsvonatpárt fognak Budapest—Miskolc viszonylatban közlekedtetni.

Ezt is az ötéves terv adta



Ünnepélyesen megnyitották az új vasutas egyetemet Szegeden

A dolgozók az ötéves terv első két esztendejében, s különösen a tervkölcsön jegyzése óta érezhetik a jegyzés, a terv eredményeinek jó hatását saját életükben is. A mult rendszerben például senki sem gondolt volna, hogy a vasutasok, a lenézett vasutas számára olyan tanulási lehetőséget biztosítson, mint amit ötéves tervünk biztosított a szegedi új vasutas egyetem létrehozásával.

Az új Közlekedési Műszaki Egyetemet szeptember 8-án ünnepélyes keretek között nyitották meg Szegeden. A vasutas dolgozók tovább képezhetik magukat az egyetem két tagozatán. A multban semmibe se vett vasutas, ha kedve tartja, ha képességet érez magában a továbbtanulásra, vasutépítő mérnök és közlekedés-, vasútüzemi mérnök lehet belőle.

Ezután *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter szólott az ifjúsághoz. Elmondotta, hogy az ötéves terv milyen hatalmas feladatokat ró a közlekedésre. A feladatok megoldásához minél nagyobb számban

újfajta mérnökökre van szükség.

Ezért létesítették a szegedi Közlekedési Műszaki Egyetemet. A vasútépítő tagozat célja:

olyan mérnököket kiképezni, akik mesterei a gépesített munkának, akik a legújabb tudományos eredmények birtokában, a Szovjetunió rendkívül nagy és értékes tapasztalatainak ismeretében jól, gyorsan és gazdaságosan fogják megépíteni az új vasúti vonalakat, fejleszteni a régieket és jókarban tartani az egész hálózatot.

A néphadsereg tisztjei írják vasutas bajtársaiknak:

Minden időben MEGTESSZÜK A HAZA IRÁNTI KÖTELESSÉGÜNKET

Szeptember 29-én, az 1848-as dicsőséges velence-pákozdi ütközet évfordulóján meleg ragaszkodással ünnepli dolgozó népünk a Néphadsereg Napját. A magyar dolgozó nép milliói, a magyar munkásság és dolgozó parasztság, közöttük a magyar vasutasság, szeretettel és büszkeséggel tekint derék fiaira, a néphadsereg kitűnő katonáira és példamutató tisztjeire, akik elszántan, keményen állnak őrt eddigi alkotásaink, békénk és szabadságunk védelmében.

Szeptember 15-i kelettel levelet kaptunk *Ványai* Sándor, *Szatmári* István, *Fraknói* Iván és *Dokupel* István bajtársaktól, a néphadsereg tisztjeitől, akik a vasúttól kerültek a néphadsereg soraiba. Levelüket büszke örömmel adjuk közre:

„Kedves Elvtársak! Egy hónappal ezelőtt, 1951. augusztus 12-én ünnepelte országunk első ízben a vasutasnapot. Most ismét ünnepre készülünk: szeptember 29-én ünnepeljük első alkalommal a minisztertanács határozata értelmében a Néphadsereg Napját. Ez a két ünnep igen közelről érint bennünket, mert a vasúttól kerültünk a néphadseregbe. Így különös örömmel olvastuk a „Szabad Nép"-ben Bebrits elvtárs eredményeket összegező ünnepi beszédét és a vasutasnap alkalmával kitüntetett dolgozók neveit — régi munkatársakét, ismerősökét és ismeretlenekét egyaránt.

Most, amikor egész néphadseregünk nagy lelkesedéssel készül a Néphadsereg Napjára, a katonai és politikai kiképzés eredményeinek fokozásáért folyó harcban nem maradnak hátul a vasutasokból lett honvédek, tiszthelyettesek és tisztek sem. Ezúton is biztosíthatunk benneteket, hogy nem fogunk szégyent hozni rátok, régi munkatársainkra, vasutas elvtársainkra. Ezúttal kérünk benneteket, hogy erőt merítve pártunk és kormányunk nap mint nap megnyilvánuló gondoskodásából, felhasználva a Szovjetunió vasutasainak élenjáró tapasztalatait, ti is fokozzátok harcotokat a kocsiforduló, valamint a be- és kirakodás idejének csökkentésére, a kocsik rakterületének leggazdaságosabb kihasználásáért, a vonatok minél célszerűbb összeállításáért és zavartalanabb közlekedéséért — egyszóval az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért s ezzel népgazdaságunk új sikereiért, szeretett hazánk erősítéséért.

Eredményeitek és kemény munkátok új sikerekre lelkesíti az egész munkásosztály vezette dolgozó népünket és néphadseregünket. Mi úgy készülünk nagy ünnepünkre, a Néphadsereg Napjára, hogy felkészültségünkkel be akarjuk bizonyítani dolgozó népünk, pártunk, Rákosi elvtárs előtt: méltóak voltunk a bizalomra, minden időben megtesszük a haza iránti kötelességünket."

A Rákosrendező megelőzött bennünket a versenyben, mert elbíztuk magunkat

Budapest—Ferencváros-állomás sztahanovistái, élmunkásai szeptember 5-én megbeszélést tartottak, hogy miképpen oldják meg az előttük álló feladatokat az őszi forgalmi versennyel kapcsolatban.

Ezen a megbeszélésen megállapították a dolgozók, hogy a ferencvárosaiknak minden esélyük megvolt az elsőségre az alkotmány ünnepére indított versenyben és hogy mégis megelőzte őket Rákosrendező, annak köszönhető, hogy elbízták magukat. Ez volt a többi hibák gyökere is. A hibák őszinte feltárása és a feladatok megtárgyalása után levelet küldtek Rákosrendező-pályaudvar dolgozóinak. Ebben elmondották, hogy megfogadják a rákosrendezői dolgozók példamutatását és kijelentik, hogy úgy fognak dolgozni, hogy

túlszárnyalják a rákosrendezői dolgozókat az őszi forgalom sikeréért indított versenyben.

Ezután versenyre hívják az ország első állomását. A versenykihívásban feltételül szabták, hogy az irány- és közvetlen vonatok számát terven felül napi hárommal emelik; az előirányzott túlsúlytovábbítást három száz tonnával növelik; a gőztartási normát 110 százalékról 120 fölé teljesítik; a gurítást 103-ról 105 százalékra, a 24 órás vonatforgalmi tervet pedig 85 százalék fölé emelik.

A ferencvárosiak felhívásukban hangsúlyozzák, hogy a rákosrendezőiek se elégedjenek meg az elért eredményekkel, hanem versenyre kelve biztosítsák az őszi forgalom sikeres lebonyolításán keresztül az 1951-es tervév sikerét, hogy ezáltal is erősítsék a béke védelmének vasutasokra eső frontszakaszát.

A kultúrnevelési bizottságok jobb munkájával segítsük az őszi forgalom lebonyolítását, a terv teljesítését

Az őszi forgalom lebonyolítása, a terv teljesítése megköveteli tőlünk, hogy munkamódszereink megjavításával, hibáink kiküszöbölésével, a munkafegyelem megszilárdításával, az éberség állandó fokozásával harcoljunk feladataink végrehajtásáért.

Ebből a harcból nem maradhatnak ki kultúrnevelési bizottságaink sem. A szocializmus felépítése megköveteli, hogy a művelt emberfők sokaságát neveljük ki, hogy állandóan fejlesszük dolgozóink szakmai, politikai és általános műveltségét. Hogy ezt mennyiben tudjuk megvalósítani, nem kis mértékben függ kultúrnevelési bizottságaink jó, vagy rossz munkájától. Hiba azonban, hogy a legtöbb üzemi bizottságban a kultúrnevelési bizottságok csak papiron vannak meg. Így nem lehet a kultúrnevelési munka valamennyi fegyverét alkalmazni. Sok helyen csak a művészeti kultúrmunkával foglalkoznak, de azzal se olyan formában, hogy az az üzem problémáinak megoldását segítené elő.

Különös jelentősége van a kultúrbrigádoknak, amelyek közvetlenül és állandóan segíteni tudják a termelés emelését, a munkafegyelem megszilárdítását.

Példa erre a nagykanizsai állomás csasztuska-brigádja, amely nemcsak az üzemben neveli a dolgozókat, hanem rendszeresen ad műsort a dolgozók lakóhelyén azok részére, akik munkájukban kiváló eredményeket érnek el. De helytelen az, ha a kultúrbrigádok munkája kampányszerű és csak egy-egy nagyobb megmozdulás alkalmával állítanak össze brigádokat. Ilyen hibát tapasztalhatunk a szombathelyi járműjavitóban is, ahol a vasutasnap előtt egy héttel még egyáltalán semmi munkát nem fejtettek ki az üzemben és az ÜB-titkár így „vigasztalta" az érdekelteket: messze van még a vasutasnap, addig még adhatnak műsort.

A kultúrbrigádok mellett természetesen egyforma erővel kell dolgoztatni a többi csoportokat is (faliújság, közönségszervezés, könyvtár, dekoráció stb.), de valamennyi között a tudományos és ismeretterjesztő tömegelőadások azok, amelyek döntően segítik dolgozóinkat. Az összel beinduló oktatási évad anyaga szervesen kapcsolódik az őszi csúcsforgalom lebonyolításának, a terv teljesítésének elősegítéséhez. Többek között: „Vasutasdolgozóink szerepe az őszi forgalom sikerrevitele érdekében" című előadás szempontokat ad dolgozóinknak, melynek alapján eredményesebben tudják végezni munkájukat.

Az üzemi faliújságok, hangosbeszélők, üzemi újságok és villámok helyes alkalmazása ugyancsak nagy nevelő hatást ér el. A központi hivatalokban a hangosbeszélőn keresztül rendszeresen adnak ebédidő alatt közvetítést hivatali helyiségekből. Ilyenkor megszólaltatják az ott dolgozó kartársakat. A helyszini közvetítéseket úgy állítják össze, hogy az élenjáró dolgozók beszámolnak munkájukról és tapasztalataikat átadják társaiknak.

Üzemi könyvtáraink jó munkájával elérjük azt, hogy valamennyi dolgozóhoz kerül könyv, amely éles fegyver a terv teljesítéséért vivott harcban. Persze hiba is akad. A szombathelyi járműjavító könyvtárhelyiségében a hét valamennyi napján szaktanfolyamokat és egyéb előadásokat tartanak, emiatt a könyvtárt nem lehet igénybevenni. A rossz agitáció és a könyvtárpropaganda hiánya következtében például a sokszáz dolgozót foglalkoztató Záhony állomás csak 36 olvasót tart nyilván.

A kultúrnevelési bizottságok gyenge munkája azzal is magyarázható, hogy

a felsőbb szervek, így a területi bizottságok és a központi kultúrosztály nem segíti őket a munkájukban.

Sok esetben gyenge és hiányos az ellenőrzés. Ezért a kultúrnevelési bizottságok munkája ellaposodik. Hiba az is, hogy sok szakszolgálati vezető, de még egyes párt- és szakszervezeti funkcionáriusok is lebecsülik a kultúrnevelési munka jelentőségét. Szükség van arra, hogy a helyi mozgalmi szervek lássák be: döntő fontossága van a kultúrnevelési munkának. Segítsék a kultúrnevelési bizottságokat, hogy eredményesebb munkát fejtsenek ki, mert ez közvetlenül kihat az üzem termelésének emelkedésére is.

A közelmultban szerzett tapasztalataink megmutatták a hiányosságokat, azt, hogy kultúrnevelési bizottságaink hajlamosak arra, hogy munkájuk középpontjába csupán egy-egy előadás megrendezését tüzzék. Meg kell szűnnie a „Kultúra a kultúráért"-irányzatnak. Dolgozóink nevelése, az ellenség elleni izzó gyűlölet fokozása, termelési eredményeik állandó tudatosítása fokozott feladatokat ró minden kultúrcsoportunkra, minden egyes kultúraktívára, de legjobban magukra a kultúrnevelési bizottságokra.

Döntő feladatunk, hogy minden egyes műhelyrész és szolgálati hely önálló kultúrbrigáddal rendelkezzen. Minden üzemben meg kell alakítani az íróköröket, amelyek olyan anyaggal (csasztuskák, villámjelenetek, versek stb.) látják el a brigádokat, amelyek

közvetlenül az üzem problémáival foglalkoznak és az őszi forgalom sikeres lebonyolításán keresztül a terv túlteljesítését segítik elő.

Az ellenség mindent elkövet, hogy feladataink teljesítését akadályozza. Segíti az ellenséget a vasútnál meglévő laza munkafegyelem, a túltengő bürokrácia és a jobboldali szociáldemokraták aknamunkája. Kultúrnevelési bizottságaink vegyék fel a harcot ellenük és a kultúrcsoportok munkáján keresztül mutassanak rá romboló tevékenységükre, leplezzék le őket a kultúrmunka fegyvereinek segítségével.

Az őszi forgalom sikeres lebonyolítása, a terv teljesítése hatalmas feladat. Minden kultúrnevelési bizottság tartson összaktiva-értekezletet és határozza meg az őszi forgalommal, a terv teljesítésével kapcsolatos feladatokat. Tisztán kell látnia minden aktivának, hogy a kultúrnevelő munka komoly fegyver szocializmust építő dolgozóink kezében, de tisztán kell látnunk azt is, hogy a kultúrnevelő munka területén dolgozik az ellenség legjobban és ha mi a kultúra fegyverét nem helyesen, vagy egyáltalán nem használjuk, akkor ezzel az ellenséget segítjük.

Képezzék magukat kultúraktiváink politikai és szakmai téren egyaránt. Végezzenek jó munkát kultúrnevelési bizottságaink, hogy maradéktalanul eleget tudjunk tenni a reánk váró hatalmas feladatoknak és munkánk megjavításával segíthessük az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítását, s ezen keresztül felemelt ötéves tervünk teljesítését.

Harmath László

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

Megjelenik havonta kétszer.

Szerkeszti a szerkesztő bizottság.

Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasuti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet

Szerkesztőség:

Budapest, VI., Munkácsy Mihály u. 16. Telefon: 113—887, 124—893, 313—744.

Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54.

Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5.

Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

Ahol felolvasást tartanak a tervértekezlet helyett

A tervértekezleteken a beszámolókban az évi terv teljesítésével, az őszi csúcsforgalom kérdéseivel foglalkoztak, amelyeket összekötöttek a legutóbbi termelési értekezleteken elhangzott javaslatokkal, a munkafegyelem kérdésével. Meg kell azonban állapitani, hogy a termelési értekezlet egy része nem érte el a kívánt eredményeket. A rossz előkészítés következtében a dolgozók sok helyen kevesen vettek részt a termelési értekezleten. Számos üzemi bizottság a kevésbbé sikerült termelési értekezletért a szakszolgálatot okozta, mert szeptember 5-én termelési értekezletet tartottak. Mégis meg lehet állapitani, hogy azokon a helyeken, ahol jó előkészítés volt és a beszámolót alaposan előkészítették,

a termelési értekezletek elősegítették az őszi csúcsforgalom feladatainak teljesítését és hozzájárulnak a tervév határidő előtti megvalósításához.

A Budapest nyugatipályudvari Műszaki Kocsihivatalnál a dolgozók 95 százaléka megjelent az értekezleten. Bírálták a szakszolgálatot, mert nem foglalkoznak megfelelően a Gazdamozgalommal.

A ceglédi fűtőház dolgozóinak 80 százaléka vett részt a fiókmühely termelési értekezletén, ahol részletesen foglalkoztak az őszi csúcsforgalom és a terviteljesítés kérdésével. A dolgozók rámutattak arra, hogy egy egész szerelvény kocsi álj hosszabb ideje az állomáson olyan javitás vé gett, amit egy nap alatt el tudnának végezni. Tegye lehetővé a szakszolgálati vezetés, hogy a kocsikat minél előbb a forgalom rendelkezésére tudják bocsátani.

A dolgozók számos termelési értekezleten örömmel számoltak be a terv- és békekölcsönsorsolás üzemi eredményeiről. A dolgozók kifejezték hálájukat és szeretetüket az állam iránti és igéretet tettek arra, hogy bármikor kerülne sor újabb kölcsönre, szívvel-lélekkel segítik az államot, a pártmutatta úton a célkitüzéseket megvalósítani.

Azok a helyeken, ahol gyenge volt az előkészítés, mert az üzemi bizottságok elhanyagolták a felvilágositó munkát, a termelési értekezletek sem sikerülhettek. Ezt tapasztalták a győri, a hatvani, a ceglédi fűtőháznál és a hatvani osztálymérnökségnél. A budapest-ferencvárosi fűtőház pedig

a szakoktatás keretén belül tartotta meg termelési értekezletét.

A beszámoló néhány újságcikkből állott, amelyet felolvastak. Ehhez statisztikai számokat soroltak fel az ez évi tervből és hogy *„szó ne érhesse a ház elejét"* néhány nehézséget is felsoroltak a széntakarékosság körül. Persze, az ilyen beszámolók és hozzászólások nem tudtak konkrét segítséget nyujtani az őszi forgalmi verseny kiszélesítéséhez, a terv ez évi előirásának túlteljesítéséhez.

KÍNA LÁNYA

A szeptember 29-től október 5-ig megtartandó kínai filmhét keretében bemutatják Magyarországon a népi Kína demokratikus filmalkotásainak egy-egy kiemelkedő alkotását.

Ezek között is előkelő helyet foglal el a „Kína lánya" című magyarra szinkronizált film.

A film Csang Kaj-sek 1927-es sanghaji árulása után a kínai nép harcát eleveniti meg a japán bitorlók ellen. A megszállók kegyetlenségeinek az egyik körzetben egy partizánosztag vet véget. A harcokban hősies magatartásával kitünt Hwu Sü-C kiérdemelte azt, hogy a Kommunista Párt tagja lehessen. A par-



tizánok hősi halála nem volt hiábavaló. Tetteik új harcokra, új győzelmekre és új építőmunkára lelkesitik a kínai nőket.

Nagy érdeklődésre tarthat ezenkivül számot a „Kínai cirkusz" és a „Szikrák" című film is.

A fiatal kínai filmgyártás, mely a felszabaditó harcok tüzében született, már tehetséges rendezői, színészi és operatőri káderekkel rendelkezik akik a nép köréből kerülnek ki és minden erejükkel azon vannak, hogy a népet szolgálják. A Karlovy-Varyban megtartott V. Nemzetközi Filmfesztiválon a „Kína lánya" elnyerte a „Szabadságért folyó harc" díját.

A Dombóvári Lokomotiv Sportkör nyerte el a SZOT MHK vándorzászlaját

A SZOT alkotmányunk ünnepének tiszteletére júliusban felhivta sportköreinket az MHK-próbázások ütemének gyorsítására. Üzemi sportköreink a felhivásra párosversenybe léptek egymással a SZOT MHK vándorzászlajáért.

Ezek a versenyek igen nagy mértékben előre lendítették az MHK-munkát, szinte kivétel nélkül mindenütt jobbnál jobb eredmények születtek.

Az augusztus 20-ig elért eredményeket a SZOT elnöksége értékelte és megállapította a SZOT MHK vándorzászló 1951 I. félévének nyertes sportkörét. Eszerint a vándorzászlót a tavalyi védőtől, *Rudabányától* a *Dombóvári Lokomotiv Sportkör* nyerte el kiváló teljesitményével. Ebben a sportkörben az üzem *1600* dolgozójából augusztus 20-ig *1040-en* teljesen lepróbáztak, *három akadálypályát építettek*, társadalmi munkával, *hat MHK-versenyt rendeztek*, egy alkalommal tartottak vidéken *tornabemutatót*. Négy sportbrigádjuk a termelésben is igen jól dolgozott: 25 százalékkal emelték teljesítményüket. A Dombóvári Lokomotiv SK ezzel az eredménnyel kiérdemelte a SZOT MHK vándorzászlajának I. díját. A vándorzászlót Dombóváron adják át ünnepélyes keretek között.

Eredmények és hibák a vasutas sport-tömegmozgalomban

Az MHK testnevelési rendszerben jelentkező dolgozók magas arányszáma azt igazolja, hogy dolgozóink felismerték a testnevelés jelentőségét, mely munkateljesítményük emelését elősegíti, munkára és harcra készíti fel őket.

A SZPARTAKIADOK TERÉN eddig beérkezett nevezésekből is megállapítható, hogy ilyen négy sportágra kiterjedő nagyszabású sportmegmozdulás még nem volt sportéletünkben. Éppen ezért minden MHK-ra benevezett dolgozónak hazafias kötelessége, hogy a testnevelési rendszer edzésein és próbázásain részt vegyen, továbbá a szpartakiádversenyekre felkészüljön, mert ezzel is hazáját erősíti és békénket védi.

Az MHK testnevelési rendszer 1951 augusztus 31-i kiértékelése alapján kiemelkedő eredményt ért el Debrecen területi sportelnöksége, ahol az előirányzott 3133 dolgozó helyett 3525 főt próbáztattak le az előirt 9 számból. Az eredményt Szilágyi Dezső területi sportelnök jó szervezőmunkájának következtében érték el. Továbbá Pécs és Szombathely terület sportelnöksége is jó szervezőmunkáján keresztül érte el kimagasló eredményét. Mindhárom területen a Vasút Politikai osztály, területi bizottság és a szakvonal vezetői, valamint a párt és üzemszervezetek funkcionáriusai segítették az MHK testnevelési rendszerben jelentkező dolgozók lepróbázásnak sikeres végrehajtását.

Nem teszik magukévá pártunk célkitüzését az MHK testnevelés terén Kőszeg, Körmend, Szentgotthárd, Mezőhegyes, Kiskőrös, ahol a jelentkezés megtörténte után semminemü intézkedést nem tettek arra vonatkozólag, hogy a dolgozók le is próbázzanak. A pártszervezetek, üzemi bizottságok, valamint a szakvonali vezetők sem adják meg a lehetőségét annak, hogy a dolgozók az MHK-próbákat letegyék.

AZ IFJUSÁG KÖRÉBEN is passzivitás mutatkozik MHK vonalon, ez megmutatkozik a Landler Jenő Járóműjavitóban, ahol 800 DISZ-tagból egy sem próbázott. Szákovics József DISZ-titkár nem törődik a pártunk által elindított Munkára, Harcra Kész sportmozgalommal. De a hanyag munka mellett megmutatkoznak

demokratikus sportunkat gátló jelenségek,

mert a debreceni Igazgatóság VI. osztály főnöke nem segíti azokat a dolgozókat, akik a sporttal foglalkoznak és eltávolítja a sportolókat az állásukból. Hasonló a helyzet Budapesti Igazgatóság V. osztályfőnökénél, aki még a legkisebb lehetőséget sem biztosítja a dolgozók részére, hogy a szocialista sportmozgalomban részt vegyenek. Ez megmutatkozik az Igazgatóság MHK testnevelési mozgalmán, mert az előirányzott sportfejlesztési tervnek még 2 százalékát sem hajtották végre.

HIANYOSSÁG MUTATKOZIK Miskolc területen, mert a sportelnökség a megalakulása óta egyszer sem ült össze. Ezt küszöböljék ki és az elnökséget összehiva, határozzák meg az új soronlévő feladatok végrehajtását a munka jobb elvégzése szempontjából.

Nem teszik magukévá pártunk célkitüzéseit az MHK testnevelés terén Kecskeméten, ahol a vasutas nappal és az alkotmány ünnepével kapcsolatos MHK-felhivás aláirását Papp Zoltán állomásfőnök megtagadta.

De az üzemi bizottság sem ad semmi támogatást. Ezt a politikai tiszt elvtárs sem ellenőrzi. Sőt szóbelileg elrendelték a Lokomotiv felosztalását.

A Vasutas Szakszervezet tulajdonát képező sport és kultúrhelyiségbe csak arcképes igazolvánnyal engedélyeznek belépést.

Kecskemét üzemi háromszöge tárgyalja meg a hiányosságokat és vegyen irányvonalat szocialista sportunk erősítésére és neveljen Munkára Harcra Kész sportolókat.



A SZAKSZERVEZETI MUNKA LEBECSÜLÉSE A LANDLER-MŰVEKBEN

A Landler Járműjavító ÜV. dolgozói lendületesen harcoltak a „Vasutasnap"-ra és az alkotmány ünnepére tett vállalások túlteljesítéséért. Az eredményekben nem kis része volt az üzemi bizottság és a műhelybizottság jó szervező munkájának.

Ezek az eredmények azonban még nagyobbak lehetnének akkor, ha a vállalat vezetősége nagyobb támogatást nyujtana az üzemszervezetnek. Ez döntően ott érezteti hatását, mikor a vállalatvezetés képtelen arra, hogy megfelelő helyiségeket biztosítson az ÜB számára.

Az üzemi bizottság öt felmentett funkcionáriusa, ha csak egymás hegyén-hátán nem, képtelen elvégezni munkakörét abban a négyszer ötméteres irodában ahová kényszerítették őket.

Ideje volna végre, hogy a vállalat vezetősége gondoskodna az ÜB elhelyezéséről. Csodálkozunk azon hogy a dolgozók ügyeit intéző szakszervezeti üzemszervezetet enny re lebecsü'ik. Legalább is a jelek ezt mutatják. Bizunk abban, hogy a kérdés rövidesen kielégitően megoldódik. Ehhez természetesen az üzem pártszervezetének se. gítségére is szükség lesz. Ezt is a jelek mutatják

Hogy gondoskodnak az Északi Járműjavitóban a dolgozókról?

Brandt Jenő elvtárs, az Északi Járműjavitó ÜV. vállalatvezetőjét több izben felszólították a tisztiorvosi hivatalból, a szakszervezet Munkavédelmi Osztálya, hogy kicsit többet törődjön a munkáslaktanyával. Sok dolgozó nagy távolságra lakik a fővárostól, akik hétközben ebben a laktanyában *„pihenik ki"* magukat. Az érdekelt dolgozók részére csak ágyat bocsáttat rendelkezésükre. Azzal már nem törődik, hogy lepedőjük és takarójuk legyen, de nem ad még fejpárnát sem, holott teljesen indokolatlanul és törvényellenesen 25 forint lakbért kér ezért a „szállásért" munkástársaitól. A tüzelőanyagról is maguknak kell gondoskodni.

Az emberről való gondoskodást persze nem így kellene értelmeznie *Brandt* elvtársnak és harcolni kellene azért, hogy a dolgozók szállása és pihenése biztosítva legyen. Csakis ilyen körülmények között várhatjuk ezektől a dolgozóktól azt, hogy szívvel-lélekkel és főként kiemelkedő eredményekkel vegyenek részt az őszi csúcsforgalom lebonyolításában, a terv teljesítésében.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 15. SZAM. ★ Ára: 20 fill. ★ 1951 OKTÓBER 6.

Minden erővel a három és félnapos kocsifordulóért!

A Második Békekölcsön jegyzése, dolgozóink hatalmas lelkesedése, a békekölcsön túljegyzése, megmutatta az öntudatos vasutas dolgozók békeszeretetét, harcos elszántságát a béke védelmére, a szocializmus építése ütemének meggyorsítására, felemelt ötéves tervünk túlteljesítésére. Megmutatta azt, hogy szocialista munkaversenyelemmel az eddiginél is nagyobb lendülettel akar résztvenni az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért folytatott harcban.

A vasutasok tízezreinek szocialista munkaversenye minden eddigi eredmény ellenére azonban sok hiányossággal küzd. Pusztaszabolcson például 24 óra alatt csupán 24 kilométert tud megtenni egy-egy gép, annyira eldugul a vonal. Vagy egy másik példa arra, hogy miként kell az öntudatos dolgozóknak harcolni a bürokraták, az őszi forgalom akadályozói ellen. *Horváth* István, a Keleti Fűtőház dolgozója a 424.242-es számú mozdonnyal Budapest—Ferencvárosról a Szeged melletti Kistelekre irányvonatot továbbított. Cegléden azonban megállították, levették a gépét és úgy intézkedtek, hogy a több mint száz kilométerre lévő Szegedről kapjanak új gépet. A rövidlátó rendelkezés miatt *Horváth* tiltakozott mert gépmenetben akarták hazaküldeni. A szénnel, idővel és emberrel való ilyen pazarlást *Horváth* István nem hagyta annyiban és mindent megmozgatott, hogy az őszi forgalmat ne hátra húzza, hanem előre vigye. Végülis Szolnokon kapott vonatot továbbítás végett.

Baj van például a mozdonyelosztási tervvel is. Néhány fűtőházban indokolatlanul sok mozdonyt tartanak, ugyanakkor máshol hiány van belőle. Előfordult például nem egyszer, hogy Székesfehérvárról Budapestre küldendő vonat részére Szombathelyről kellett, közel kétszáz kilométerről gépet kölcsönkérni.

Súlyos károkat okoz az őszi forgalom ügyének az olyan állomásvezető, mint a selypi főnök, aki a józan ész ellenére inkább kényszerkirakást alkalmaz, semmint betolja a már üresen álló cukorgyári iparvágányra a rakott kocsikat, arra való hivatkozással, hogy ilyen rendelkezést kapott. Persze, azt nem vette tekintetbe a selypi állomásvezetője, hogy a kényszerkirakási rendelkezést még akkor kapta, amikor a gyár tele volt vasúti kocsival.

Egész sor ilyen akadály fékezi az őszi forgalmi verseny kibontakozását. A szállító felek munkája, a még meglévő hiányosságok ellenére is, tovább javul. A *„Szocialista Vasútért"* ankétján részvevő vállalatok meggyorsították a kocsik ki- és berakását. De meg ezen a téren is van mit javítani.

Az öntudatos vasutas dolgozók tudatában vannak annak, hogy minden erővel harcba kell szállni a háromnapos kocsiforduló megvalósításáért.

A legutóbbi versenyszakaszban, amely alkotmányunk ünnepével, a vasutas nappal függött össze, sokat javult a versenyszervezés munkája, a kötelezettségvállalások ellenőrzése, a verseny nyilvános ellenőrzésének színvonala, ez lehetővé tette, hogy az őszi forgalmi feladatok teljesítésére általában zökkenőmentesen térhettünk át.

Most, hogy az őszi verseny legjobbjainak kitüzött vándorzászlóért a kituntető cím elnyeréséért, a versenyben legjobb eredményt elért dolgozóknak és brigádoknak adott jutalomért folyik a nemes versengés, egyemberként harcba kell indulni az alapvető feladat: a háromnapos kocsiforduló megvalósításáért. Még nagyon messze vagyunk ettől, de szívósággal, a párt mutatta uton, a szakszervezet és a szakszolgálat segítségével minden nehézséget le kell küzdenünk.

Az a feladatunk, hogy az őszi forgalmi versenyt úgy fejlesszük tovább, hogy annak középpontjában a három és félnapos kocsiforduló megteremtése, a tervek teljesítése és túlteljesítése áll jon. A versenyszerződések felülvizsgálása alapján, azok kiegészítése, vagy az újabb kötelezettségvállalások minden esetben arra irányuljanak, hogy az állomások, üzemek, műhelyek, brigádok, egyéni versenyzők vállalják az őszi csúcsforgalom rájukháruló feladatainak maradéktalan végrehajtását, valamint azt, hogy az 1951. évi terv hátralévő időszakában elmaradásaikat az év végéig behozzák, vagy hogy a hátralévő tervidőszakban terveiket határidő előtt minden részletében teljesítik, illetve túlteljesítik.

Az összes mozgalmakat az őszi forgalmi feladatok, valamint az évi terv teljesítésére, illetve túlteljesítésére irányuló kötelezettségeknek kell alárendelni.

Ezt a célt szolgálja a dolgozóknak az a kezdeményezése is, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére megindult új versenyszakaszt, az ezzel kapcsolatos vállalásaikat, felajánlásaikat összekötik, szorosan összekapcsolják a háromnapos kocsifordulót megteremtésével, az őszi forgalmi feladatok lebonyolításának elősegítésével.

Ezért a vállalásoknál tekintetbe veszik a termelési és szállítási tervek szigorú betartását, a VI. Országos Vasútüzemi Értekezlet határozatainak megvalósítását, a javítási és fenntartási munkák túlteljesítését. Ennek a célnak érdekében javítják tovább az üzemek közötti együttműködést, szélesítik a Gazda-mozgalmat, fektetnek súlyt a szén- és anyagtakarékosságra és a minőségi munka megjavítására.

A dolgozóknak minden segítséget meg kell adni ahhoz, hogy nehéz feladataikat késedelem nélküli végrehajthassák. A területi bizottságok elnökségeinek általában rajta kell tartani kezüket az őszi forgalmi verseny ütemén, hasznositsák a jó tapasztalatokat és jelöljék meg a verseny továbbfejlesztésének módozatait. Törekedjenek arra, hogy a felszínre jött jó tapasztalatokat a vezetésük alatt álló területen általánosithassak a verseny továbbfejlesztésében.

Pártszervezeteinknek, politikai tisztjeinknek, szakszervezeti funkcionáriusainknak a legbehatóbban ellenőrizniük kell, hogy miként folyik az üzemekben, szolgálati helyeken a vasútüzemi értekezlet határozatainak végrehajtása. Az illetékes szerveknek folytatniuk kell a kötelezettségvállalások felülvizsgálását. Ezt a szolgálati helyek vezetője, az üzemi bizottság titkára, a műhelybizottság titkára, a bizalmiak, munkavezetők, művezetők és a dolgozók bevonásával végezzék. Ugyanakkor állandóan tudatositani kell az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításának, a tervek teljesítésének és túlteljesítésének jelentőségét üzemeink dolgozói között, amelyet összekapcsolnak november 7-e méltó megünnepléséve!, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulójára tett felajánlások megtételéve..

A verseny nyilvánosságát minden körülmények között biztositani kell és erre minden rendelkezésre álló eszközt fel kell használni. Nem szabad elfeledkeznünk azt, hogy minden dolgozónknak tudnia kell azt, s erről személyi meggyőzés fegyverével meg kell győznünk, hogy az őszi csúcsforgalom sikerrevitele a többi iparágak dolgozóinak terveljesítését előbbrevive, döntően járul hozzá életszínvonalunk felemeléséhez, a béketábor erőinek növeléséhez.

A parlamenti fogadáson pártunknak, szeretett *Rákosi* elvtársunknak adott szavunk arra kötelez bennünket, hogy erőnket nem kímélve, képességeinket felhasználva sikerre vigyük nagy nemzeti feladatunk, az őszi csúcsforgalom lebonyolítását, amelynek elengedhetellen feltétele a háromnapos kocsiforduló megteremtése. Az adott szó betartásával együttal a terv időelőtti teljesítéséért, s ezen keresztül alkotó munkánk védelméért, a békéért harcolunk és kifejezzük szeretetünket és hálánkat a felszabadító Szovjetunió iránt, méltóan ünnepeljük november 7-ét, a nagy évfordulót.

A vasutas dolgozók lelkesedéssel és bizalommal jegyezték túl a Második Békekölcsönt



A Hármas Kató Fűtőház dolgozói nemcsak a miniszterlanács vándorzászlajáért és az őszi forgalmi versenyben járnak az élen, de a kölcsönjegyzésben is megmutatták, hogy tudják, mi a kötelességük ötéves tervünk, a béke tervének megvalósításában. Örömmel és lelkesedéssel jegyeztek a dolgozók. Képünkön Fogarasi József főmozdonyvezető 1600 forintot jegyez. Szakos elvtárs, a jegyzésgyüjtő, örömmel hallja az élenjáró jegyzést. Sági elvtárs máris nyujtja át a jegyzést igazoló lapot.

Az öntudatos vasutas dolgozók tízezrei teljesitették hazafias kötelességüket, amikor hatalmas lelkesedéssel, a párt és a kormány iránti bizalomtól áthatva az üzemekben és a szolgálati helyeken a kölcsönjegyző asztalhoz mentek jegyezni.

A vasutas dolgozók a békekölcsönjegyzéssel megmutatták: megértették a békekölcsönjegyzés és a béke védelme közötti összefüggést. Megértették, hogy a béke védelme nemcsak a termelés fokozását teszi kötelességünkké, hanem áldozatvállalást is követel, a szocialista vasút megteremtéséért, a szocializmus gyorsabb ütemü felépitéséért, a béke magyarországi frontszakaszának megerősitéséért. A jegyzés megmutatta a magyar dolgozó népnek a szocializmust épitő vasutasok állásfoglalását is ezekben a nagy és döntő kérdésekben. Vasutasaink jól ismerik az imperialista országok vasutas dolgozóinak helyzetét és párhuzamot vonnak hazánkban és a kapitalista országokban dolgozó vasutasok helyzete között, még jobban elmélyitik dolgozóinkban a proletárnemzetköziség szellemét és eltökéltségét a béke védelmére, szebb és boldogabb jövőjének elszánt megvédésére.

A vasutasok saját életük területén, utazásaik alkalmával szemtanúi annak, hogy a békekölcsön sokszorosan megtérül a dolgozóknak. Amellett, hogy a nép egyetemes érdekét segíti, közvetlen anyagi előnyöket jelent a jegyzők számára is.

Valamennyi üzemünkben és szolgálati helyünkön külsőségeiben is megnyilvánult a magyar dolgozó nép ünnepnapjának jelentősége. Nagyszerü diszitések, jelmondatok, kultúrbrigádok müsora, a vasutas zenekarok patogó indulói emelték a jegyzés ünnepélyességét.

Az öntudatos vasutas dolgozók közül ezrek és ezrek jártak élen áldozatkészségben. Ilogy csak néhányat említsünk: *Vörös* János felügyelő, fizetésének háromszorosát jegyezte, *Diós* László, a Keleti Fűtőház dolgozója, fizetésének 200 százalékát, *Kovács* Sándorné, a Keleti-pályaudvar takarítónője 1000 forintot jegyzett. A Debreceni Járműjavító ÜV egyik szakszervezeti funkcionáriusa, *Bulykó* Imre, öt gyermekes családapa 700 forintos fizetéséből 1000 forintot jegyzett. Ugyanakkor versenyre hívta a jegyzésszyüjtőket, népnevelőket, önmaga pedig időt nem sajnálva, végezte agitációs munkáját. Csoportja élenjárt a jegyzésben.

Kaposváron a *„Somogyi Napló"* példaként állitotta a többi üzemek elé a vasutas dolgozók agitációs munkáját. Külön kiemelte jó munkájáért *Vas* Árpád, *Kovács* Pálné és *Somlai* Árpád üzemi bizottsági elnököket. *Somlai* úgy szervezte meg például a munkáját, hogy este ment agitációs útra és igy egész nap az üzemben tudott tartózkodni és eredményesen dolgozni. A szakszervezeti aktivák és funkcionáriusok példamutatása a jegyzésben és a munkában egyaránt jó volt. Funkcionáriusaink egy része azonban elzárkózott a jegyzésgyüjtéstől, mert népszerütlen feladatnak tartották a munka elvégzését. Kenyeri állomáson például *Tóth József* üzemi bizottsági elnök és az állomásfőnök a szakszervezet központjából kértek segítséget azzal a megokolással, hogy *„a jegyzés népszerütlen feladat lesz"*.

Dénes János pártonkívüli vonatfékező 1500 forintot jegyzett

A kölcsönjegyzés során számos uj káder került felszinre, akik becsületes, jó munkával bizonyitották be, hogy méltók funkciójukra és példamutató jegyzéssel járultak hozzá a békekölcsön sikeréhez. Tapolcán például Dénes János pártonkívüli vonatfékező 1500 forintot jegyzett. Ezt mondta a jegyzésnél: *„Én bizom a pártban és kormányzatunkban. Minden áldozatot megtozok, mert látom a hatalmas eredményeket. Igy jegyzésemmel is hozzá akarok járulni ahhoz, hogy minél előbb megvalósithassuk szocialista vasutunkat."*

A termelés emelkedett a békekölcsönjegyzés idején. A dolgozók kezdemén ezésére, a békekölcsön jegyzésének napjain

békevonatokat inditottak, amelyeket a termelésben és jegyzésben élenjáró dolgozók továbbitottak.

Üzemi bizottságaink átérezték, menynyire fontos a dolgozók felvilágositása szempontjából a kultúragitáció. Ünnepélyes kultúrbemutatókkal, kultúrmüsorokkal, zene-, ének- és táncszámokkal, csasztuskákkal mozgósitották a dolgozókat, dicsérték meg az élenjárókat és birálatot gyakoroltak az elmaradók felett. Sokan a kinti üzemekbe

állami gazdaságokba és tszcs-kbe is ellátogattak.

A miskolci MÁV Igazgatóság kultúrcsoportja például Bánrévén és Királdon adott müsort. Az előadáson mintegy 300 dolgozó vett részt, a vasúton kívülállók. A kultúragitációnak tulajdonitható, hogy Bánrévén az egy főre eső átlag 510, Királdon 570 forint lett, ami a forgalmi szolgálatnál országos viszonylatban kiemelkedő eredmény. A Landler Jenő Járműjavító ÜV kultúrcsoportja a Chinoin Gyógyszer és Vegyészeti gyárban, az Északi Járműjavító ÜV kultúrcsoportja a Dohánygyárban, a Debreceni Járműjavító ÜV kultúrcsoportja pedig a környező állami gazdaságokban és termelőszövetkezeti csoportokban végzett jó kultúrmunkájukkal járultak hozzá a Második Békekölcsönjegyzés sikeréhez.

A társadalmi aktivák nagy segitséget nyujtottak. Kiemelkednek még az élenjárók közül is *Kiss* Lajos, a Keleti Fűtőház, *Kiss* Jenő, a Veszprémi Fűtőház, *Gorocz* Györgyné, a budapesti MÁV igazgatóság és *Boltri* Béláné, a Felépitmény- és Vasanyagjavító ÜV dolgozói.

Az ellenség aknamunkája sem tudja megakadályozni a jegyzés sikerét

Az ellenség támadása számtalan formában mutatkozott. Minden alkalmat megragadott, hogy csökkentse a jegyzés sikerét. Olyan légkört igyekeztek teremteni, hogy az eredményeket lerontsák. A vontatási és utazószemélyzet kevésbbé öntudatos dolgozói közül a budapesti mozdonyvezetők vitték hirt Szombathelyre, hogy csak 200—300 forintot jegyeznek a dolgozók. Az ellenség a bányavidékeken, vagy a nagyobb épitkezési helyeken arról beszélt, hogy a bányászok és az épitő munkások csak párszáz forintot jegyeznek, a vasutasoknak sem kell többet jegyezni. Nyiregyházán néhány budapesti jegyvizsgáló azt mondta, hogy ők tavaly sem jegyeztek, nem lett semmi bajuk és az idén sem fognak jegyezni. Az ilyen megnyilvánulások az ellenség malmára hajtottak a vizet, de az öntudatos dolgozók felvilágositó munkája rövid időn belül éreztette hatását.

A kölcsönjegyzési munka alapvető hiányossága volt, hogy az üzemi bizottságok inkább a részfeladat végrehajtásán dolgoztak és lényegében a pártszervezetekre hárult a szakszervezeti aktivák irányitása és mozgósitása.

A Második Békekölcsönjegyzés, az ellenség minden mesterkedése, az amerikai imperialisták belső ügynökei, a jobboldali szociáldemokraták minden áskálódása ellenére is győzelmesen fejeződött be és a túljegyzés hatalmas ökölcsapásként nehezedik a háborúra uszító imperialista bandára.

Nemzetközi HIREK

Húsz japán vasutas szabadonbocsátását követeljük a Yoshida-kormánynál

A Szárazföldi- és Légiközlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetsége táviratilag közölte *Gáspár* Sándor elvtárssal, a vasutasszakszervezet főtitkárával, hogy október 23-án megkezdik a Matsukawa-ügy második tárgyalását.

Amint köztudomású, húsz hős japán vasutast tartóztattak le, akik szembeszálltak az amerikai imperialista megszállókkal. Az első tárgyaláson halálra ítélték a vasutasokat, majd fellebbezés folytán, a világ dolgozóinak nyomására, október 23-án újabb tárgyalást tartanak ügyükben. Nem lehetetlen, hogy a különbéke megkötése Japánnal előbbre hozza a tárgyalás megtartását. A húsz hős vasutasra súlyos börtönbüntetés, esetleg halál vár.

Gáspár elvtárs a magyar vasutasok nevében szolidaritási táviratot juttatott el a Japán Vasutas Szakszervezeti Szövetséghez. Ugyanakkor táviratilag tiltakozott Suzuki Sonshiro főbírónál, a legfelsőbb bíróságon és követelte a minden alap nélkül fogvatartott japán vasutasok azonnali szabadonbocsátását a Yoshida-kormánynál.

A Szovjet vasutasok segítik a kommunizmus nagy építkezéseit

A sztálini új építkezések segítésére irányuló hazafias mozgalom mindenütt elterjedt már a kujbisevi területen. A társadalmi ellenőrző őrszemek százait létesítették, melyek a nagy építkezés megrendeléseinek idejében való teljesítését, elszállítását biztosítják. Ilyen őrszemeket szerveztek a V. V. Kujbisev nevét viselő vasútvonal gócponti állomásain. A vasutasok minden szerelvényt szigorúan megállapított grafikon szerint, szavatoló jegy kíséretében irányítanak az építkezésre.

Ugyanígy az ukrajnai szakszervezetek nagy segítséget nyujtanak saját munkájukkal a kommunizmus építkezéseihez.

A vasutasok és szállítómunkások úti és területi szakszervezeti bizottságai a legtöbb nagy vasútállomáson és csomópontokon megszervezték a társadalmi ellenőrzést, amelynek során figyelemmel kísérik a nagy építkezések címére indított küldeményeket és gondoskodnak a gyors továbbszállításról.

FRANCIA VASUTASLEVÉL

„A mi feladatunk az, hogy mindent megtegyünk a győzelem érdekében"

A magyar vasutasnap után szerencsésen megérkeztünk Párizsba. Ujból találkoztunk elvtársainkkal és sokat beszéltünk velük magyarországi élményeinkről.

Elmeséltük nekik eredményeiteket és különösen azok értékére tértünk rá — ami számunkra annál könnyebb volt, mert Ti mindent megtettetek avégből, — hogy mi a legkisebb részletre kiterjedően is megismerhessük munkamódszereiteket és azt, hogy miként építitek — lelkesedéssel, elszántan, erőt nem kímélve — a szocializmust hazátokban.

Mi, sajnos, hazánkat még siralmasabb helyzetben találtuk, mint akkor, amikor elhagytuk. A létfenntartási költségek tovább növekedtek és a kormány által bejelentett intézkedések csak károsak lehetnek a francia munkásosztályra nézve. Bizonyos az, hogy Franciaországban a kapitalizmus meg van sebezve és ezért még szemtelenebbül lép fel, miután vitathatatlanul fennáll az ellenállás a francia nép részéről, melynek következményei egyre jobban érezhetőek.

Most erről nem írunk többet, de ismételten megköszönjük azt a szívélyes és testvéri fogadtatást, amelyben Magyarországon részesültünk. Ujból biztosítunk benneteket, hogy igen nagyra értékeljük azokat a változásokat, amelyeket országotokban végrehajtottok — hála annak a segítségnek, amelyet a Szovjetunió nyujtott és nyujt még ma is, — valamint a magyar munkásosztály nagyszerű bátorságának.

Ez a tény szinte kifejezhetetlen értékű vigaszt jelent számunkra, amely egyúttal lehetővé teszi, hogy még erőteljesebben tevékenykedjünk, mint a multban és harcoljunk a béke védelméért.

És azt is jelenti, hogy a kapitalista államok dolgozói az eddignél is gyorsabban tudják majd átalakítani rendszerüket. Mert bizakodóak vagyunk a jövőt illetően, és biztosak a proletariátus győzelmében. A mi feladatunk az, hogy mindent megtegyünk, a győzelem érdekében, hogy ez a győzelem gyorsan elérkezzék. Hogy ezt megtesszük, arról biztosítunk benneteket.

Ugyancsak igéretet teszünk arra is, hogy a jövőben állandóan tájékoztatni fogunk benneteket arról, hogy miként dolgozunk és miképpen alakul hazánkban a helyzet.

Testvéri barátsággal fordulunk mindazok felé, akik Magyarországon való tartózkodásunk egész idején fenntartás nélkül rendelkezésünkre álloltak és ugyanilyen szeretettel gondolunk az egész magyar munkásosztályra is.

MARCEL JEANNOT

a Francia Vasutas Szakszervezeti Szövetség titkára.

A sárga internacionálé a háború szolgálatában

Giuseppe Di Vittorio, a Szakszervezeti Világszövetség elnöke az elmult napokban cikket irt a sárga szakszervezetek második nemzetközi konferenciájának tanulságairól.

Az úgynevezett *„szabad"* szakszervezeti szövetség a közelmultban tartotta második nemzetközi konferenciáját Milánóban. Mindaz, ami ezen a kongresszuson elhangzott, teljes egészében igazolta a *„sárga"* elnevezés jogosultságát. Tény az, hogy az ott résztvevő bürokraták nem voltak képesek valami eredetit alkotni és a fülledt, már jólismert amerikai háborús propagandának bármilyen új, tetszetős formát adni.

Az olasz és külföldi sajtó majdnem egyhangúan jelentette ki, hogy a kongresszus egyetlen érdekes momentuma az az együttműködési javaslat volt, amelyet a Szakszervezeti Világszövetség a kongresszusnak küldött a dolgozók létkérdéseinek és érdekeik hatékony megvédése és biztosítása céljából.

Abból a megállapításból kiindulva, hogy a kapitalista országokban egyre növekszik a kizsákmányolás, ugyanakkor pedig a trösztök jövedelme felháborító mértékben növekszik, a Szakszervezeti Világszövetség felhívásában hangsúlyozza a sztrájkok kiterjesztését, a munkásosztály követeléseinek teljesítésére.

Az SzVSz felhívását a sárga szakszervezetek nemzetközi kongresszusa zavartsággal, nem titkolható bosszúsággal fogadták. A válasz, — mint várható volt — a Szakszervezeti Világszövetség, a Szovjetunió és a népi demokráciák rágalmazásával volt tele és gondosan kerülték a felhívás szövegének megvitatását. A válasz azt is bizonyította, hogy a milánói sárga kongresszus, ahol mindenről beszéltek, csak a dolgozók, a nyomorban sínylődő munkások helyzetének javításáról nem, megmutatta, hogy nem egyéb, mint az angol-amerikai hisztérikus és bűnös háborús propagandának egyik hangadója. A dolgozók egysége azonban minden rágalom ellenére meg valósul az egész világon.

MŰSZAKI VEZETŐK A TERVÉRT

Kelemen és Égle mérnökök újítása 200 tonna bronzzal és sokmillió forint megtakarítással gazdagítja népgazdaságunkat

A MAV anyagraktáraiban és szertáraiban igen nagy mennyiségben vannak szürke öntöttvasból készített kocsicsapágycsészék, amelyeket ezideig nem tudtak felhasználni azért, mert a szürke öntöttvasra az ólombázisú csapágyfém nem kötött üzembiztosan, az öntöttvas dús grafittartalma miatt. A legtökéletesebb ón-alapozással sem lehetett elérni azt, hogy az ón-ólombázisú csapágyfém tartósan kössön a szürkevas kocsicsapágycsészékhez.

1950. év augusztus havában *Kelemen* Aladár és *Égle* László mérnökök kísérleteket folytattak

az öntöttvas kocsicsapágycsészéknek fémszórási eljárással kovácsolt vas réteggel való beszórására és utána az ón-ólom kompozíciójú csapágyfémmel való kiöntésére.

A kísérletek fényes sikerrel jártak. A fémszórt öntöttvas kocsicsapágycsészéket ón-ólom kompozícióval kiöntötték és 1950. augusztus 4-én a Cn 55.863. pályaszámú, továbbá a C 52.204. pályaszámú személykocsikba; 1950 augusztus 13-án a Cn 55.654. pályaszámú és C 52.616. pályaszámú személykocsikba; 1950 augusztus 19-én a Cn 55. 519. pályaszámú személykocsiba; 1951 szeptember 8-án a B 31.306. pályaszámú és a C 52.499. pályaszámú személykocsikba kötötték be, továbbá 1951. év április 25-én a B 30.485 pályaszámú és a C 50.705. pályaszámú személykocsikba kötötték be; 1951. május 12-én a C 50.784. pályaszámú személykocsikba és 1951. május 15-én a B 31.212 pályaszámú személykocsiba kötötték be.

Az első bekötött fémszórási eljárással használhatóvá tett öntöttvas kocsicsapágycsészék hat személykocsiban már több mint egy év óta futnak minden baj nélkül.

A C 52.499. pályaszámú személykocsi próbacsapágyait, miután a személykocsi 1951. év június hó 9-én a Landler Jenő Járműjavító ÜV kocsijavító osztályába érkezett javítás céljából, bizottságilag megvizsgálták és megállapították, hogy a próbacsapágyak belső futófelületei és a tengelycsapok rendben vannak.

Ezekután *Kelemen* Aladár és *Égle* László mérnökök felkutatták a Landler Jenő Osztó Szertár V. raktárában, valamint a Szolnoki, Debreceni és Szombathelyi Járműjavító ÜV-k anyagraktáraiban tárolt és selejtezésre váró 83. és 102. jellegű öntöttvas kocsicsapágycsészéket és a MAV Anyaghivatal útján beszállították ezeket, 23.330 kg súlyban, a Landler Jenő Osztó Szertárba. A Landler Jenő Osztó Szertárban, a szertári készletet is beszámítva, 40.000 kg öntöttvasból készített kocsicsapágycsésze van készleten, amelyet a fémszórási eljárás segítségével újra a kocsikba való bekötésre alkalmassá teszünk. Az öntöttvasból készített kocsicsapágycsészék ólomkompozícióval kiöntve, kg-ként 21 forintos egységárba kerülnek, míg a temperöntésű ólomkompozícióval kiöntött kocsicsapágycsészék kg-ként 28 forintos egységárba kerülnek. Példaképpen megemlítem, hogy egy darab 102. jellegű 15 tonnás ólomkompozícióval kiöntött temper kocsicsapágycsésze súlya 7.3 kg és ennek ára 7.3 × 28 = = 204.40 forint, ezzel szemben a fémszórási eljárással kovácsolt vasréteggel fémszórt és ólomkompozícióval kiöntött öntöttvas kocsicsapágycsésze ára 7.3 × 21 = 153.30 forint, tehát egy darab csapágycsészénél *51.10 forint takarítható meg.*

A ki nem értékelhető megtakarítás, hogy az összezúzásra és a kohóban való leöntésre ítélt szürkeöntésű kocsicsapágycsészék közül 40.000 kg lesz majd felhasználhatóvá téve, s

ezáltal 40.000 kg bronzból készült kocsicsapágycsészéket sikerül majd megtakarítani és a népgazdaság számára más fontosabb szektor részére biztosítani.

Még egy rendkívül fontos szerepe a fémszórt kocsicsapágycsészéknek azon kívül, hogy olcsóbbak a temperöntésű kocsicsapágycsészéknél — hogy a jelenlegi szűk temper-kapacitáson is segítenek. Ez különösen akkor rendkívül fontos, amikor az Országos Tervhivatal is csak az 1952. év I. felében tud esetleg temperöntvénykapacitást részünkre biztosítani. Az őszi csúcsforgalom biztosításánál nem utolsó sorban áll a megfelelő számú vasúti kocsi rendelkezésre bocsátása. Hogyan javítsunk kocsikat és adjunk a kocsikba csapágyakat, ha még a Tervhivatal sem tud számunkra biztosítani? Úgy hogy a fémszórási eljárással a MAV öntödéjében is legyártható szürkeöntésű kocsicsapágycsészéket felhasználhatóvá tesszük s így megoldjuk e rendkívül szűk temperöntvény-kapacitást a saját keretünkön belül. Nem beszélek a megtakarított és le nem épített bronz kocsicsapágycsészékről. Ezek súlya, amelyet jelenleg zárolva félre tettünk a Landler Jenő Osztó Szertárban, *140.000 kg.*

Azonban ahhoz, hogy ezt a nagy feladatot végrehajthassuk, feltétlenül szükségünk van arra, hogy a MAV jelenleg javításban lévő 3 darab fémszóró-pisztolyát a legsürgősebben kiegészítsük legalább 20 darabra, mert a meglévő kis számú pisztoly állandóan ki van annak téve, hogy közülük legalább egy darab üzemen kívül van. A nagy cél feltétlenül megérdemli, hogy a fémszórással törődjünk és a fémszóró-pisztolyok számát a MAV vonalán a legsürgősebben legalább 20 darabra emeljük fel.

Kelemen és Égle mérnökök szívós és kitartó munkája hatalmas segítséget jelent a vasút és népgazdaságunk részére egyaránt és erőteljesen járul hozzá a hőnfutások kiküszöbölésével, illetve minimumra csökkentésével az őszi csúcsforgalom zavartalan lebonyolításához, de döntően segíti a vasút felemelt ötéves tervének határidő előtti végrehajtását. A népi demokráciához, a hazánkhoz hű mérnökök jó munkája révén is közelebb kerül hozzánk a boldog jövő, a felemelkedés, a szocializmus és a maguk területén hathatósan járulnak hozzá a béke védelméhez.

Tizenhat fiatal lány géplakatos akar lenni, — de a vállalatvezetést ez nem érdekli

A gépek zúgásától, a munkapadok mellett a reszelők tompa, sokszor éles hangjától zajos a terem. Tizenhat fiatal lány, akik különböző üzemekből kerültek az Északi Járműjavító ÜV. géplakatos átképzősműhelyébe, szorgalmasan tanulnak. Van közöttük, aki konzervgyárból jött, sokan a kapa mellől, mégtöbben a seprűt cserélték fel, hogy szakmát tanuljanak, hogy kihasználják azokat a lehetőségeket, jogokat, amelyeket a dolgozó nép alkotmánya biztosít a nők számára.

Farkas János tanítja őket. Sokan máris kitűntek a tanulók közül. *Sztancsics* Mária például, akinek minden vágya a terv túlteljesítéséért dolgozni. *Boldán* Lászlóné

háromgyerekes anya is a fiatalok között tanul, s az ifjak lelkesedésével szakmunkásnak készül.

Persze hibák is vannak és a tények azt mutatják, hogy a kezdeti eredményekről még nem sokat, de a hiányosságokról annál többet lehet beszélni.

Balla Erzsébet arról panaszkodik, hogy több mint két hete dolgoznak az üzemben, de

sem a DISZ-titkárral, sem a „Szabad Nép" sajtófelelősével nem találkozott,

pedig mind a két funkcionáriusnak van köze a fiatalokhoz.

Így gondoskodnak az átképzős nőkről

A hathónapos átképző tanfolyam nőhallgatói már három hete várnak oktatásra. Munkapadjaikat sem szerelték fel az előírásnak megfelelően. A vállalat vezetősége még azt sem teszi meg, amit saját hatáskörében könnyen megtehetne. A munkapadoknak nincsenek fiókjaik. A szerszámokat itt-ott egy-egy ládában tartják és a kisebb szerszámok nem is jutnak el a munkapadokig, mert félnek attól, hogy fiók hiányában elveszik.

Az oktatót éppen látogatásunk alkalmával látták legtöbbet a műhelyben a lányok. Az elmult két hétben

nemcsak tantermi oktatásban nem részesültek a tanulók, de a műhelyi foglalkozást is elhanyagolták velük.

Böjti elvtárs elég könnyedén válaszolja meg a panaszokat, amikor arra biztatja a fiatalokat, hogy *„csináljanak, amit akarnak"*, *„majd kiforrja magát"*. Igy nevelik a tanulnivágyó ifjakat hanyagságra, helytelen munkamegszervezésre és veszik el kedvüket a tanulástól. A vállalat vezetősége a tervre való hivatkozással nem fordít gondot az újítóműhelyben működő átképzős dolgozók tanítására sem. Nagyon hiányzik még egy munkapad, de jó lenne, ha több gyakorlati értékű munkalehetőségről is gondoskodnának.

Súlyos felelősség terheli a vállalat vezetőit, amiért elhanyagolják megfelelő szakmunkások utánpótlását, a fiatal átképzősök tanítását. Vegyenek maguknak fáradságot, nézzenek utána, hogy mi megy ebben az üzemrészben. Nyilván csodálkozni fognak azon, hogy némelyikük még azt sem tudja, hogyan kell kézbevenni egy reszelőt a munkadarab megmunkálásához. Nyilvánvaló, hogy ha lelkiismeretesebben foglalkoznának a női átképzősökkel, nem fordulhatna háromheti *„kiképzés"* után ilyesmi elő. Nézze meg a vállalatvezetőség a fiatalok szociális körülményeit. Találjanak módot arra, hogy ne egy kilométerre járjanak ezek a fiatal lányok a mosdó- és öltözőhelyiségbe, amikor a műhelytől tízméterre korszerűen felszerelt mosdó- és öltözőhelyiség van.

Ezekért a hiányosságokért azonban nemcsak a vállalatvezetőség felelős, de felelősség terheli az üzemi bizottságot is, mert nem harcol következetesen a minisztertanács határozatainak végrehajtásáért. A pártszervezetnek és a politikai tisztnek segítséget kell nyujtaniok, hogy ezeket a lehetetlen állapotokat az üzem vezetői gyökeresen megszüntessék.

A kecskeméti jegyvizsgálóképző-tanfolyam hallgatói a tanulásban és kölcsönjegyzésben — élenjártak



A dolgozó nők ezreit képezik ki vasutasokká. Képünk a kecskeméti jegyvizsgálóképző tanfolyam részvevőinek egy csoportját ábrázolja, amint Felek András előadását hallgatják. A tanfolyam vezetője elmondotta, hogy az új vasutas női munkavállalók nagy kedvvel és igyekezettel sajátítják el az anyagot. A jelek azt mutatják hogy a november 8-án esedékes vizsgán minden nőhallgató százszázalékos eredményt ér el. Előzőleg vonatkisérő tanfolyam volt, ahol a hallgatók kiválóan állták meg helyüket. A hallgatók a békekölcsönjegyzésben is példamutatóan vettek részt. Kovács Lidia fizetésének 400 százalékát, Ferenczi Etelka 300 százalékát, Sz. Nagy Rózsa 250, míg Csányik Ferencné fizetésének közel 200 százalékát jegyezték.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL

Valósítsuk meg a három és félnapos kocsifordulót...

A felemelt ötéves népgazdasági tervünk második évének sikeres végrehajtása nagy feladatot ró a vasutas dolgozókra. A szocialista ipar, a szocialista átépítés alatt levő mezőgazdaság, a munkaverseny keretében nap mint nap többet termel. Ahol *tegnap még pusztaság volt, ma gyárak, üzemek, új városrészeket varázsolnak a dolgos kezek.*

A vasutas dolgozóknak nemcsak lépést kell tartani a hatalmas lüktető munkával, hanem *meg is kell előzni lendületüket a szállítás gyors és pontos végrehajtásával.* Ha ezt nem tesszik meg, akadályozzák az építés folyamatosságát, akadályozzák a tervek végrehajtását. Hogy mi tudjuk elégíteni népgazdaságunk szállítási igényeit, a meglevő mozdony és kocsiparkunkat a legtervszerűbben kell felhasználni. Elsősorban

meg kell valósítani a három- és félnapos kocsifordulót,

amire a vasútüzemi értekezleten a vasutas dolgozók fogadalmat tettek Rákosi elvtársnak. Tehát most fogadalmuk valóraváltásáról van szó. Szükségessé teszi ezt az a hatalmas elszállításra felkínált árumennyiség, amely az őszi forgalomban jelentkezik, amelyet kocsi hiányában — a 4.5 napos kocsifordulló mellett — nem tudunk maradék nélkül naponta elszállítani.

A három- és félnapos kocsifordulló követeli a különböző szolgálati dolgozók és szállíttató felek legszorosabb együttműködését.

Ennek érdekében kíméletlenül fel kell számolni a szakvonali, igazgatósági soviniznust. A fűtőház, állomás egymás tervének ismeretében szervezzék meg a munkát.

A szállításra felkínált árumennyiség nem csökken a jövőben sem — ellenkezőleg emelkedik. A cukorrépa, burgonya, káposzta, tengeri szállítása fokozódik, ami azt jelenti, hogy a mostani 12.000 kocsirakodást 14—15.000-re kell felemelni.

A rakott kocsik számának emelése, pontos továbbítása szükségessé teszi, hogy úgy a vezetők, mint a beosztott dolgozók ismerjék az azzal járó feladatukat.

A pártszervezetekre, népnevelőkre hárul az a feladat, hogy a vasutas dolgozókkal tudatosítsák a három-napos kocsifordulló megvalósításának szükségességét.

Rámutatni azokra a hibákra, amelyek ezidőszerint fennállnak, amit a legsürgősebben ki kell küszöbölni.

Ilyen hiba az átmenő elegynek elágazó állomásokon nagyfokú ácsorgása. Vácon 56, Bataszéken 31 óras elegyácsorgás fordult elő. Ha a közép és a nagy állomásokon csak egy-kettő fordul elő, akkor is többszáz kocsi esik ki a napi forgalomból.

A pártszervezetnek éberen kell figyelni az állomás elegy-helyzetét. Az átmeneztők, kocsirendezők, forgalmisták figyelmét fel kell hívni minden megkésett kocsi továbbítására.

A 24 órás vonatforgalmi terv

készítése és végrehajtása elősegíti a háromnapos kocsifordulót, azonban

nem minden menetirányító hajtja végre a jó és pontos vonatforgalmi terv készítését,

előfordul, hogy többször kerül naponta módosításra, ami zavarokat idéz elő a forgalom lebonyolításában. A pártszervezetek emberről-emberre történő felvilágosító munkával tudatosítsák, hogy új munkamódszer bevezetéséről van szó. Az új módszer pontos és lelkiismeretes munkát igényel váltókezelő, vonatkísérő, mozdonyszemélyzet és forgalmi szolgálattevőtől egyaránt.

A háromnapos kocsifordulóért folytatott harc

hatásos eszköze a vonatácsorgások és késések minimális időre való csökkentése.

A személy és munkásvonatok késése nemcsak az üzemeknél jelent munkakiesést, hanem a tehervonatok menetrendszerű közlekedésére is kihatással van, elveri azokat. A 4.5 órát ácsorgott, megkésett tehervonat gépét, vonatkísérő és mozdonyszemélyzetét nem lehet tervszerűen vezényelni, ez az oka annak, hogy a vonatkísérők szolgálati idejük 15—20 százalékát rezsi-utazással töltik el, és a mozdonyok sok esetben gépmenetben futnak. A gépmenetben futott gépek nemcsak kiesnek az elegy-továbbításból, hanem gazdaságtalanságát mutatja a kilométerenkénti 10 Ft költség.

A pártszervezetnek mozgósítani kell a menetirányítókat, forgalmi szolgálattevőket a zöld út biztosítására,

a mozdonyvezetők tartsák karban gépeiket és rövidebb menetidő alkalmazásával harcoljanak a kocsifordulló megrövidítéséért.

A vonatkísérők a vonali tolatások gyors és pontos végrehajtásával, a kereskedelmi dolgozók az árukezelés állomási sorrend helyes megszervezésével járuljanak hozzá a három és félnapos kocsifordulló megvalósításához.

A kocsifordulló lerövidítését segítik elő a fűtőházak azzal, ha időben adják ki a gépeket a továbbításra kész elegyhez. A fűtőház akkor tudja a forgalom igényét kielégíteni maradék nélkül, ha jókarban tartja a gépeket, ha időben elvégzik a kiszerelést, ha alaposan és lelkiismeretesen átvizsgálják útra indulás előtt, ellenőrzik a feladott javítások minőségi elvégzését gépeiken.

Az őszi forgalmat, a háromnapos kocsifordulót veszélyeztetik azok a mozdonyvezetők, akik elmulasztják gépüket átvizsgálni és fel nem fedezett hibák miatt útban válik gépük *szolgálatképtelenné.* Egy legkisebb szolgálatképtelenség 500 Ft ba, egy rosszul tömített alkatrész átfúvása óránként 10 kg szénbe kerül népgazdaságunknak. Szeptember hónapban 39 szolgálatképtelenség volt, tulnyomó többsége a mozdonyvezető hanyag, vagy elmulasztott ellenőrzéséből adódott.

A kocsifordulló leszorításához

hozzájárulnak a műhelyek dolgozói azzal, ha időben, a rendeletnek megfelelően hajtják végre a kocsjavításokat. Úgy az üzemi vállalatok, mint a fiókműhely dolgozói úgy harcolnak eredményesen a háromnapos kocsifordulóért, ha a minőségi munka végzése mellett lerövidítik a kocsik és mozdonyok műhelyi tartózkodási idejét.

A kocsifordulló leszorításának akadálya

a kocsik túlhosszú ideig való kirakása.

Nem ritka eset a 24 órás kirakási idő, sőt ennél több, ami sokszor abból származik, hogy nem kellő időben adunk értesítést a kocsik érkezéséről, így a szállíttató fél nem tud felkészülni a kocsik kirakására, különösen, ha nagyobb mennyiségű kocsi érkezik részére.

Előfordul olyan jelenség is, hogy állomások tárolnak kocsikat, hogy az igényüket ki tudják elégíteni. Ilyen jelenség előfordult Miskolc Igazgatóság területén Bodrogkővárálja, Tálya, Gönc állomásokon. Göncön 80—90 órás kocsiállás is volt. Ezek az állomások vezetői nincsenek tisztában azzal, hogy soviniszta magatartásuk milyen kárt okoz a kocsifordulló alakulásában. Ezek az állomásvezetők a kocsik tárolásával akaratlanul is az ellenségnek segítenek, akadályozzák az őszi forgalom gazdaságos és zavartalan lebonyolítását.

Az őszi forgalom idején végzett sínserék, vágányzáras munkák szintén akadályozzák a kocsifordulló lerövidítését.

A vágányzárak torlódásokat, vonatácsorgásokat és késéseket idéznek elő, ami az elágazó állomásokon további késéseket és ácsorgásokat eredményez.

Minden pályafenntartási dolgozónak tisztában kell lenni azzal, hogy a vágányzárak időbeni eltolódása károsan hat ki a kocsifordulló lerövidítésére. A pályafenntartási dolgozók azzal segítik a háromnapos kocsifordulló megvalósítását, ha nemcsak a kitűzött határidőre, hanem idő előtt fejezik be a vágányzáras munkákat.

A három és félnapos kocsifordulló megvalósításának előfeltétele

a munkafegyelem megszilárdítása.

aminek érdekében a pártszervezeteknek, szakszolgálati vezetőknek mindent el kell követni.

Az őszi forgalom lebonyolítása szükségessé teszi a munkafegyelem megszilárdítását, jó nevelő munkával rá kell mutatni, hogy a szolgálatközben laza, fegyelmezetlen magatartás, elalvás, ami gyakori jelenség, a balesetek előidézői.

A szolgálatba való későnjövés megkésletteti a vonatok indítását.

A fegyelmezetlenség nemcsak a dolgozó nép vagyonát, az utasok életét veszélyezteti balesetek előidézésével, hanem magukét a vasutasok életét is.

Ezért kell minden becsületes vasutas dolgozónak felvilágosító munkával harcolni a munkafegyelem megszilárdításáért. Azok, akik fegyelmezetlenek, akadályozzák a vasutas dolgozókat, *pártunknak és Rákosi elvtársnak tett őszi forgalommal kapcsolatos fogadalom betartásában.*

Az őszi forgalom

lebonyolításában az „őszi forgalom legjobb dolgozója" címért indított versenynek vannak komoly eredményei: a túlhúzott továbbítás, irányvonatok képzése, a kocsi jobb kihasználása terén, a mozdonyok is több kilométert futnak naponta.

A vasutas dolgozóknak az őszi forgalomban mutatkozó nehézségeket azonban a *versenylendület továbbfejlesztésével kell leküzdeni.* Vizsgáljuk meg mi is a vasutasnapon tett felajánlásunkat, mit valósítottunk meg belőle. Ahol elvégeztük a felajánlott munkát, tegyünk újabb felajánlást, ahol pedig lemaradás van, hozzuk be.

a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójára.

Tartozunk ezzel önmagunknak, a hazánk.

Az őszi forgalom zavartalan lebonyolítása szükségszerűen írja elő, hogy pártszervezeteink sokkal jobban mint eddig, forduljanak a termelés kérdései felé. A termelés kérdéseinek alapos ismeretében tudják a vasutas dolgozókat a feladatok megoldására mozgósítani. Az őszi forgalom lebonyolítása zökkenőmentesen csak akkor végezhető el, ha

a pártszervezetek irányításával úgy a szakszervezet, mint a szakvonali vezetők résztvesznek a dolgozók mozgósításában.

Feltárják a hibákat és nehézségeket. A oztalhánovisták és újítók sok esetben segítették a szakvonali vezetőket egy-egy szűk keresztmetszet felszámolásában. Forduljunk most is e kiapadhatatlan forráshoz.

Ha a pártszervezetekre, a dolgozókra támaszkodunk, akkor egészen biztosan sikeresen oldjuk meg az őszi forgalomból adódó feladatainkat és mi is jelenthetjük Rákosi elvtársnak, hogy a vasutasság teljesítette a felemelt ötéves terv második évének reá eső részét.

Pánti Béla
a Vasútpolitikai Osztály
üzemi alosztályának vezetője

A szolnoki városi pártbizottság segítséget nyújtott a kocsifordulló meggyorsítására

A *„Szocialista Vasutért"* ankétjával, amely a kocsifordulló meggyorsítását célozta, majd minden magyar lap foglalkozott. Még azok az üzemek és vállalatok is, amelyek nem vettek részt a megbeszélésen, tanultak a közölt anyagból és munkájukat, kevés kivétellel megjavították.

Ahhoz, hogy a szállíttató felek és a vasút dolgozói mégjobban megjavítsák munkájukat,

a népgazdaság érdekeit ennyire érintő kérdésben komoly segítséget nyujtottak mindkét fél részére a megyei és városi pártszervezetek.

A szolnoki városi pártbizottság például ankétra hívta össze a nagyobb szállíttató vállalatok és a vasutas pártszervezetek párttitkárait a kocsifordulló meggyorsítása, a háromnapos kocsifordulló megteremtése érdekében.

Ez a támogatás sokat jelentett a szolnoki cukorgyár és közraktárak, valamint a vasút munkájának megjavításában. Rakodóbrigádokat szerveztek és éjjel-nappal, vasár- és ünnepnap szünet nélkül folyik a ki- és berakodás. A városi pártbizottság segítsége gyakorlatilag azt jelentette, hogy az ankét óta kényszerkirakás nem fordult elő.

Csontos János forgalmi-brigádja jó munkamódszerének köszönheti országos második helyezését az őszi forgalmi versenyben

Az őszi csúcsforgalom gazdaságos és maradéktalan lebonyolítása megköveteli, hogy elérjük a háromnapos, vagy ennél rövidebb kocsifordulót. A kocsifordulló meggyorsításának egyik döntő tényezője az a teljesítmény, amelyet kocsirendezőink végeznek.

Alig van kocsirendező, aki ne venne részt. *„Az őszi forgalom legjobb kocsimestere"* címéért folyó nemes versengésben, mint ahogy száz és száz brigád harcol a *tolató-brigádoknak* kitűzött vándorzászlóért.

A dolgozók jól tudják, hogy a csúcsforgalom sikeres lebonyolításával újabb gyárak, üzemek, szocialista alkotások felépítéséhez járulnak hozzá tervszerű szállításukkal. A *közlekedési* kormány a versenyben elért legjobb dolgozókat, brigádokat jutalmazni fogja. Ezzel is érdekeltté akarja tenni abban, hogy a közös jó eléréséért folytatott harcát a dolgozóknak összeköti az élenjárók használt szolgáló jutalmazással.

Lapunk mai számában, a *„Vasutas Versenyhiradóban"* közöljük, hogy a legjobb forgalmi brigádok között második helyezést ért el országos viszonylatban *Csontos* János munkamester és brigádja Rákosrendezőn.

Nem olyan könnyű a *„legjobb kocsimester"* címet elérni. A aposan kell dolgoznia brigádjának ahhoz, hogy az egy kocsira eső mozdiási egységidőt a legmagasabb százalékra teljesítse, a vonatokat pedig helyesen rendezze és a tervhez viszonyítva a legtöbb *„500 kilométeres", „2000 tonnás"* és négyes kapcsolt mozgalomban közlekedő vonatot állítsa össze. A tehervonatok terhelését a tervhez viszonyítva a legmagasabb százalékkal túl kell teljesítenie és még sok ilyen hasonló munka várja a versenyben résztvevő mestereket.

Csontos János már 1927-óta Rákosrendezőn dolgozik. Úgy ismeri az állomást, a rendezőt, mint a tenyerét. A tolatóbrigad mindig százszázalékon felül teljesített és egyenletes, biztos és körültekintő munkával sikerült is az élenjárók közé kerülni. Amikor arról érdeklődünk, hogy a teljesítményét, amely országosan kimagasló eredmény, minek köszönheti, — ezeket mondja:

— Elmondom mankamódszeremet az újság számára, mert azt akarom, munkatársaim tanuljanak belőle. Legfontosabb teendő és ettől nem szabad eltekinteni, hogy úgy járom be reggel az állomást, mintha fényképezőgéppel volnék. Sok-sok felvétel marad bennem és ezek visszatükrözik később előttem a vágányok helyzetét, a kocsik fekvését, a szerelvények rendezésének lehetőségét és a hiányosságokat, amelyek ismerete nélkül jó munkát nem tudnék végezni.

Amikor meggyőződtem arról, hogy mi van az állomáson, az átmenesztővel, a forgalmi szolgálattevővel alkotott komplex-brigádunk megbeszéli az aznapi teendőket. Mi a fontos, mire kell vigyázni, mit kell kiküszöbölni, mi az egész napi munkának a középponti kérdése. Amikor ezt megállapítottuk, beosztom az embereimet. Greguska Ferencet például kocsileaggatónak, Bogdán Józsefet váltóállító hátulsó embernek, Zsiros Istvánt pedig gépkísérőnek osztom be. Elmondom nekik a teendőket, ismertetem velük a helyzetet és az esetleges nehézségeket.

Minden munka megkezdése előtt figyelmeztetem őket a helyes összeműködésre és arra, hogy testi épségüket óvják, népgazdaságunk érdekeit védjék a sérülésektől.

Brigádom minden tagja tisztában van azzal, hogy jó, gyors és pontos munkánkkal elősegítjük az őszi csúcsforgalom végrehajtását, a terv határidő előtti teljesítését. Ezzel pedig a szocializmust építjük s a békét védjük. Nálunk a munkajegyelemmel nincs baj. Meg vagyok elégedve brigádom minden tagjával.

Miért tisztít a gép kétóránként tüzet

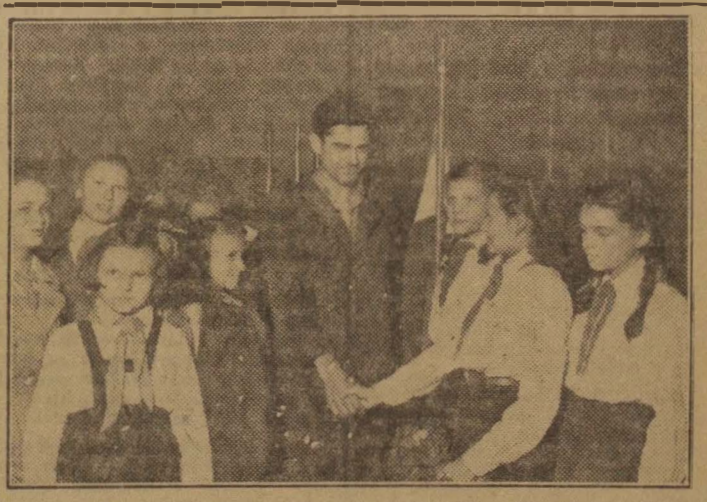
— A munka végén brigádommal újból összeülünk és levonjuk az aznapi munka tanulságait — fejezi be mondanivalóját Csontos János. — Hiányosság is van persze. Baj van a tartalékmozdonnyal. Rossz szenet szerelnek s ezt is összekeverik a Hánán Kató Fűtőházban szénpernyével, amellyel most kísérleteznek. Lehet, hogy ez egy nagyobb teljesítményű gépnél jól beválik, de a kisebb gépeknél úgylátszik fékezi a munkát. A tolatást majd minden két órában meg kell szakítanunk, mert a rossz szénkeverék miatt elmegy tüzet „puoolni" a gép. Ha ez megszünnetnék, a tolatóbrigádunk a mainál jóval nagyobb teljesítményt is elérhetne.

November 7-re tolatóbrigádunk vállalta, hogy teljesítményét további 15 százalékkal emeli.

Ezzel is hozzá akarunk járulni az őszi csúcsforgalom minél sikeresebb végrehajtásához.



Budapest—Ferencváros állomás vonatkísérői a kölcsönjegyzés eredményeit vitatják meg pihenőidejükben. Ők sem akarnak lemaradni a jegyzésben élenjárók mögött. Poór János vezető vonatfékező például (balról) szabadnapjában jött be az állomásra, hogy eleget tegyen hazafias kötelességének. Népnevelőmunkával segítette a kölcsönjegyzés sikerét. Maga is jó példával járt elől és fizetésének 150 százalékát jegyezte. Szakács József vonatkísérő (jobboldalt egyenruhában) követte Poór példáját és havi fizetésének másfélszeresét ajánlotta fel. A ferencvárosi vonatkísérők a saját szemükkel látják az új laktanyák építését és tudják, hogy kölcsönadott forintjaikból még szebb és jobb lesz a vasutasok élete, még több korszerű laktanya, étkeztető, mosdó, öltöző és fürdő épül majd az ötéves terv folyamán.



A Landler Művek dolgozói nagy lelkesedéssel jegyezték a Második Békekölcsönt. Som János ifjúmunkás lakatos 700 forintos keresete mellett 1500 forintot jegyzett. Az élenjáró jegyzőket üttörő küldöttségek keresték fel a munkapadnál. Képünkön Szolnoki Éva általuló köszönti a jó példával előljáró Som Jánost.

Szolnokiak az őszi forgalmi versenyben

Az őszi csúcsforgalom lebonyolításában nagy feladatok megoldása vár Szolnok állomás forgalmi és kereskedelmi dolgozóira, a fűtőházra és a műhelyre. Harcban állnak az őszi forgalom legjobb állomása, üzeme, fűtőháza, brigádja és dolgozója címéért. Az országos küzdelemben

a legjobb második forgalmi szolgálati hely Szolnok állomás,

még Debrecen állomást is megelőzte. A komplex-brigádok munkája meggyorsítja a feladatok megoldását. Nagy segítség a szolgálati ágak közötti együttműködés. Itt már lemaradást is tapasztalunk. Az országos kiértékelés *Balogh* Antal és 7 főből álló brigádját jelenti, valamint a leggyengébb kereskedelmi brigádot. Ez a brigád Szolnok személypályaudvaron dolgozik. Megindultak a cukorrépaszállítmányok, sok felhalmozott áru vár továbbításra az őszi csúcsforgalomban Szolnok állomáson is.

A kocsiforduló meggyorsításáért



A szolnoki guritón már az utolsó három kocsit löki el a mozdony s a kocsik egyenletes sebességgel gurulnak a rendezőpályaudvar kijelölt vágányaira. Tatai Lajos tolatásvezető 115 százalékos teljesítménnyel harcol az őszi forgalmi versenyben. Németh István elősarus fürgén és szakszerűen rakja le a sarukat a kocsik elé, hogy az árukat és a kocsit óvja a sérüléstől.

Élénk élet van a szolnoki guritódombon és környékén. Harcban állnak a kocsiforduló meggyorsításáért. A szolnokiak 3.6 és 3.2 kocsifordulónál tartanak. Hiányosságuk a vonatok menetrendszerinti indításánál mutatkozik. A tehervonatok menetrendszerinti indítását az állomás csak 90—95 százalékra, a gőztartási egységidőt pedig csak 82—90 százalékra tudta teljesíteni.

A hiányosságok ellenére műszakonként komplex-brigádok alakításával teszik lehetővé a kocsik gyors mozgatását. *Pénzes* Vladimir kocsimester és brigádja 120, *Balogh* Ignác térfelvigyázó és brigádja 105. *Horváth* István forgalmi szolgálattevő és brigádja 119 százalékos átlagteljesítménnyel segíti a háromnapos kocsifordulóért vívott harcot.

A hatvaniak párosversenyre hívták Szolnokot és jelenleg 121 százalékos terveljesítéssel vezetnek. Igazgatósági viszonylatban Szolnok állomás — az osztályában lévő állomások között — 71.67 ponttal első helyezést ért el. Erre is joggal büszkék a szolnoki dolgozók.

Meglátogatjuk a guritót. Három óra felé jár az idő. *Budai* Imre, a guritó tolatásvezetője, akiről az állomásiak büszkén emlékeznek meg, arra panaszkodik, hogy gyenge napjuk van: alig gurított 900 kocsit. Együtt dolgozik *Tóth* I. János guritó csoportvezetővel. *Tóth* János is élenjáró dolgozó. A múlt évi őszi forgalomban 68.000 kocsit gurított le minden baleset nélkül. Meg is kapta az őszi csúcsforgalom versenyének kiértékelése után „*A legjobb guritó*" címet és a vele járó 2000 forint jutalmat.

Tóth János még a tavalyinál is jobban akar dolgozni, mert tudatában van annak, hogy az idei őszi forgalmi feladatok a tavalyinál közel 40 százalékkal nagyobbak.

A tervbrigádok csak papíron „működnek"

Hiányosságok is vannak az állomáson. Az állomás vezetői nem sokat gondolnak a következő tervév előkészületeire,

nem működik a tervbrigád, s így nem veszik figyelembe a dolgozók javaslatait a harmadik tervév előkészítésénél.

Csak papíron „működik" és tevékenységéről még csak nem is tudnak a dolgozók. Pedig sok értékes javaslatot tettek már a dolgozók, hogy hozzájáruljanak a gyors és biztos munkához. Cs. *Sebestyén* Pál kocsimesternek és társainak javaslata a vágányhálózat átépítésével kapcsolatban, még ma is „pihen". Az újítási bizottság nem harcolt következetesen és elodázták a javaslat tárgyalását.

A Szolnoki Műhelyben sem működik a tervbrigád. A vállalat vezetősége megalakította ugyan, de miután *Tócsik* Károly elvtárs, műszaki igazgató üdülni ment, a tervkészítő brigád is „üdül". Pedig a műhely dolgozói azt várják, hogy az 1952. évi tervet ne januárban ismertessék a dolgozókkal, hanem avassák be őket, hogy javaslataikkal segíteni tudják a szocializmus építését.

A műhely dolgozói is résztvesznek az őszi forgalmi versenyben. *Takács* Sándor esztergályos, a VIII/a osztály dolgozója például 181 százalékos átlagteljesítménnyel harcol a terv időelőtti befejezéséért és négy újításával erősítette népgazdaságunkat. A békekölcsönjegyzésnél is több mint egyhavi fizetésével járult hozzá a szocializmus építésének meggyorsításához. Ugyanilt *Bagi* Antal kazánkovács

vállalta, hogy november 7-re, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójára befejezi évi tervét.

Vásár József tűzikovács 165 nappal előbb befejezte ezévi tervét. A dolgozók azonban helytelenítik

a rossz munkaszervezést,

amelyet a vállalat műszaki vezetése végez. A Gazda-mozgalom megtakarításait nem értékelik ki és ez fékezi a mozgalom kiterjesztését. A verseny nyilvánosságával is baj van. Nem népszerűsítik kellő formában az elenjáró dolgozókat, pedig a kocsiosztály napról napra jobb eredményeket ér el a Gazda-mozgalomban és erőteljesen támogatja az őszi forgalom lebonyolítását. A kazánkovács-műhely egy hónap alatt 30.000 forint megtakarítást ért el a mozgalomban.

Négyszáz újítás az újítási héten

Sok rejtett tartalék került felszínre az „*Újítási Hét*" alkalmával. Közel negyszáz újítást adtak be a dolgozók. Jellemző az újítást gátló bürokratákra *Balázs* József esete. *Balázs* lakatos újítási javaslatával a rúgókötegek átalakítását kezdeményezte. A felsőbb műszaki vezetők nem fogadták el újítását, de később rendeletileg vezettették be. *Erdősi* Gyula és *Mihályi* János újítása például 225.000 forint megtakarítást eredményezett.

A szolnokiak küszöbölték ki a fennálló hiányosságokat, támaszkodjanak munkájukban a pártszervezetek irányítására, a szakszervezet, a szakszolgálat segítségére és vigyék lendületesen harcukat tovább az őszi csúcsforgalom győzelméért.

Az ellenség nem nézi tétlenül a szolnokiak harcát. *Tihanyi* Jenő jegyvizsgáló igyekezett bevonni munkatársait az ellenség uszályába, de az öntudatos dolgozók leleplezték. Ugyanígy járt *Szilágyi* János is, aki lebecsülte a vasútra érkező nő dolgozókat, uszított ellenük, de 50—100 forintért, mint a segédhivatal dolgozója, „*elintézte*" a nyugdíjasok ügyeit. Hasonló ügyekről rántották le a leplet a vizsgálatnál, mire a dolgozók követelték *Szilágyi* eltávolítását.

Az emberről való gondoskodás a Ferencvárosi Fűtőházban

A kora reggeli órákban meglátogattuk a Ferencvárosi Fűtőházat. Egy pillanatra nem áll meg a munka a Fűtőház területén. Úgy dolgoznak, hogy a magyar vasutasok *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmát megvalósítsák és sikerre vigyék az őszi csúcsforgalom feladatait, elősegítsék az 1951. éves terv túlteljesítését. A kirakómunkások nagy lendülettel ürítik a kocsikat. Tudatában vannak annak, hogy ezzel is meggyorsítják a kocsifordulót. De azt is tudják, hogy minden gyorsabban kiürített kocsi a népgazdaság erősítését, a szocializmus gyorsabb ütemű építését fokozza. Látszik, hogy mindannyian szocialista versenyben vagyunk.

A szertároló közelében szálasolták el őket, *Pecze* Jánost és társait, akik munkát végezni nem lehet.

Megnéztük *Pecze*ék lakhelyét. Hát bizony itt nem igen nyilvánul meg alkotmányunk rendelkezése, az emberről való gondoskodás. A mosdó kicsi és szennyes. A helyiség szűk, alig fordulhatnak meg benne, pedig sokan mossák le a port, a piszkot a szenelés után. A helyiségből kaszkaringós lépcsőn felmegyünk az emeletre. De itt már nem tanácsos felállni, annyira alacsony a helyiség. A tisztaságról ne is beszéljünk. Itt „*takarít*" özv. *Vig* Imréné, aki elpanaszolja nekünk, hogy hosszú időn át nem kapott új seprűt és persze seprűcsutakkal jó munkát végezni nem lehet.

Orbán szertárfőnök felelőssége a túrhetetlen állapotokért

Egy félemelettel lejjebb már találunk egy nyolcszor négyméteres szobát. De itt is túlzsúfoltak az ágyak, a fa akba szögeket vertek a dolgozók és arra akasztják fel a ruhájukat. Itt 16-an „*pihennek*" és annyira szűk a helyiség, hogy jóformán takarítani sem lehet benne. Általában a szobákban egy szekrényt sem találunk, a falon lepi a port a dolgozók ruhadarabjait.

Sajnos régen áll így ez a helyiség — árulta el magát *Orbán* szertárfőnök. Arról már nem beszélt, hogy miért tűri el ezt az állapotot. Pedig az üzemi bizottság már több ízben felhívta *Orbán* figyelmét és a dolgozók nem egyszer tettek panaszt nála. Ő azonban csak azt hajtogatta, hogy már „*papírra vetette*". Nyilván azért nem lett belőle semmi. A szertárfőnök még mindig bízik a bürokrácia „*erejében*" és nem ismeri az egyéni felelősség elvét. Mindent az igazgatóságra hárít, de egy sort sem írt volna a szakszervezet Munkavédelmi Osztályának és nem is sietett felkeresni a vasutas dolgozók jogos követeléseiért harcoló „*Szocialista Vasútért*" szerkesztőségét sem. Lapunk már számtalan esetben járt közbe a bürokraták ellen és meg is lett az eredménye. A párt, a szakszervezet segített bennünket ilyenkor és a dolgozók látták, hogy nemhiába írtak nekünk.

Jó lenne, ha a felsőbb szakvezetés végre rendezné a felszabadulás óta húzódó ferencvárosi laktanya kérdését. Miért nincs rendszeresítve a laktanya kezeléséhez és tisztántartásához egy laktanyaőr?

Félévvel ezelőtt — szólt közbe *Pintér* Béla dolgozó — olyan munkaerő volt itt, aki amellett, hogy a laktanyát rendben tartotta, még a termelésben is résztvett. Ezt a dolgozót elvonták innen.

Az Igazgatóság IV. osztálya a tudás

Semmivel sem jobb a helyzet a női dolgozóknál. Már hosszú ideje húzódik az öltözőszekrények bevásárlása. *Ujházi* elvtárs, a fűtőház vezetője már több ízben kérte ezeket, de a budapesti MÁV Igazgatóság IV. Osztálya elutasította a kérelmet. *Ujházi* nem hagyta annyiban és az elutasításra a dolgozók érdekében ismételten kérte az 50 darab öltözőszekrényt. Ennek már idestova három hónapja, de az igazgatóság ügye botját sem mozgatja.

Bodoki főtanácsos, a budapesti MÁV Igazgatóság IV. Osztályának dolgozója az elmúlt napokban tartott ellenőrzése során ilyen utasítást adott *Diós* művezetőnek: „*a női dolgozók műszak után a gyapotraktárra, jelenlegi „öltözőjükre" szükség van, menjenek át egy másik raktárba, jó lesz az is öltözőnek.*"

Megnéztük az „öltözőt" és megállapítottuk, hogy még az előzőnél is piszkosabb, erősen kátrányszagú, egészségtelen raktárhelyiség. *Bodoki* főtanácsosnak nyilván nem ártana egy pár heti öltözködést végrehajtani ebben a helyiségben, legalább más kor nem venné oly könnyen a fűtőház hiányzó öt öltözőszekrényének kérdését, s megértené, hogy a vasúton a termelőmunkába állított nőkkel hoan kell bánni.

A szakvezetés úgylátszik nem olvasta a minisztertanács határozatát a munkaerőtoborzás és a dolgozók elszállásolásával kapcsolatban. De a szakszervezeti üzemszervezet vezetősége és a pártszervezet sem támogatta a jelek szerint kellő súllyal a fűtőházfőnökséget. Nem álltak sikra a legfőbb értékért, az emberért, akik a szocializmus gyorsabb ütemű felépítését vállalták. A párt és a kormányzat minden támogatást megad a dolgozók számára és határozatokat hoztak érdekükben. Ugylátszik azonban a Ferencvárosi Fűtőház illetékes szervei, s döntően az Igazgatóság nem szerzett tudomást ezekről a határozatokról, vagy még hosszú hetek kellenek ahhoz, hogy az Államvasutak kacskaringós ügyiratsüllyesztőiben elintézzék a dolgozók halaszthatatlan, szociális védelmüket szolgáló beváltást. Ugyanígy rendezni kell a szénter hepehupás, bombatölcséres területét és a dolgozók munkája megkönnyítésére görgős forgókat kell a sínkereszteződéseknél felállítani.

Ajánljuk a többi üzemeknek is, nézzenek körül a portájukon és tegyék a dolgozók munkáját azáltal is könnyebbé, fokozzák versenylendületüket, hogy szocialista gondoskodásban részesítik őket. Gondoskodnak arról, hogy nehéz és fárasztó munkájuk után kellőképpen kipihenhessék magukat, hogy másnap felfrissülve, újult erővel láthassanak munkához.

A lap harcolni fog a dolgozókért és kipellengérezzük azokat, akik közvetlenül vagy közvetlenül ellenségei a szocialista építésnek, akik kerékkötői az emberről való gondoskodásnak, a párt- és kormányhatározatok végrehajtásának.

Az újítást elkenő bürokraták

még a SZABAD NÉP *félrevezetésétől sem riadnak vissza*

hogy „igazukat" bizonyítsák

Amint a „*Szocialista Vasútért*" szeptember 3-i számában olvastam, részletes beszámoló jelent meg a szeptember 1-i országos vasutas újító értekezlet lefolyásáról. Ezen az értekezleten magam is résztvettem és súlyos bírálatot gyakoroltam a felsőbb szakvezetés munkája felett az újításokkal kapcsolatban.

Most elmondom, hogy miben áll az újításom és azt, hogy hogyan bántak el javaslatommal,

80—100.000 forint megtakarítás mellett csupán az őszi forgalomban 80—100 kocsit szabadíthatnánk fel más célokra.

Egy évvel ezelőtt, október 20-án adtam be a helyi újítási megbízottnál újítási javaslatomat. Miután a műszaki feltételeket helyileg nem ismertük, a javaslatot rajz nélkül terjesztettük fel a debreceni MÁV Igazgatóság üzemi titkárságának. Egy hét múlva az igazgatóság kérte, hogy a javaslatot négy példányban, rajzzal ellátva terjesszük fel. Ebben az időben újítási megbízottunk szabadságon volt és így csak 3—4 nap késéssel tudtuk elkészíteni a rajzokat. Az igazgatóság ez év január 6-án arról értesített, hogy a javaslatot döntés végett a közlekedés és postaügyi minisztérium illetékes szakosztályához felterjesztette. Ezután a helyi újítási megbízott és az igazgatóság sürgetésére

a minisztérium április 20-án arról értesített, hogy a javaslatot a szükséges rajz hiánya miatt nem bírálták el.

Amikor azt láttam, hogy a minisztérium illetékes szervét nem az érdekli, hogy egy újítást minél hamarabb gyakorlatba ültessen, hanem az, hogy a bürokrácia szabályainak megfelelően az eljárás, — levelet írtam a „*Szabad Nép*" szerkesztőségének.

Azzal a bizalommal fordultam pártunk központi lapjához, amely annyira jellemzi a dolgozók tömegeit és a „*Szabad Nép*" kapcsolatát, s amely annyi hiányosságot tárt már fel és annyi segítséget nyújtott nekünk. Arra kértem a munkásleveleztést, hogy vizsgálja meg az ügyet, amely nem *Gödény* Vince ügye, hanem minden újítóé, akik a szocializmus építéséért harcolnak,

az őszi csúcsforgalom megvalósításáért, a háromnapos kocsifordulóért, felemelt tervünk túlteljesítéséért küzdenek.

Június 29-én a „*Szabad Nép*" értesített a kivizsgálás eredményéről. Ebből azt vettem észre, hogy

a minisztérium is félrevezette a „Szabad Nép" által kiküldött elvtársat

azzal, hogy a javaslat bevezetésére a kocsikat az átalakítás elvégzése céljából ki kell vonni a forgalomból. Persze én már számoltam ezzel a lehetőséggel és

már a javaslatomban előrebocsátottam; a kocsikat nem kell kivonni a forgalomból,

miután az újított rakoncák a kocsikról leszerelhetők.

A közlekedés- és postaügyi minisztérium a javaslat elutasításánál az őszi csúcsforgalomra hivatkozott. Ugyanakkor nem vette tekintetbe azt, hogy a kocsik átalakításánál éppen az volt a célom, hogy a rönk-küldemények tömeges szállításakor a meghosszabbított rakoncával az Nx és Nv kocsikat hordképességig kihasználnánk. Ezáltal, amint már bevezetőmben elmondottam, éppen az őszi forgalom előmozdítására 80—100 kocsit tudtunk volna felszabadítani. Ezáltal

csupán záhonyi vonatkozásban évente közel 100.000 forint megtakarítással segítjük népgazdaságunk erősödését.

Hozzátartozik az igazsághoz az is, hogy a szakszervezet központjában megtartott vasutas újító értekezlet nagy segítség volt számunkra. A szakszervezet vezetői máris kiránto tták a mozgalmat egyhelyben topogásából. Ebben nagy segítséget jelentett a SZOT bírálata a szakszervezet felé. Szeptember 20-án értesítést kaptam a minisztérium 7. Szakosztályától, hogy javaslatomat 24-én 9 órakor tárgyalják. Ebben az időben DISZ Politikai Iskolán voltam, s nem vehettem részt a tárgyaláson, de az eredményt mindezideig nem közölték velem.

Biztosan tudjuk, mi újítók, hogy az őszi csúcsforgalomért, a háromnapos kocsifordulóért, a terv teljesítéséért és nem utolsó sorban a béke megvédéséért folytatott harcunkban számíthatunk pártunkra, s szakszervezetünk figyelemmel fogja kísérni az újítást elkenő bürokratákat, akik akarva-akaratlan ma is az ellenség szekerét tolják.

Gödény Vince
főállomáselőljáró,
Záhony állomás dolgozója

A SZOT Titkárságának 1950 július 26-i határozatával kapcsolatban a vasutasszakszervezet elnöksége határozatot hozott, majd ezt követőleg a vasutas újítók értekezlete összeült a szakszervezet központjában, hogy értsék és hathatós bírálatot gyakoroljanak az újítások elsüllyesztése miatt. Gödény Vince egyike volt azoknak, akik megértették a sztálini tanítást és segítséget nyújtott ahhoz, hogy a vasutas újítók mozgalmát a szakszervezet, a párt segítségével kimozdítsa egyhelyben topogásából. A SZOT elvtársi bírálata után a szakszervezet Gödény Vince ügyét sem engedte elkenni, ennek volt köszönhető, hogy az I. Szakosztály végre foglalkozott az újítással. Gödény Vince legrövidebb időn belül választ kap javaslatára és újítását némi módosítással fokozatosan felhasználják.

A szakszervezet azonban azt is meg fogja nézni, hogy szükség van-e a szakszolgálat által javasolt 3,270.000 forint átalakítási költségre és miért nem lehet Gödény Vince eredeti javaslatát, amely jelentősebb befektetés nélkül hajtható végre, — megvalósítani. Azt akarjuk, hogy az alkotó és újítókészség zavartalanul érvényesülhessen és e cél elérése érdekében meg kell győződnünk arról, hogy nincs-e ellenséges szándék egy-egy benyújtott újítás megváltoztatása, vagy eltanácsolása mögött.

Szocialista Vasútért

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutas Szakszervezet lapja
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság.
Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16
Telefon: 113—887 124—893, 313—744
Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54.
Szikra Lapnyomda, Budapest VIII. József-körút 5.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

Födi Sándor sztahánovista ifjúmunkás mozdonyvezető felhívása:

Indítsunk versenyt

Az őszi csúcsforgalom legjobb ifjúmunkása

cím elnyeréséért!

Az őszi csúcsforgalom mindig nagy feladatok elé állított bennünket. A megnövekedett forgalmat zavartalanul kell lebonyolítani. Pártunk, a szovjet vasutas dolgozók tapasztalatai nyomán megmutatta az utat, hogyan lehet e nagyobb feladatokat sikeresen megoldani, hogyan kell meglévő mozdonyparkunkat gazdaságosan, tervszerűen kihasználni.

Az elmult őszi csúcsforgalom idején határoztam el, hogy a DISZ-tagok közül egy ifjúsági mozdonybrigádot szervezek. A pártvezetőség segítségével megalakítottam az első 424-es Ságvári DISZ-mozdonybrigádot és hosszúlejáratú versenyszerződést kötöttünk. Október 2-án indultunk utunkra és mozdonyunk két oldalára büszkén írtuk ki, hogy a brigád ötezer forint békekölcsönt jegyzett. Ezzel is hozzájárultunk ahhoz, hogy újabb, korszerűbb mozdonyok fussanak a magyar pályákon.

A párt II. kongresszusa előtt *Lengyel* József elvtárs sztahanovista mozdonyvezetőt hívtuk ki versenyre. Mi 22 százalékos szénmegtakarítást vállaltunk és 26 százalékot értünk el. Brigádommal együtt állandóan tanulmányoztam a szovjet mozdonyvezetők életét, munkamódszereit és igyekeztem azt szá-munkra hasznosítani. Igy szerveztem meg az egylapátos tüzelést.

Eredményeink elérésében sokat segített, hogy közösen beszéltük meg hogyan is végeztük el a reánk bízott feladatot és legközelebb, hogyan tudnánk azt még jobban megoldani. *„Az Uralihágókon"* című leírás tanulmányozása után áttértünk a harmadrendű szén tüzelésére és ezt a kezdeményezést elterjesztettük az egész országban. Ezzel a módszerrel az augusztus havi értékelésnél már 15.052 forint értékű szenet takarítottunk meg. A mi jó eredményeink hozzájárultak ahhoz, hogy a Hámán Kató-fűtőház elnyerte az élüzem kitüntetést. Munkám elismeréséül pártunk és kormányzatunk a Munka Érdemrend bronz fokozatával tüntetett ki.

Az ez évi csúcsforgalom reánk, vasutas fiatalokra, nagy feladatokat ró. Meg kell mutatnunk, hogy valóban a Komszomol példája nyomán haladunk előre, a kitűzött úton. A szovjet tapasztalatok felhasználásával fordulok valamennyi vasúti szolgálati helyi fiatal dolgozóihoz: indítsunk versenyt az őszi csúcsforgalom legjobb ifjúmunkása cím elnyeréséért! A verseny keretében küszöböljék ki az egyes hiányosságokat, a munkafegyelem terén mutatkozó lazaságokat és járjanak élen a feladatok megoldásában,

Ennek érdekében vállalom: hogy 1. A 424-es ifjúsági mozdony napi 63 százalékos kihasználási teljesítményét 70 százalékra fokozom. 2. Mosástól-mosásig mozdonyunkon a brigád 30 ezer kilométer utat tesz meg. 3. November 7 tiszteletére a pernyetüzelést a Gazda-mozgalom keretében tovább fejlesztjük és ezzel szénmegtakarításunkat emeljük. 4. December 21-e, Sztálin elvtárs születésnapja tiszteletére évi tervemet november 10-re befejezem. Brigádommal együtt példamutatóan veszem ki részemet az idei DISZ-oktatásból és a párttól kapott feladatokat maradéktalanul végrehajtjuk!

Vasutas fiatalok, csatlakozzatok felhívásomhoz! Előre az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért!

Födi Sándor,
a Hámán Kató-fűtőház sztahanovista ifjúmunkás mozdonyvezetője

A kultúrbrigádok a békekölcsönjegyzésre való sikeres mozgósítás után segítik az őszi verseny kiszélesítését

A második békekölcsönjegyzés komoly feladatokat rótt a kultúraktivákra, hiszen a rendelkezésükre álló kultúragitációs eszközöket mind fel kellett használni a békekölcsönjegyzés népszerűsítése céljából. Az Északi Járműjavítóban is harci kérdésnek tekintették a békekölcsönjegyzés sikerét és éppen ezért fel is készültünk kultúragitációnkkal erre a feladatra.

A KULTURBRIGADOK IGAZI MUNKÁJA

a kora délelőtt kezdődött. Azokra a helyekre mentek jegyzésre buzdító csaszluskákkal, ahol segítségre volt szükség. Egymásután vettem az ÜB iroda helyiségében a telefonérlesítéseket — „Elvtársnő, a VIII/a osztályba kérünk brigádot." A kis csasztuskabrigád máris ment a kész szöveggel, ott a helyszínen csak a neveket, csoportokat kellett beilleszteni. Igy adtunk 14 helyen kis műsort. Névszerint kiénekeltük azokat a dolgozókat, akik keveset, vagy egyáltalán nem jegyeztek addig, de meg is dicsértük azokat az elvtársakat, akik a jegyzésben élenjártak.

A X. kerületi pártbizottság látva, hogy nálunk a brigádok szorgalmasan szerepelnek, felkért arra, hogy a Ganz kapcsolóhoz is látogassunk át. Ez meg is történt. De oda nemcsak a brigád ment ki műsorral, hanem magukkal vitték Huszár Lajos sztahanovista elvtársunk jegyzési versenykihívását a Ganz kapcsoló sztahanovistáihoz. Böjtös Ferencné hegesztő elvtársnő olvasta fel a versenykihívást, békeharcra felszólító szavalat után.

A versenykihívást elfogadták a Ganz kapcsoló sztahanovistái és ezzel a párttitkár elvtárs szavai szerint — megtört a jég. A 200—300-as jegyzéseket 1200—1500 forintra emelték.

Brigádunk a X/8-as alapszervnél is adott csütörtökön este műsort a lakótelepen tartott rópgyülésen. A jegyzésben élenjáró autogénhegesztő csoportnak, amely 1025 forintos átlagot ért el, valamint az átképzősöknek, akik fizetésüket mind túljegyezték, jutalommüsorokat adtunk.

Az első nap jegyzési tapasztalataiból összeállítottunk a népnevelők számára egy brosúrát agitációjuk segítése céljából. Ebben ismertettük a helyi eredményeket, az eddigi húzások nyerteseinek számát, megemlítettük azokat a példákat, akik követésre méltók az üzem dolgozói közül.

Kihasználtuk a hangos hiradót is. Folyamatosan ismertettük a jegyzési ereményeket, a jól jegyzőknek jutalomlemezeket adtunk. Második nap megszólaltattuk a sztahanovista elvtársakat, valamint azokat, akik a jegyzésben élenjártak. Igy alakult ki egy

nemes verseny a sztahanovista dolgozók között.

A VERSENY EREDMÉNYE

volt, hogy sztahanovistáink 10 percenként emelték jegyzésük összegét és ezt maguk közölték a hangos hiradóban, felszólítva az üzem dolgozóit hasonló cselekedetre. Igy jegyzett Rétfalvi József sztahanovista hegesztő 2000 forintot, Bánhidi János sztahanovista marós 3000 forintot, Huszár Lajos sztahanovista esztergályos 3000 forintot.

Kiértékelve munkánkat, az eredmények mellett hibákat is tapasztaltunk. Brigádjaink nem mindig voltak tudatában annak, hogy munkájuk harci kérdés és többször kaptak a műsort anélkül, hogy súlyt fektettek volna arra, hogy a dolgozóknál kellő hatást érjenek el. Másik hiányosság, hogy nem értékeltük ki, hogy mennyit segített a kultúragitáció a kölcsönjegyzés eredményeiről. Brigádjainkat még minőségileg is meg kell javítani.

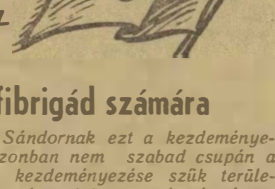
Mindenesetre a hibákból tanulunk, sikereinktől nem szédülünk meg és

most teljes súllyal az őszi forgalmi verseny segítségére sietünk.

Mozgósítjuk dolgozóinkat az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében és azt akarjuk, hogy üzemünkben nyerjék el a megtisztelő „Őszi forgalom legjobb dolgozója", az „Őszi forgalom legjobb brigádja" címet, a vándorzászlók egy részét és a közlekedési kormányzat által adott jutalmakat.

Laborcz Ferencné
az Északi Járműjavító ÜV kultúrotthonának igazgatója

A vasutas szakszervezet vándorzászlót alapított



az őszi forgalmi versenyben legjobb ifjúmunkás és ifibrigád számára

A „Szabad Ifjúság" szeptember 22-i számában Födi Sándor sztahanovista mozdonyvezető ifjúmunkás levelét közölte. Ebben Födi elvtárs versenyre szólítja a vasutas fiatalokat az őszi forgalom legjobb dolgozója címéért indított versenyen belül „A legjobb ifidolgozó" cím elnyeréséért.

A vasutasszakszervezet központi vezetősége örömmel tette magáévá Födi Sándor felhívását. Szeretnénk, ha ez a kezdeményezés a fiatalok között kiszélesítve nagymértékben elősegítené a tavalyinál közel 40 százalékkal magasabb őszi szállítási feladatok teljesítését, a kocsiforduló meggyorsítását.

Födi Sándor elvtárs egyike azoknak a fiatalóknak, akik már nem egy kezdeményezéssel segítették az őszi feladatok elvégzését, tervünk túlteljesítését. Födi elvtárs és brigádja

mozgalmat indítottak a gyengébb minőségü szenek felhasználására, kihívták versenyre a Román Államvasutak egyik ifjúsági mozdonybrigádját,

hogy versenyükkel hozzájáruljanak Sztálin elvtárs 72. születésnapjának méltó megünnepléséhez.

Azzal, hogy a 424-es ifjúsági mozdony napi 63 százalékos kihasználási teljesítményét 70 százalékra fokozzák, a „mosástól-mosásig"-mozgalomban a brigád 30.000 kilométert akar megtenni, hogy november 7-e tiszteletére a pernyelüzeléssel újabb szénmegtakarítást érnek el, s hogy december 21-re, Sztálin elvtárs születésnapja tiszteletére, évi tervüket november 10-re befejezik, — példát mutat minden magyar vasutas fiatalnak.

Eddig is született már jó sok eredmény, vasutas fiataljaink több üzemünkben élenjárnak a munkalegyelem megszilárdításában, az egész üzem példaképüknek tekinti őket. Az Északi Járműjavító ÜV. Oleg Kosevoj-brigádja már félóráival a munka megkezdése előtt munkahelyén van és megbeszélik aznapi munkájukat. Ilyen körülmények között a régebben még csak 80 százalékot is alig elérő fiatalok egész rövid idő alatt 100 százalék fölé emelték teljesítményüket, sok kiváló és kiugró egyéni teljesítményt mutatnak fel, s legutóbb vándorzászlót és értékes könyvjutalmat kaptak. De nem kell messzebb menni, hiszen itt vannak a Hámán Kató fűtőház fiataljai, akiknek jó munkája nagy segítséget nyújtott a miniszlertanács vándorzászlajáért folyó verseny megnyerésére.

Mindezt látva, biztosak vagyunk abban, hogy a Födi-brigád versenyfelhívását a vasutas fiatalok ezrei fogják követni és pártunknak ezek a fiataljai, friss káderei, képzett harcosokként törnek előre az őszi forgalom harcaiban,

beváltják a hozzájuk fűzött reményeket és megállják helyüket felemelt ötéves tervünk túlteljesítéséért, a béke védelméért folytatott küzdelemben.

Munkájukat, amit pártunk irányit segíteni fogjuk, arra törekszünk, hogy a vasutas ifjúságot a szocializmus építésének szellemében, a Komszomol példáján neveljük és megtanítjuk őket a Szovjetunió, a párt szeretetére és ezen keresztül a magyar fiatalság előtt álló harci feladatok haladéktalan megvalósítására.

A vasutasszakszervezet központi vezetősége örömmel tette magáévá Födi Sándor felhívását. Szeretnénk, ha ez a kezdeményezés a fiatalok között kiszélesítve nagymértékben elősegítené a tavalyinál közel 40 százalékkal magasabb őszi szállítási feladatok teljesítését, a kocsiforduló meggyorsítását.

Födi Sándor elvtárs egyike azoknak a fiatalóknak, akik már nem egy kezdeményezéssel segítették az őszi feladatok elvégzését, tervünk túlteljesítését. Födi elvtárs és brigádja

mozgalmat indítottak a gyengébb minőségü szenek felhasználására, kihívták versenyre a Román Államvasutak egyik ifjúsági mozdonybrigádját,

hogy versenyükkel hozzájáruljanak Sztálin elvtárs 72. születésnapjának méltó megünnepléséhez.

Azzal, hogy a 424-es ifjúsági mozdony napi 63 százalékos kihasználási teljesítményét 70 százalékra fokozzák, a „mosástól-mosásig"-mozgalomban a brigád 30.000 kilométert akar megtenni, hogy november 7-e tiszteletére a pernyelüzeléssel újabb szénmegtakarítást érnek el, s hogy december 21-re, Sztálin elvtárs születésnapja tiszteletére, évi tervüket november 10-re befejezik, — példát mutat minden magyar vasutas fiatalnak.

Eddig is született már jó sok eredmény, vasutas fiataljaink több üzemünkben élenjárnak a munkalegyelem megszilárdításában, az egész üzem példaképüknek tekinti őket. Az Északi Járműjavító ÜV. Oleg Kosevoj-brigádja már félóráival a munka megkezdése előtt munkahelyén van és megbeszélik aznapi munkájukat. Ilyen körülmények között a régebben még csak 80 százalékot is alig elérő fiatalok egész rövid idő alatt 100 százalék fölé emelték teljesítményüket, sok kiváló és kiugró egyéni teljesítményt mutatnak fel, s legutóbb vándorzászlót és értékes könyvjutalmat kaptak. De nem kell messzebb menni, hiszen itt vannak a Hámán Kató fűtőház fiataljai, akiknek jó munkája nagy segítséget nyújtott a miniszlertanács vándorzászlajáért folyó verseny megnyerésére.

Mindezt látva, biztosak vagyunk abban, hogy a Födi-brigád versenyfelhívását a vasutas fiatalok ezrei fogják követni és pártunknak ezek a fiataljai, friss káderei, képzett harcosokként törnek előre az őszi forgalom harcaiban,

beváltják a hozzájuk fűzött reményeket és megállják helyüket felemelt ötéves tervünk túlteljesítéséért, a béke védelméért folytatott küzdelemben.

Födi Sándornak ezt a kezdeményezését azonban nem szabad csupán a fiatalok kezdeményezése szűk területére vonatkoztatni, — e kezdeményezésnek szorosan részévé kell válni az őszi forgalom legjobb dolgozója címért folyó versenynek, hogy az idősebb dolgozókkal együtthaladva legyen ez a verseny harc az őszi forgalom sikeréért, a zászló elnyeréséért. Vasutas ifjúmunkások! Csatlakozzatok Födi Sándor sztahanovista ifjúmunkás felhívásához, hogy sikerre vigyük a vasutasok nagy nemzeti feladatát: az őszi forgalmat és ezen keresztül győzelemre vigyük tervünk túlteljesítését, a Szovjetunió vezette béketábor célkitüzéseit.

A vasutasszakszervezet központi vezetősége

Kilenc gyermekem boldog jövőjét biztosítom a békekölcsönjegyzéssel, — mondotta Bánsági József a Pályaépítő ÜV dolgozója

A vállalat központi épületében külső és belső díszítések, s kinti építésvezetőségeink zászlódíszbe öltözött üzemei köszöntötték a kormány felhívását, amely szeptember 27-én, a korareggeli órákban látott napvilágot. A munka megkezdésekor már békekölcsön feliratok jelmondatai, s az üzemi rádió jó műsora üdvözölte az érkező dolgozókat. Az indulókban benne volt a dolgozók lelkes munkájának, a béke megvédésének irányuló elszánt akaratának ritmusa.

A szemlélő számára felejthetetlen percek következtek ezután. Megkezdődött a második béke ölcsönjegyzés. Mindenki felfigyelt, mikor *Bánsági* József elvtárs, üzemünk egyik dolgozója ment a jegyzőasztalhoz. Fizetésének 150 százalékát jegyezte a dolgozók nagy tapsa közepette. *Bánsági* elvtársról mindenki tudja, hogy kilenc gyermeke van. Amikor a jegyzést megtette ezeket mondotta az őt körülvevő dolgozó társainak:

— Elvtársak, boldogan teszek eleget a kormány felhívásának. Örömmel jegyzek békekölcsönt, melynek összege nénes családom számára már eddig is sokszorosan visszatérült. Tudom, hogy kilenc gyermekem boldog jövőjét biztositom a békekölcsönjegyzéssel és a mult nyomorusága után gondtalanul nevelhetem fel őket. Azt is megmondom, hogy tizenegyévi házasságom alatt csupán a felszabadulás utáni idők tették lehetővé, hogy szépen berendezkedjünk. Nemrégen háromszobás, kertes lakást kaptam Munkámat és igyekezetemet népi demokráciánk elismerte. Mint egyszerű munkásszármazású pályamunkást a párt emelt fel, segitett, biztositotta továbbképzésemet és ma már, intézőként, munkaversenyosztályunk helyettes vezetője vagyok vállalatunknál. Gyermekeim boldog jövőjére újabb szerződést kötöttem és ezzel is tovább akarok harcolni a békéért, a felemelt terv rámeső részének túlteljesítéséért, amelyet nemcsak jó termelőmunkával, hanem jó mozgalmi munkával is elő akarok segíteni.

Befut a jelentés a Dunai Vasmüvél dolgozó vasútépítőktől is. Előszállásón már az első félórában közel százezer forintot jegyeztek. *Vinkler* Anna női kubikos 12 tagú brigádjával például havi keresetük teljes összegét jegyezték. *Vinkler* Anna brigádja nevében kijelentette: *„Ezzel is kivesszük részünket a békeharcból."*

Szolnoki Imre sztahanovista kubikos például 1200 forint békekölcsönt jegyzett.

A DUNAPENTELEI VASÚTÉPITŐK AZ ELSŐ ÖNTÖNAP SIKERÉÉRT lenduletesen dolgoztak. A Rákosi-ifibrigád vasútépítői például felépítményi munkán 132 százalékot teljesitenek és november 7-re még ezt is túlteljesitik. A Petőfi-nőbrigád ugyancsak résztvesz az őszi forgalmi versenyben és a legutóbbi héten például 148 százalékos teljesitményt végzett. Igy érhető, hogy az öntudatos vasútépítő dolgozói már a Dunai Vasmű öntödei csarnokához vezették a vasútvonalat és amint a magasépitők leszerelik az öntöde állványzatát, a vasútvonalat bevezetik az öntödei csarnokba. Igy teszik lehetővé, hogy november 7-re megtörténhessen az első öntés Dunapentelén.

Hosszan sorolhatnám tovább a szebbnél-szebb eredményeket. Amikor levelemet irom már 920 forintos átlaggal, közel hárommillióná! tartunk és ez a szám még fokozódik. A pályaépítő így harcolnak a szocialista vasútért!

Szentirmai Márta,
a „Szocialista Vasút" levelezője

„Mi, sportolók a békekölcsönjegyzéssel is bizonyítottuk harcos békevágyunkat"

Alig jelent meg a kormány felhivása a Második Békekölcsön jegyzésére, élsportolóink és sportolóink valamennyien odaírták nevüket a jegyzési ivekre és többségük bebizonyította, hogy á dolgozatkészségben is élen akarnak járni, amikor a szocializmus építéséről, a béke védelméről van szó.

Mi, sportolók, nagyszerű támogatásban részesülünk pártunk, kormányunk részéről. Ilyent azelőtt el sem képzelhettünk. Ugy érzem, hogy az általam jegyzett, jóval a fizetésemen felüli összeg egyben hála a sportpályákért, az uszodákért, a tornatermekért, a bőséges sportfelszerelésekért, a hatalmas Népstadionért, a szocialista alkotásokért.

Nagyon jól tudom, hogy jegyzésemmel a birkózósport fejlődését is szolgáltam. Sporttársaim valamennyien fizetésükön felül jegyeztek és emellett

felajánlásokon keresztül juttatták kifejezésre békeakaratukat, és vállalásaikkal az őszi csúcsforgalom, a háromnapos kocsiforduló ügyét viszik előbbre,

s ezzel felemelt ötéves tervünk túlteljesítéséhez járultak hozzá. Valamennyien tudjuk, hogy a sportemberek élete milyen nagyszerű változáson ment keresztül. Nemcsak a sportpályákon, hanem a munkapadok mellett is úgy igyekszünk eredményt elérni, teljesítményeinket növelni, hogy előmozditsuk hazánk, a dolgozó magyar nép felvirágzását.

Némedi Gyula,
a Debreceni Lokomotiv Sport Kör válogatott birkózója.

Ébresztőre tanít a „Teljes gőzzel" című új vasutas film!

NÉMEDI GYULA:

A napokban megnéztem a „Teljes gőzzel" című filmet. Nagyon tetszett. Láttam, hogy az ellenség milyen alattomosan akarja megakadályozni azoknak a mozgalmaknak a végrehajtását, amelyeket hazánk erősítésére, a béke megvédése érdekében a hős szovjet vasutasoktól vettünk át.

A film megmutatja, hogy nemcsak a külföldi tőkések bérencei, hanem a felsőbb vasuti vezetésben is vannak olyanok, akik az ellenség szekerét tolva, fékezik a szocialista vasút építését, ötéves tervünk végrehajtását. A film azt is megmutatta, hogy az a dolgozó, aki iszákos, rendezetlen anyagi körülmények között él, könnyen beleesik az ellenség hálójába és mind lejjebb kerül a lejtőn.

Tetszett a filmben a Politikai Osztály és az Államvédelmi Hatóság jó munkája, de

sehol sem láttuk a pártszervezetek, szakszervezet segitségét és a szakszolgálat élenjáró dolgozóinak támogatását.

A pártszervezetek, az üzemi bizottságok és a munkásküderek a szakvezetésben komoly harcot folytatnak az ellenség ellen. Olvastam a „Szabad Népben" megjelent kritikát és meg kell mondanom, hogy én magam is észrevettem a filmben azt, hogy a pártszervezetek szerepét nem hangsúlyozták eléggé, pedig elsősorban és döntően pártszervezeteink azok, amelyek a párt útmutatását, tanítását dolgozóink közkincsévé teszik, és ide tartozik az ellenség elleni harc kérdése is.

Éppen ezért minden dolgozónak ajánlom a film megnézését: nagy szükségünk van rá most, a nemzetközi helyzet kiéleződése idején. A film azt is megmutatja, hogy az öntudatos vasutas dolgozók leküzdik a nehézségeket és elszántan harcolnak az imperialisták ötödik hadoszlopa ellen azon az úton, amelyet a párt jelölt ki számunkra a vasutas dolgozók előtt álló hatalmas feladatok teljesítésével, felemelt ötéves tervünk megvalósítása, a béke védelme nagy ügyének győzelméért.

A filmet tehát mindenkinek látnia kell, hogy vasutas dolgozóink erőt és elszántságot merítsenek a háromnapos kocsifordulóért vívott harcban, az őszi csúcsforgalom sikeres végrehajtásáért.

Maszárovits János
Budapest-Keleti p. u. dolgozója

★
DICSŐSÉG
A LEGYŐZHETETLEN
BÉKETÁBOR VEZÉRÉNEK,
NÉPÜNK
NAGY BARÁTJÁNAK,
A NAGY SZTÁLINNAK!
★



VASUTAS Verseny HIRADÓ

★
ÉLJEN
A BÉKÉT VÉDELMEZŐ,
MAGYAR NÉP VEZETŐJE,
A SZOCIALIZMUST ÉPÍTŐ
MAGYAR
DOLGOZÓK PÁRTJA!
★

HARCI JELENTÉS
az őszi forgalmi verseny állásáról

Az alkotmány tiszteletére indított munkaverseny után dolgozóink nagy tömegei csatlakoztak „Az őszi forgalom legjobb dolgozója" címért indított szocialista munkaversenyhez. A munkaverseny keretében felülvizsgálták hosszúlejáratú versenyszerződéseiket és számos felajánlást tettek a dolgozók 1951. évi vasútüzemi terveik határidő előtti teljesítésére és túlteljesítésére.

Az ország dolgozói most a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulója megünneplésére készülnek. A vasutas dolgozók azzal ünneplik legméltóbban a dicsőséges forradalom évfordulóját, hogy még az eddiginél is keményebben és eredményesebben harcolnak az őszi forgalom lebonyolításáért, a háromnapos kocsiforduló eléréséért. Dolgozóink ezzel segítik a terv túlteljesítésén keresztül népgazdaságunk megerősítését hazánk védelmét.

Voltaképpen a november 7-e tiszteletére, a dolgozók által kezdeményezett munkaverseny nem jelent új versenyszakaszt a vasút területén, mert folytatása eddigi versenymozgalmunknak, amellyel legnagyobb nemzeti feladatunkat, az őszi csúcsforgalmat bonyolítjuk le.

A munkaverseny fő célja, hogy a terveket maradéktalanul teljesítsük.

Vasútüzemeink, szolgálati helyeink dolgozóinak fel kell mérniök, hogy miként teljesítették kötelezettségeiket az állammal szemben. Ahol lemaradás van a terv teljesítésében, ott arra kell törekedni, hogy évi tervüket az év végére részleteiben is teljesítsék. Ahol nincs elmaradás, ott vállalják dolgozóink a tervek idő előtti teljesítését. Vannak olyan üzemeink és szolgálati helyeink, ahol a tervek teljesítésében előrehaladtak, ott fokozottabb mértékben az anyagmegtakarítások mellett a tervek túlteljesítésére irányuljon a kötelezettségvállalás. Törekedni kell a vállalásoknál a termelési és szállítási tervek tervszerűségének betartására. A dolgozók felajánlásaikban vállalják a vasútüzemi értekezlet határozatainak megvalósítását és központi feladatként a háromnapos kocsiforduló, sőt szükség esetén a három nap alá való leszorítását. A műhelyi, pályafenntartási dolgozók harcoljanak felajánlásaikban a javítási és fenntartási tervek teljesítéséért, hogy ezzel elősegítsék a kocsiforduló meggyorsítását.

Javítsuk tovább az üzemek közötti együttműködést és az egyes szakszolgálati ágak vállaljanak kötelezettségeket az együttműködés megjavítására. Fokozott gondot kell fordítani az anyagtakarékosságra és ezt a versenyt kössük össze a Gazda-mozgalom kiszélesítésével.

Dolgozóink vállalásai foglalják magukba a minőségi munka megjavítását és harcoljanak azért, hogy ezen keresztül is elérjük a járművek használati idejének megnövekedését. Küzdjenek azért dolgozóink, hogy a kocsirendezésnél kíméletesen tolatunk és nem tesszük tönkre azokat az árukat, amelyeket más üzemek dolgozói készítenek népünk számára

Milyen eredményeket értünk el az elmult tíz napban

Az őszi forgalmi verseny augusztus 20-tól szeptember 20-ig terjedő időre vonatkozó kiértékelés befejeződött. A Vasúti Főosztály jelentése szerint a kereskedelmi szolgálatnál ezalatt a tíz nap alatt a kocsikihasználás 14.5 tonnáról 14.8 tonnára emelkedett. A rakodással és lépcsőzetesen képzett irányvonatok száma a tervben előírt 621 helyett 613. A kocsikihasználási tervet legjobban a pécsi és miskolci Igazgatóság teljesítette

A vontatási szolgálat a tervszámban előírt 50.000 tonna helyett 51.683 tonnát teljesített és a tervszámban előírt napi 155 kilométer helyett 156 kilométerre emelkedett a mozdonyok napi kilométerteljesítménye. A forgalmi szolgálat általában elmaradt a tervszámok teljesítésében, ugyanez vonatkozik a műhelyi szolgálatra is. A pályafenntartási szolgálat átlagteljesítményi tervszámát 120-ról 121.3 százalékra teljesítette. A távközlő és biztosítóberendezési szolgálat 118.4 százalék tervszámát 125 százalékra teljesítette.

AZ IGAZGATÓSÁGOK EGYMÁSKÖZTI VERSENYEREDMÉNYE

1. Szeged, 2. Szombathely, 3. Pécs, 4. Debrecen, 5. Miskolc, 6. Budapest.

LEGJOBB FORGALMI SZOLGÁLATI HELYEK:

1. Miskolc, személypályaudvar. (Az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 130 százalékra, a tehervonatok terhelését 126 százalékra, a személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítását 110 százalékra, a kocsitartózkodási egységidőt 115 százalékra teljesítette. Az anyagtakarékosság terén az idényszabványhoz viszonyítva 35 százalékos megtakarítást ért el. Az állomáson közlekedő vonattal baleset nem történt. **Összes pontszáma 237 pont); 2. Szolnok állomás. 3. Debrecen állomás.**

LEGJOBB VONTATÁSI SZOLGÁLATI HELY:

1. Budapest—Ferencváros Fűtőház. (A mozdonyjavítási költséget a tervhez viszonyítva 45 százalékkal csökkentette. A célkitűzéshez viszonyítva az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométerteljesítmény 15 százalékkal, a „2000 tonnás"-mozgalomban továbbított napi több terhelés 56 százalékkal, a „mosástól-mosásig"-mozgalomban a mozdonyok kilométerteljesítménye pedig 13 százalékkal emelkedett. „A minden út jövedelmezőségéért"-mozgalomban a vonati mozdonyszemélyzet 50 százaléka vesz részt. Szénmegtakarítása a tervhez viszonyítva + 4 százalékos. A vontatási személyzet hibájából eredő szolgálatképtelenség egy volt, baleset nem fordult elő. **Összes pontszáma 990 pont). 2. Miskolc Fűtőház, 3 Keleti Fűtőház.**

LEGJOBB PÁLYAFENNTARTÁSI SZOLGÁLATI HELY:

1. Békéscsabai osztályfőnökség. (A teljesítménybérben végzett munkák átlagos kiteljesítési százaléka 125 százalék. Az összes munkaórák 0.84 százalékát végezték teljesítménybérben. A kocsik ki- és berakására felmerült átlagidő 0.56 óra volt **összes pontszáma 59.65 pont); 2. Bajai osztálymérnökség, 3. Szombathelyi osztálymérnökség.**

LEGJOBB KERESKEDELMI SZOLGÁLATI HELY:

1. Záhony kereskedelmi főnökség. (Az átlagos rakodási időt 152 százalékra, a kocsikihasználási tervet 97 százalékra teljesítette. Az állomási kocsik kihasználása a tervhez viszonyítva 100 százalék. Az ötnapos berakási tervnél a terv és tényszámok közti eltérés — 10%. Az átlagos foglalkoztatási fok 89 százalék. Anyagtakarékosság terén elért eredménye 15 százalék. Árukár nem fordult elő összes pont**száma 227 pont); 2. Miskolc személypályaudvar kereskedelmi főnökség, 3. Budapest—Józsefváros kereskedelmi főnökség.**

LEGJOBB MŰHELYI SZOLGÁLAT:

1. Szombathelyi Járműjavító ÜV. (A vállalat az időarányos tervét 119.4 százalékra teljesítette. Az 1000 jelenléti órára eső egységteljesítménye 3.62 egység. Tervszerűség terén elért eredménye 97.1 százalék. **Összes pontszáma 42.60 pont); 2. Északi Járműjavító ÜV, 3. Miskolci Járműjavító ÜV.**

LEGJOBB TÁVKÖZLŐ ÉS BIZTOSÍTÓBERENDEZÉSI SZOLGÁLAT:

1. 17. számú Távirdamesteri szakasz, Pécs. (Tervteljesítés terén elért eredménye 142 százalék. A fenntartási költségcsökkentés terén hétszázalékos megtakarítást ért el. Jó eredményüket a terv teljes felbontásával, a munkaidő teljes kihasználásával érték el. A szakasz fenntartási munkákon kívül még felújítási és megrendelőleveles munkát is végzett. Hibatávirata valamint fenntartási költségtúllépés nem volt. **Összes pontszáma 149 pont): 2. 105. számú Távirdamesteri szakasz, Debrecen.**

LEGJOBB HIDSZOLGÁLAT:

1. Pongrácz-úti Építésvezetőség. (A darabbérben végzett munkák átlagos kiteljesítési százaléka 115.35 százalék. Az összes munkaórák 80.65 százalékát végezték darabbérben. Az építési helyen a szakmai vezetés, valamint a népnevelő és bizalmi munka egyaránt igen jó és ennek a jó kollektív együttműködésnek köszönhető a szolgálati hely kiváló eredménye. **Összes pontszáma 96 pont); 2. Horvátnádaljai Építésvezetőség, 3 Lábatlani Építésvezetőség.**

LEGJOBB SZERTÁRI SZOLGÁLATI HELY:

1. Landler Jenő osztószertár. (A szertár teljesítményi százaléka 122 százalék. A kiszabott 45835 munkaelemmel szemben kiteljesítése 55944 egység. Egy munkaelemre eső bérköltsége 0.29 Ft. Egy kocsi ki- illetve berakásának átlagideje 1.18 óra. **Összes pontszáma 30.5 pont): 2. Veszprém—Külső szertár, 3. Barcsi szertár.**

LEGJOBB KOMPLEXBRIGÁDOK A KERESKEDELMI SZOLGÁLATNÁL:

1. Záhony állomás komplexbrigádja. (A kiértékelésre kerülő időszak alatt a komplexbrigád a rakodási időt 132 százalékban, a kocsikihasználást 97 százalékban, az irányvonatok tervét 208 százalékban, az ötnapos szállítási tervet pedig 90 százalékban teljesítette ki. **Összes pontértéke + 187); 2. Mád állomás komplexbrigádja 3. Komló állomás komplexbrigádja.**

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLLALATOK A RAKODÁSI IDŐ ÉS KOCSIKIHASZNÁLÁS TELJESÍTÉSÉBEN:

1. Hegyaljai Ásványbánya, Mád állomás. (A vállalat a rakodási időt 250 százalékban, a kocsikihasználást 100 százalékban, a ötnapos berakási tervét pedig 92 százalékban teljesítette. **Összes pontértéke + 160); 2. Műmalom Vállalat, Hódmezővásárhely.**

LEGJOBB FORGALMI BRIGÁDOK:

1. Pető István gurításvezető brigádja, Dombóvár állomás. (Az állomásra megállapított vonatszétrendezési műveletek egységidejét 157 százalékra, a legurított kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva 105 százalékra teljesítette. Szolgálatában aláváltás, utolérés, helytelen sarúzás nem fordult elő. **Összes pontértéke + 224); 2. Csontos János munkamester és brigádja, Rákosrendező. Összes pontértéke + 96.**

LEGJOBB VONTATÁSI BRIGÁDOK:

1. Rajnyák Fábián 500-as brigádja, Celldömölk Fűtőház. (A mozdonyfordulók felülvizsgálásával és további szűkítésével, valamint az 500 kilométeres szovjet munkamódszerek bevezetésével elérték a napi egy mozdonyra eső 217 kilométeres átlagteljesítményt, mely a célkitűzésként megállapított 149 kilométeres teljesítménynek a 146 százalékos kiteljesítését jelenti. A brigád a napi mozdonykilométer teljesítményét állandóan fokozza és vállalást tett, hogy a teljesítményt további két százalékkal felemeli. **Összes pontértéke + 46); 2 Pusztai Lajos.**

LEGJOBB KERESKEDELMI BRIGÁDOK:

1 Demeter István átrakóbrigádja, Záhony. Teljesítményi százalékukat 282 százalékban, garancialevélben vállalt és végzett árukezelést 50 százalékban teljesítették. Szolgálatukban árukár nem fordult elő. **Összes pontértéke + 203); 2. Bánki József ponkmunkabrigádja, Budapest—Nyugati p. u.**

LEGJOBB PÁLYAFENNTARTÁSI BRIGÁD:

1. Körei Miklós előmunkás és brigádja, nyiregyházi osztálymérnökség IV. pályamesteri szakasz. (Kiértékelésre kerülő versenyidőszak alatt vágányszabályozási munkáknál átlagosan 160 százalékot értek el. A felmerült munkaórák 90 százalékát végezték teljesítménybérben. Kocsi ki- és berakodás nem fordult elő. A csapat minden egyes tagja sztahanovista, kimagasló eredményüket a meleg csákányváltás, a Nazarova- és a Vorosin-mozgalmak helyes munkamódszerével érték el. **Összes pontérték 56); 2. Báger József előmunkás és brigádja, szombathelyi osztálymérnökség VIII pályamesteri szakasz.**

LEGJOBB SZERTÁRI BRIGÁD:

Landler Jenő-brigád, Pécsi Szertár. (A kiértékelésre kerülő időszakban a minőségi munka figyelembevételével 286 százalékot értek el. A garancialevélben vállalt és végzett minőségi munkájukat 270 százalékban teljesítették. Kiváló teljesítményüket a brigád tagjainak szoros együttműködésével érték el. **Összes pontértéke 28).**

LEGJOBB FORGALMI DOLGOZÓK:

1 Kiss Imre állomáselöljáró, Diosgyőr Vasgyár. (A 24 órás vonatforgalmi tervet 73, a tehervonatok terhelését 171, a személyvonatok menetrendszerinti indítását 110, tehervonatok menetrendszerinti indítását 105, a „négyes kapcsolt"-mozgalomban indított vonatokat 114 százalékra teljesítette. **Összes pontértéke 99); 2. Kálmán Ernő váltókezelő, Debrecen 3. Szepesi János főkocsimester.** Miskolc személypályaudvar. **4. Oláh Mihály** gépkisérő, Debrecen. **5. Sárközi András** főtávirász, Rákosrendező. **6. Németh József** intéző, vonali menetirányító, Celldömölk.

LEGJOBB VONTATÁSI DOLGOZÓK:

Csiki József mozdonyvezető és Csáki Ferenc fűtő, Püspökladány Fűtőház. (Az egy mozdonyra eső napi kilométerteljesítményüket a célkitűzéshez viszonyítva, 33 százalékkal túlteljesítették. Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva + 18 százalékos, mozdonyjavítási költségük 165 forint megtakarítás. Szolgálatukban baleset és szolgálatképtelenség nem fordult elő. Többterheléssel továbbítottak nyolc vonatot, a többterhelés átlaga 44 százalék. „Négyes kapcsolt" mozgalmi vonatot 14 darabot továbbítottak. „A minden út jövedelmezőségéért"-mozgalomban résztvesznek. Tehervonatjaikat késés nélkül továbbítják. **Összes pontszám 156); Kósa Kálmán szénszerelő** Dombóvár Fűtőház; **Igaz István** kazánmosó, Szeged Fűtőház; **Molnár Sándor** előfűtő Salgótarján Fűtőház; **Kapoli Ferenc** mozdonylakatos, Dombóvár, Fűtőház; **Koller Jenő** mozdonyirányító, Szombathely, Igazgatóság; **Korcsolai Ede** mozdonyfelvigyázó, Debrecen Fűtőház; Ujházi fűtőházvezető, Budapest—Ferencváros, Fűtőház

LEGJOBB KERESKEDELMI DOLGOZÓK:

Tóth Lajos szállítási tervfelelős, Dorog. Pontszáma + 166. (Vonalhálózatán az ötnapos berakási terveknél eltérés nincs. Kiteljesítése 100 százalék + 50 pont. A súlyponti fuvaroztató vállalatoknál az ötnapos berakási terveknél az eltérés csak 4 százalék, kiteljesítése 96 százalék + 30 pont. Irányvonat tervét 155 százalékra teljesítete ki + 8 pont); **Stümmer György** rakodási felelős, Békéscsaba; **Nagy Sándor** raktárnok, Putnok; **Bodnár Erzsébet** jegypénztáros, Szerencs; **Slikk Géza** kereskedelmi főnök Záhony.

LEGJOBB ADMINISZTRATIV DOLGOZÓ:

Gáti Károly felügyelő főelőadó, KPM 8/C Szakosztály, (A hivatalos menetrendkönyv elosztásának új módját szervezte meg. Bevezette a hivatalos menetrendkönyv megrendelését előzetes megrendelés alapján. A hivatalos menetrend-könyvben a megállóhelyeknél kurziv betűk helyett újtipusú betűket használ, amit géppen lehet szedni. Ezzel kb 30.000 forintot takarított meg az államvasutaknak.)

Akik fékezik a három és félnapos kocsiforduló megvalósítását

LEGGYENGÉBB ÁLLOMÁS

Lökösháza állomás, Siklós állomás.

LEGGYENGÉBB VONTATÁSI SZOLGÁLATI HELY:

Pécs Fűtőház, Nyiregyháza Fűtőház.

LEGGYENGÉBB PÁLYAFENNTARTÁSI SZOLGÁLATI HELY:

Székesfehérvári osztálymérnökség, Győri osztálymérnökség.

LEGGYENGÉBB KERESKEDELMI FŐNÖKSÉG:

Budapest—Vizafogó kereskedelmi főnökség, Budapest—Magdolnaváros kereskedelmi főnökség.

LEGGYENGÉBB MŰHELYI SZOLGÁLAT:

Debreceni Járműjavító ÜV, Szolnoki Járműjavító ÜV.

LEGGYENGÉBB TÁVKÖZLŐ ÉS BIZTOSÍTÓBERENDEZÉSI SZOLGÁLAT:

113. számú Távirdamesteri szakasz, Mátészalka, 210. számú Szemaformesteri szakasz, Záhony.

LEGGYENGÉBB HIDSZOLGÁLAT:

Székesfehérvári Építésvezetőség, Mohai Építésvezetőség.

LEGGYENGÉBB SZERTÁRI SZOLGÁLATI HELY:

Dombóvári szertár, Bátaszéki szertár.

LEGGYENGÉBB KOMPLEXBRIGÁDOK A KERESKEDELMI SZOLGÁLATNÁL:

Fürged állomás komplexbrigádja.

LEGGYENGÉBB FORGALMI BRIGÁD:

Patakvölgyi Richárd tolatásvezető-brigád, Cegléd.

LEGGYENGÉBB VONTATÁSI BRIGÁD:

Székesfehérvári Fűtőház 500-as brigádja.

LGGYENGÉBB KERESKEDELMI BRIGÁD:

Balogh Antal + 7 fő brigádja, Szolnok személypályaudvar.

LEGGYENGÉBB PÁLYAFENNTARTÁSI BRIGÁD:

Szőke István előmunkás és brigádja Kaposvári osztálymérnökség XIX. pályamesteri szakasz.

LEGGYENGÉBB SZERTÁRI BRIGÁD:

Józsa Lajos és brigádja, Landler Jenő osztószertár.

LEGGYENGÉBB FORGALMI DOLGOZÓK:

Szabó R. János főtiszt, Dorog; **Fricz József** váltóőr, Budapest—Ferencváros; **Sádli József** kocsirendező, Dorog; **Fazekas Gyula** gépkisérő, Salgótarján—Külső; **Horváth Nándor** állomáselöljáró, Celldömölk; **Győrfi Ferenc** intéző Zebegény.

LEGGYENGÉBB VONTATÁSI DOLGOZÓK:

Nagy József mozdonyvezető, Kaposvári Fűtőház; **Darázs Ferenc** fűtő Kaposvári Fűtőház; **Fazekas Imre** szénszerelő, Debrecen; **Kovács Imre** előfűtő, Püspökladány Fűtőház; **Tóth Lajos** kocsilakatos, Debrecen, Fűtőház.

LEGGYENGÉBB KERESKEDELMI DOLGOZÓK:

Kocsis Gyula szállítási tervfelelős, Pécs; **Gombás Antal** rakodási felelős, Kőbánya-Felső; **Bogdán Mária** jegypénztáros, Gyékényes; **Szabó Sándor** kereskedelmi főnök, Győr

LEGGYENGÉBB ADMINISZTRATIV DOLGOZÓ:

Forgács Jánosné, KPM I/3. Szakosztály.



A tisztasággal „takarékoskodnak" a miskolciak?

Ha valaki Miskolcra megy és megnézi az állomást, csodálkozva tapasztalhatja, mennyire piszkos és elhanyagolt. Világos nappal egész szeméthalmokat lát az ember, a félreeső helyen pedig valóságos kis csatornák képződtek a tisztátalanság miatt. Súlyos felelősség terheli az állomásvezetőt ezért. Szégyene a vasútnak, a városnak, az országnak, hogy a felszabadulás után hét esztendővel ilyesmi előfordul.

A Szovjetunióból hazatért vasutas küldöttség elismeréssel szólt a szovjet városok, állomások rendkívüli tisztaságáról. Jól tennék állomásaink, ha a szovjet példa alkalmazásával, a Vorosin-mozgalom megindításával biztosítanák az állomások külső és belső tisztaságát.

„EZEN NE MULJÉK"

Putnok állomáson a szerkesztőség munkabrigádjának egyik tagja tapasztalta a következőket:

A putnoki versenyadminisztrátor lelkiismeretes ember. Senkit meg nem károsítania és féltékenyen vigyáz arra, hogy a verseny nyilvános ellenőrzésén keresztül is lendületet adjon az őszi forgalmi versenynek. Ezt onnan tudjuk, hogy emlékezetből írja fel a versenytáblára a dolgozók eredményeit, napi teljesítményét. Igen tetszik néki, hogy néhány kartársa, akik jelen vannak ennél az *„aktusnál"*, helyeslően bólogatnak hozzá.

Persze előfordul az is, hogy kevesebbet ír valakinek. Az egyik távirász igen méltatlankodott a 105 százalék teljesítménye láttán, mire a versenyadminisztrátor így intette le a hiú embert:

— Ezen ne muljék!

És a legtermészetesebb mozdulattal letörölte az igazságtalannak tetsző 105-öst és helyette 131 százalékot írt fel, általános derültséget keltve a kevésbbé öntudatos kartársak között.

A versenyadminisztrátor *„lojalitása"* az öntudatos dolgozók körében azonban ellenszenvet váltott ki, mert tudták, hogy ilyesmivel járatja le az ellenség a munkaversenyt. Most már megértettük, hogy a tervfelbontás tényezőit s a sztahánovista szinteket miért nem ismerik a dolgozók. Amikor pedig kértük a tervkönyvecskéket a dolgozóktól, kiderült, hogy a teljesítményt kiértékelő kartárs fiókjában vannak. Az állomás öt sztahánovistájának nyilvántartó lapja ugyanakkor a személyzetügyesnél hever.

Ilyen körülmények között azután érthetővé vált az, hogy Putnok állomáson miért nincs munkaverseny.

Hámán Kató vagy Északi Fűtőház?

A *Hivatalos Lap* szeptember 22-i számában *Kovács* Gyula ügyével kapcsolatban rövid közleményt olvastunk. Ebben a közleményben még mindig úgy irnak a Hámán Kató Fűtőházról, mint a Budapesti Északi Fűtőházról.

Az értesítést közlő *Hivatalos Lap* szerkesztősége ilyen esetben figyelmeztethetné az illetékes ügyosztályt arra, hogy ne szakadjon el az élettől, vegye tudomásul a fűtőház névváltoztatását és tartózkodjon a jövőben az ilyen *„elkeresztelésektől"* mert kiteszi magát annak, hogy egy idő mulva már keresni fogják: hol is van az az Északi Fűtőház?

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM. ★ Ára: 20 fill. ★ 1951 OKTÓBER 20.

A kocsiforduló leszorításával készülünk november 7 méltó módon való megünneplésére

A vasutasok nagy nemzeti feladatai, a vasutasnapon *Rákosi* elvtársnak tett fogadalom, a felszabadító Szovjetunió iránt érzett hála és szeretet arra köteleznek bennünket, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulójára tett felajánlásokkal és vállalásokkal győzelemre segítsük a kocsiforduló leszorításáért, az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért indított harcunkat.

Forgalmi Dolgozók! Az őszi forgalom nagy csatájában minden dolgozónak nap nap után fokozódó lendülettel, teljes odaadással kell kivennie a részét. A munkafegyelmet helyre kell állítani. Az itt fennálló hiányosságoknak tudható be elsősorban, hogy nem tudtuk a kocsiforduló a kívánt mértékre leszorítani. Ennek következtében naponta ezren felül van azoknak a kocsiknak a száma, amelyeket kocsihiány miatt nem lehetett a felek rendelkezésére bocsátani.

A kocsiforduló alakító tényezők közül a kocsik futására eső időhányad a kocsifordulónak csak egynyolcad részét teszi ki. A többi a kocsik szétrendezésére, beállítására, a rakodásra, kihúzásra és a továbbításra való várakozásra esik. Itt van a legnagyobb elmaradás és itt kell legsürgősebben megjavítani a munkát.

Országszerte tapasztalható bűnös mulasztás az, hogy az érkező elegy szétrendezéséhez csak órák multva kezdenek hozzá. E négy műveletnek:

a szétrendezésnek, a beállításnak, a kihúzásnak és a továbbításnak késedelmes végrehajtása gátolja elsősorban a kocsiforduló megjavítását.

Tervszerűtlen a tolatómozdonyok munkája. Meg kell szüntetni az érkező és induló vonatok mozdonyácsorgását.

Kirívóan rossz a budapesti körvasút munkája

ezen a területen. A körvasút munkáját az indokolatlan vonatfeltartások megszüntetésével, a vonatok időben történő összeállításával, a vonatfelvétel előre történő elkészítésével és segítőkész együttműködésével kell megjavítani.

A menetirányításnál is sok a hiányosság. A háromnapos kocsiforduló megvalósításáért folyó hatalmas küzdelemben a szolgálati helyek munkáját össze kell kapcsolnia, hogy a munka óramű pontossággal folyamatos legyen.

A menetirányítónak az irányítása alatt álló vonal parancsnokának kell lennie.

A menetirányító legyen mintaképe fegyelmezett példaadásával az irányítása alatt álló vonal valamennyi dolgozójának.

Forgalmi Dolgozók! Az őszi forgalom nagy csatáját győzelmesen kell megvívnunk. Harcoljatok fokozott lendülettel a háromnapos kocsiforduló megvalósításáért. Gyorsítsátok meg a szétrendezési, beállítási, kihúzási és továbbítási munkát. Szüntessétek meg a vonatácsorgásokat. Tekintsétek becsületbeli kötelességnek a kocsiforduló leszorítását.

Vontatási dolgozók! Azt tapasztaljuk, hogy az indokolatlan vonali hosszabbmenetek, gépi tezelések, de főképpen a szolgálatképtelenségek száma emelkedik. Ezt a tűrhetetlen állapotot elsősorban arra kell visszavezetnünk, hogy

a felügyeleti személyzet nem fordít kellő gondot a mozdonyok és mozdonyszemélyzet ellenőrzésére.

a fűtőházból kijáró mozdonyok megvizsgálását elhanyagolják. Ezt meg kell szüntetni.

A mozdonyszemélyzet *lunyinista-módon* úgy tartsa karban mozdonyát, hogy kazánmosási időközben a mozdonyt javítás céljából ne kelljen kivonni a forgalomból. A fűtőházfőnökök kezeljék súlyponti kérdésként a folyamatos szénellátást.

Mindent el kell követni a vonali tartózkodási idők mérséklésére, a kezelési idők csökkentésére. A fűtőházi kezelési és szerelési műveletek idejét észszerű munkamódszerek alkalmazásával minimálisra kell csökkenteni. Nagy súlyt kell helyezni a sérült kocsik haladéktalan megjavítására. Ezeket azonnal műhelybe vagy vontatási műhelybe kell állítani és ezért az állomások és fűtőházak együttesen felelősek. Vontatási műhelyben, mosótelepre beállított kocsikat nyolc órán belül meg kell javítani, illetőleg kimosni.

Vontatási dolgozók! Éberségtek fokozásával, munkátok minőségének javításával harcoljatok az őszi csúcsforgalom sikeres, gazdaságos lebonyolításáért.

Kereskedelmi dolgozók! A kocsik állomási tartózkodási idejének leszorításánál elsőrendű feladat a kocsik megrakásának és kirakásának jó megszervezése. El kell érni, hogy a rakodásokat a mindenkori

rakodási határidőn belül feltétlenül elvégezzék.

Ennek előfeltétele az előjelentés és előreértesítés jó megszervezése. Valósítsák meg a forgalmi és kereskedelmi szolgálat dolgozói között a legszorosabb együttműködést.

Ha a kocsiknak kiürítése az előírt idő alatt nem látszik biztosítottnak, kényszerkirakást kell végezni. A kereskedelmi szolgálat legsúlyosabb mulasztása az a helytelen és felületes szolgálat, amelynek következtében rendkívül

nagymennyiségű kocsit kell naponta feltartóztatni helytelen rakodás, rakományigazítás miatt.

Ezen a helyzeten gyökeresen segíteni kell.

Kereskedelmi dolgozók! A be- és kirakás gyors elvégzése a kocsiforduló lényeges eleme. Minden figyelmet erre a célra kell összpontosítani! Biztosítani kell, hogy éjjel és nappal folyamatos rakodási munkával a kocsi kiürüljön és megrakása is megtörténjen!

Vasutas dolgozók! Minden fogadalom annyit ér, amennyit teljesítünk belőle! Ismerjük hiányosságainkat, meg kell találni azt a módot, ahogyan a munkánkat meg kell javítani. Legyenek példaképeink azok a hős magyar vasutasok, akik a felszabadulás utáni időben a kommunisták, pártunk vezetésével harcbaindultak és győzelmesen be is fejezték a romok eltakarítását, a vasut újjáépítését.

Rákosi elvtársnak megfogadtuk a vasutasnapon, hogy az őszi forgalom teljesítésével a felemelt ötéves tervünk most következő szakaszában a vasutasoktól megszokott becsülettel és helytállással teszünk eleget feladatainknak. Meg kell felelnünk annak az előlegezett bizalomnak, amelyet pártunk és kormányzatunk a vasutasnap életrehívásával részünkre előlegezett.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulójára tett versenyfelajánlásokat összpontosítsuk az őszi forgalom sikere érdekében. A most soronlévő cukorrépa és burgonyaszállítások zavartalan lebonyolítása egész népgazdaságunk közvetlen érdeke.

A hős szovjet vasutasok mintája nyomán a már eddig is meghonosodott sztahánovista mozgalmakat tovább kell erősíteni, a *„2000 tonnás”*, az *„500 kilométeres”*-mozgalmat a rugalmas menetrenddel és az irányvonatképzéssel párosítva állítsuk a háromnapos kocsiforduló érdekében.

Szilárdítsuk meg a munkafegyelmet javítsuk meg az ellenőrzést. Igyekezzünk a belső tartalékoknak a feltárásával a munka gazdaságosságát fokozni. Ezt kívánja tőlünk az egyre élesedő nemzetközi helyzet, az ötéves terv most soronlévő szakaszának maradéktalan teljesítése. Ezzel szilárdíthatjuk meg a béke táborát és teljesíthetjük a szocializmus építésének soronlévő feladatát.

Harc a háromnapos kocsifordulóért

Népszava-szerda a Vasútas Szakszervezetben

A Népszava, a Szocialista Vasútért szerkesztősége és a Vasutasok Szakszervezete október 10-én közös rendezésben *Népszava-szerdát tartott.* Ezen tárgyalták meg az élenjáró vasutas dolgozók a háromnapos kocsiforduló hiányosságait és tettek javaslatot a hiányosságok megszüntetésére.



A vasutas Népszava-szerda résztvevői hasznos javaslatokkal segítették a háromnapos kocsifordulóért vivott harcot. Képünkön az élenjáró vasutasok egy csoportját látjuk. Fent: Gáspár elvtárs ismerteti a hiányosságokat.

Rácz Kálmán elvtárs titkár elnöki bevezetője után *Vig* István elvtárs, a SZOT és a Népszava szerkesztősége nevében üdvözölte az ankét résztvevőit. Utána *Gáspár* Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára szólt az értekezlethez. Elmondotta, hogy felemelt ötéves tervünk megvalósítása csak gyors és biztonságos vasúti szállítás segítségével lehetséges. Ennek

alapvető feltétele a kocsiforduló leszorítása.

Ezen a területen nagy elmaradás tapasztalható. Például a szeptember hónapra előirányzott

3.1—3.6 napos kocsifordulót csak 4.7 napra teljesítettük.

A vállalatok számára nem minden esetben tudja biztosítani a vasút az igényelt kocsimennyiséget.

Ezután szolgálati áganként tárta fel a hiányosságokat. A forgalmi szolgálatnál elsősorban a vonat- és gépácsorgásokat, az elegy indokolatlan gyűjtését jelölte meg olyan tényezőként, amelyek hátrányosan befolyásolják a kocsifordulót. Fel kell számolni az elegyre és gépre várásokat.

Kazincbarcikán például az egyik vonat 145, a másik pedig 180 percet várt elegyre

A vontatás munkájával kapcsolatban hiányolta a hosszabb meneteket, a túltartózkodásokat. A vontatási dolgozók sok helyen figyelmen kívül hagyják a megállapított kezelési normát, ezáltal a vonat kizökken menetrendjéből, s

csaknem órákra megbénítja a vonal átbocsátóképességét.

A mozdonyok eloszlása körül is hibák vannak. A többlettartalékok rendszertelensége, felhasználásuk szervezetlensége veti fel a munkaerő kérdését a vontatásnál.

A kereskedelmi szolgálat munkájával kapcsolatban megállapította *Gáspár* elvtárs, hogy sok esetben engedékenyen kezelik a kocsiforduló ügyét és nem biztosítják a Népgazdasági Tanács éjjel-nappali rakodásról szóló rendeletének alkalmazását. A pályafenntartás munkájával kapcsolatban megállapította, hogy a legfontosabb, felújítási munkálatok az őszi forgalom időszakára tolódnak át. Egyes súlyponti állomásokon torlódások következtek be azért, mert napi ötórás vágányzárakat rendeltek el, sok esetben egész vágánycsoportokra.

Gáspár elvtárs részletesen foglalkozott a további hiányosságokkal s a balesetekkel kapcsolatban hangsúlyozta, hogy

a balesetek és az ellenség elleni harc kérdését nem lehet elválasztani egymástól,

ez is a kocsiforduló meggyorsításának alapvető részét képezi.

Utána felszólalások következtek. *Török* József, Miskolc, személypályaudvar dolgozója kérte a szovjet vasutas munkamódszerek átültetését, hogy a siktolatással is hozzájáruljanak a kocsiforduló meggyorsításához.

Simon János (Nagykanizsa, Fűtőház) javasolta, hogy ne gyűjtsék Budapest—Ferencváros állomáson a mosásra váró kocsikat, hanem minden vonathoz sorozzanak be néhány fertőtlenítésre váró kocsit.

Vereckei János, a Landler Jenő Járműjavító ÜV dolgozója javasolta, hogy a gurító állomások két saruval dolgozzanak, mert a futójavítások 80—90 százaléka gurításokból adódik. Ezzel elkerülhető az ütközőrúd törése, mellvasgörbülések, szekrényferdülések, amelyek késői és egy saruval történő saruzástól erednek. *Bacsó* Gyula Pécsbányarendező dolgozója a tervszerűtlen szénelosztást kifogásolta. *Lelkes* Gyula (Budapest) hangsúlyozta az egyes szolgálati ágak közötti együttműködést, mint a kocsiforduló meggyorsításának egyik döntő feltételét. *Szőllősi* János osztott irányvonatok indítását javasolta.

Simon György (Bátaszék állomás) a háromnapos kocsifordulót azzal segítik, hogy a vonatkísérő személyzet komplexbrigád-szerződést köt, vállalják a gyors árukezelést, a tartózkodási idők megrövidítését a vonatforgalom meggyorsítását. *Várhegyi* Éva (Budapest—Ferencvárosi osztálymérnökség): a kocsik rendelésével kapcsolatban előirányzatot kell felfektetnünk, hogy ne igényeljünk többet, mint amire szükség van. Mindent el kell követni a leesőjelek csökkentése érdekében. *Szabó* Imre (Hámán Kató Fűtőház): javasolta, hogy egy helyen dolgozzanak a mozdony- és forgalmi menetirányítók, központosítsák a menetirányító szolgálatot.

Ezután még számos értékes javaslat hangzott el, amellyel a kocsifordulók meggyorsítását szándékoznak elérni élenjáró vasutas dolgozóink. A hozzászólásokra *Gáspár* elvtárs adta meg a választ és összegezte azokat a javaslatokat, amelyekkel a vasutasok nagy nemzeti feladatukat: a háromnapos kocsifordulón keresztül, az őszi csúcsforgalmat megvalósítják.

Az újítást elkenő bürokraták szolgálati kötelességnek tekintik a két és félmilliós megtakarítást jelentő újítást

Sok bátorítást nyertem újítási harcomban a SZOT határozatából és szakszervezetünk újítási értekezletéről.

A mult év első negyedében kezdtem meg újítási tevékenységemet. Ezzel is segíteni akartam pártunk célkitűzéseinek megvalósítását. Mint a MÁV Anyaghivatal ruhabeszerzője, — újításaimon keresztül igyekeztem messzemenő megtakarítást megvalósítani.

Ez azonban nem volt egyszerű. Az évi 180.000 forintot jelentő újításomat elvetették. Ebben az újításomban a rangjelzőül szolgáló vállapoknál igyekeztem megtakarítást elérni. Ez év februárjában újból beadtam újításomat. Ekkor elrendelték újításom bevezetését, de arról értesítettek, hogy ilyenirányú újítási tényekedésem, szolgálati kötelesség. Arról nem beszéltek, hogy

az 1950-ben benyujtott javaslatom elutasításával, 180.000 forinttal károsították meg népgazdaságunkat.

Újabb 350.000 forintos megtakarítást jelentő javaslatot adtam be a zubbonyok derékvágás nélküli elkészítésére. Ez az észszerűsítési javaslat hosszú időn át *„pihent”* és kilenc tárgyalás zajlott le azért, hogy a javaslatot újításként vagy észszerűsítésként fogadják-e el. Később eldöntötték: *nem újítás, hanem hivatali kötelesség.*

Itt is egy év után vezették csak be, s ezzel megkárosították a népgazdaságunkat.

Amikor kiutasítják az értekezletről az újítót

Két év alatt 12 újítást adtam be, s ezekkel nagy segítséget nyujtottam népgazdaságunknak. Megtörtént az is, hogy ilyen újítási tárgyaláson. *Harmati* elvtárs, az újítási bizottság elnöke egyenesen megakadályozta azt, hogy az újítások bizonyíthassák eredményességüket. Megtörtént az is, hogy. *Harmati* elvtárs kiutasított az értekezletről.

A zubbonyok derékbavágási javaslatának tárgyalásánál jelenlévő 8. Szakosztály képviselője úgy nyilatkozott, hogy annak *„pénzszaga”* van. Persze ezek után újításaim csak fél év, vagy egy év eltelte után nyertek bevezetést és pedig olyan formában, hogy az Anyaghivatal és a IV. Osztály vezetője szolgálati kötelességnek tekintették. Az eddig beadott újításaim nyomán évente közel két és félmillió forintot takarítunk meg népgazdaságunk számára a vasút területén.

A zubbonyok zsebfedelének alátét anyagával kapcsolatos újítási javaslatomra, amelyet mult évben adtam be, s amelyet helytelen figyelés miatt nem vettek figyelembe, majd a közelmultban megismételtem. — több mint negyedmillió értékű szövetet vagy posztót takaríthatunk meg évente. Most is az események után kullognak az illetékesek.

Helytelennek tartom, ha a MÁV Anyaghivatal IV. Osztályából ered egy újítás, a Vasúti Főosztály szolgálati kötelességként állítja be, a népgazdaság erősítését célzó munkát és készséget nem jutalmazzák. Tovább akarom segíteni a szocializmus építését hazánkban, de szükséges ehhez az is, hogy a beadott újításokat ne egy és másfél év késéssel vezessük be. De az is szükséges, hogy az újító kedvét ne szegjék bürokrata megállapításokkal.

Koppány Ferenc

a MÁV Anyaghivatal sztahanovista dolgozója

Kocsirendezők! Szilárd munkafegyelemmel, éber szolgálattétellel harcoljatok a kocsisérülések ellen, a tolatások meggyorsításával, a továbbítandó elegy hibátlan szétrendezésével és összesorozásával küzdjetek az őszi forgalmi verseny első helyéért, az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért!

Egy ismeretlen GÖRÖG ASSZONYHOZ



Te! Akivel Kelenföld állomás perronján találkoztam, köszönöm Neked ismeretlenül ezt a találkozást!

Ott általa többi utas között, a vonatodra vártál, velem egykorabeli lehettél, negyvenen felül.

Talán a fiad, talán a férjed, vagy az egész kis családod gyászoltad, feketében voltál. Fekete hajad is látni lehetett a fekete kendőből. Ha végignézett rajtad valaki, a gyászra gondolt, de ha a szemedet látta, akkor az élet, a reményteli boldog„ békés élet ragyogott abból feléje.

Senki nem értette a szavadat, a kapus egyre magyarázta a vonatodat Bánhida felé, az utasok találgatták, milyen nemzetiségű lehetsz?

Megkérdeztem Tőled: magyarul nem tudsz? A fejed rázad s idegenszerű kiejtéssel mondtad: görög!

De egyszer csak felragyogott csillogó szemed s azt mondtad érthetően: Szabadság! Te! Aki távol hazádtól, ezért a szent szóért vagy kényszerülve élni, ezért hordod tán a fekete ruhát is, ezért odaadtál az életedből talán mindent, ami Neked drága volt: az otthonodat, családodat, az élet visszahozhatatlan éveit... s mégis milyen ragyogással a szemedben tudtad nekem, az idegen asszonytársadnak mondani: Szabadság!

Nem könnyekkel, nem fájt semmi, amikor kimondtad; nem jutott eszedbe semmi, — a kis ház, az otthon, ahol talán gyermekeid első tipegését még most is látod, de ahol most bitangok tipornak; nem fájt az a golyó sem, amelyikért tán a fekete ruhát hordod, — Te nem siratsz semmit, amit ezért a drága szóért adtál oda, — büszke vagy rá!

Te hiszel! Te remélsz! Te tudod, hogy ezért a szóért érdemes mindent odaadni, ennek a szónak győzni kell! A Te hazádban is, Vietnamban is, Koreában is, az egész világon! — mert Ti, mert mi is, a többi szabadságszerető népek, így akarjuk.

Köszönöm Neked ezt a találkozást, köszönöm, hogy megtanítottál sok mindenre, ami bennem élt ugyan, de nem volt erőm hozzá, hogy felszínre hozzam. Kérlek, tanítsd meg a többi magyar asszonytestvéreimet is, akik talán sokszor a mindennapi élet aprócseprő gondjai miatt ellanyhulnak, tanítsd meg őket, hogy kell élni ezért a drága szóért: Szabadság! Hisz nekünk ez már megadatott, mi itthon vagyunk, mi már kiűztük a gazokat. Mi szabadságban élünk, a gyermekeink ebben nevelődnek fel, boldog. ragyogószemű, öntudatos, szabad emberekké.

Soha-soha sem fogom elfeledni azt a ragyogást a szemedben, Asszonytársam, azt a büszke harcos lángot s azt a meleg testvéri kézfogást, mellyel elváltam Tőled! Mégegyszer mondtuk mindketten: Szabadság! A körülöttünk álló asszonytársaink szeme is megtelt meleg ragyogással. Olyan felejthetetlenül szép volt, mint egy fogadalom, mint egy eskü!

Messziről jöttél ide, Asszonytársam, itt béke van, nekünk ezt a szovjet katonák harcolták ki, mi nem harcoltunk érte, de Ti... Te tudod, hogy kell harcolni a békéért, a szabadságért, Te azt is tudod, hogy kell azt meg is védenünk a gyermekeinknek. Emlékeztettél rá, köszönöm Neked, Te kedves Görög Asszonytársam!

Merényi Andrásné
a MÁV-kórház dolgozója

Jugoszláv vasutasok harca

A jugoszlav vasutasoknak a titóista rendszerrel szembeni növekvő ellenállására a jugoszláv fasiszta sajtó beismeréseiből is következtetni lehet. Így például a *Vjesnik* című zágrábi titóista lap írja hogy a vasúti munkások és alkalmazottak tömeges megbüntetése Jugoszláviában egyre nagyobb méreteket ölt és mindennapos jelenséggé válik Csupán *a Zágrábban, Vinkovciban, Karlovácon, Fiumében és Ogulinban működő 9302 vasutas ellen 1951 első öt hónapjában 9443 fegyelmi eljárás indult.* Ez azt jelenti, hogy az említett idő alatt *minden vasutas ellen átlagban több, mint egy eljárás indult.*

SVÉD Vasutaslevél:

„Őszinte csodálat tölt el Magyarország és népe iránt"

Kedves Barátaim! Legelsősorban köszönöm a felejthetetlen emlékü, csodálatosan szép napokat, amelyeket Magyarországon töltöttem.

Őszinte csodálat tölt el Magyarország és népe iránt, hiszen Ti valamennyien ezen dolgoztok, hogy az ország életszínvonalát felemeljétek. Nemzetközi viszonylatban pedig azon, hogy a népek egymásközötti békéjét elősegítsétek. Amikor láttam eredményeiteket, megértettem, hogy nagy dolgokat csak ilyen kollektiv munkával lehet elérni.

Sok szerencsét kívánok eredményeitekhez és fényes jövőt a szocializmusnak, Magyarországnak és a magyar népnek.

Külön megköszönöm a gaiyatetői boldog napokat és azt, hogy megismerkedhettem itt nálatok más országok népeivel. Ugyancsak felejthetetlen élmény maradt számomra a más országok küldötteivel folytatott beszélgetésem, nem is szólva az üzemben, kórházakban és kultúrközpontokban tett tanulmányi látogatásokról, amelyekre mindig nagy örömmel fogok visszaemlékezni.

Egyébként magyarországi útiélményeimről néhány előadást tartottam és ezek nagy sikert arattak. Svéd barátaim további előadásokra kértek fel, ezenkivül az örebrói *„Munkás újság"* közölte cikkemet.

Orebro. Svédország.
Sven Lööw.

Ágeni vasutasok a hadianyagszállítások ellen

A l'Humanité egyik levelezője irja többek között:

„Az amerikai hódítás nagy léptekkel nyomul elő országunkban. Mind több tankot, gépfegyvert, tehergépkocsit, benzint és hadianyagot szállítanak. Franciaország felfegyverzése és Nyugat-Németország újrafelfegyverzése napról-napra nagyobb méreteket ölt.

A dokkmunkások után Ágen vasutasai meg akarják nyerni a békét. nem sokkal előbb az ágeni vasutasok félórás sztrájkot tartottak. Tiltakoztak az amerikaiak ajándéka: egy tankvonat ellen, amely az állomáson állt és az ellen, hogy fegyveres csapat szállta meg az állomást, a rendezőpályaudvart és a várótermet is.

Másnap a vasutasok és a lakosság nagyrésze tiltakozott az állomás előtt egy újabb amerikai tankszállító vonat ellen a demokratikus szervezetek felhivására. Követelték, hogy az ő nagyhatalom iria alá a békeegyezményt Ezek a bátor akciók azt mutatják, hogy a francia vasutasok harcban állnak egy újabb világháború előkészitése ellen.

Semmiféle magyarázat és szankció nem állitja meg küzdelmünket a háború megakadályozása céljából, amely megsemmisitené a dolgozókat és gyermekeinket.

Az ágeni férfiak és nők megmutatták, hogy a vasutasokkal együtt harcolnak, megtagadják és akadályozzák a halálanyag fuvarozását, amelynek ők lennének első áldozatai. Mindnyájan összefogunk és megvédjük a békét."

Amikor a francia és a kapitalista országok többi vasutasai a jobb megélhetésért, a békéért harcolnak, nyomorban és nélkülözések ellenére is küzdenek az imperialista betolakodók ellen, addig mi és a népi demokráciák vasutas dolgozói azon fáradoznak, hogy megteremtsék hazájukban a szocialista vasutat, s a szállítási feladatok maradéktalan végrehajtásával, a terv teljesítésén keresztül építsük a szocializmust, a biztos boldog jövőt, s a párt mutatta úton elérjük egész népünk. s közöttük a vasutas dolgozók felemelkedését is.

A dombóvári tehervbrigádok példamutatóan segítik az őszi forgalmi versenyt

Még a nyár elején összehivtuk állomásunk sztahánovistáit, élenjáró dolgozóinkat, a különféle szakszolgálati helyek vezetőit. Állomásunk régi, elavult munkamódszerét újjal, egy jobbal akartuk felcserélni. A dolgozók egészséges, jó javaslatokkal segítették munkánkat. Itt szabtuk meg például a tolatómozdonyok munkakörét, majd ebből a javaslatából elindulva. *Barada* kocsimester javaslatára újjászerveztük állomásunk guritási módszerét.

A guritási módszer átszervezésével döntően segítjük az őszi forgalmat

Barada javaslata az volt, hogy az első tartalékmozdony csak a gurítást végezze, a második tartalék a legurított elegyet tegye az induló vágányra, lássa el a személyszerelvények összeállítását, szolgálja ki a javítómühelyt és a mosótelepet.

Kovács Lajos kocsimester azt javasolta, hogy a harmadik tartalék lássa el az ipartelepeket üres kocsival, állítsa be a rakott kocsikat a rakterületre, lássa el a raktárt, rendezze a D-vonatokat.

Az új beosztással teljesen megvagyunk elégedve, gyorsabb és jobb a munkánk, erőteljesen segítjük az őszi forgalmi versenyt.

Amikor a SZOT határozata megjelent, a dolgozók újabb ötletekkel és javaslatokkal javították meg például a gurítódombi *elősaruzást* és a belső *saruzást* is.

Az egyszerű javaslat eredménye az, hogy Dombóváron ma már szinte nem is beszélnek kocsitörésről, vagy kocsikisiklásról.

A mi tervbrigádunknak az a feladata, hogy az esztendő első félévi termelési tapasztalatai alapján felkutassuk azokat a műszaki, s ervezési, anyaggazdálkodási s egyéb nehézségeket, amelyek állomásunk termelésének és termelékenységének további emelését, s az önköltség csökkentését gátolja. Brigádunk a dolgozók segítségével egész sor javaslattal tette lehetővé az őszi csúcsforgalom lebonyolítását.

A brigád munkája például az is, hogy minden szolgálatátadás előtt a szolgálati helyek vezetői megbeszélik az elvégzendő munkát és a munka sürgősségi sorrendjét. Brigádunk, a dolgozókra támaszkodva érte el azt, hogy a legutóbbi három hónap alatt 43 javaslatot adtak be dolgozóink, holott három évre visszamenőleg csak 12 javaslatot nyujtottak be. A javaslatok felét a *„Cél"*-brigád tagjai nyujtották be a legszűkebb keresztmetszetek felszámolására. A gurítódombi hangosbemondó, a terepvilágitásra használt villanyégők új helyének kijelölése, új váltó beállításával három szolgálati hely zavarmentes kiszolgálása, — mind csak fokozta a termelékenységet és üzemünk biztonságát

Harmincéves módszert döntöttünk meg

Tervbrigádunk munkája nyomán *30 éves módszert döntöttünk meg.* A vonatok fogadásában, a személycsoportmentes időben a személyvonatok fogadóvágányára való fogadások, a gurítódombra való gyors továbbítás, egy új vízdaru felszerelése, az irányvonatok gépkezelésének megkönnyítésére, stb. — tervbrigádunk munkájának köszönhető. Szűk vonatkísérő létszámunk mellett zökkenő nélkül továbbítjuk irányvonatainkat a budapesti állomásokig, a tolatós tehervonatokat Pusztaszabolcsig, Bátaszékig, Veszprémig és Pécsig. Személyzetünket gazdaságosan használjuk fel, úgy, hogy az egy főre a 394 távoltöltött órából 310 tengelyen teljesített szolgálat. Önköltségkilométerünk is a minimumra csökkent. Ma ott tartunk, hogy nagy feladataink mellett is zavartalanul bonyolítjuk le az őszi forgalmat. A *„Cél"*-brigád további feladata, hogy dolgozza ki a tolatós tehervonatok utazási sebességének meggyorsítását.

Brigádunk hiányossága: nem vontuk be kellőképpen a szakvezetést, nem harcoltunk az utolsó negyedéves terv ismeretéért, amely még mindig az üzemi titkárságon van. Amig ezt meg nem kapjuk, nem kezdhetünk a részletfeladatok megoldásához. A másik hiba az, hogy

dolgozóink javaslatait és újításait még mindig felületesen kezelik,

s ezzel kedvüket szegik. A pécsi igazgatóság újítási előadója például el sem olvassa figyelmesen azokat, hanem mint nem *„célszerűt"*, visszaküldi állomásunkra.

Tervbrigádunk tudatában van annak, hogy csak akkor tud eredményes munkát végezni, ha a legszorosabb kapcsolatot építi ki a dolgozókkal. Tudjuk, hogy a jövő évi feladatok sikeres végrehajtásának a gyökerei már ez évi munkánkban is megvannak. Harcunk a kocsiforduló leszorításáért, a szállitási tervek végrehajtásáért szorosan összefügg a terv túlteljesítésével, a szocializmus felépítésének meggyorsításával és a béke védelmével. Ehhez felhasználjuk szovjet példaképeink tapasztalatait, pártunk útmutatását.

Dombóvár állomás dolgozói
Juhász Sándor, Erényi Géza,
Darabos Ferenc, Garai József,

KISS SÁNDOR szovjet módszerrel dolgozott

Az őszi csúcsforgalmi verseny kiértékelése szerint országos viszonylatban második helyezést értem el. Ez még nagyobb lendületet ad arra, hogy munkaversenyben, a november 7-re való vállalásokkal sikerre vigyük az őszi csúcsforgalom ügyét. Nem állok meg munkámban és úgy dolgozok, hogy elérhessem az első helyezést. Tudom, hogy hazámnak, dolgozó népünknek hasznos fia leszek.

Eredményemet annak köszönhetem, hogy a párt útmutatását, s ebből folyóan

a VI. Országos Vasutüzemi Értekezlet határozatait magamévá tévé, a kiszabott feladatokat teljesítettem.

Ebben felmérhetetlen nagy segítséget jelentett számomra a szovjet vasutasok bő tapasztalata. Sokat köszönhetek annak, hogy a Vasutpolitikai Osztály által kiadott

„Tanuljunk a hős szovjet vasutasok életéből és munkájából" című módszertani füzeteket tanulmányoztam és módszereiket átvettem.

Dolgozótársaimnak is átadtam az itt talált új munkamódszereket. Más munkamódszerem nincs, de munkámat lelkiismeretesen, szocialista fegyelemmel és utasítás szerint iparkodom végezni és végeztetem el. Műszakomban a dolgozóknak megmagyaráztam, hogy milyen

szoros összefüggés van a vasutasok jó vagy rossz munkája és a telemett ötéves terv, a dolgozó nép felvirágoztatása, a béke védelme között.

Tudják, miért dolgoznak és szolgálatukat balesetmentesen igyekeznek végezni. A forgalommal összefüggő valamennyi szolgálati ág dolgozóival összeköttetést tartok, idejében kérek és idejében adok rendelkezést a vonatforgalomról, a vonatok menetéről és az elvégzendő munkáról. Ez egyik kulcsa a sikereknek, ha ezt összeköttem a szovjet tapasztalatokkal, kitűnő eredményt érek el.

Vállalom, hogy elért eredményeimet nemcsak megtartom, de túl fogom teljesíteni az őszi forgalmi versenyben, hogy hozzájáruljak a szocialista vasut megteremtéséhez, a vasut felemelt tervének végrehajtásához, a világbéke megőrzéséhez.

Kiss Sándor,
Debrecen állomás forgalmi szolgálattevője.

VIGYÁZZATOK A NÉP VAGYONÁRA

A Landler Művek dolgozóinak levele a rákosrendezői és a ferencvárosi gurító dolgozóihoz

Mi, a *Landler Ozem Kocsiosztályának* dolgozói arra kérünk benneteket, hogy a három és félnapos kocsiforduló érdekében fokozottabb figyelmet szenteljetek munkátoknak.

A levél megírására az indított bennünket, hogy rájöttünk arra, hogy a Rákosrendező és a ferencvárosi gurító helytelen munkája következtében havonta 110 dolgozónknak ad munkát. Véleményünk szerint ezek a javitások

a helytelen saruzás következményei.

Két saruval kell a gurítódomb dolgozóinak megfogni a dombról legu ruló kocsikat és mégis egyoldalú saruzással dolgoznak. Ennek az a következménye, hogy rengeteg a hőnfutás, mert a csapágy kiugrik, rengeteg lök-tok-törés, tőkrúd-elgörbülést. tapasztalunk. A helytelen gurításból eredneb a mellvas. a hossztartó görbülések, a szekrénynek szögből való elferdülése és a helytelen gurítástól eredő erős kocsisérülések.

Nekünk, műhelyi dolgozóknak **a három és félnapos kocsiforduló kérdése szivügyünk és minden erőnket és tudásunkat latbavetjük, hogy minőségi kocsik kiadásával ellássuk a vontatást és a forgalmat.**

Ehhez azonban a ti jó munkátokra és segítségetekre is szükségünk van. Ha a gurítódomb dolgozói nagyobb figyelmet szentelnek munkájuknak és kevesebb sérült kocsi kerül üzemünkbe gondatlan munkátok miatt, — több idő jut nekünk a tervszerű munka elvégzésére.

Arra kérünk benneteket: tanulmányozzátok a szovjet módszereket és alkalmazzatok két sarut a gurításnál. Ahhoz, hogy Rákosi elvtársnak tett fogadalmunkat betarthassuk, szükségünk van a ti jó munkátokra is. Előre elvtársak és soktársak az őszi forgalom sikeres lebonyolításával a szocialista

Szakács Vilmos reszortvezető **Pecsvári László** sztahánovista lak.
Németh Mátyás
műhelybizottsági titkár.

VASUTASOK!

Hallgassátok a

„Vasutasok műsorát"

a rádióban.

Minden kedden a vasutas dolgozókhoz szól a „vasutasok műsora" A Magyar Rádió az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért harcoló vasutas dolgozók számára

minden kedden 17 óra 10 perckor külön műsort ad.

Ebben a műsorban hangképekben számol be a rádió a vasút különböző munkaterületeiről, az őszi forgalmi versenyben élenjáró dolgozók teljesítményéről, a lemaradókról, a vasutas dolgozók kultúrmegnyilvánulásairól.

VASUTAS DOLGOZÓK! HALLGASSATOK MEG A SZAMOTOKRA KÖZVETITETT VASUTAS MÜSORT. SZERVEZZETEK SZOLGALATI AGANKÉNT KOLLEKTIV RADIÓHALLGATAST!

Vontatási dolgozók! A szovjet tapasztalatok felhasználásával harcoljatok a mozdony- és kocsifordulók meggyorsításáért, öntudatos vasfegyelemmel és éberséggel vigyétek előre az őszi csúcsforgalom ügyét!

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Meg kell javítani a pártoktatási évad kezdeti hiányosságait

A megkezdődött pártoktatási évad már az első napok után egész sor figyelemreméltó eredményt, de egyuttal kirívó hiányosságot is felvetett. Pártszervezeteink jó munkájának eredményeként közel 30.000 párttag és pártonkívüli kezdte el a marxizmus-leninizmus tanulását különböző fokokon. Pártszervezeteink elvégezték a kiválogatás nagy munkáját, a propagandaszemináriumok és a politikai iskolák zavartalan beindítására a technikai előfeltételek nagyrészét biztosították. Gondoskodtak megfelelő helyiségekről, azok berendezéséről, írásos anyagokról, stb.

A legtöbb vasutas pártszervezet oktatási munkájának első foglalkozása ünnepélyes körülmények között zajlott le. Felvirágozott, feldiszített helyiségekben gyűltek össze a propagandaszemináriumok, illetve a politikai iskolák hallgatói. A legtöbb helyen pártunk Politikai Bizottságának határozatát helyesen feldolgozták és az első foglalkozás élénken, a hallgatók teljes érdeklődése mellett zajlott le. A Keleti Műszaki Kocsihivatal pártszervezete mintaszerűen készítette elő az oktatási évadot, jól válogatta ki a hármas bizottságokat, melyek minden dolgozóval elbeszélgettek, felhívták az elvtársak figyelmét az oktatás fontosságára. A Keleti Műszaki Kocsihivatal középfokú politikai iskolájának a megindító foglalkozásokon nem hiányzott senki és a hallgatók nagy érdeklődéssel szóltak hozzá a kérdésekhez, az elméleti problémákat helyesen alátámasztották saját munkaterületükről származó példákkal.

Egyes pártszervezetek igen helyesen ismételten megtárgyalták az oktatási évaddal kapcsolatos problémákat. Így Dombóvár állomás pártszervezete az első teendők után azt tárgyalta meg, hogy hogyan lehet jobban megszervezni

a fordaszemináriumokat,

hogy váltás előtt, vagy után tartsák meg a szemináriumokat. A kecskeméti állomási pártszervezet taggyülésen is foglalkozott az oktatási évad beindulásával kapcsolatban észlelt hiányosságokkal és egészséges javaslatok hangzottak el a hibák kiküszöbölésére.

A fenti eredmények mellett azonban egész sor hiányosság mutatkozik az oktatási évad meginduláskor kapcsolatban. A dombóvári fűtőházban például a középfokú politikai iskola hallgatóinak 70 százaléka nem jelent meg az iskola megnyitóján. Az osztálymérnökségnél a politikai alapismeretek tanulókörre 27 hallgatójából tízen hiányoztak az iskola megnyitásáról. A Landler Jenő Járműjavítóban az egyik politikai iskolán 22 hallgató közül csak hat elvtárs, a Nyugati-állomáson pedig az egyik iskolán 25 hallgatóból csak 10 elvtárs jelent meg az első foglalkozáson. A Szolnoki Járműjavítóban az fordult elő, hogy az egyik alapszervi politikai iskola megindítását el kellett halasztani, mert azon olyan kevés hallgató jelent meg.

A lemorzsolódás ellen minden erővel harcolni kell pártszervezeteinknek.

A Politikai Bizottság május 17-én hozott határozata kimondja:

„A kommunisták neveléséért, ideológiai fejlődéséért elsősorban a párt alapszervei felelősek." Tehát elsősorban pártszervezeteink felelősek azért is, hogy ne történjenek lemorzsolódások. Pártszervezeteinknek egyénileg foglalkozniuk mindazokkal az elvtársakkal, akik nem jelentek meg az első foglalkozáson. Beszéljenek az elvtársakkal az oktatás fontosságáról és nyomatékkal hívják fel a dolgozók figyelmét arra, hogy pártunk szervezeti szabályzata kimondja, hogy minden párttag kötelessége: *„.. szakadatlanul fejlessze politikai tudását és emelje műveltségi színvonalát, igyekezzék elsajátítani a marxizmus-leninizmus tanításait".*

Sajátos hibaként jelentkezett az is, hogy egyes pártszervezeteink megalkuvó módon az utazószemélyzet közül keveset vontak be az oktatásba és főként a nem utazók közül szervezték meg a politikai iskolákat. Pártszervezeteinknek úgy kell megszervezni a pártoktatást, hogy valamennyi utazó párttag be legyen vonva a pártoktatásba. Ezek az elvtársak a fordalatszolgálattal járó nehézségek miatt már esztendők óta nem tanulnak. Ezért harci feladata pártszervezeteinknek, hogy

az utazószemélyzet köréből

valamennyi párttagot bevonják az oktatásba. Ez nemcsak a forgalmi utazószemélyzetre vonatkozik, de a mozdonyszemélyzetre is.

Másik hiba: a kis szolgálati helyek dolgozóit igen kis részben vonták csak be alapszervezeteink az oktatásba. Ez súlyos hiba, hiszen a vasúti dolgozóknak több mint 30 százaléka kis szolgálati helyeken dolgozik. Ezek az elvtársak nagyobbrészt kimaradtak a pártoktatásból. A siófoki vonalon például

ahol 60 párttag van, mindössze 12 elvtársat vontak be az oktatásba,

arra való hivatkozással, hogy kis állomásokon szétszóródottan teljesítenek szolgálatot és nehéz megoldani az oktatásba való bevonásukat.

Hiba, mégpedig súlyos hiba, hogy nagy általánosságban

a vasút területén pártszervezeteink elhanyagolták a DISZ-oktatás megszervezését.

Sok helyen azt a helytelen gyakorlatot követték pártszervezeteink, hogy a pártoktatásba még részt nem vett fiatalkorú párttagokat pártoktatásba vontak be ahelyett, hogy megszervezték volna a DISZ-oktatást, mely biztosítja, hogy a pártonkívüli ifjúság is kivehesse részét a tanulásból. Ilyen helytelen gyakorlatot követett a szombathelyi állomás és a soproni GYESEV pártszervezete.

Mit kell tenniök a vasutas pártszervezeteknek, hogy a hibákat kiküszöböljék? Mindenekelőtt harcolni kell a lemorzsolódások ellen. A pártszervezetek vezetőségi tagjai beszélgessenek el a foglalkozásokról lemaradt dolgozókkal. Győzzék meg őket a tanulás fontosságáról. Ugyanakkor mozgósítsák a népnevelő elvtársakat, hogy jó felvilágosító munkával tudatosítsák a tanulás fontosságát, keressék fel otthonukban az előadásokról lemaradókat és világosítsák meg számukra: *nemcsak kötelessége, de jól felfogott érdeke minden párttagnak, hogy tanuljon, hogy emelje elméleti színvonalát.*

Pártszervezeteink vezetőségi ülésen, taggyülésen tárgyalják meg a lemorzsolódás kérdését és beszéljenek arról, hogyan lehet a dolgozók kívánságainak és a célszerűségnek legmegfelelőbben megtartani a fordaszemináriumokat.

Sürgősen meg kell erősíteni a DISZ-oktatást. Tudatosítani kell a fiatalok körében, hogy

a DISZ-szemináriumok

igen fontos eszközei az elméleti képzettség elnyerésének és semmiképpen sem becsüljük le a DISZ-oktatást a pártoktatással szemben.

Fontos feladat még pártszervezeteinknek

az ellenőrzőgárda megszervezése.

Igen sok helyen nem állítottak még be a pártszervezetek ellenőröket. Közvetlen kapcsolatot kell kiépíteni a propagandistákkal. A pártszervezet vezetői foglalkozzanak a propagandistákkal, nyerjenek tájékozódást arról, hogyan áll a pártoktatás munkája.

Az oktatás munkájában érvényesíteni kell a vasutas szempontokat. A párt által kiadott útmutatók mellé a Vasút Politikai Osztály speciális szempontok megadásával kiegészítő írásos anyagot adott ki. Ezeknek az anyagoknak a felhasználása az oktatásban nagyban segíteni fogja a pártoktatásban részvevőket ahhoz, hogy az elméletet gyakorlattal összekössék, hogy az elméleti színvonaluk emelkedése a termelő munkában is megmutatkozzék. Ebben az esztendőben a vasutas szempontok felhasználása az oktatásban sokkal előnyösebben megnyilvánulhat, hiszen a legtöbb politikai iskola és propagandaszeminárium többségének vezetői a vasutas elvtársakból kerültek ki.

Ezek a feladatok állnak vasutas pártszervezeteink előtt, hogy az oktatás területén mutatkozó kezdeti hiányosságokat mielőbb felszámolhassuk.

TOTH ISTVAN
a Budapesti Politikai Osztály nevelési részort vezetője.

Készüljünk fel jól a pártvezetőségek újraválasztására — tanulmányozzuk nagy tanítóink műveit

Komoly, felelősségteljes munka vár párttagságunkra: Újraválasztjuk vezetőségünket. Minden párttag — sőt pártonkívüli dolgozóink is — átérzik ennek a feladatnak nagyságát, hatalmas jelentőségét és komolyan, lelkiismeretesen készülnek a pártvezetőségek újraválasztására.

Párttagságunk, egész dolgozó népünk számára minden feladata megoldásához felbecsülhetetlen segítséget jelentenek nagy tanítóink: Lenin, Sztálin, Rákosi elvtársak tanításai. S minél nagyobbak a feladatok, annál inkább szükség van arra, hogy fokozott elmélyüléssel tanulmányozzuk műveiket. A pártvezetőségek újraválasztására is úgy készülhetünk fel legjobban, úgy oldhatjuk csak meg sikerrel ezt a soronkövetkező nagy feladatunkat, ha tanulmányozzuk a marxizmus-leninizmus klasszikusainak és pártunk vezetőinek műveit.

Kiilönösen három mű elmélyült tanulmányozásának van hatalmas jelentősége ezekben a napokban. Az egyik Lenin—Sztálin elvtársaknak „Párt és pártépítés" című gyüjteményes kötete, amely a Bolsevik Párt nagy szervezőinek, tanítóinak, vezetőinek, a párt építéséről szóló klasszikus tanításait gyüjti egybe. Felbecsülhetetlen segítséget jelent, újból és újból való tanulmányozása ugyanilyen időszerű annak a füzetnek, amely Sztálin elvtárs művéből a párt és a tömegek kapcsolatára, a pártonbelüli demokráciára, a bolsevik kritika-önkritika bátor alkalmazására és a párt építésében való hatalmas jelentőségére vonatkozó klasszikus tanításokat foglalja egybe „A kritika és önkritikáról" címmel.

A harmadik, számunkra különösen nagy elvi és gyakorlati segítséget jelentő mű pártunk szeretett vezetőjének: Rákosi elvtársnak „A pártról és pártépítésről" címen kiadott munkája. Rákosi elvtárs műveiből összeválogatott és e füzetben foglalt szemelvények feleletet adnak pártunk fejlődésének, politikájának sok kérdésére. Útmutatást jelentenek a pártunk előtt álló feladatok megoldásához — a pártvezetőség újraválasztásához is.

E három kötet növeli tisztánlátásunkat, elmélyíti öntudatunkat, megmutatja a követendő utat, az egyedüli helyes megoldást. Nagyjelentőségű, komoly feladat áll előttünk. Úgy készülhetünk fel legeredményesebb megoldására, ha elmélyülten tanulmányozzuk nagy tanítóink felbecsülhetetlen értékű, iránytmutató klasszikus művelt.



A kínai vasutasok nagy lelkesedéssel és valamennyien aláírták a Békevilágszövetség felhívását az öthatalmi békeegyezmény megkötésére. Képünkön a keleti vasútvonal egyik dolgozója aláírja a Békevilágszövetség felhívását.

Sztálin elvtárs nyilatkozata fokozza erőfeszítéseinket a háromnapos kocsiforduló megteremtéséért, a béke megvédéséért

Mi, a Landler Művek kovácsműhelyének dolgozói, nagy örömmel olvastuk és vitattuk meg Sztálin elvtárs nyilatkozatát, amelyet a Pravda egyik munkatársának adott az atomfegyverrel kapcsolatban.

Az egész műhely látta a nyilatkozatból, hogy a hazánkat felszabadító Szovjetunió, a hatalmas szovjet nép következetes és erőteljes békepolitikát követ. Sztálin elvtárs nyugodt, erőteljes és igazságot sugárzó szavai a legmélyebb hatást tette ránk. Emellett éreztük, hogy erőnk is megnőtt, bizakodásunk nagyobb lett. Olyan lelkesedés vett rajtunk erőt, hogy azt le sem lehet írni. Pedig mi nem könnyen lelkesedünk. A világ béketáborának lángeszű vezére, Sztálin elvtárs, ismét bizonyítékát adta annak, hogy a szovjet nép a béke alkotásainak megvalósításán keresztül legyőzhetetlen bástyája, következetesre méltó irányítója a nyolcszázmilliós békefrontnak.

Amikor lezártuk a nyilatkozat feletti vitát, egyre-másra arról kezdtünk beszélni, hogy ez a nyilatkozat mennyire megerősít bennünket a feladatok megoldásában. Valamennyien kifejezésre juttattuk, ki-ki a maga módján, hogy Sztálin elvtárs nyilatkozata fokozza erőfeszítéseinket az őszi versenyben, a háromnapos kocsiforduló megteremtéséért, a béke védelméért. Megerősíti akaratunkat a béke védelmében és támogatást, harci erőt nyujt a terv teljesítésében.

Sztálin elvtárs nyilatkozata után megnéztük versenyvállalásainkat. Felújítottuk az elavult versenypontokat és még az eddiginél is következetesebben sajátítjuk el a szovjet munkamódszereket, hogy több mozdonyt és több kocsit adjunk az őszi forgalmat lebonyolító dolgozótársainknak.

A Gazda-mozgalmat, melynek multhavi eredménye tizennyolcezer forint volt, még szélesebb körben alkalmazzuk. Azon igyekezünk, hogy újabb rejtett tartalékokat tárjunk fel és ezzel is segítsük a béke védelmét.

Vigyázunk a minőségi munkára és összekötjük az őszi forgalmi verseny küzdelmét a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulójára tett vállalások túlteljesítésével. Előző havi 123 százalékos átlagteljesítményünket, a rugómühely dolgozóival együtt november 7-re tovább fokozzuk jelentős mértékben és a kocsiosztályt még az eddiginél is jobban segítjük, hogy a kocsifordulóért vívott harcban még több és minőségileg jobb kocsit vethessen be.

Drága Sztálin elvtársunk nyilatkozata tehát nem egyszerű tudomásulvételt jelent, hanem azt, hogy mi, a dolgozó nép vasutasfiai, még keményebben álljuk a sarat az őszi csúcsforgalom lebonyolításában, felemelt ötéves tervünk ez évi tervének túlteljesítéséért, amelyel hozzájárulunk az amerikai imperialisták átjas terveinek meghiusításához.

POZSONYI MIHÁLY,
a Landler Művek Kovácsmühelyének dolgozója

Bizalmiaink az őszi csúcsforgalom sikeréért

A Felépítményi és Vasanyagjavító ÜV keresztezés-szerelő műhelyének dolgozói nagy lendülettel láttak az őszi forgalom nagy feladatainak megoldásához. Ebben jelentős segítség számunkra a vállalat műszaki vezetőinek támogatása.

Mi, bizalmiak, mint a műhely dolgozói, megbeszéljük feladatainkat a művezetőkkel. Az itt nyert útmutatást közöljük csoportunk minden egyes tagjával, nehogy azt higyje bárki is, hogy a kapcsolat formális. Nem. Jóformán a nap minden szakában tartsuk összeköttetésünket, de nemcsak a keresztmühely, de a többi műhelyek dolgozóival is.

A tapasztalatcseréket is mi, bizalmiak szorgalmazzuk olyan formában, hogy a lemaradt dolgozóknak s a kisebb teljesítményü munkatársainknak minden támogatást megadunk.

Arra törekszünk, hogy felszámoljuk a verseny kampányszerűségét. Ennek érdekében széles területen biztosítjuk a verseny nyilvánosságát.

Hiba is van. Nemrégen anyaghiánnyal küzdöttünk, s emiatt 5—8 százalékkal visszaesett a teljesítményünk. Ez annyit jelent, persze, hogy a 158 százalékos átlagos teljesítményü munkát megtartani, növelni nem tudtuk s vállalásunk teljesítését széles mértékben gátolta. Az igazsághoz tartozik, hogy vállalatvezetőink mindent elkövetett az anyaghiány megszüntetésére

A diósgyőriek elvtársi segítsége

A közelmultban Bakó János elvtárs. párttitkárhelyettes vezetésével munkáskülöttség utazott a Diósgyőri Vasgyárba a késedelmes szállítások miatt. A gyártásvezető szerint nagy I-sint csak az év végén kaptunk volna. Ezután felkerestük a munkapadnál dolgozókat, akik megbotránkozva hallgatták az elutasítást.

A diósgyőri vasgyár öntudatos dolgozói azzal segítettek bennünket az őszi csúcsforgalom lebonyolításában, hogy vállalták: az első nyolcórás műszakban legyártják a szükséges sínmennyiséget.

Az anyagot tehát legyártották, de a szállítás már egyszerűbben történt, azért valaki felelős. A diósgyőriek minden jóindulatú támogatás ellenére csak jóval később kaptuk meg a sínszállítmányokat. Meg kell mondani, hogy a diósgyőri munkástársainkkal való tanácskozás megerősített bennünket a szocializmus építéséért s az őszi csúcsforgalom sikeréért folyó harcban. Most a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulójának tiszteletére eddigi munkánkat felülvizsgáltuk és vállalásainkat felújítottuk. Elhatároztuk, hogy a Gazda-mozgalmat még szélesebb rétegre terjesztjük s ezen keresztül évi tervünket november 20-ra befejezzük. Ebben az elhatározásban erősített meg bennünket Sztálin elvtárs nyilatkozata, melyet a Pravda munkatársának adott. Mi, bizalmiak, most ezzel az erőtöbblettel végezzük politikai felvilágosító munkánkat, segítjük dolgozótársainkat és tesszük lehetővé azt, hogy tervünket a vállalt határidőre részleteiben is teljesítsük.

Szilágyi Vilmos,
lakatos bizalmi,
MAV Felépítmény- és Vasanyagjavító NV.

MEGKEZDTÜK

a különböző szakszervezeti kiadványok — újságok, röplapok, jegyzőkönyvek, mozgalmi fényképek, stb. — összegyüjtését a szakszervezeti archivum számára.

Régi munkásmozgalmi iratok, stb. jelentős számban vannak a régi szakszervezeti tagok birtokában. Nagy szolgálatot tennének azzal, ha a birtokukban lévő — a szakszervezet multbeli harcaival foglalkozó anyagokat — a szakszervezet rendelkezésére bocsátanák.

Felhívjuk a vasutas dolgozókat: bocsássák rendelkezésünkre, s tegyék közkinccsé ezeket a kiadványokat. A dolgozók költségeit megtérítjük. Az anyagot az alábbi címre kérjük beküldeni: Vasutasok Szakszervezete, Budapest VI., Munkácsy Mihály-u. 16. ea.

Kereskedelmi szolgálat dolgozói! Az árukárok megszüntetésével, a fuvaroztatókkal való jó együttműködéssel segítsétek a napi 15.000 vagon kiállítását. Harcoljatok a „rakva-rakott"-mozgalomban továbbítandó 50.000 kocsi megrakásáért!

A DUNAPENTELEI vasútépítők



teljesítették a Rákosi elvtársnak tett vasutasnapi fogadalmukat

A MAV Pályaépítő és Felújító ÜV. rácalmási főépítésvezetőségének dolgozói a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulójának tiszteletére versenyre hívták a vállalat valamennyi építésvezetőségét.

A vasutasnapra tett fogadalmunkat maradék nélkül teljesítettük. Az előző versenyszakaszban 150.000 forint megtakarítást vállaltunk és azt 305.000 forintra teljesítettük.

Harc a terv időelőtti befejezéséért

Az üzemi vállalat területén haroba indultak építésvezetőségeink a terv határidő előtti teljesítéséért. Ezzel is biztosítani akarjuk a Dunaj Vasműhöz irányuló forgalom zavartalan lebonyolítását.

A kulcsi építési szakasz már október 8-án befejezte ezévi tervét.

A rácalmásiak pedig vállalták, hogy december 15-re részleteiben is teljesítik tervüket. Jobb munkaszervezéssel és

jóval kevesebb létszámmal októberben 2000, novemberben pedig 3000 köbméterrel több földet termelnek és építik be új töltésnek.

A brigádok közötti versengés biztosítja a terv időelőtti befejezését. Ebben élenjárnak a fiatalok. A *„Szabadság"*-ifibrigád tagjai X. 8-ra teljesítették a vasutasnapi fogadalmukat, befejezték ezévi tervüket és

november 7-re vállalták hogy 1952 március 15-re előirányzott terveket befejezik.

Székely István, a brigád vezetője büszkén mondja, hogy minden tag fegyelmezetten végzi munkáját és 199 százalékos átlagteljesítménnyel még a szomszédos munkacsapatokat is segítik. *Szabó* Mihály, a csánytelki sztahánovista brigád vezetője 178 százalékos átlagteljesítménnyel készül a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójára.

A vágányzárak gyors feloldásával segítjük a háromnapos kocsiforduló megteremtését

Mozgó építésvezetőségeink a vágányzáras munkák határidőelőtti elkészítésével, gyors feloldásával segítik a háromnapos kocsiforduló megteremtését, az őszi csúcsforgalom lebonyolítását. A napokban adják át ünnepélyesen üzemünk dolgozói a

Pusztaszabolcs és Rácalmás között épített új 22 kilométer hosszú vonalszakaszt.

Ez a pálya nagyobb terheles bir el, mint elődje és nagyban hozzájárul az őszi forgalmi verseny sikeréhez.

A jó eredmények mellett vannak hiányosságaink. *Vidó* Ferenc elvtárs, a jászladányi brigád vezetője megállapította például, hogy az utóbbi időben

a termelési értekezletek nem töltik be teljesen rendeltetésüket.

Pedig nagy szükség van erre akkor, amikor az adonyi építésvezetőség 13 százalékkal maradt el a terv teljesítésében. A műszaki vezetés is helytelenül szervezi a munkát, de a tervbrigádok sem támogatják kellőképpen a dolgozókat a terv teljesítésében. Az adminisztratív dolgozók helytelen és felületes munkája sok dolgozói hátráltat képességei és ereje kifejtésében. Így számították ki rosszul a sztahánovista csánytelki brigád bérét. Az adonyi két villanyszerelő szakembernek pedig *„elfelejtettek"* fizetést adni.

Hiba az is, hogy *Szabó* Árpád főépítésvezető nem harcol eléggé a hiányosságok megszüntetéséért, nem vonja felelősségre azokat, akik 15—20 dolgozónak rendellenül fizetnek. *Bognár* kartárs, a bérelszámoló csoport vezetője a panaszokat rendeleti úton próbálja orvosolni. Ez nem helyes. Ebből származnak a nézeteltérések.

A dunapentelei vasútépítők teljesítették a *Rákosi* elvtársnak tett vasutasnapi fogadalmukat, bevezették az öntöcsatornákba az iparvágányt, tehát a dolgozók joggal elvárják, hogy munkájuk után értékeljék őket. Elvárjuk, hogy felelősségre vonják az őszi forgalmi verseny fékezőit, a dolgozók ellen vétőket. A főépítésvezető pedig harcoljon azért, hogy a felelős egyszemélyi vezetés érvényre jusson valamennyi építésvezetőségünknél, mert csakis így tudjuk felemelő ötéves tervünket, a béke tervét győzelemre vinni.

Csókási Károly
versenyfelelős, Ráczalmás.

Bürokraták akadályozzák a GAZDA-MOZGALOM kiszélesítését

Augusztus 3-án felkeresett *Papp* Gábor elvtárs, az üzemi bizottság titkára és azirányt érdeklődött: milyen eredményeket tud igazolni brigádom az anyagmegtakarítás terén? Ezideig nem jegyeztük a megtakarításokat, de Papp elvtárs felvilágosító munkája után felismertem a Gazda-mozgalom lényegét. Brigádommal megértettem a mozgalom jelentőségét. Megkezdtük a versenyt. Kis lelkes csapatommal augusztusban sikerült

két poggyászkocsit teljes hulladékanyagból felépíteni.

Tíz tagból álló brigádom önbizalmát ez nagymértékben fokozta és teljesítményét 125 százalékra emelte.

Amikor az újítónak kell kiszámítani a megtakarítás értékét

Eddig még minden rendben lett volna, ha a dolog csak idáig tartott volna. *Deme, Magyar* és *Jakab* elvtársak felülvizsgálták a kocsikat és láttamozták anyagmegtakarítási könyvecskémet. Ekkor felmentem az üzemi bizottsághoz azzal, hogy az anyagmegtakarítási értéket kiszámítsák.

Itt kezdődött a *„kálvária-járás"*. Legyen aki követni tudja: az üzemi bizottságtól a művezetőhöz, innen *Sasvári* munkabeíróhoz, tovább az anyagbeszerző szertárba, innen a 2-es raktárba küldtek.

Teljes határai munkaidőt vesztettem, de még mindig nem volt eredmény.

A brigádom azt mondta, hogy ne hagyjuk magunkat. Igy másnap ujból kezdtem a 2-es raktárban. *G. Kiss* elvtárs adta meg az „első segítséget. Még ezután sok huza-vona következett, majd a negyedik nap kaptam egy táblázatot, mely hivatalosan igazolta a fazonvasak értékét és fajsulyát. Ezután már csak gyerekjáték volt. Négy-öt helyre küldtek csupán mig végre reszortvezetőmhöz kerültem. *Jakab* elvtárs beteg volt, s igy helyettesét, Deák elvtársat kerestem fel. Azonnal segítségemre sietett, egy tételt ki is számított, mutatva, hogy ő már érti az összefüggést a mozgalom és a gyakorlat között, de továbbb nem számolt. Rámhagyta, hogy számoljam azt ki én, mert ez nem az ő munkájához tartozik.

Panaszommal Deme művezetőmhöz fordultam, aki már tudott az esetemről. Igy magamra hagyva, otthon nekiláttam és kiszámítottam, hogy

megtakarításom értéke augusztus hónapban 15.000 forint.

Ez azonban nem hivatalos, — mondta később *Deák* elvtárs. Igy fullasztják az emberbe az ambiciót. Végül *Falusi* párttitkár elvtárshoz fordultam, s bár panaszomat feljegyezte, mindezidáig semmi sem történt.

Nagyon szeretnénk, ha a helybeli pártszervezet és üzemi bizottság támogatna bennünket, kivezetne bennünket abból a zsákutcából, amelyben brigádom elvesztette önbizalmát, hassanak oda, hogy a Gazda-mozgalom eleven erőként hassa át a terv teljesítéséért, az őszi csúcsforgalom győzelméért folytatott üzemi harcunkat. Brigádunk nevében igérhetem, hogy az őszi forgalmi versenyben épp oly szép eredményeket tudunk majd felmutatni, mint azt augusztusban tettük. Azt hisszük, hogy *Falusi és Papp* elvtársak segítenek bennünket ebben az igyekezetünkben.

Csendes Elek
brigádvezető szekrénylakatos
a Szolnoki Járműjavító ÜV dogozója

*

Felhivjuk az üzem vállalatvezetőségének figyelmét Csendes Elek levelére, s hárítsanak el minden akadályt útjukból. A pártszervezetnek és az üzemi bizottságnak erőteljesen meg kell védeni az őszi csúcsforgalmat segítő dolgozókat a bürokraták ellen, akik akadályozzák a Gazda-mozgalom kiszélesítését s fékezik ezen keresztül is a vasutasok őszi versenyének győzelmét.

A fiatalok egymásután csatlakoznak Födi Sándor felhivásához „Az őszi csúcsforgalom legjobb ifjúmunkása" cimért

Lapunk október 6-i számában közöltük *Födi* Sándor sztahanovista ifjúmunkás mozdonyvezető felhivását: „Inditsunk versenyt. *Az őszi csúcsforgalom legjobb ifjúmunkása"* cim elnyeréséért." Ugyanakkor azt is megírtuk, hogy a vasutasszakszervezet központi vezetősége örömmel tette magaeva *Födi* Sándor felhivását és vándorzászlót alapitott az őszi forgalmi versenyben legjobb ifjúmunkás és ifibrigád számára.

Födi Sándor felhivásához egymás után csatlakoznak a fiatalok. A szegedi fűtőházban egész sor ifjúmunkás csatlakozott a versenyfelhiváshoz. Amint irják, azért, *„mert sikerre akarjuk vinni őszi csúcsforgalmunkat,* amelyet

mi, itt a déli határmentén ránk leselkedő Tito-banda közelében mégis inkább harci feladatnak tekintünk.

Mi, fiatal vasutasok érezzük legjobban, hogy népi demokráciánk törődik velünk, gondoskodik rólunk és az őszi forgalmi versenyben való jó részvételünkkel, a háromnapos kocsiforduló megteremtésével is törlesztenünk kell ígyekszünk pártunknak, Rákosi elvtársnak."

A vállalások mutatják, hogy ifjúmunkásaink komolyan veszik a versenyt, *Rákosi* elvtársnak tett vasutasnapi fogadalmuk megtartását. *Györki* Mihály mozdonyvezető például vállalta, hogy a *„mosástól-mosásig"*-mozgalomban 35.000 kilométerre emeli teljesítményét. *Varga* László, *Bálint Gyula* és *Györki* Mihály 20 százalékos javitási költségcsökkentést ajánlott fel. A géplakatos, tüzi- és kazánkovács ifjúmunkások vállalták, hogy eddigi átlagos 120—140 százalékos teljesítményüket minőségi javitás mellett 5 százalékkal növelik. A csőfuvató ifjúmunkások átlagos 135 százalékukat 140-re emelik.

A fiatalok hangsúlyozzák csatlakozásukban, hogy vállalásukat a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulójának méltó megünneplésére, *Sztálin* elvtárs 72. születésnapjának tiszteletére teszik. Ezzel el akarják érni azt, hogy megtartsák Szeged fűtőház országos első helyezését.

Ugyanigy csatlakoztak *Födi* Sándor felhivásához a békéscsabai, szegedi, miskolci, záhonyi fűtőház és a debreceni járművajitó, a szombathelyi, körmendi osztálymérnökség ifjúmunkásai is.

Fazekas Sándor ifjúmunkás tüzikovács például vállalta, hogy

augusztus havi átlagos 164 százalékát további 5 százalékkal emeli

és mint csapágyöntő a Gazda-mozgalom keretében a fehér fémmel való takarékosságot tovább fokozza, munkamódszerét pedig átadja *Cetkó* Jánosnak és *Kerekes* Imre átképzős lakatosoknak.

A vasutas fiatalok harcba lendültek az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért és arra törekednek, hogy elnyerjék *„Az őszi csúcsforgalom legjobb ifjúmunkása"* címét és a szakszervezet által alapitott vándorzászlót. Igy segítik a fiatalok a háromnapos kocsiforduló megvalósítását.

Termelési értekezleten vitatják meg dolgozóink üzemeik 1952. évre előirányzott tervét

A SZOT titkárságának határozata alapján üzemeinkben október 17—24 között termelési értekezleteket kell tartani. A termelési értekezleten a vasutas dolgozók megvitatják az üzem és egyéb szolgálati helyek 1952. évre előirányzott tervét.

A vasutas termelési értekezleteket területi bizottságaink, szakszervezeti funkcionáriusaink összekötötték az őszi forgalom megvalósításával, a három és félnapos kocsiforduló megteremtésével és az 1951. évi terv határidő előtti befejezésével.

Az őszi forgalom feladatai napról napra nagyobbak, amelyet bizonyitanak a hatalmas méretü ipari és mezőgazdasági szállitások. Ezek a feladatok teszik szükségessé, hogy a vasutasok termelési értekezletei, a tervismertető értekezletek segitsék ezeknek a feladatoknak a megoldását. Párhuzamot kell vonni az értekezleten a jövő évi terv és a jelenlegi teljesitmény között és már most látni kell azt, hogy a rendes forgalom és az őszi forgalom között lassan elmosódnak a határok: folyamatossá válik a véget nem érő hatalmas szállitási munka.

Területeinkről általános panaszként merül fel az előkészités során, hogy a pártszervezetek, a szakszervezet és a szakszolgálat nem hangolják össze a mozgalmi rendezvények idejét, a már meghatározott időpont sokszor megváltozik, s ez persze az előkészületek és a rendezvények rovására megy.

A termelési értekezletek megtartásáról és tapasztalatairól lapunk november 3-i számában számolunk be olvasóinknak.

Az Északi Járműjavító ÜV dolgozói november 7-re vállalták, hogy 20-ra befejezik évi tervüket és az év végéig hat és félmillió forint értéket termelnek terven felül

A vasutas dolgozók az eddiginél is több és jobb munkával készülnek a nagy évfordulóra. A MAV Északi Járműjavító ÜV dolgozói például Rákosi elvtárshoz irt fogadalmukban vállalták, hogy jelentékenyen elősegitik az őszi forgalmi feladatok sikerét.

„Drága Rákosi Elvtárs! — irták levelükben. — *Nemsokára ünneplik világszerte november 7-ét, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulóját. Mindannyian tisztában vagyunk azzal, hogy ennek a napnak köszönhetjük, hogy békében épitheljük virágzó országunkban a szocializmust.*

Tudatában vagyunk annak is, hogy az őszi forgalom hatalmas feladatainak végrehajtásában milyen fontos munkát végzünk. Az őszi forgalom sikeres lebonyolitása dolgozó népünk békéért folyó harcának egyik fontos részlete.

Éppen ezért megvizsgáltuk 1951. évi tervünket. A Nagy Évforduló tiszteletére, a békéért folytatott harcunk további fokozása érdekében megfogadjuk Önnek, Rákosi elvtárs és az egész dolgozó magyar népnek, hogy:

1. 1951. évi tervünket globálisan, mennyiségileg és pénzügyileg is befejezzük november 20-án;

2. 1951. évi terv fölött hat és félmillió forint értéket termelünk;

3. 1951. évre előirt termelékenységünket december 1-re 18 százalékkal túlteljesitjük;

4. A Gazda-mozgalom eddigi eredményeinek további kiszélesitésével november 7-ig 50.000, december 21-ig pedig további 180.000 forint megtakaritást érünk el

A Landler Művek hárommillió forint értékű anyagmegtakaritása

A Landler Művek dolgozói ugyancsak levéliel fordultak a magyar nép szeretett vezéréhez, *Rákosi* Mátyás elvtárshoz. Fogadalmukban vállalták hogy a Nagy Évforduló tiszteletére teljes erejükkel segitik a vasutasok legnagyobb erőpróbáját, az őszi forgalom lebonyolitását. Ennek előmozditására, a kocsiforduló leszoritására már december 10-re befejezik felemelt tervük második tervévét és a roncskocsik újjáépitését, a mozdonyok javitását a kiszabott idő előtt elvégzik. Ezáltal 11,140.000 forint értékü munkát végeznek és több mint hárommillió forint értékü anyagot takaritanak meg a Gazda-mozgalomban.

A Landler Művek dolgozói *Rákosi* elvtárshoz irt levelükben elmondották, hogy hiányosságok is vannak. Elmaradás van a kocsik korszerüsitési munkáiban és a minőségi munka terén is vannak javitanivalók, a mozdonyok és kocsik üzembiztonsága, valamint a kocsik beázásának megakadályozása terén.

Biztosan tudjuk — fejeződik be a levél —, hogy felajánlásunkkal ötéves tervünk sikerét segitjük elő és ezen keresztül mi is növeljük a dicsőséges Szovjetunió vezette béketábor erejét, amely az imperialisták háborús usztásaival szemben a dolgozók szocialista világát épiti.

Az ország valamennyi szolgálati helyén és üzemében a kocsiforduló leszoritásáért vivott harcot összekapcsolják a november 7-i vállalások túlteljesitésével és arra törekednek, hogy a vasutasok minden évi hatalmas feladatát, az őszi csúcsforgalmat győzelemhez segitsék.

Miért kellett Németh Jánoséknak több mint száz órát tengelyen tölteniök

A háromnapos kocsiforduló megvalósitásáért harcolnak. Ennek a harcnak fékezői is vannak. Ilyen például az, hogy indulásra kész vonatok szakaszra várnak. Hogyan történhet meg ilyesmi? A következő eset jellemzően világitja meg ezt a kérdést, mint ahogy megvilágitja különböző állomások viszonyát a ferencvárosi szakaszok.

Németh János vonatvezető október 9-én reggel két kartásával vonatot továbbitott állomásunkról. 10-én délután 2 órakor meg is érkeztek Szegedre, onnan rezsiben Kiskunhalasra küldték őket este 7 órakor. Itt már várták őket és továbbküldték Soltvadkertre, ahonnan éjjél után egy K-szerelvényt továbbitottak Bátaszékre. Másnap egy órakor értek oda, ahonnan négy óra után Kiskunhalasra vittek egy tolatós vonatot. Végre 12-én délelőtt 11 óra körül érkeztek Halasra a vonalon való huzamos ácsorgás után.

A dolgozók egyetlenegyszer ágyba nem kerülhettek és rendes tisztálkodásra sem volt lehetőségük.

De Halas még ekkor sem küldte őket haza, hanem önköltségben Körös állomásra ahonnan borosvonatot továbbitottak Budapest Ferencvárosra. Némethék Körösön délután 2 órától éjfél utánig tolattak, rendezték a borosvonatot, mert azt akkor rakták be. Végül is 13-án 5 óra tájban elindultak és délre megérkeztek a fővárosba.

Igy állunk ezzel az utazással. Helyes munkaszervezéssel elkerülhető lett volna, hogy legjobb értékünkkel, az emberrel, igy bánjunk. Állomásunk vonatkisérői tisztában vannak a nehézségekkel, vállalják is a harcot, de több mint 100 óráig távol lenni a telepállomástól —, nagyon sok. Persze, hogy nem csoda, ha kész szerelvényeink szakaszra várnak.

Ez csak egy példa a sok közül. Sokan viszont 10—12, vagy még ennél is több órára lefektetik szakaszainkat, ahelyett, hogy visszafordítanák őket. Nagyon szeretnénk, ha ez a levél felébresztené a vidéki telepállomások rendezőiben a felelősségérzetet és nagyobb körültekintéssel, a dolgozók érdekeinek szem előtt tartásával végeznék munkájukat. Mert ilyen munkával fékezzük a kocsifordulók meggyorsitásáért folytatott harcunkat

Magyar Béla
Budapest, Ferencváros állomás üzemi bizottságának elnöke.

Pályafenntartási dolgozók! Szilárd munkafegyelemmel, éber szolgálattétellel, a pályák jókarbantartásával, a lassújelek és vágányzárak megszüntetésével harcoljatok az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért!

A szállíttató vállalatok levélben számolnak be arról hogyan segítik a háromnapos kocsiforduló megvalósítását

A minisztérium és a vasutasszakszervezet lapja, a „Szocialista Vasutért" közelmultban rendezett ankétján a vasut és fuvaroztató vállalatok számos képviselője jelent meg, hogy közreműködésével elősegítse az őszi csúcsforgalom jelenlegi szakaszában mutatkozó elmaradások leküzdését.

Az ankétnak máris eredménye van. A vasuti szállítási terveket a vállalatok

augusztus hónapban 97—108 százalék között teljesitették.

Az irányvonatok rendszerét először idegenkedéssel fogadták munkatársaink, de a felvilágosító munka meghozta az eredményt. Alig fordultak elő a kirakásnál késedelmek. Legnagyobb építkezéseink kocsiálláspénzmentesen rakták ki, általános négyórás átlaggal a kocsikat. Az inotai építkezés például egymaga 31 irányvonatot, 1293 kocsit rakott ki egy hónap alatt kocsiálláspénzmentesen.

A kocsik éjjeli és munkaszüneti napokon történő kirakása gondot és erőfeszítést jelent, de

vállalatunk dolgozói a legtöbb helyen a rendes munkaidőn túl, önkéntes vállalással vesznek részt a kocsik kirakásában,

hogy ezzel is segítsék a háromnapos kocsiforduló megvalósítását.

Most a vasutas dolgozók és a fuvaroztató felek annyit hangoztatott és szükségszerű együttműködéséről emlékezem meg. A szállítást lebonyolító építőipari vállalatok funkcionáriusai joggal várják az idősebb testvér, a szervezettebb, kiépítettebb vasúti szervek jóindulatú támogatását. Ezt is meg kell mondani, hogy az eddig elért eredmények nagyrészben a vasutas dolgozók jóakaratú, támogató együttműködésének köszönhető. De sok állomáson még komoly hibák vannak.

A tihaméri téglagyár dolgozói például ismételten panaszolják, hogy Eger állomás a megrendelt kocsikat csak órák mulva állítja ki, holott az üres kocsik az állomáson vannak! Ugyanez a panasza a solymári téglagyárnak is. Egyes vasutas dolgozók nem veszik komolyan az előértesítésekre vonatkozó rendelkezéseket. Legutóbb például Téglás állomás irányvonat érkezését jelezte. Mire vonaton és gépkocsin odaszállították a dolgozókat a helyszinre, az irányvonat „eltűnt". Október 11-én pedig Kazincbarcikán maradt 50 kocsi kavics kirakatlanul, hiányos előértesítés miatt.

A bírságok körül sincs minden rendben és a jó viszony elmjulásához vezetett, mert a vasutas dolgozók nagyrésze szakmai tudásbeli előnyüket a szállító felek rovására használják fel

Hajnal Jenő
az Építésügyi Minisztérium Szállítási Osztályának dolgozója.

A BELSPED és a vasút dolgozói a komplex-brigádszerződések betartásával segítik az őszi forgalom lebonyolítását

A „Szocialista Vasutért" ankétja óta, az elmúlt hónap eredményei bizonyságul szolgálnak arra, hogy a vasut és a szállítmányozási vállalatok dolgozói a komplex-brigádszerződések pontjainak maradéktalan betartásával döntően tudják befolyásolni az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítását, s a kocsiforduló meggyorsítását

Ezt szolgálja az is, hogy október 10-től kezdve az állami szállítmányozó vállalta, hogy minden rendelkezésre álló módon és eszközzel arra törekszik, hogy délután fél 5-kor átadja a vasutnak a 110—165 mázsával rakott gyüjtővagonjait, sőt sok esetben 220 mázsával is kihasználja a Gh-sorozatú kocsikat. Az állami szállítmányozó a jelenlegi hat központi állomást

még ez évben 15-re emeli fel, és ezzel a vasutat havonta 600 vagon darabáru be- és kirakása alól mentesíti.

A szállítmányozó gyüjtőforgalom sikeres lebonyolításának alapfeltétele azonban az, hogy a gazdasági tárcák alá tartozó állami vállalatok — a mainyolc és félkilenc kezdés helyett — már hét órakor nyissanak és adják át az előző nap leadott redelkezési lapok alapján előkészített küldeményeiket.

Az együttműködésre vonatkozóan megállapithatjuk, hogy az egyre javul és elősegíti a háromnapos kocsiforduló megtartását. Szükség volna még az állami vállalatok üzlethelyiségének hét órakor történő nyitása és az, hogy előzetes értesítés nélkül 18 előzetes értesítés mellett pedig 21 óráig vegyék át az állami vállalatok a részükre érkező küldeményeket.

Dr. Kántor Béla
a Belföldi Szállítmányozási Vállalat dolgozója.

Javulás érezhető az árumozgatás terén

A „Szocialista Vasutért" ankétja után kérdezhetnők, realizálódtak-e a felismerések és megállapítások. Elmondhatjuk, hogy az ankét óta eltelt aránylag rövid idő óta máris megkönnyebbülés érezhető az árumozgatás terén. A két fél kölcsönösen megismerte és most már ismeri egymás közös kívánságát, baját és mindkettőjük törekvése az őszi forgalom sikeres megoldása.

A kocsiforduló meggyorsítása végett a Terményforgalmi Egyesülés az ankét óta vasuti kérdéseket intéző szakfelelőst állított be a vállalati Terv-brigád keretébe. Ennek munkaprogramjába tartozik mindaz, amellyel a kocsik gyors be- és kirakását segítjük. A Terményforgalmi Egyesülés munkáját hátráltatja az utóbbi idők szükmarkú kocsikiállítása. Hogy itt enyhülés álljon be, mindent elkövetünk, de szükség van a vasut részéről is a segítségre. A közös munka a kocsiforduló leszorításáért vivott közös harc végül is győzelemre kell, hogy segítse az őszi csúcsforgalmat.

Dr. Trigárszki Rezső
a Terményforgalmi Egyesülés dolgozója

A szovjet munkamódszereknek köszönhetem jó helyezésemet a versenyben

Örömmel szereztem tudomást arról, hogy az őszi forgalmi versenyben második helyezést értem el országos viszonylatban.

Jó helyezésemet annak köszönhetem, hogy jól együtt dolgoztunk a tolató brigádokkal és példát véve a felszabadulást nyomonkövető hősi vasútépítő időszakot, arra törekedtem, hogy a kocsiforduló érdekében mindent megtegyünk.

A tehervonatok után *visszamaradt elegyet nem engedtük ácsorogni,* hanem minden személyvonattal további tehereelegyet. Ugy dolgoztunk, hogy a személyvonatot meg ne késleltessük. A személy- és tehervonatok rendességét 110 százalékra teljesitettük.

Döntő segitséget nyujtott a szovjet tapasztalat például az iparvágányok gyors kiszolgálásánál. A szovjet Mehmed-mozgalom teszi lehetővé, hogy a vonat érkezése után legkésőbb 3 órán belül beállítjuk az iparvágányra a kocsikat, pedig nem kevesebb, mint 21 iparvágányunk van.

Igéretet teszek arra, hogy munkámat továbbra is becsületesen és balesetmentesen végzem el a kocsiforduló meggyorsitása érdekében.

Tölgyesi Károly,
forgalmi szolgálattevő,
Szombathely.

Bírálatunk nyomában

Lapunk július 17-i számában megírtuk, hogy a MÁV Pályaépítő- és Felújító ÜV. ferencvárosi építésvezetőségénél kétszáz dolgozót szállásoltak el egészségtelen, dohos, büdös pincékbe és ennek a kétszáz dolgozónak mindössze 60 mosdótálat adtak.

A „Szocialista Vasutért" cikk ata segített a dolgozók helyzetén: az építésvezetőség hozzálátott a tűrhetetlen állapotok felszámolásához. *Egy hét alatt megszüntette a rossz szállásheiyet és átcsoportositotta a dolgozókat jó lakhelyekre.* Ma már biztosítva van a tisztálkodási lehetőség és *kéthetenként cserélik az ágyneműt* is.

Az építésvezetőség láthatta hogy a dolgozókról való gondoskodás magaután vonja a termelőmunkához való viszony megváltozását is. A pályafenntartási dolgozók, az építésvezetőség munkásai sokkal nagyobb odaadással, eredményesebben végzik munkájukat most, amikor érzik a megbecsülést és nincs gondja arra a dolgozónak, hogy munka végeztével hol tisztálkodik és piheni ki fáradalmait.

A szerkesztőség várja, hogy a szolnoki deltaépítkezés vezetősége, de a dunapentelei építésvezetőség is beszámol arró, hogy mit tett azóta, hogy bírálatot gyakoroltunk a *„Kik felelnek ezért"* c. cikkünkben az ottani állapotokról.

KIK FELELNEK EZÉRT?

Így gazdálkodnak a munkaerővel a vasúton

A közelmultban 65 ifjú ipari tanuló tette le a szakvizsgát az Északi Járműjavító ÜV-nél.

Még a szakvizsga letétele előtt a 7/d Ügyosztály rendeletére a Ferencvárosi Fűtőházból *Matos* és *Zentai* elvtársak elmentek az üzembe, hogy kiválasszanak 29 ifjút, aki mozdonyvezető szeretne lenni. A kiválasztás megtörtént. Csak az a hibája, hogy szemre nézték meg a fiatalokat: elég erősek-e, magasak-e, jóképüek-e? Amikor ezzel végeztek, visszatértek fűtőházukba, mint akik jól végezték dolgukat.

A fiataloknak ezután orvosi vizsgálatra kellett menniök, csak azt nem tudták: miért? A szakvizsga letétele után azonban megjelpődve látták orvosi vizsgálati lapjukon: *„mozdonyvezetőnek alkalmas"* jelzést.

Ezután jött a cifra mulatság. A 29 fiatalból 15-öt csakhamar áthelyeztek a Ferencvárosi Fűtőházba, de kiderült, hogy csak kettő akar közülük mozdonyvezető enni. Ennek köszönhető például, hogy *Kayzer* Lajos az ötödik nap engedély nélkül elhagyta munkahelyét és vissza sem tért azóta. *Acs* Gábor, 17 éves lakatos az üzemben szeretne tovább is dolgozni a szakmájában. *Hidvégi* István a lakatos szakmát szeretné megjobban elsajátítani, de ettől megfosztották. *Hidvégi* István elmondja, hogy *Csuhaji* és *Tabányi* oktatók is hiúsak a dolgoban, mert ők tájékoztatták *Matost* és *Zentait.*

Bőjti elvtars oktatási felelős kérdésünkre e mondotta, hogy az egyik értekezleten *Hortobágyi* elvtárs, előadó a 7 Szakosztály részéről kijelentette: *„Ezer mozdonyvezetőt kell kiképezni. Az Északiból 29 olyan fiatal is beleesik ebbe a számba, aki most tette le a szakvizsgát és nem számit az, hogy a fiatal akar-e jönni, vagy sem, mert ha alkalmas, akkor mozdonyvezető lesz".*

Érdemes elgondolkozni azon, hogy 65 szakvizsgát tett fiatal közül lehetett volna-e találni 29 olyan ifjút, aki örömmel ment volna mozdonyvezetőnek. Nyilván így is van ez, mert minden jel erre mutat. Az odakényszerített ifjúmunkások vagy ott hagyják munkahelyüket, vagy nem tanulnak, nem dolgoznak. Olyan fiatal is van, akit pontosan abban a munkakörben foglalkoztatnak, amihez sem kedve, sem képessége nincs.

Igy gazdálkodnak a munkaerővel a vasúton...

Tápiószecső vagy Sülysáp

Lapunk szeptember 27-i számában cikket közöltünk „Tápiószecsőn mindenki alszik — igy küzdenek" a vonatkésések és vonatácsorgások ellen" címen. A tápiószecsőiek még aznap bejöttek a szerkesztőségbe, mert amint mondották, állomásnevelirás történt és az alvó állomás nem Tápiószecső, hanem Sülysáp volt.

Ennek bizonyitására behozták a forgalmi naplót és a váltókezelők jegyzőkönyvét. Láttuk, hogy igazuk van. A tápiószecsőiek tényleg nem aludtak, legalábbis nem az egész állomás. Mert a szerkesztő egy szempillantás alatt észrevette, hogy az állomásbejárásra kötelezett málházó csalt. Ugyanis a váltókezelő 23 óra egynéhány perckor történt bejegyzésére szemérmetlen módon vastagon rárt és azt állitotta, hogy 6 0 óra 0 perckor eleget tett éjjeli őrjárati kötelességének. Pedig lehet, hogy aludt és igy akarta pótolni az órás, vagy másfélórás késedelmet. Arra vagyunk kiváncsiak hogy az állomásfőnöki kérdőjel, amely az okiratihamisitást kimerítő bejegyzés mellett volt, mikor változott felkiáltó jellé? Elt-e az állomásvezető a Fegyelmi Szabályzatban előirt kötelességével, élt-e a dolgozók nevelését célzó felvilágositással. Mert erről nem beszéltek a kérdőlelek.

Egyébként az eljárás a budapesti MÁV Igazgatóság létszámába tartozó Juhász István hibájából történt, aki Sülysáp helyett Tápiószecső állomás dolgozójának alvását jelentette. Erről a budapesti MÁV Igazgatóság III. Osztálya hivatalosan értesitett bennünket.

A sülysápi állomásvezető egyébként a munkafegyelmet sértő dolgozók ellen a Fegyelmi Szabályzatban biztositott jogánál fogva eljárt és rendbirságaival sujtotta az őszi forgalom akadályozóit.

Üzemünk kultúrmunkája a vasutasok versenyét, tervünk túlteljesítését szolgálja

A Landler Müvek jó vagy rossz kultúrmunkája komolyan befolyásolja az üzem termelékenységét s ezen keresztül befolyást gyakorol a vasutasok őszi forgalmi versenyére, a kocsiforduló meggyorsitására s azon keresztül a terv túlteljesítésére.

Az ismeretterjesztő előadásokkal kezdem. Ujjászerveztük az oktatási bizottságot és igyekszünk felkelteni dolgozóink érdeklődését az előadássorozatok iránt.

Könyvtárunk olvasóinak száma az elmúlt másfél hónap alatt közel 500 fővel gyarapodott.

Négy mozgókönyvtárat állitottunk fel abból a célból, hogy dolgozóink

a déli ebédszünet alatt cserélhessék könyveiket.

Igy a vidéken lakó dolgozóink olvasottságát mozdítjuk elő, mert a vonatokhoz való sietés miatt nemigen tudták központi könyvtárunkat igénybe venni.

Szakszervezetünk központja és a területi bizottság mindenben támogat bennünket és állandó kapcsolatban vagyunk velük.

Van persze olyan valami is, ami gátolja a kultúrmunka kifejtését. Kultúrhelyiségünk például 1902-ben épült, ma már sok mindenben nem felel meg a követelményeknek és művészeti csoportjaink érzik ezt. Képzőművészeti csoportunk munkáját pedig kénytelenek vagyunk szüneteltetni helyiség hiánya miatt. Bábcsoportunk hasonló ok miatt magánlakásban tartja próbáit.

Állandó kapcsolatot tartunk a termelési felelőssel, hogy kultúrmunkánkkal segitséget adjunk a vasutasok versenyének, a kocsiforduló leszorításának,

a tervteljesítésnek. Ezt elősegítendő, kisebb előadásokat tartunk üzemrészenként a déli ebédszünetben. Itt jeleneteket, csasztuskákat, zeneszámokat adtunk elő. Népszerüsitjük az élenjárókat, tréfás módon lendülethez segitjük az elmaradókat. Havonta egy alkalommal, vasárnap délután müsort adunk „Vidám Budapest" cimen. Ezek igen népszerüek dolgozóink körében. A müsorba tanító jellegü számokat iktatunk be valamennyi művészeti csoportunk közreműködésével. Ugyancsak havonta egyszer

„családi estet" rendezünk,

zenekari hangversennyel, szinjátszó müsorral összekötve. Ezek az estek igen alkalmasak a dolgozók és családtagjaik között a kollektiv szellem kialakitására.

A Landler Müvek kultúrbrigádja tudatában van a kultúrmunka jelentőségének a vasutasok nagy nemzeti feladataink elvégzésében és úgy igyekszik végezni munkáját, hogy lendületet adjon az őszi versenynek, a november 7-i vállalások túlteljesitésének és ezen keresztül a béke tervének, felemelt ötéves tervünk határidő előtti megvalósításának.

Galaschek Ferenc,
a Landler Müvek kultúrnevelési felelőse.

A vasutas irókörök lelkes munkájukkal segítik az őszi versenyt

Október 16-án tartottuk első országos irókörértekezletünket szakszervezetünk központjában. Az értekezlet célja: megismertetni vasutas munkásirónkkal az irókörök működésének fontosságát. Ezen keresztül iróink jelenetek, versek, csasztuskák irásával segitik kultúrbrigádjainkat a kulturagitációs munka eredményesebbé tételében. Segitik kultúrmunkásainkat közelebb hozni a vasutas termelési kérdésekhez, hogy

fokozottabban segitsék az őszi forgalom lebonyolitását, a kocsiforduló leszorítását.

Az értekezletre 43 vasutas iró jött el az ország minden tájáról. Itt voltak Sopron és Szombathely vasutas irói, debreceni fütőház mozdonyvezetője, Mátészalka raktári dolgozója, eljöttek azok a vasutas irók, akik a Tító-banda szomszédságában, Pécsett, Nagykanizsán, Szegeden teljesitenek vasuti szolgálatot és iról munkássságukkal is segitik az ellenség elleni harcot, a béke elszánt megvédését.

Az értekezleten résztvett az irószövetség képviselője, Dávid József elvtárs is. A Vasutpolitikai Osztályt Gulyás Erzsébet elvtársnő képviselte.

Harmath László elvtárs, a központi kultúrnevelési osztály vezetője, megnyitójában rámutatott a vasutas munkásirók tennivalóira és megjelölte az irókörök előtt álló konkrét feladatokat. Ezután Dávid József elvtárs tartotta meg előadását. Beszédében kifejtette az irodalmi körök jelentőségét, gyakorlati szempontokat és hasznos tanácsokat adott iróink számára.

Az előadást vita követte, melynek során dolgozóink feltárták azokat a nehézségeket, melyek az irókörök megalakulása körül mutatkoznak és hasznos tanácsokat adtak az irókörök működésével kapcsolatban.

Az ez évi MHK sikeres befejezésével ünnepeljük november 7-ét

Pártunk felszabadult sportéletünk elé azt a célt tüzte ki, hogy tegyük a sportot dolgozó népünk közkincsévé, egészségvédelmének a fokozottabb termelő munkára való felkészülésnek, békénkért folyó harcunk erősitésének eszközévé.

Tömegsportunk mozgalmában a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójának megünneplése úgy lehet méltó annak dicsőségéhez, ha vasutas dolgozóink, sportolóink megszerzik az MHK-jelvényt* és ezzel is hozzájárulnak békénk megvédéséhez, hazánk további megerősítéséhez. Az MHK-szintek teljesítése országépitő nagy terveink megvalósítását segiti elő azzal, hogy a sporton keresztül a dolgozók hatalmas tábora válik edzettebbé, munkabiróbbá.

Az MHK-mozgalomban kiemelkedő eredményt ért el Dombóvár üzemszervezete, amely elnyerte a SZOT vándorzászlóját. Mindamellett, hogy sporttevékenységben példamutatóan az élen jártak, a termelési munkából, az őszi forgalom sikeres megvalósításából is derekasan kivették a részüket.

Egyes üzemszervezetiünknél mutatkozó eredmények mellett azonban még sportfejlesztési tervünk teljesítése terén lemaradások és hiányosságok tapaszatalhatók. Elhanyagolják és lelkiismeretlenül kezelik az MHK-próbázásokkal kapcsolatos szervező munkát. Ez visszatükrözi, hogy

még mindig nem vált sportköri elnökségeink igazi feladatává az MHK-munka teljesítése.

Feltűnő elmaradást mutat a kezdeti eredmények után Budapest, Szeged és Miskolc területe, ahol a benevezett dolgozók 50 száza éka sem próbázott le. Szeged Rókus állomáson 100, Kiskőrösön 123, Bácsalmason 90 benevezett dolgozó még egy szintből sem próbázott. Ezeken a helyeken lebecsülik a pártunk által elindított mozgalmat. A sportelnökök a területi elnökségen tartott értekezleten meg sem jelennek. A fenti három területen a lemaradásért azonban nemcsak a sportköri elnökségek felelősek, hanem a Területi Elnökségek tagjai, elsősorban a területi bizottság elnökei is, mert nem nyujtottak rendszeres segitséget a sporteinökségek munkájához.

A november 7-ig rendelkezésünkre álló idő alatt a hiányosságok felszámolásával behozhatjuk lemaradásunkat, biztosithatjuk az MHK-mozgalom próbáinak százszázalékos sikerét. A területi bizottságok elnökeire hárul az a feladat, hogy megfelelően kezeljék és ellenőrizzék a területi sportelnökség munkáját. Az üzemi bizottságok vizsgálják meg a sportkör eddigi tevékenységét. Indítsanak versenyeket. Adjanak reális képet a próbázók létszámáról és teljesítményeikről. A jelvények kiosztasa újabb eszköze legyen az MHK-sportmozgalom népszerüsítésének és nagyban meg fogja könnyiteni a próbázásban elmaradt dolgozók mozgósítását.

A sportban tanusított lendületet vigyük át a termelés vonalára is. Vállaljuk a tervek időelőtti teljesitését, a kocsiforduló meggyorsítását, az őszi csúcsforgalom maradéktalan végrehajtását.

A sportbrigádok vállalják 1951. évi tervük időelőtti teljesítését a Nagy Októberi Szocialista Forradalom méltó megünneplésének tiszteletére.

Mindnyájan igyekezzünk eleget tenni az MHK-feladatok végrehajtásában azoknak a célkitüzéseknek, amiket pártunk a szocialista sport megvalosításában rank bizott. Ezzel edzett, egészséges dolgozókat nevelünk az ötéves terv sikeres megvalósitásához.

DICSŐSÉG A LEGYŐZHETETLEN BÉKETÁBOR VEZÉRÉNEK NÉPÜNK NAGY BARÁTJÁNAK, A NAGY SZTÁLINNAK!



VASUTAS Verseny HIRADÓ

ÉLJEN A BÉKÉT VÉDELMEZŐ, MAGYAR NÉP VEZETŐJE, A SZOCIALIZMUST ÉPÍTŐ MAGYAR DOLGOZÓK PÁRTJA!

HARCI JELENTÉS
az őszi forgalmi verseny állásáról

1951 AUGUSZTUS 20-TÓL OKTÓBER 10-IG AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN LEGJOBB ÉS KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK, BRIGADOK ÉS DOLGOZÓK:

FORGALMI SZOLGALAT

A legjobb szolgálati helyek:

1. **Miskolc, személypályaudvar.** Az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 119 százalékra, a tehervonatok terhelését 126 százalékra, a személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítását 105 százalékra, a kocsitartózkodási egységidőt 117 százalékban teljesítette. Az anyagtakarékosság terén az idényszabványhoz viszonyítva 35 százalékos megtakarítást értek el. Az állomáson közlekedő vonattal baleset nem történt. Összes pontszám: 248 pont kocsiforgalmához viszonyítva. 2. **Szolnok állomás.** 3. **Szerencs állomás.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. **Center állomás.** Az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 88 százalékra, a kocsitartózkodási egységidőt pedig 91 százalékra teljesítették. **Összes pontértéke: 16 pont; 2. Palotabozsók állomas.** Helytelen vonatindítás következtében egy térközbe két vonat került.

VONTATASI SZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. **Békéscsaba, fűtőház.** A mozdonyjavítási költségüket a tervhez viszonyítva 18 százalékkal csökkentették. Az egy üzemi mozdonyra eső napi km-teljesítmény a célkitűzéshez viszonyítva 13 százalékkal emelkedett. A 2000 tonnás mozgalomban a napi többterhelés a célkitűzéshez viszonyítva 39 százalékkal emelkedett. A mosástól-mosásig mozgalomban a mozdonyok kilométerteljesítménye a célkitűzéshez viszonyítva 36 százalékkal emelkedett. A minden út jövedelmezőségéért mozgalomban a vonali mozdonyszemélyzet 100 százalékig résztvesz. Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva 1 százalékos. A vontatási személyzet hibájából eredő szolgálatképtelenség, vagy baleset nem fordult elő. **Összes pontszáma: 810 pont; 2. Miskolc, fűtőház, 3. Szombathely, fűtőház.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. **Székesfehérvár, fűtőház.** Az egy mozdonyra eső javítási költségeket a tervhez viszonyítva 63 százalékkal túlléptek. Az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométerteljesítmény a tervhez viszonyítva 14 százalékkal csökkent. A vontatási személyzet hibájából két szolgálatképtelenség fordult elő. Baleset nem volt. **Összes pontszáma: 492 pont; 2. Szeged, fűtőház. Összes pontszáma: 125 pont.**

PALYAFENNTARTASI SZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. **Békéscsabai osztálymérnökség.** Teljesítménybérben végzett munkák átlagos kiteljesítési százaléka 127 százalék. Az összes munkaórák 86 százalékát végezték teljesítménybérben. A kocsik ki- és berakásánál felmerült átlagidő 0.33 óra volt. Az osztálymérnökség bekapcsolódott a Gazda-mozgalomba, amit a dolgozók nagyrésze magáévá tett. Párosversenyszerződést valamennyi szolgalati hely kötött. **Összes pontszáma: 72.90 pont; 2. Kiskunhalasi osztálymérnökség; 3. Hódmezővásárhelyi osztálymérnökség.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. **Győri osztálymérnökség.** Teljesítménybérben végzett munkák átlagos kiteljesítési százaléka 118 százalék. Az összes munkaórák 80 százalékát végezték teljesítménybérben. A kocsik ki- és berakásánál felmerült átlagidő 1.86 óra volt. **Összes pontszáma: 44.9 pont; 2. Székesfehérvári osztálymérnökség.** Teljesítménybérben végzett munkák átlagos kiteljesítési százaléka 117 százalék. Az összes munkaórák 63 százalékát végezték teljesítménybérben. A kocsik ki- és berakásánál felmerült átlagidő 1.25 óra volt. **Összes pontszáma: 44.1 pont.**

KERESKEDELMI SZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. **Miskolc, személypályaudvar. Kereskedelmi főnökség.** Az átlagos rakodási időt 35 százalékkal csökkentette. Kocsikihasználási tervét 107 százalékra, gyűjtőkihasználási tervét pedig 118 százalékra teljesítette. Az ötnapos berakási terv. és tényszámok közötti eltérés 7 százalék. Az átlagos foglalkoztatási fok 86 százalék. Tervükhöz képest 67 százalékos anyagmegtakarítást értek el. Árukáreset nem fordult elő. **Összes pontszáma: 246 pont; 2. Győr—MÁV Kereskedelmi főnökség; 3. Záhony, Kereskedelmi főnökség.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

Nagykereskedelmi főnökségek közül:

1. **Nyíregyháza, Kereskedelmi főnökség.** Az átlagos rakodási időt mindössze 98 százalékra teljesítette. A gyűjtő kihasználásánál 92 százalékot ért el. Az ötnapos berakási terveknél az eltérés 8 százalék. Árukáreset egy esetben fordult elő. **Összes pontszáma: 76 pont; 2. Szombathely; Kereskedelmi főnökség.** A kocsikihasználási tervét 99 százalékra teljesítette, az ötnapos berakási terv- és tényszám közötti eltérés 15 százalék. Foglalkoztatási fok mindössze 57 százalék. **Összes pontszáma: 66 pont.**

MŰHELYI SZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. **Északi Járműjavító Üzemi Vállalat.** A vállalat időarányos tervét 115 százalékra teljesítette. Az 1000 jelenléti órára eső egységteljesítménye 3.47 egység. Vállalását 365 százalékban teljesítette. Anyagtakarékosság terén egy főre eső forintértéke 248 Ft. **Összes pontszáma: 34.78 pont; 2. Landler Jenő Járműjavító Üzemi Vállalat. 3. Szolnoki Járműjavító Üzemi Vállalat.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. **Miskolci Járműjavító Üzemi Vállalat.** Tervét csak 95.3 százalékra teljesítette. Anyagtakarékosság terén egy főre eső érték összege 330 Ft. **Összes pontszáma: 28.53 pont; 2. Debreceni Járműjavító Üzemi Vállalat.** Vállalását nem teljesítette, mert tervét is csak 83 százalékra teljesítette. **Összes pontszáma: 28.53 pont.**

TÁVKÖZLŐ- ÉS BIZTOSITÓBERENDEZÉSI SZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. **24. sz. Szemaformesteri szakasz, Miskolc.** Tervét 152 százalékban teljesítette. Teljesítményi százaléka 163 százalék. Anyagtakarékosság terén 38 százalékot ért el. Hibatávirat nem fordult elő. **Összes pontszáma: 201 pont; 2. 7. sz. Távirdamesteri szakasz Debrecen. 3. 1. sz. Szemaformesteri szakasz, Pápa.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. **14. sz. Szemaformesteri szakasz, Siófok.** Versenyjelentést nem küldött be. **Pontszáma: 0; 2. 8. sz. Szemaformesteri szakasz, Szombathely.** Versenyjelentést nem küldött. **Pontszáma: 0.**

HIDSZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. **Gubacsi-úti Építésvezetőség, Budapest.** Tervét 145.9 százalékban teljesítette. A darabbérben töltött munkaórák viszonya az összes munkaórákhoz képest 84.5 százalék. Az építési helyen a legjobb szakmunkásaink dolgoznak! Megyeri György építésvezető szakszerű irányítása mellett Összes pontszáma: **175 pont; 2. Adonyi Építésvezetőség, 3. Tiszafüredi Építésvezetőség.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. **Marcaltő, Építésvezetőség.** A darabbérben töltött munkaórák viszonya az összes munkaórákhoz képest mindössze 55 százalék; 2. **Ágfalva, Építésvezetőség.** A darabbérben töltött munkaórák viszonya az összes munkaórákhoz képest mindössze 51 százalék.

SZERTARI SZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. **Miskolci osztószertár.** Teljesítményi tervét 132 százalékra teljesítette. Az egy főre eső bérköltség 0.14 Ft. Az átlagos rakodási idő egy és fél óra. **Összes pontszáma: 32 pont; 2. Mátészalka, szertár; 3. Eger, szertár.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. **Celldömölk, szertár.** Teljesítményi százaléka 100 százalék. **Összes pontszáma: 1 pont; 2. Kazincbarcika, szertár.** Teljesítményi százaléka 126 százalék. Kocsikirakási átlagideje 3 óra. **Összes pontszáma: 4.5 pont.**

A VASUT TERÜLETÉN A HÁROM LEGJOBB SZOLGALATI HELY KIÉRTÉKELÉSE:

1. **Miskolc, személypályaudvar.** Az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 119 százalékra, a tehervonatok terhelését 126 százalékra, a személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítását 105 százalékra, a kocsitartózkodási egységidőt 117 százalékra teljesítette. Az anyagtakarékosság terén az idényszabványhoz viszonyítva 35 százalékos megtakarítást értek el. Az állomáson közlekedő vonattal baleset nem történt. **Összes pontszáma: 248 pont. 2. Békéscsabai Fűtőház.** A mozdonyjavítási költségüket a tervhez viszonyítva 18 százalékkal csökkentették. Az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométerteljesítmény a célkitűzéshez viszonyítva 13 százalékkal emelkedett. A 2000 tonnás mozgalomban a napi többterhelés a célkitűzéshez viszonyítva 39 százalékkal emelkedett. A mosástól-mosásig mozgalomban a mozdonyok kilométerteljesítménye a célkitűzéshez viszonyítva 36 százalékkal emelkedett. A minden út jövedelmezőségéért mozgalomban a vonali mozdonyszemélyzet 100 százalékig részt vesz. A vontatási személyzet hibájából eredő szolgálatképtelenség vagy baleset nem fordult elő. **Összes pontszáma: 810 pont. 3. Miskolc, személypályaudvar. Kereskedelmi főnökség.** Az átlagos rakodási időt 35 százalékkal csökkentette. Kocsikihasználási tervét 107 százalékra, gyűjtőkihasználási tervét pedig 118 százalékra teljesítette. Az ötnapos berakási terv- és tényszámok közötti eltérés 7 százalék. Az átlagos foglalkoztatási fok 86 százalék. Tervükhöz képest 67 százalékos anyagmegtakarítást értek el. Árukáreset nem fordult elő. **Összes pontszáma: 246 pont.**

AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGADOK:

LEGJOBB 500-AS KOMPLEXBRIGAD:

1. **Rajnyák Fábián 500 km-es komplexbrigádja, Celldömölki fűtőház.** A körfolyamatos mozdonyforduló helyes bevezetésével, valamint a mozdonyfordulók jó megszerkesztésével elérték azt, hogy az egy mozdonyra eső napi kilométerteljesítmény a célkitűzéshez viszonyítva — mely 149 km —, odaadó munkájuk eredményeképpen 198 km-re emelkedett. Ez megfelel 33 százalékos emelkedésnek. A brigád vállalta, hogy az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében teljesítményét tovább fokozza. **Összes pontértéke: 33 pont; 2. Pusztai Lajos 500 km-es komplexbrigádja, Szeged, Igazgatóság IV. osztálya.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT BRIGADOK:

Székesfehérvári fűtőház 500 km-es brigádja. Pécsi fűtőház 500 km-es brigádja.

FORGALMI SZOLGALAT

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGADOK:

Guritásnál:

1. **Bertha Pál guritásvezető és brigádja, Dombóvár.** Az állomásra megállapított vonatszétrendezési műveletek egységidejét 161, a leguritott kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva 159 százalékra teljesítették. Szolgálatában aláváltás, utolérés, helytelen saruzás nem fordult elő. **Összes pontértékük: 240 pont; 2. Nagy László munkamester és brigádja, Rákosrendező.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT BRIGAD:

Dudás Ferenc és Lángi Ferenc sarusok, Rákosrendező. Az őszi forgalom zavartalan és sikeres lebonyolítását semmibe véve, szolgálatukból engedély nélkül távol maradtak.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGADOK:

Siktolatásnál (osztályon felüli I., I/a, I/b csoportba tartozó állomásokon):

1. **Beke II. tolatásvezető és brigádja, Miskolc, személypályaudvar.** A 24 órás vonatforgalmi tervet 70, az egy kocsira eső mozdítási időt 116, a tehervonatok terhelését a tervhez viszonyítva 127, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 110, a 2000 tonnás mozgalomban közlekedett vonatok mennyiségét pedig 115 százalékra teljesítették. Szolgálatukat balesetmentesen végezték. **Összes pontértékük: 146 pont; 2. Bartha Ferenc tolatásvezető és brigádja, Szolnok.**

LEMARADT DOLGOZÓ:

1. Szabó János tolatásvezető és brigádja, Bp., Keleti-pályaudvar. Hanyag és felületes munkájuk következtében egy kocsi kisiklott.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGADOK:

Siktolatásnál (II., III. és III/a csoportba tartozó állomásokon):

1. **Bajnok István tolatásvezető és brigádja, Diosgyőr, Vasgyár.** A 24 órás vonatforgalmi tervet 80, az egy kocsira eső mozdítási időt 164, a tehervonatok terhelését 157, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105, a kocsitartózkodási egységidőt pedig 146 százalékra teljesítették. Szolgálatukat balesetmentesen végezték. **Összes pontértékük: 190 pont; 2. Frinter Vilmos tolatásvezető és brigádja, Pécsbánya, rendező.**

TEHERVONATTAL UTAZÓ VONATKISÉRŐKNÉL:

1. **Orbán Géza vonatvezető és brigádja, Celldömölk.** Vonatnemenként és vonalszakaszokra megállapított utazási sebességet 124 százalékra teljesítették. Az általuk továbbított tehervonatok menetrendszerinti közlekedtetésénél pedig 120 százalékot értek el. Szolgálatukat balesetmentesen végezték. **Összes pontértékük: 44 pont; 2. Simon László vonatvezető és brigádja, Pécs.**

LEMARADT DOLGOZÓ:

1. **Norozsnyi Sándor vonatkísérő, Szeged.**

PALYAFENNTARTASI SZOLGALAT. MUNKASOKNAL LEGJOBB BRIGADOK:

1. **Körei Miklós előmunkás és brigádja Nyíregyházi osztálymérnökség, IV. pm. szakasz.** A vágányszabályozási munkánál átlagosan 169 százalékot értek el. A felmerült munkaórák 98 százalékát végezték teljesítménybérben. Kiváló teljesítményüket a Kovaljov-munkamódszer gyakorlati alkalmazásával érték el. **Összes pontértékük 53.4 pont; 2. Farkas János előmunkás és brigádja, szegedi osztálymérnökség V. pm. szakasza; 3. Páger József előmunkás és ifi-brigádja, szombathelyi osztálymérnökség VIII. pm. szakasza.**

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT BRIGADOK:

1. **Molnár Győző és brigádja, szolnoki osztálymérnökség; 2. Németh János és brigádja, soproni osztálymérnökség XVII. pm. szakasza.**

PALYAÉPÍTŐ ÉS FELÚJÍTÓS ÜV. LEGJOBB BRIGADOK:

1. **Sebők János előmunkás és brigádja, újszentmártoni főépítésvezetőség.** Az építményi munkálatnál átlagosan 200 százalékos teljesítményt értek el. A felmerült munkaórák 100 százalékát végezték teljesítménybérben. Kiváló teljesítményüket a munka jó megszervezésével érték el. **Összes pontértékük 60 pont; 2. Tóth István V. és brigádja; 3. Maller László és brigádja, rácalmási főépítésvezetőség.**

KERESKEDELMI SZOLGALAT.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT KERESKEDELMI KOMPLEXBRIGADOK:

1 **Záhony állomás komplexbrigádja.** Az átlagos rakodási időt 150 százalékban, a kocsikkihasználást a tervhez viszonyítva 100 százalékban, az irányvonati tervüket 117 százalékban, az ötnapos berakási tervüket pedig 99 százalékban teljesítették. Kiváló teljesítményüket a brigád tagjainak szoros együttműködésével érték el. **Összes pontértékük 142 pont; 2. FL.Némth állomás komplexbrigádja.**

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT KERESKEDELMI KOMPLEXBRIGAD:

1. **Dombóvár-alsó komplex-brigádja.**

MŰHELYI SZOLGALAT.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MŰHELYI BRIGADOK:

1. **Petrik Lukács esztergályos + 4 fő brigádja. Északi Járműjavító Üzemi Vállalat.** A minőségi munka figyelembe vételével átlagosan 194.9 százalékos eredményt értek el. **Összes pontértékük 1138; 2. Hommer Gyula bádogos + 6 fő brigádja, Landler Jenő Járműjavító Üzemi Vállalat.**

FORGALMI SZOLGALAT RENDELKEZŐ ÉS VONATINDÍTÓ ÁLLOMÁSOKON.

ÁLLOMÁSI IRÁNYÍTÓ, RENDELKEZŐ FORGALMI SZOLGALATTEVŐKNÉL

A LEGJOBB DOLGOZÓK I./a. ÉS I./b. CSOPORTBA TARTOZÓ ÁLLOMÁSOKON:

1. **Zalányi Ferenc intéző, állomási irányító, Szolnok.** A 24 órás vonatforgalmi tervet 90 százalékra, tehervonatok terhelését 114 százalékra, személyszállító vonatok menetrendszerinti indítása a normához viszonyítva 110 százalékra, tehervonatoknál 90 százalékra teljesítette. A 4-es mozgalmú vonatok továbbításánál a tervhez viszonyítva 160 százalékot ért el. **Összes pontértéke 176; 2. Nyitrai Dezső intéző, forgalmi szolgálattevő, miskolci szpu.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT ÁLLOMÁSI IRÁNYÍTÓ:

1. **Kovács Ferenc intéző, állomási irányító, Bp. Ferencváros.**

A LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGALATTEVŐK II., III. ÉS III./a. CSOPORTBA TARTOZÓ ÁLLOMÁSOKON:

1. **Majorosi Imre áll. elöljáró, Pécsbánya-rendező.** A 24 órás vonatforgalmi tervet 90 százalékra, a tehervonatok terhelését 123 százalékra teljesítette. A személy és tehervonatok menetrendszerinti indításánál a normához viszonyítva 110 százalékos teljesítményt ért el. **Összes pontértéke 88 pont; 2. Mester Lajos főállomáselöljáró, Ózd. Összes pontértéke 84 pont.**

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT KÜLSŐS FORGALMI SZOLGALATTEVŐK:

1. **Ötvös István főtiszt, Rákosrendező.** Az egy kocsira eső mozdítási időt 127 százalékra, a tehervonatok terhelését a tervhez viszonyítva 102 százalékra, tehervonatok menetrendszerinti indítását a normához viszonyítva 95 százalékra teljesítette. A kocsitartózkodási egységidő kiteljesítésénél 112 százalékos eredményt ért el. **Összes pontérték 118 pont; 2. Kiss Sándor intéző, Debrecen. Összes pontértéke 80 pont.**

LEMARADT KÜLSŐS FORGALMI SZOLGALATTEVŐ.

1. **Tóth Albert állomáselöljáró, Rákos. Összes pontértéke — 17 pont.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGALATTEVŐ:

1. **Artl József állomásfelvigyázó, Dorog. Összes pontértéke 0 pont.**

A LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐ, VÁLTÓŐRÖK:

1. **Kálmán Ernő szolgálatvezető, váltóőr, Debrecen.** A személyszállító vonatok menetrendszerinti indításánál 110 százalékos eredményt ért el. A gőztartási egységidőt 135 százalékra, a kocsimozdítási egységidőt 108 százalékra teljesítette. Vonatokat a jelzőnél nem tartott fel. **Összes pontértéke 144 pont; 2. Tasnádi József váltóőr, Szeged-rendező. Összes pontértéke 144 pont.**

LEMARADT DOLGOZÓ:

1. **Rátonyi Imre váltóőr, Debrecen áll. Összes pontértéke 0 pont.**

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT KOCSIMESTEREK:

1. **Szepesi János kocsimester, Miskolc.** Az egy kocsira eső mozdítási időt 134 százalékra, tehervonatok terhelését a tervhez viszonyítva 127 százalékra teljesítette. Tehervonatok menetrendszerinti indításánál 105 százalékos teljesítményt ért el. A 4-es mozgalomban közlekedtetett vonatok mennyiségét a tervhez viszonyítva 112 százalékra teljesítette. **Összes pontértéke 156 pont; 2. Cs. Sebestyén Pál kocsimester, Szolnok. Összes pontértéke 155 pont.**

LEMARADT KOCSIMESTER:

1. **Ignác József tolatásvezető, Záhony. Összes pontértéke 0 pont.**

VONTATASI SZOLGALAT.

A LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐK ÉS FŰTŐK.

1. **Wolmann Gellért sztahánovista mozdonyvezető, Varga György és Komócsi István fűtők, szegedi fth. Összes pontértéke 154 pont.** Az egy mozdonyra eső napi km-teljesítményüket a célkitűzéshez viszonyítva 66 százalékkal túlteljesítették. Szénmegtakarításnál a tervhez viszonyítva 22.5 százalékos megtakarítást értek el. Mozdonyukra 186 forint javítási költség esett. Szolgálatukban baleset és szolgálatképtelenség nem fordult elő. 11 darab túlsúlyos vonatot továbbítottak 27 százalékos átlagos többterheléssel, 8 darab 4-es összekapcsolású mozgalmi vonatot továbbítottak, a minden út jövedelmezőségéért mozgalomban résztvesznek, vonataikat késésmentesen továbbítják; 2. **Böör József mozdonyvezető, debreceni fth. Összes pontértéke 157 pont.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐK ÉS FŰTŐK:

1. **Szamosi János és Forják Sándor mozdonyvezetők, Mezőkovácsháza, Békéscsaba G. V. fth. Összes pontértékük 20 pont.**

PALYAFENNTARTASI SZOLGALAT:

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT ELŐMUNKASOK:

1. **Gavallér Janos előmunkás, Debreceni osztálymérnökség.** Sínfűrészelési munkálatoknál átlagosan 181%-ot ért el. A felmerült munkaórák 99%-át dolgozta teljesítménybérben. Munkája minőségileg kifogástalan. **Összes pontértéke 56 pont.** **Gyengébb eredményt elért pályamunkást nem közöltek.**

Jó eredményt elért pályamestert és vonaltisztviselőt nem közöltek.

Gyengébb eredményt elért pályamester és vonaltisztviselőt nem közöltek.

KERESKEDELMI SZOLGALAT:

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT SZALLITASI TERVELLENŐR:

1. **Rozsa László tervellenőr, Bp. Ferencváros.** Vonalhálózatán a szállítási terveket 100%-ra teljesítette. **Összes pontszáma 237 pont. 2. Szarvadi Pál, Komárom. Összes pontszáma 70 pont.**

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT SZALLITASI TERVELLENŐR.

1. **Liszt Ferenc. Szombathely. Összes pontértéke —44 pont.**

Szocialista vasútért

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutas Szakszervezet lapja
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság.
Lap ulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16.
Telefon: 113—887 124—893. 313—744.
Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54.
Szikra Lapnyomda. Budapest VIII., József-körút 5.
Felelős nyomdavezető Kulcsár Mihály

Műhelyi dolgozók! Gyorsítsátok meg a mozdonyjavítási munkát, több és jobb mozdonyt adjatok a vontatás számára!

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM. ★ Ára: 20 fill. ★ 1951 NOVEMBER 4.

A november 7-i vállalásokat túlszárnyalva valósítsuk meg a háromnapos kocsifordulót

November 7-én ünnepeljük a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulóját. 34 éve annak, hogy az emberiség történelmében egy új, dicsőséges korszak nyilt meg. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom történelmi jelentőségét nem lehet összehasonlitani egyetlenegy olyan eseménnyel sem, amelyet az emberiség korábbi történetei tárnak elénk.

A magyar dolgozó nép a Nagy Októberi Szocialista Forradalomban született Szovjetuniónak köszönheti felszabaditását a fasiszta járom alól, a szabadságot, hazánk függetlenségét és nem utolsó sorban azt is, hogy szinte mérhetetlen gazdag tapasztalatait átadja nekünk, segít, támogat bennünket és a romok újjáépitése után a kommunisták, dicsőséges pártunk vezetésével elindulhattunk a szocializmus felé vezető úton.

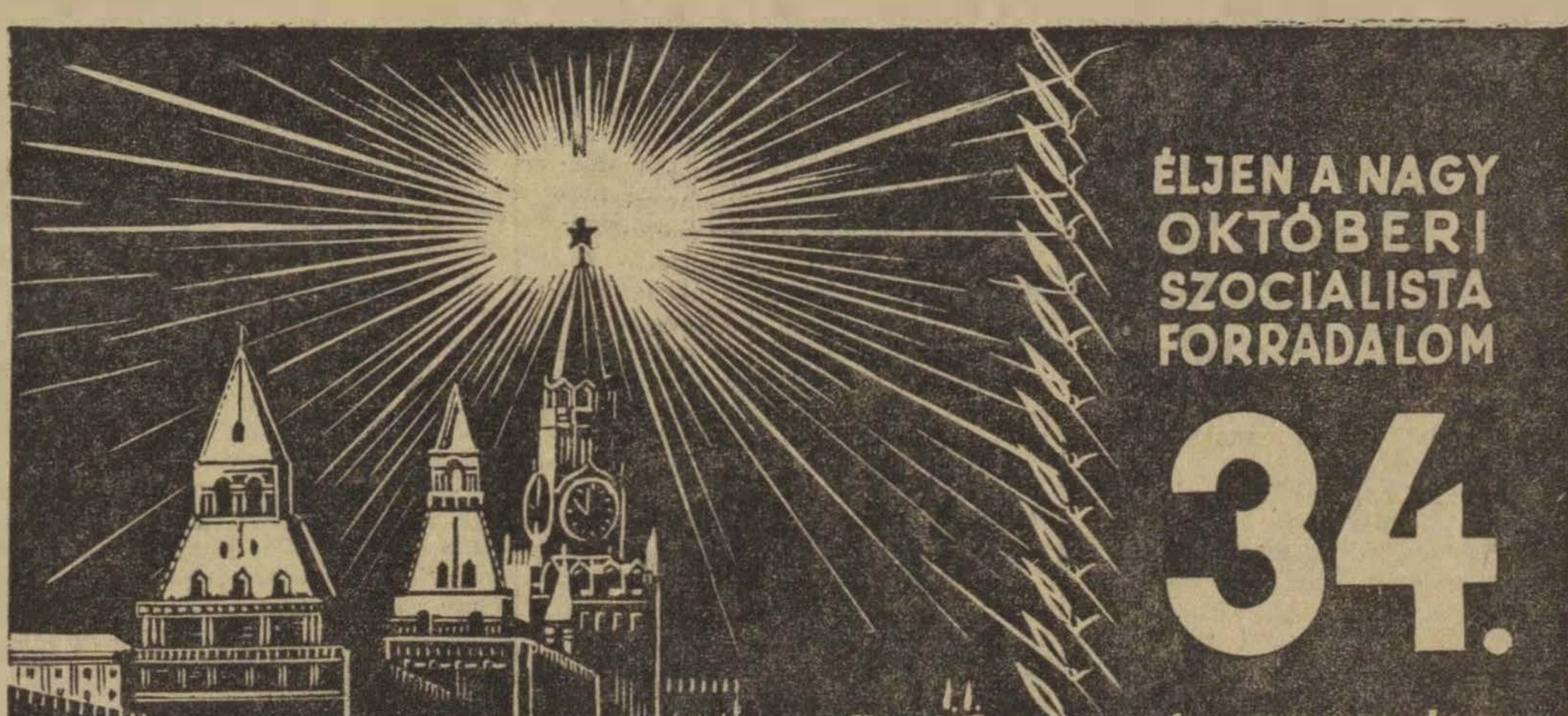
A Nagy Októberi Szocialista Forradalom dicső hagyományait követve, nekünk, magyar vasutasoknak az a kötelességünk, hogy harcoljunk az ellenség ellen és semmisítsük meg azt, békénk, szocialista épitésünk gyűlölt ellenségeit és sztahanovista lendülettel növelve a termelékenységet, még elszántabban védelmezzük a béke szent ügyét.

Az a kötelességünk, hogy a vasutasok nagy nemzeti feladatát: az őszi csúcsforgalom zavartalan lebonyolítását végrehajtsuk úgy, mint ahogy azt pártunk II. kongresszusának határozata, felemelt ötéves tervünk célkitűzései kötelességünkké teszik. Pártunk Szervező Bizottsága és a Népgazdasági Tanács határozatot hozott az őszi forgalom zavartalan lebonyitása érdekében. Dolgozóink a vasutasnapon, *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmukban vállalták, hogy a felemelt ötéves terv sikere érdekében minden elszállításra kerülő árumennyiséget időben rendeltetési helyükre juttatnak.

A vasutas pártszervezetek, a Vasútpolitikai Osztály segítségével, szakszervezetünk felvilágosító munkája nyomán az öntudatos vasutas dolgozók tízezrei csatlakoznak máris az őszi forgalmi versenyhez a kocsiforduló 3 napra való leszorításáért. Ennek a versenynek újabb lendületet adott a Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére inditott munkaverseny, amelyben dolgozóink felülvizsgálják vállalásaikat, önbirálat alkalmazásával feltárják eddigi munkájuk hiányosságait és fogadalmat téve azok megszüntetésére, újabb vállalásokat tesznek az 1951. évi terv határidőelőtti teljesítésére.

Vasutas Dolgozók! Hősi erőfeszítésteknek, az öntudatos vasutas dolgozók szorgalmának és igyekezetének máris megérett az első gyümölcse: elértük a három és félnapos kocsifordulót. Abban a lendületben és elszántságban, amellyel küzdöttünk a három és félnapos kocsifordulóért, a ferencvárosi, rákosrendezői és miskolci guritódombok vasutas hőseinek kiváló munkája ugyanúgy benne van, mint az élenjáró állomásvezetőké, forgalmi szolgálattevőké, menetirányitóké, vontatási és kereskedelmi dolgozóké. Barát és ellenség egyaránt megállapitotta, hogy a magyar vasutasoknak az idei őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért vívott küzdelme hasonló ahhoz a hősi munkához, amelyet a felszabadulás után vittek véghez a vasutas dolgozók. Ki ne emlékezne arra, hogy a romokban heverő ország vasúthálózatának 70 százaléka elpusztult. És a jelszó, amelyet *Gerö* Ernő elvtárs adott ki, s amely így szól: *„Arccal a vasút felé"*, a kommunisták vezetésével megteremtette a vasutas hősök ezreit. Ennek a munkának volt köszönhető, a szívós és céltudatos harc eredménye az, hogy a hároméves terv megkezdéséig, 1947 augusztus 1-ig a vasut teljesítőképességét az 1938. évi hálózat teljesítőképességének 75 százalékára tudtuk növelni.

Ezekre, a kötelességüket hűen teljesítő, vasfegyelmű, hazájukat szerető vasutasokra gondolunk most is, amikor a helytállás nemes példáinak ezreit mutatva, nemcsak hogy megvalósították a három és félnapos kocsifordulót,



de a Nagy Októberi Szocialista Forradalom dicsőséges hagyományait követve, az évforduló tiszteletére arra törekszünk, hogy november 7-re megvalósítsuk a háromnapos kocsifordulót.

Ebben a küzdelemben hatalmas segítséget nyujtanak számunkra a hős szovjet vasutasok tapasztalatai, pártszervezeteink és üzemi bizottságaink.

Mégis, le nem becsülhető sikereink mellett, még számos hiányosság is előfordul. Sok helyen még rossz a munka megszervezése, vagy megengedhetetlen jelenségekkel találkozunk. Például Diósgyőr állomás tolatószemélyzete ölhat órán keresztül az érkező kocsikat „sorozza" csak azért, hogy szolgálatuk letelte után ők rakhassák ki és ezáltal többletkeresethez jussanak. A háromnapos kocsiforduló megvalósítását akadályozza például az is, hogy a forgalom ácsorogtatja a vonatokat, a vontatás nem ad mozdonyt időben a szerelvényekhez, a mozdonyszemélyzet pedig a mozdonykezelési idők indokolatlan elnyujtásával járul hozzá a menetidők meghosszabbitásához.

A munkafegyelem meglazításán kívül az ellenség más területen is erős tevékenységet fejt ki a kocsiforduló leszorítása ellen. A dolgozók figyelmét igyekszik elterelni az őszi szállítási feladatokról, különböző közellátási problémák felvetésével.

Bár dolgozóink az őszi forgalmi vállalások egy részét már teljesitették, mégis megállapitható, hogy az őszi csúcsforgalom végrehajtását döntően befolyásoló olyan tényezők, mint a kocsifordulónak háromnapra való leszorítása, az utazási sebesség növelése, — a vállalásoktól még elmaradnak. Ezt bizonyítja az is, hogy az igényelt kocsimennyiséget sok esetben nem tudjuk a szállíttató felek rendelkezésére bocsátani kellő időben.

Az országos versenyértékelés azt mutatja, hogy szakszolgálati vezetőink döntő többsége velünk tart ebben a harcban. Békési Rezső, Tóth Károly, Bártfai András, Vilicai Károly és sokan mások eredményesen harcolnak a kocsiforduló leszorításáért. A szolgálati vezetők egyrésze azonban nem kezeli súlypontként az őszi forgalom kérdéseit. Legalább is ez látszik a munkák hanyag elvégzéséből. A keleti-fűtőház főnöke, *Hevesi* kartárs például a mozdony-szolgálatképtelenséget okozó mozdonyvezetőkkel kesztyűskézzel bánik, népszerűtlen feladatnak tartja a munkafegyelem megszilárdítását és a Fegyelmi Szabályzatban előirt kötelességét az igazgatóságra hárítja.

Még mindig sok baleset történik. Ez azt mutatja, hogy az ellenség ér el eredményeket nálunk és az osztályharc élezősésével egyre aljasabb módon akarja célkitűzéseit, a szocializmus építését, a béke megvédését akadályozni. Szakszervezetünk is felelős azért, hogy nem harcolt következetesen az ellenség leleplezéséért, a munkafegyelem megszilárditásáért.

Ahhoz, hogy a népgazdaságunk számára döntően fontos háromnapos kocsifordulót, a magyar vasutasság felajánlásaként, a *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmunk megtartásaként a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulójára megvalósíthassuk, minden vasutas dolgozónak kivétel nélkül sorompóba kell állnia. Mozgósitanunk kell sztahánovistáinkat, aktiváinkat, bizalmiainkat és még jobban kell harcolnunk a szovjet munkamódszerek eredményes alkalmazásáért.

Vasutasok! Vegyétek fel a kíméletlen harcot a pártszervezet, az üzemi bizottságok segítségével a bürokrácia és az ellenség ellen, küzdjetek az ittasság ellen, ami évek munkáját képes percek alatt tönkre tenni, százak életét és milliós értékeket képviselő árukat megsemmisíteni.

Számoljátok fel üzemeitek szük keresztmetszeteit, hozzátok be az elmaradást, vigyétek győzelemre, teljesítsétek túl felemelt ötéves tervünk második évét. Harcoljatok az elegygyűjtés ellen és helyezzük széles alapokra az „ures állomásért"-mozgalmat. A guritók kiváló dolgozói adják át munkamódszereiket az ország többi guritóállomásának is és induljunk harcba a háromnapos kocsifordulóért.

Elvtársak! Kartársak! A három és félnapos kocsiforduló megvalósításában, mely a magyar vasutasság áldozatos munkáját, hazaszeretetét dicséri, döntő része volt a munkafegyelemnek. Az eredmények azt mutatják, hogy például a guritók dolgozóinak fegyelme példamutató, de a gyakorlat egyben azt is megmutatja, hogy a guritódombok szilárd munkafegyelme döntő módon befolyásolta a soha nem látott guritási teljesítményeket, amelyek lehetővé tették a három és félnapos kocsiforduló megteremtését. Csak az ilyen hősi vasutas munka révén teljesíthették például *Nagy* László és társai Rákosrendezőn a 2200 kocsi vállalásukat 2421 kocsira.

A vasutas dolgozók ismét tanultak *Rákosi* elvtárs tanításaiból, amit a legutóbbi bányászlanácskozáson mondott: „A jó kommunista politikai munkát és pártmunkát elsősorban a termelés eredményein lehet lemérni... A mi elvtársaink tűnjenek ki ott, ahol a munka nehéz, ahol különös fegyelemre, kitartásra, áldozatvállalásra van szükség. Segítsék tanáccsal a többieket, hívják fel idejekorán a vezetés figyelmét a hibákra, az előrelátható nehézségekre, támogassák bátran az egyszemélyes vezetést, a vezető tekintélyét, az ujitásokat és minden olyan lépést, amely a termelés megjavítását célozza."

A háromnapos kocsifordulóért folytatott küzdelmünkben megfogadjuk *Rákosi* elvtárs tanítását, tovább szilárdítjuk sorainkban a munkafegyelmet, még keményebben válaszolunk az ellenségnek és a balesetek mögött az őszi csúcsforgalom lebonyolítását gátló minden intézkedés, a rossz és hanyag munka mögött meg fogjuk keresni az ellenség kezét. A háborús uszítók céljait és érdekeit szolgálókat pedig leleplezzük, a munkafegyelem lazitóit nyilvánosan megbiráljuk és ismétlődés esetén még az üzemből is eltávolítjuk. A Fegyelmi Szabályzat minden pontjának érvényre kell jutnia abban a harcban, amelyet az őszi csúcsforgalom maradéktalan megvalósításáért folytatunk. Mert november 7-vel nem lassul nálunk a verseny irama, még fokozódik. A szocializmus épülő alkotásai, a szebb és boldogabb jövő nem hagy egy perc megállást sem, a nagy nemzeti feladatok teljesítése, szakadatlan harc, amelyet egy emberként kell megvívnunk.

Minden vasutasnak harcolnia kell a takarékosság szem előtt tartásával a jelzőknél és az állomásokon való indokolatlan megállások ellen, a gépácsorgások és a gépmenetek megszüntetéséért. Szüntessék meg azt a helytelen gyakorlatot, hogy egyrészt az igazgatósági határokon levegyék a másik igazgatóság mozdonyát a vonatról, másrészt, hogy egyes igazgatóságok üres kocsikat tároljanak akkor, amikor a másik igazgatóság kocsihiánnyal küzd.

Vasutasok! Gondoskodjatok a rakodási komplex-brigádok eredményes munkájáról. Ennek biztosítására, főként súlyponti helyeken rendszeresítsétek a brigádértekezleteket a hiányosságok megszüntetésére és az elhangzott jó javaslatok megvalósítására. A háromnapos kocsiforduló érdekében fokozzátok a verseny nyilvánosságát. A szakszolgálattal karöltve minden üzembe haladéktalanul készítsétek el a kocsiforduló állását jelző táblákat, s a faliujságokat, hangosbemondókat állítsátok a kocsiforduló leszorításának szolgálatába.

Elvtársak! Kartársak! A november 7-i vállalások túlszárnyalásával előre a háromnapos kocsifordulóért!

Dolgozóink a háromnapos kocsiforduló megteremtésével ünneplik november 7-ét

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulója méltó megünneplésére készülnek a vasutas dolgozók.

A miskolci fűtőháznál például 1269 dolgozó tett munkafelajánlást, több mint három és félmillió forint értékben. Minden öntudatos vasutas dolgozó tudatában van annak, hogy a november 7-e tiszteletére inditott munkaverseny olyan lendületet kell, hogy adjon a vasutasok őszi forgalmi versenyének, hogy

november 7-re megteremtjük a háromnapos kocsifordulót.

A vasút területén a pártszervezet és üzemi bizottság szorosan együttműködve készülnek a nagy évfordulóra.

A miskolci Járműjavító ÜV dolgozóinak lendületes munkája még csak fokozódott az elmult napokban, amikor ünnepélyes keretek között

munkábaállították a Szovjetuniótól kapott hatalmas gőzkalapácsot.

A szegedi területen dolgozó vasutasok 91 százaléka tett felajánlást. A területen már hatodszor kerül a legjobb dolgozóhoz a területi vándorzászló.

A debreceniek területén a dolgozók 97 százaléka tett felajánlást. A szombathelyi járműjavító átlagteljesitménye elérte a 109.8 százalékot. A miskolci, a ferencvárosi és rákosrendezői guritók vasutas dolgozóinak jó munkája következtében hatalmas guritási csúcsteljesítményeket állitottak fel. Ezzel döntőmértékben segitették a három és félnapos kocsiforduló megvalósítását.

Október 22-én, a vasút történetében először az öntudatos vasutas dolgozók áldozatos munkája révén elértük a három és félnapos kocsifordulót.

A dolgozók lelkesedése meglátszik leveleikben is. *Dombóvári* József, a ferencvárosi osztálymérnökség dolgozója így ír levelében:

Műszaki értelmiségünk, a fizikai dolgozókkal karöltve, vágányzárak nélkül oldja meg a pályafenntartási munkálatok elvégzését. Valamenynyien felajánlást tettünk és a legutóbbi tíznapos kiértékelés szerint átlagos teljesítményünk 117.6 százalék.

A Landler-Művek öntödéjének dolgozói november 7. tiszteletére vállalták, hogy 1951. évi tervüket minden részletében november 1-re befejezik. Az öntöde dolgozói úgy szervezték meg munkájukat, hogy vállalásaikat öt nappal előbb, október 25-én minden részletében befejezték. Másnap reggel ünnepi röpgyűlést tartottak, ahol elhatározták, hogy ezt az eredményt örömmel jelentik *Rákosi* elvtársnak és megfogadták, hogy év végéig másfélmillió forint értékű terméket állitanak elő, vagyis ennyivel túlteljesítik évi tervüket.

Nem állunk meg a három és fél napnál és úgy iparkodunk, hogy november 7-re a magyar vasutasság megteremthesse a háromnapos kocsifordulót — írják levelükben.

Az Északi Járműjavító ÜV öntudatos dolgozói is segítik a kocsiforduló leszorítását. A XIV/a osztály dolgozói október 31-re, a XII. osztály dolgozói pedig november 1-re befejezték évi tervüket.

Éljenek a szovjet szakszervezetek, a kommunizmus iskolái!

Nemzetközi HIREK

Az amerikai „New York Central Railroad Company" és a „Pennsylvania Railroad" vasúttársaság eztével bocsátja el a MUNKÁSOKAT

Az egyesült államokbeli szakszervezeti sajtó jelentése szerint a háborús termelésre áttért üzemekben az egyre növekvő kizsákmányolás, a munkásság tömeges elbocsátása és az életszinvonal állandó csökkenése következtében mind nagyobb méreteket öltött a sztrájkmozgalom a különböző iparágakban.

A munkások tömeges elbocsátásával kapcsolatban az United Press tudósítója szerint nemcsak az iparban bocsátják el tömegesen a munkásokat, hanem a vasútnál is. A vasútnál fűtőket, mozdonyvezetőket, kazánkovácsokat, elektrotechnikusokat és javítóműhelyi lakatosokat küldenek el.

Az elbocsátásoknál egy New-York állambeli munkanélkülivé vált kazánkovács a következőket írja levelében a Daily Workerhez:

„Május 1-e óta 1250 kovácsot, kazánkovácsot, mozdonyvezetőt és elektrotechnikust bocsátottak el a mi vidékünkről, a New York Central Rai road Company-hoz tartozó vasútvonalon pedig 3750 munkást. A Pennsylvánia Railroad részvénytársaság főműhelyéből közel 35.000 munkást bocsátottak el és a vasútvonal többi részén pedig négy másfélezer embert tettek az utcára. Ez a tény egyébként az összes vasútvonalakra jellemző."

A tőkések kevesebb munkással akarnak magasabb profitra szert tenni. Az embertelen kizsákmányolásra jellemző, hogy a newyorki vasúttársaság legutóbbi háromhavi nyeresége 7 és félmillió dollár a multévi 2 milliárddal szemben.

AZ INDIAI vasutasszakszervezet köszönete

A Szárazföldi- és Légiközlekedési Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Egyesülése levelet intézett Gáspár Sándor elvtárshoz, a vasutasszakszervezet főtitkárához.

Ebben beszámol arról, hogy levelet kaptak a keletindiai vasutasszakszervezettől, mely súlyos viszonyok között harcban áll India kormányának munkásüldöző tevékenysége ellen.

Az indiai vasutasszakszervezet ezúton juttatja kifejezésre a szolidaritáson alapuló cselekmények egész soráért forró köszönetüket több ország vasutasszakszervezetének. Ezek között a magyar Vasutasok Szakszervezetének is.

Az indiai szakszervezet vezetősége egyébként felvette a magyar vasutasszakszervezettel a baráti kapcsolatokat.

Jugoszláv vasutasok válaszolnak a TITÓ-BANDA elnyomására

A jugoszláv nép minden erejével küzd azért, hogy megszabaduljon a fasiszták rabláncaitól. A nép megmozdult, szervezkedik és minden eszközzel gátolja a fasiszta-klikk terveinek végrehajtását.

A hazafiak kisiklattak egy amerikai hadianyaggal megrakott vonatot Macedóniában. A kraljevo-skopljei vonalon levegőbe röpítettek egy alagutat. Egy másik fegyverszállítmány is levegőbe repült az elmult napokban a nish-staiachi vonalon. A rakodó munkások Splitben megtagadták az amerikai hadianyag kirakását. Ugyanakkor a riekai rakodó munkások több mint félmillió munkaórával rövidítették meg Tito kormányát. Vinodolban pedig 8 mozdonyt tettek használhatatlanná.

Igy válaszol a jugoszláv nép, a jugoszláv vasutas arra az elnyomásra és nyomorra, melyet a háborús uszító Tito, Truman láncos kutyája rákényszerít.

★

Színesbőrűek és ANGLIA

Az Angliában tanuló színesbőrű diákok munkát kértek az angol vasútállomásokon. Kérésüket azzal utasították el, hogy színesbőrűeket nem alkalmaznak a vasútnál az újabb rendelkezések értelmében.

Julio Llago levele DÉL-AMERIKÁBÓL

Kocsi és mozdonyparkunk, vasúti anyagunk teljesen elavult és folyamatosan romlik. Nem kétséges, hogy az „államosításnak" minden terhét a vasutas dolgozók viselik.

Egy példa járműjavító üzemünk harcából Az amerikai imperialisták irányítása alatt álló katonai parancsnokság megtette az intézkedéseket arra, hogy argentin katonákat küldjenek Koreába. Ez hatalmas tiltakozó tüntetést hívott életre soraikban Ott hagytuk a munkát és gyalog bementünk a 11 mérföldnyire (18 km) lévő Rosario városba. Utközben nagyszámban csatlakoztak a tüntetéshez más munkások is. Amikor beértünk a város közepébe, már többen voltunk, mint 50.000-en, akik résztvettek a tüntetésben és egyöntetűen követeltük: „Békét! Vesszen a háború!" „Le MacArthurral!"

Ez a tüntetés az egész országban óriási visszhangot keltett. Számos községben tüntetéseket rendeztek a béke megvédése érdekében, ami arra kényszerítette a Peron-kormányt hogy lemondjon argentin csapatoknak Koreába való küldéséről. Ezeknek a tüntetéseknek eredménye volt az, hogy a kormány nyilatkozatot bocsátott ki, amelyben többek között ezeket mondja:

Külpolitikánk tekintetében azt fogjuk tenni, amit a nép kíván és semmi egyebet.

Peron azonban ledobta álarcát pár nap mulva, azt az álarcot, amelyet a nép gyűlöletétől való rettegés kényszerített rá.

A tüntetés vezetőit elbocsátották, köztük 30 olyan vasutast, akiknek 27 éves vasúti szolgálatuk volt.

Nagyszámú munkást börtönbe vetettek, ütlegeltek, még a gyilkosságoktól sem riadtak vissza. Ezeket a fasiszta módszereket keményen megbélyegeztük.

Minden brutális elnyomás ellenére azonban folytatjuk a küzdelmet. Nagyon jól tudjuk, hogy a szállítóipari munkások egységének megvalósításával kényszeríthetjük a kormányt csak arra, hogy vegye vissza az elbocsátott vasutasokat, biztosítson a megélhetéshez szükséges bért és teljesítse többi követeléseinket is.

■

Joulio Llago levelét kiegészítik az elmúlt napokban Montevideóból érkező sajtóközlemények. Argentinában már hetek óta tart a vasutas sztrájk. A kormány, mely a sztrájk elfojtására törekszik, életbe léptette újból a határozatot, melyet ez év januárjában adtak ki a vasutasok sztrájkjával kapcsolatban. Ennek a rendeletnek értelmében a vasúti munka úgy tekintendő, mint hadkötelezettség, a vasutas munkások pedig mint mozgósítottak.

Az uruguayi „La Manjana" ap rámutat arra, hogy Argentina sztrájkoló vasutasai a hadbíróságnak való átadás veszélye alatt állanak. A lap közli, hogy a rendőrség már több mint 100 sztrájkolót letartóztatott.

Miskolciak harcban a háromnapos kocsifordulóért

Miskolc személypályaudvar forgalmi és kereskedelmi dolgozói 1951. augusztus 10-én ünnepélyesen fogadalmat tettek *Rákosi* elvtársnak, hogy az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítása érdekében maradéktalanul végrehajtják a párt által kitűzött feladatokat. Megfogadták, hogy a harmadik negyedévi tervet szeptember hó 20-ra, a negyedik negyedévi tervet pedig december hó 10-re befejezik. Ezen vállalás teljesítésére fajlagos kocsimozdítási egységidőnek 120 százaléka, a gurítási teljesítmények 120 százalék fölé, az átlagos kocsitartózkodási egységidőnek 3 százalékos, az anyagtakarékosság 2 százalékos emelését vállalták. A munkás- és személyszállító vonatok menetrendszerinti, a tehervonatoknak a 24 órás vonatforgalmi tervszerinti közlekedését fogadták. A vonatácsorgások kiküszöbölésére, az utazási sebesség fokozására és balesetmentes, forgalombiztos közlekedésre tettek igéretet.

A *Rákosi* elvtársnak tett vállalás Miskolc személypályaudvar dolgozói körében hatalmas lendületet adott a munkaversenynek. Minden dolgozó a legjobbak sorába igyekezett felküzdeni magát, hogy beválthassa szeretett vezérünknek tett igéretét.

A munkaverseny irányítását, kezdeményezéseket a kommunisták, népnevelők, szakszervezeti aktívák és sztahanovisták ragadták magukhoz, akik személyes példamutatással és felvilágosító munkával magukkal ragadták a széles tömegeket.

Ma már az egész állomás hangos a munkaversenytől, a dolgozók ismerik eredményeiket, felismerik a hibákat és helyes irányítás mellett, menetközben intézkednek azok kiküszöbölésére.

A munkafegyelem megszilárdítása döntően segített

Az őszi forgalmi versenyben Miskolc személypályaudvar fokozatosan tör előre és rövidesen az első helyre kerül. A pályaudvar dolgozói *Rákosi* elvtársnak tett igéretükhöz híven, balesetmentesen, forgalombiztosan és kimagasló eredmények felsorakoztatásával bonyolítják le a sohasem tapasztalt forgalmat.

A legutóbbi kiértékelés alapján Miskolc személypályaudvar az ország legjobb szolgálati helye mind a forgalom, mind a kereskedelem terén.

Az egy kocsira eső fajlagos kocsi mozdítási idő 120 százalékra, a tehervonatok átlagos terhelését 126 százalékra, a munkás és személyszállító vonatok menetrendszerinti inditását 110 százalékra, ugyanezt a tehervonatoknál 105, a kocsitartózkodási egységidőt 117, a gyüjtőkihasználási tervet 118 százalékra teljesítették. A munkaverseny időszakában a forgalmi szolgálatnál baleset nem fordult elő, míg a kereskedelmi szolgálatnál árukár nem volt. A harmadik negyedévi tervet szeptember 19-re befejezték.

A munkafegyelem megszilárdításához nagy segítséget nyujtott Rákosi elvtársnak a Bányász-kongresszuson mondott beszéde, amelyet a dolgozók értekezleteken, röpgyüléseken, vasutas vonalra vonatkoztatva megtárgyaltak. Az eddig elért eredmények világosan megmutatják, hogy a vasutas dolgozóknak milyen a párthoz, a szocializmus és a szocialista vasút építéséhez való viszonya. Pártunk és kormányzatunk gondoskodása révén Miskolc személypályaudvar dolgozói közül is szép számmal részesültek a dolgozók bakancs és cipőellátásban. A reakció ezen a téren is vereséget szenvedett, akik az őszi forgalmi verseny eredményességét cipő-problémákkal igyekeztek gátolni, szégyenkezve állnak meg becsületes dolgozótársaik előtt.

Az eredmények fokozásával a háromnapos kocsifordulóért

A párt útmutatását követi az őszi forgalmi csatában *Tanai* János sztahanovista gurításvezető, aki a népnevelők bevonásával minden szolgálat előtt megbeszéli a feladatokat a brigád tagjaival. Megadja a jó munka elvégzéséhez szükséges politikai felvilágosítást, lelkes munkával minden feladat elvégzéséből derekasan kiveszi a részét. A brigád tagjai követik útmutatását és ennek eredménye az, hogy augusztus 20-tól 20 százalékkal növelte az általa leguritott kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva.

Kiváló eredményt ért el *Szepesi* János kocsimester is, aki az egy kocsira eső mozgatási időt 134 százalékra, a tehervonatok terhelését 112 százalékra teljesítette. Munkamódszerét átadja dolgozó társainak, állandó kapcsolatot tart a forgalmi szolgálattevővel és a tolatásvezetővel. A gyengébb dolgozókat gyakorlati oktatással vezeti a fejlődés útjára.

Az őszi forgalmi csatának lelkes harcosa *Bede* II. László tolatásvezető, aki szervező és irányító munkával brigádját a vállalások túlteljesítésére magával ragadta. *Virág* Dezső intéző, forgalmi szolgálattevő lendítő kereke a termelésnek. Jól szervezi és irányítja a munkát, jelenleg az országos őszi forgalmi versenynek II. helyezettje. Hozzájárult az eredmények eléréséhez jó munkájával *Virág* József sztahanovista vonatvezető is, aki brigádjával a legjobb kapcsolatot tartja fenn. A jó összmunkának tulajdonitható, hogy az utazási sebesség emelése terén a legutóbbi kiértékelés szerint 26.2 kilométert ért el, ami a tervhez viszonyítva 126.4 százaléknak felelt meg.

Hosszú volna leírni azoknak a nevét és teljesítményét, akik Miskolc személypályaudvaron derekasan kiveszik a részüket a termelésből. Harc folyik itt a munka csataterén az őszi csúcsforgalom sikeréért, a háromnapos kocsiforduló eléréséért. A harc nehéz és küzdelmes, mert sok nehézség közepette kell megvívni. Tovább kell javítani a szolgálati ágak közötti együttműködést, az élenjáró szovjet módszerek bevezetését sokkal szélesebb téren kell alkalmazni. A munkafegyelem lazítóival szemben határozottabban fellépni, valamint a tisztaság terén még mindig megmutatkozó hiányosságokat végleg fel kell számolni. A pályaudvar dolgozói elszántan küzdenek még a hiányosságok megszüntetéséért, mert meg akarják védeni elért jó helyezésüket és tudják, hogy fokozott harcot és teljesítményt vár tőlük a párt, a szocializmus építése és a béketábor.

Balázs Ferenc főmozdonyvezető:

Éberen figyelem a pályát, mert a dolgozók életére, népgazdaságunk értékeire vigyázok

Az Országos Vasútüzemi-értekezlet határozatát kötelesség megvalósítani. Az őszi feladatok annyira növekedtek a vasúton, hogy szükség van a háromnapos kocsiforduló megteremtésére. Ennek egyik előfeltétele a forgalom biztonsága, a mozdonyszemélyzet éber szolgálata.

A mozdonyszemélyzet ébersége szorosan összefügg a munkafegyelemmel. Amiről Rákosi elvtárs a bányászok előtt beszélt, az mind vonatkozik ránk is, vasutasokra. A szememet le nem veszem a pályáról, mert tudom, hogy az osztályharcban az ellenség minden módon megpróbálja akadályozni békés építő munkánkat. Azzal is tisztában vagyok, hogyha a menetidőt pontosan betartom, a mozdony lámpáinak világítására, az állomásokra való behaladásra, az előjelzés és főjelzők állásának megfigyelésére gondot fordítok s ez véremmé válik, hathatósan segíteni tudom a kocsiforduló meggyorsítását.

A háromnapos kocsiforduló megteremtése azt is kötelezőleg írja elő számunkra, hogy a vonatokat teljes mértékben kihasználjuk, minél több többterheléses vonatot továbbitsunk.

A magam részéről ezt a harcot összekötöttem a széntakarékossági mozgalommal. Résztveszek a 150.000 tonna szén megtakaritásáért indított mozgalomban.

A szénpernyemozgalom során, október hónapban 347 mázsa szenet takarítottam meg.

Szükséges az, hogy gépeinket féltő szeretettel gondozzuk és úgy kezeljük, mintha törékeny üveg volna. A gép karbantartása és szabványos kezelése eleve biztosíték az őszi forgalmi versenyben való jó részvételre.

Mi akadályoz bennünket

Szénmegtakarításunk teljes kibontakozását nagyon akadályozzák a jelzőknél való indokolatlan feltartóztatás, mint például október 31-én az 1059-es gyorstehervonat továbbításánál történt, Nagytétény—Diósd állomás bejárata előtt.

A forgalom biztonságát és a biztos továbbhaladást pedig veszélyezteti a váltóőrök, pálya- és sorompóőr hanyag szolgálattétele. A közutak sorompóinak lezárása egyik feltétele a gyors továbbhaladásnak. Mégis egyes őrhelyeken felelőtlenül végzik szolgálatukat vasutas kartársaink és emiatt különös gondossággal, nagyon óvatosan kell haladni egyes vonalrészeken. Egy példa erre: október 31-én az 1059-es gyorstehervonattal kora hajnalban haladtam át Százhalombatta állomáson. A 14-es számú őrhelynél, ahol a műút keresztezi a vasútat, a sorompó nyitva állt. Az őr pedig, mint aki legjobban végezte dolgát, a padon aludt.

Ez a tény is arra figyelmeztet bennünket, hogy a mozdonyszemélyzet éber szolgálattétele elengedhetetlen tartozéka a vasút jó munkájának és amint erre tanítanak bennünket: „Az állandó figyelés kötelező ereje kell, hogy áthassa valamennyi mozdonyvezető és fűtő egész szolgálatát, annál is inkább, mert a balesetek által nemcsak a dolgozók életét és népgazdaságunk értékeit veszélyeztetjük, hanem saját életünket is kockáztatjuk."

BALÁZS FERENC
ferencvárosi fűtőház
főmozdonyvezetője

Hogyan áll a Gazda-mozgalom a Szombathelyi Járműjavító ÜV-ben

A Szombathelyi Járműjavító ÜV-ben egyre terebélyesedik a Gazda-mozgalom. Megértettük pártunk útmutatását az anyagtakarékossággal kapcsolatban. Valamennyiünknek eszünkbe jutott a háború során földig rombolt üzemünk képe, a kerékkovácsműhely, a kocsiosztály, a hősi újjáépítő munka megindulása.

Hatalmas segítséget jelentett nekünk a Szovjetunió támogatása. A romok eltakarítása után 1947-ben két esztergapadot, 1948-ban egy villamosdarut és 1950-ben nagyteljesítményű légkalapácsot kaptunk a Szovjetunióból.

A segítséget jó munkával igyekszünk meghálálni.

Tavaly november 7-re negyedmillió forint értékű felajánlást tettünk.

Az idén annak ellenére, hogy tíz százalékkal kisebb a dolgozók létszáma egy és negyedmillió forint felajánlást tettünk november 7-re.

Rendszeresen tartunk Gazda-ötletnapokat. Legutóbb 87 javaslatot adtak be a dolgozók, s ennek nagyrészét elfogadták.

A vasutasházban újítási hetet tartottunk, a mult héten pedig SZOT újítási kiállítás volt. Ezen a kiállításon az én újításomat is bemutatták. Eddig a törött fékhenger fedeleket eldobták. Javaslatom alapján

a törött részre egy hüvelyt húzunk és ezt meghegesztjük.

Az újítás értéke hozzávetőlegesen 18.000 forint. Igen nagy jelentőségű például Sós József és brigádjának újítása, akik az ütközőgyűrűk építését módosították. Az újítás értéke 20.000 forintot is meghaladja.

Nehézségeink vannak az anyagellátás terén. Az Északi Járműjavító ÜV-ből például szeptember 9-e óta várunk egy baloldali nagycsatlót. Ez a fontos mozdonyalkatrész éppen a kocsikat rendező 326-os sorozatú géphez kellene, amivel éppen a kocsiforduló leszorításán tudnánk segíteni. Ugyanígy vagyunk a légszivattyúkkal, gőzszelepekkel és gőzszabályozóval, amelyeket többszöri sürgetésünk ellenére sem szállították le.

Az ellenség csapágymelegedést és hőnfutást idéz elő

A Gazda-mozgalom és általában a termelés emelésének fékezői, az ellenséges elemeket sorba leplezzük le. A pártszervezet éberségének köszönhetjük, hogy sikerült leleplezünk az amerikai imperialisták belső ügynökeit, *Takács* János jobboldali szociáldemokratát és társait: *Balaton* Sándor anyagátvevőt és *Neményi* András főművezetőt, akik a megrakott kocsiknál csapágymelegedést és hőnfutást idéztek elő és súlyos károkat okoztak népgazdaságunknak.

Röviden ennyit. Mi, szombathelyi vasutas dolgozók vállalásokkal, a Gazda-mozgalom kiszélesítésével segítjük a háromnapos kocsiforduló megteremtését, a terv túlteljesítését. Arra kérjük a *„Szocialista vasútért"* szerkesztőségét, kisérjék figyelemmel munkánkat, eredményeinket, hiányosságainkat és adjanak segítséget ahhoz, hogy eredményesen vehessük ki részünket az őszi forgalom sikeres lebonyolításából.

Söveggyártó István
a Szombathelyi Járműjavító ÜV. gőzfűtési lakatosa.

Éljen a Szovjetunió külpolitikája, a béke és biztonság politikája, a népek egyenjogúságának és barátságának politikája!

A háromnapos kocsiforduló teljesítésének legfőbb akadályozója a vontatási szolgálat egyes dolgozóinak rossz munkája

A magyar vasutasok az első országos *„Vasutasnap”* alkalmával ígéretet tettek *Rákosi* elvtársnak, hogy az idei őszi forgalmat — ami a vasutas dolgozókra eddig soha nem látott feladatot hárított — győzelemre viszik. Ha bármely szolgálati ág területén felületesség, hanyagság mutatkozik, akadályozójává válik ígéretünk teljesítésének, az őszi szállítás zavartalan lebonyolításának, a háromnapos kocsiforduló elérésének.

A vasutasság szívós harcának eredményeként a vasút történetében először értük el a három és félnapos kocsifordulót.

Ez azonban nem elég. A kocsifordulót le kell szorítani három napra, sőt még ez alá is. Hogy ezt elérhessük, valamennyi szolgálati ág eddigi munkáját meg kell javítani.

A vasút munkájának felülvizsgálása során, egyöntetű megállapítást nyert, hogy

a háromnapos kocsiforduló elérésének legdöntőbb akadálya a vontatási szolgálat területén tapasztalható.

Tudjuk, hogy a vontatási szolgálatnak olyan komoly nehézségekkel kell megküzdenie, mint a megfelelő keverőszenek és egyéb anyagok hiánya. Ezek azonban

nem mentesítik a vontatási szolgálatot a felelősség alól.

A rosszul karbantartott mozdony — fékezi a versenyt, a háromnapos kocsiforduló megvalósítását

1. *A mozdonykarbantartás kritikán aluli.* A minőségi romlást nagyban előidézte a fűtőházfőnökök könnyelmű magatartása a mozdonyok vezénylése terén.

Felrúgták azt az alapvető szabályt, amit a Szovjetunióban törvénynek tekintenek, hogy

minden gépnek meglegyen a felelős gazdája.

A fűtőházak dolgozói sem törődnek a mozdonyok jó karbantartásával. Ennek következménye, hogy a szolgálatképtelenségek száma az előző hónaphoz képest októberben kétszeresére emelkedett. A legkritikusabb hónapban mondott tehát csődöt a vontatási műhelyek, a mozdonykarbantartás munkája. Ijesztően sok a karbantartás hiányosságai következtében előállott szolgálatképtelenség. Például október 21-én Mátramindszenten a 376—554-es számú mozdonnyal *Szomszéd* István mozdonyvezető fekve maradt, mert hetekig nem nézték meg a lövettyűket, így azok elvízkövesedtek.

Október 26-án a 938. sz. vonattal a 242—015 számú mozdonnyal *Havasi* Dániel Keleti-fűtőházi mozdonyvezető és *Balogh* Ferenc fűtő jobb első főtengelyágyolvadással maradt fekve. Nem vizsgálták meg a kenőberendezést és azt, hogy az ellenágyban van-e olaj. Október 28-án az 1907 számú vonattal, a pécsi fűtőház 328—647 sz. gyorsvonati mozdonya Budafok—Hároson *Németh* József mozdonyvezető, *Márton* József és *Gál* Gyula fűtőkkel csőfolyással fekve maradt. A mozdony alig egy hónapja jött ki *főjavításból.*

Lehetne sorolni a hanyagságból bekövetkezett szolgálatképtelenségek egész sorát, ami a rossz karbantartásra vezethető vissza.

Amíg naponként többszáz tehervonat rendesen közlekedik, egynéhány rosszul karbantartott mozdony ezeknek a jó munkáját is veszélyezteti, mivel nem tud rendes menetidővel haladni a vonalon.

Az ilyen rosszul dolgozó mozdonyszemélyzet megbénítja az egész vonal életét.

Egy két selejtes munka tehát semmivé teszi a kocsifordulóért való harcot, sok öntudatos harcos vasutas munkáját.

A figyelmetlen szolgálat számos baleset előidézője

2. A második főhiány: *a figyelmetlen szolgálat.* Egy baleset, egy egész napra megakadályozza a háromnapos kocsiforduló elérését, mégis sok baleset fordult elő, a mozdonyvezetők hanyagságából. Október 12-én Szigethalom előtt *Stefkovics* Gyula, a Keleti-fűtőház mozdonyvezetője fényes nappal, előzetes értesítés ellenére, vonatával nekiütközött a nyílt vonalon álló kocsisornak. A balesetnek számos sérültje volt és komoly anyagi kár keletkezett. Október 13-án nappal a Rákosi-fűtőház *Edelmayer* János nevű mozdonyvezetője a jelzőnél történt megállítás és értesítés ellenére úgy járt be az állomásba, hogy a ráütközés következtében mozdonya megrongálódott. Debrecenben szeptember 27-én *Árkos* József mozdonyvezető motorjával hanyagságból határon kívül állt meg. A ráütköző 5626. sz. vonat kisiklott és sok ember életét vesztette.

A fűtőházfőnök és műszaki vezetők felelőssége

3. A *vezetés hiányosságai:* A fűtőházfőnökök és műszaki vezetők nem körültekintően és előrelátással vezetik a fűtőházakat. Tudott dolog, hogy mozdonyvezetőhiánnyal küzdünk és ennek pótlására

többszáz fiatal vezető és segédkezelő került nappali szolgálatra.

Ahelyett, hogy gyakorlott mozdonyvezetőkhöz kezdő fűtőt, kezdő mozdonyvezetőhöz tapasztalt fűtőt tettek volna, sok esetben a komaság és más, a munkafegyelmet aláásó szempontok jutottak érvényre. Ezért van az, hogy több gépre teljesen gyakorlatlan, fiatal személyzet került. Ilt fordulnak elő tömegével a hosszabb menetek, a hosszú állomási tűztisztítások, szolgálatképtelenségek.

A szolnoki fűtőházba egy ismeretlen fajtájú szén érkezett. Anélkül, hogy ennek a szénnek a tulajdonságaival tisztában lettek volna,

a műszaki vezetők olyan keveréket adtak a mozdonyra, aminek azután a vonalban katasztrófális következménye volt október 6-án.

Az ország egyik legfontosabb vonalának, *a szolnok—budapesti vonalnak az életét négy óra tartamára megbénították,* mert valamennyi szolnoki gép óraszámra megállt tüzet tisztítani, gőzt fejleszteni.

A miskolci fűtőházban a félmillió forint költséggel felépített *melegmosóberendezést* egyszerűen nem használják, mert a berendezés egyik elzárócsapja állítólag *„átereszt”.* Ezért nem használják már fél év óta, sőt még az őszi forgalom idejére sem hozták rendbe. Megvizsgáltuk, hogy meddig tart Miskolcon egy-egy mosás, kiderült, hogy három-négy napig. Olyan gépeket is visszatartottak mosás címén három-négy napra, amelyeken alig egynéhány órai javítás volt. Az őszi forgalom nagy csatájában az ilyen munka megengedhetetlen.

A pártszervezetek és üzemi bizottságok nem foglalkoznak eléggé a munkafegyelem megszilárditásával

4. *A pártszervezetek és az üzemi bizottságok nem foglalkoznak behatóan a munkafegyelem problémáival;* vagy csupán annyiban, hogy *mennyi a későn jelentkezettek száma — ami egyébként helyes.* De azt már nem figyelik, hogy

milyen a mozdonyok minőségi karbantartása és még kevésbbé teszik felelőssé a pártszervezetek a rosszul dolgozó kommunistákat.

A szakszolgálatnak pedig azzal adják a legnagyobb segítséget, hogy a kommunistáktól megkövetelik a legfontosabbat: *a kommunista példamutatást a munkában.*

Ugyanezt kell megállapítani a munkaversennyel kapcsolatban is.

A vontatási szolgálatnál a munkaversenyek lendülete és lelkesedése nem éri el a tavalyi őszi forgalom színvonalát.

Az ilyen nagy feladatokat pedig munkaverseny nélkül megoldani nem lehet. Ha azt akarjuk, hogy a vontatási szolgálat munkája megjavuljon,

a pártszervezeteknek és az üzemi bizottságoknak sokkal behatóbban kell foglalkozni a vontatás összes problémáival.

Az idei őszi szállítási feladataink a *békeszállítás* elnevezést kapták. Minden jól továbbított vonat a béke táborát erősíti. De ez fordítva is áll: a háromnapos kocsiforduló elérését akadályozó munka akarva, nem akarva, az ellenséget szolgálja. A vontatási szolgálatnál éppen a legkritikusabb időben bekövetkezett

tömeges fekvemaradások, hosszabb menetek, tűztisztítások és a mozdonypark minőségi romlása mögött meg kell találni az ellenség kezét,

amely *felületességben, hanyagságban, nemtörődömségben, a nehézségek előtti megtorpanásban, a közellátás eltúlzásában,* pontos szolgálattételétől való figyelemelvonásban jelentkezik.

A vontatási szolgálat munkáját csak akkor fogja jól végezni, ha a fenti hiányosságokat kiküszöböli és a pártszervezet, üzemi bizottság és szolgálati főnök a becsületes vontatási dolgozók széles táborára támaszkodva, *kíméletlenül harcol az ellenség, a fegyelmezetlenség és lazaság ellen.*

A vontatási szolgálat dolgozói kövessenek el mindent, hogy a hiányosságokat kiküszöbölve, a háromnapos kocsifordulónak élenjáró harcosai legyenek és vigyék győzelemre az idei hatalmas őszi forgalmat, a békeszállítások ügyét.



A szentesi fűtőház dolgozói november 7-i felajánlásukat gyönyörű bronzveretű albumba kötve, eljuttatták Rákosi elvtárshoz, s ígéretet tettek arra, hogy minden erejükkel segítik a háromnapos kocsiforduló november 7-re való megvalósítását.

Rákosrendező állomás dolgozói a kocsitartózkodási egységidő minél jobb teljesítéséért versenyre hívták ki az ország összes állomásait

A párt II. kongresszusa meghatározta feladatainkat a közlekedés terén. A felemelt ötéves terv célkitűzéseinek megvalósítása kötelezően előírja minden vasutas dolgozó számára, hogy a megnövekedett szállítási feladatokat a meglévő szállítási eszközök gazdaságosabb kihasználásával és technikai továbbfejlesztésével, zavartalanul és zökkenőmentesen hajtsa végre.

Feladataink teljesítése érdekében az őszi forgalom lebonyolítását az eddiginél még szélesebb tömegmozgalommá kell fejleszteni, hogy a dolgozók ezt az ügyet harci feladatnak tekintsék és megvalósítsák a három és félnapos, de ha kell a háromnapos kocsifordulót.

Ez azért is nagyjelentőségű, mert ezideig a kocsiácsorgások hátráltatták a vállalt kocsiforduló elérését és ezzel ötéves tervünk II. tervévének maradéktalan teljesítését.

Kemény harcot kell tehát folytatnunk célkitűzéseink eléréséért, hogy az év végén büszkén jelenthessük *Rákosi* elvtársnak: *„Hazafias feladatunkat becsülettel teljesítettük.”*

A fentiek megvalósítása érdekében mi, Rákosrendező pu. dolgozói

a kocsitartózkodási egységidő minél jobb teljesítéséért szocialista versenyre hívjuk ki Budapest-Ferencváros állomás dolgozóit.

Mi, a szűk keresztmetszetek felszámolásával

a Nagy Októberi Szocialista Forradalom ünnepének tiszteletére

vállaljuk, hogy az eddigi 91 százalékos leadásos kocsitartózkodási egységidőt 110 százalékra, a feladási kocsitartózkodási egységidőt 89 százalékról 107 százalékra, az átmeneti kocsitartózkodási egységidőt 92 százalékról 123 százalékra teljesítjük.

Felszólítjuk a többi állomások dolgozóit is, hogy kövessék példánkat és párosversenytársuk kihívásával csatlakozzanak felhívásunkhoz. Előre kocsiparkunk gazdaságosabb kihasználásáért, a mozgalom széleskörű elterjesztéséért, ötéves tervünk sikeréért, a szocialista Magyarország felépítéséért, a béketábor erősítéséért!

Az állomás dolgozói nevében:

Dajka Ferenc s. k. párttitkár, *Lengyel József* s. k. ÜB-titkár és *Békési Rezső* s. k. állomásfőnök.

Rákosrendező állomás kezdeményezését követésreméltó példának állítjuk rendező- és teherpályaudvaraink elé, bízunk abban, hogy a dolgozók nagy számmal csatlakoznak ehhez a mozgalomhoz.

Milyen munkamódszert használok a menetirányításban

Munkám minden mozzanatát két szempont vezérli: *az elegy gyors mozgatása és a vonatok rendessége.*

Hogy ezeket meg tudjam valósítani, már szolgálatbalépéskor tisztában kell lennem a vonal nagyobb állomásainak forgalmi helyzetével, a továbbításra váró eleggyel, a vonatforgalmi tervvel, az aznapi rakodással, a futó vonatokban lévő eleggyel és azok helyzetével.

Szolgálatbalépés előtt, megnézem vonalam legfontosabb állomását, Celldömölköt, a szárnyvonalakról várható vonatok helyzetét, s ezután megbeszélem a forgalmi szolgálattevővel és a kocsimesterrel az indítandó vonatok mineműségét és indulási idejét. Csak ezután megyek fel a menetirányítóba s veszem át a szolgálatot.

Itt az előttem szolgálatban lévő menetirányító kartárstól tájékoztatást nyerek a helyzetről: a vonatok tartózkodási helyéről, a fűtőházak, valamint vonatkísérő telepállomások gép- és szakaszhelyzetéről, a mozgásban lévő vonatokat továbbító gépek és szakaszok hovátartozásáról és a vonatforgalmi tervről. Ezeknek ismeretében kezdem meg szolgálatomat.

Első ténykedésem, hogy beszélek a hozzámtartozó vonal állomásaival. Érdeklődöm az ott álló és rakodás alatt lévő elegyről. Tájékoztatom őket a szolgálatunk ideje alatt közlekedő vonatokról, kijelölöm a náluk lévő elegyet továbbító vonatokat, s így már előre tudják a napi programmot, ami nagyon megkönnyíti munkájukat. Az állomások ennek megfelelően szabályozzák a rakodást és készítik elő a kocsikat a vonatokhoz.

Ezután megbeszélést folytatok a szomszédos menetirányítókkal és rendelkező állomásokkal. Onnan is megtudom a vonalam felé irányuló vonatok és elegy irányát, mennyiségét és idejét. Tájékoztatom vonalam fűtőházát és vezényleteit a szükséges gépekről, szakaszokról, azok indulási idejéről és felvilágosítást kérek az esetleges *fordaváltozásokról.*

Eredményeimet a kollektív munka biztosítja

Mindezek ismeretében minden erőmmel azon vagyok, hogy kitűzött programmomat megvalósítsam.

Az utazási sebesség emelése érdekében

már az első állomáson érintkezésbe lépek — amennyiben lehetséges — a vonalamra belépő vonatok vonatvezetőivel. Megtudom tőlük a vonatukban lévő kocsik pontos besorozási helyét, hogy tolatós vonatoknál az érdekelt állomásokat tájékoztatni tudjam és magam is számítást végezhessek a szükséges tolatási idővel. Közvetlen vonatoknál is ezt a gyakorlatot végzem.

Ha valamelyik vonatnál szükségesnek, vagy célszerűnek látom a felemelt sebesség alkalmazását, személyesen beszélek a vonatot továbbító mozdonyvezetővel. Ugyanezt teszem, ha egy fontosabb vonat előtt tehervonatot szándékozom elküldeni és a menetidő csak a vállalt nagyobb sebességgel érhető el.

Ugyancsak tájékoztatást kérek a mozdonyszemélyzettől a kezelési helyekről és a kezeléshez szükséges időről, ami a vonatok menetét nagyon befolyásolja. Ha egy tehervonatnak nagyobb előnyt adhatok azáltal, hogy egy személyvonatot megkésleltetek, de az be tudja hozni késését, néhány perc nem számít ilyenkor, de nekem figyelemmel kell kísérni a személyvonat menetét a vonalon és biztosítanom kell a vonat rendességét.

A gyorsteher- és könnyűkezelőtehervonatok futásának megkönnyítése érdekében az azokkal továbbítandó darabárut és kocsikat — ha szükségét látom —, egyes állomásokra csoportosítom, s ehhez igénybe veszem még a személyvonatot is. Ezzel a módszerrel, már nem egyszer hatalmas előnyt biztosítottam ezeknek a vonatoknak. Itt az áruirányító segítségét veszem igénybe.

Eredményeimet emellett a kollektív munka biztosítja, s ez teszi lehetővé, hogy a háromnapos kocsifordulóhoz megfelelő segítséget adunk mi, menetirányítók is.

Németh József,
a győr—szombathelyi vonal
menetirányítója.

A VASUT 72 VEZETŐTISZTJÉNEK október 31-én adta át Csanádi György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója megbízólevelüket. Beszédében kiemelte, hogy az új vezetőknek fokozott harcot kell folytatniok a vasúton még ma is meglévő bürokrácia ellen, a párt vezetésével erélyesen fel kell venni a harcot az ellenséggel szemben. Az új vezetők ismerik a hős szovjet vasutasok munkamódszereit és át fogják adni gyakorlati munkájuk során dolgozótársaiknak. Bognár elvtárs, a Vasútpolitikai Osztály vezetője biztosította a vasút új vezetőtisztjeit a párt, a Vasútpolitikai Osztály támogatásáról harcukban.

Vasutasok! Szilárd munkafegyelemmel, éber szolgálattétellel, a szovjet tapasztalatok felhasználásával harcoljatok a háromnapos kocsiforduló megvalósításáért!

KÉT TERMELÉSI ÉRTEKEZLET

A háromnapos kocsifordulóért vívott harcban nagyjelentősége van a termelési értekezleteknek.

Levelemben összehasonlítást teszek két termelési értekezlet között. Meg kell jegyezni, hogy mindkét helyen zsúfolásig megtöltötték a dolgozók az értekezlet színhelyét.

Budapest Déli-pályaudvaron Faragó elvtárs, állomásfőnök beszámolóját jól építette fel. Ismertette az utolsó tervnegyed eredményeit, a terv teljesítésében kitűnt fűtőházi és forgalmi dolgozókról szépen megemlékezett és hangsúlyozta

a helyi pártszervezet és üzemi bizottság segítségét.

Megbírálta a munkafegyelem lazítóit, s lendületesen felhívta a dolgozókat a szaknai sovinizmus megszüntetésére. Az 1952. évi terv ismertetésénél felhívta a figyelmet a szűk keresztmetszetekre és azonnal javaslatot tett hogyan szüntessék meg azokat.

A sztahánovista oklevelek kiosztása zárta be a jólsikerült termelési értekezletet.

Ennél az értekezletnél a jó előkészítés és beszámoló eredménye az volt, hogy számosan szóltak hozzá és a konkret javaslatok sokasága jött felszínre. Ezekben a hozzászólásokban

november 7-e és december 21-e tiszteletére vállalják a dolgozók az állomás szűk keresztmetszeteinek megszüntetését.

Mi sem jellemzi jobban az értekezlet lefolyását és értékét, hogy az értekezlet bezárása után még számosan ott maradtak és csoportokba verődve tárgyalták a felmerült problémákat.

Mi történt Kelenföldön

A másik értekezleten, Budapest-Kelenföldön, éppen fordítottja történt. *Sulyánszki* elvtárs, állomásfőnök beszámolója nem keltett érdeklődést. Néhány számadatot sorolt fel, konkrét eredményeket nem ismertetett a dolgozókkal és ezek magukban semmitsem jelentettek.

Az állomási kocsitartózkodási egységidő alakulásáról, amely a kocsiforduló súlyponti kérdéseihez tartozik, még csak említést sem tett.

Hibákról nem beszélt. Pedig a Fémhu ladékgyűjtő Vállalat által október 17-én feladott kocsi még 19-én este az állomás területén volt.

Az 1952. évi tervből csak pár vonatterhelési adatot ismertetett,

amiből ugyan egyik dolgozó sem tudta meg: mi lesz a feladata.

Az egész beszámoló nem tartott tovább 15 percnél.

Az ilyen beszámoló után nem lehet csodálkozni azon, hogy a hozzászólások nem akartak megindulni és kevesen tettek javaslatot a munka megjavítására.

Sulyánszki a válaszadásban még a felhozott kevés javaslatot is igyekezett azzal elkenni, hogy az *új állomás felépítése minden nehézséget „megold"*. Amikor pedig az egyik dolgozó kifogásolta a vágányok közötti göröngyös útrész állapotát, azt válaszolta hogy *majd az utasok etapossák*.

Ezután kiosztotta a sztahánovista okleveleket. Ahogy ezt végezte, a lebecsülését mutatta a sztahánovista mozgalomnak és a kitüntetett elvtársaknak. Még arra sem méltatta az új sztahánovista elvtársakat, hogy a kezükbe adja az okleveleket. Csak úgy odadobta elébük az asztalra, mint aki valami kellemetlen feladatot hajt végre, nem pedig úgy, mint aki a párt, a munkásosztály egyik legnagyobb megbecsülését jelentő kitüntetését tolmácsolja, s adja át.

Lindner József elvtárs, a 8. Szakaszosztály főnöke szólalt fel. Beszédének hiányossága volt, hogy a kelenföldi dolgozók jó munkájáról csak mellékesen szólt és inkább csak a hibákat hozta fel. Pedig a kelenföldi dolgozók, élükön a forgalmistákkal jó eredményt értek el. Az ilyen beszámoló és hozzászólás után a termelési értekezlet nem érte el célját. A dolgozók nem segítik elő megfelelő javaslataikkal a szűk keresztmetszetek megszüntetését, a háromnapos kocsiforduló megvalósítását. Az ilyen termelési értekezlet után csak ezt a megjegyzést hallani: *„Ezért ugyan kár volt ittmaradni"*.

Szeretném, ha bírálatom hozzásegítené az érdekelteket a termelési értekezleteken elhangzó beszámolók hibáinak kijavítására és ahhoz, hogy a termelési értekezletek a vasuton újabb termelési győzelmek forrásává váljanak.

Soós Elek
vonalfelelős, Budapest.
Budapest.

A „Szocialista Vasútért" bírálata nyomán

Lapunk „Vasutas Versenyhiradójában" igen érdekes dolgot tapasztaltam.

Az október 6-i számban megjelent őszi forgalmi verseny kiértékelésénél az első helyezést az állomások között Miskolc személypályaudvar nyerte.

Ugyanazon az oldalon az „Ütköző" rovat alatt bírálatot kapott Miskolc személypályaudvar a tisztaság terén követett hanyagsága miatt.

Ha olvassuk a versenykiértékelés adatait, feltűnik, hogy Miskolc állomás az anyagtakarékosság terén 35 százalékos megtakarítást ért el, amely megtakarításban benne foglaltatnak a tisztítószerekkel és anyagokkal való takarékosság is.

Azt tudják a miskolciak is, hogy az anyagtakarékosság egyik döntő tényező a versenykiértékelésnél és úgy látszik, ezért takarékoskodnak annyira a tisztítóanyaggal, hogy az „Ütköző" cikke szerint *„szégyene a vasútnak, a városnak, az országnak, hogy a felszabadulás után hét esztendővel ilyesmi előfordul"*.

Én, Szeged állomás fiatal dolgozója, úgy gondolom, hogy ez is egyike a legfontosabb tényezőknek és azok, akik Miskolc eredményét kiértékelték, csak a puszta számokat nézték, nem vették figyelembe a különböző mozgalomban, így a Vorosin-féle mozgalomban megmutatkozó súlyos hiányosságokat.

Mi olvastuk a Szovjetunióból hazatért elvtársak elbeszéléseit, amelyből megismertük az ottani állomások rendkívüli tisztaságát. Úgy képzelem el ha Miskolc állomás is követi ezt a példát a tisztaság terén és igyekszik eleget tenni a követelményeknek, úgy semmi akadálya nem lesz annak, hogy Miskolc állomás nemcsak az őszi forgalomban, hanem a Vorosin-mozgalomban is példát mutasson a többi állomásoknak.

Én, remélem, hogy ezen hiányosságokon javítva, Miskolc állomás az anyagtakarékossági százalék csökkenése nélkül a tiszta pályaudvarok sorába lép.

Földvári Lajos,
Szeged állomás élüzem dolgozója.

Hardi István tanult a „Szocialista Vasútért" riportjából

Budapest Kelenföld-állomás üzemi háromszöge levelet intézett lapunk szerkesztőségéhez. Ebben a következőket írják:

A *„Szocialista Vasútért"* 1951. július 17-i számában igen helyesen kritikát gyakorol állomásunk egyik dolgozójának, fegyelmezetlen magatartása felett.

Valóban, ha valaki ilyen felelőtlen kijelentéseket tesz szolgálati főnöke felé, az nincs tisztában az új fegyelmi szabályzattal, de még a fegyelmezett, öntudatos magatartással sem, amellyel pedig ma minden dolgozó magyar vasutasnak rendelkeznie kell.

A hibát kihoztuk a termelési értekezleten is és a most folyó őszi forgalommal kapcsolatos népnevelő tanfolyamon.

Termelési értekezleten ismertettük most már harmadszor az új fegyelmi szabályzatot, melyet a dolgozók nagy tetszéssel fogadtak. Ezután *Hardi* István a dolgozók előtt önbírálatot gyakorolt és ígéretet tett arra, hogy hibáját azzal fogja kiküszöbölni, hogy az őszi nagy forgalomban fegyelmezett, öntudatos magatartással segíti feszített ütemes tervünk határidőelőtti befejezését.

Örülünk annak, hogy *Hardi* István tanult lapunk riportjából, abból, amit a cikk minden vasutas dolgozó számára kifejez: öntudatos vasfegyelem nélkül csak fékezzük, de nem gyorsítjuk a szocialista vasút megteremtését, a szocializmus gyorsütemű felépítését, egyben a béke védelmét is hazánkban.

Nagy László guritó előmunkás:

2200 kocsi guritását vállaltunk, 2421 kocsit guritottunk

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulója és az új párt vezetőségi választás tiszteletére, én mint pártonkívüli dolgozó, javaslatot tettem, hogy mi, pártonkívüli dolgozók a termelés fokozásával, a háromnapos kocsiforduló megteremtésével segítsük hazánkat szocializmust építő harcában.

Javasoltam állomásunkon, hogy két műszak 24 óra alatt vállalja 2200 kocsi guritását. Ezt megbeszéltem a külsős forgalmi szolgálattevőkkel, kocsimesterekkel, térfelvigyázókkal. Ebbe a megbeszélésbe bevontam a saruelőmunkásokat, továbbá a sztahanovistákat és a jó munkásokat. Mérlegeltük a befutást, az indítandó vonatokat és munkatervet dolgoztunk ki. Ezen a megbeszélésen az állomásirányító vállalta, hogy a külsős forgalmi szolgálattevővel megbeszélve

felhúzzák az elegyet, mégpedig úgy, hogy a vonatkijárások ne zavarják a guritást, mert vállalásunkat csak folyamatos guritással tudjuk teljesíteni.

Így csináltuk. Amikor *Rákosi* Mátyás, a magyar dolgozók vezére és tanítója a bányásztanácskozáson a munkafegyelemről és a példamutatásról újabb útmutatást nyujtott, örömmel állapítottuk meg, hogy mi, az ő tanítása szellemében végezzük munkánkat. A munkafegyelem nálunk jó és ennek köszönhetjük, hogy a már említett teljesítményünk nagyban elősegítette állomásunkon a kocsiforduló leszorítását. A továbbításra kerülő áru ugyanis előbb került az induló vonatba, tehát kevesebb ideig tartózkodva az állomáson, leszorította a kocsitartózkodási egységidőt, növelte az állomás teljesítményét és elősegítette a vállalásunk teljesítését, illetve túlteljesítését. Ha ezt folyamatossá tesszük, akkor jelenthetjük *Rákosi* elvtársnak, hogy Rákosrendező állomás dolgozói a vasutasnapon tett szocialista munkavállalásukat teljesítették.

A dolgozók lelkesen, harcosan fogtak hozzá a munkához. A kollektív szellem jó volt. Mindenki szívügyének tekintette a vállalás túlteljesítését, mert a vállalt 2200 kocsi helyett 2421 kocsit guritottunk.

Az ellenséges megnyilvánulásokra különös tekintettel voltunk. Éberen figyeltük a munka folyamatát, és el voltunk szánva arra, hogy megtanítjuk a munkánkat gátlókat kesztyűbe dudálni. Most, a háromnapos kocsiforduló, teljesítményünk továbbfokozása érdekében hasonlóképpen szervezzük meg a munkát, adjuk át a másik műszaknak és az együttműködés fokozásával igyekszünk tovább növelni eredményeinket.

Sztálin elvtárs nyilatkozata nagymértékben elősegítette állomásunk történetében páratlan eredmény elérését, lelkesített bennünket és további kiemelkedő teljesítmény elérésére serkentve valamennyiünket. Megértettük, hogy a békeharcot csak jó munkával, a termelés fokozásával lehet győzelemre vinnünk.

NAGY LÁSZLÓ
Rákosrendező állomás
guritó előmunkása

A rákosrendezői dolgozók szép munkájukhoz, újabb győzelméhez újabb sikereket kívánunk. Az őszi versenyben a rákosrendezőiek együtt haladnak a ferencvárosi és miskolci guritók kiváló dolgozóival. Együttes jó munkájuk döntően befolyásolta a három és félnapos kocsiforduló elérését. Most arra kell törekedniök, hogy tapasztalataik átadása mellett, jelenlegi munkamódszerüket tökéletesítve úgy dolgozzanak, hogy november 7-re elérjék a háromnapos kocsifordulót. Az ország dolgozó népe, szeretett Rákosi elvtársunk kíséri figyelemmel harcotokat.

TIMÁR KÁLMÁN **Október 27-én nagy részvét mellett temették el Timár Kálmán elvtársat, a régi, magyar vasutas munkásmozgalom egyik kiváló harcosát. 1910-ben került az Északi Főműhelybe. A harcos munkást 1919-ben eltávolították a vasúttól. Horthyék elől éveken át bujdosott, mert feketelistára tették. 1923-ban a rendszer kopói mégis elfogták és kegyetlenül megkínozták. 1926-ban újból letartóztatták, de minden megpróbáltatás sem törte meg és tovább folytatta tevékenységét. A felszabadulás hozta meg számára a szabadságot. Népköztársaságunk kormánya Timár Kálmánt, a felszabadulás után rehabilitálta és főmüvezetőnek nevezte ki.**

A Vasas- és Vasutas Szakszervezet koszorúi mellett, a régi elvtársak, barátok és ismerősök koszorúi borították a sírt. Szakszervezetünk nevében Zsámboki Mihály elvtárs búcsúztatta a vasutas munkásmozgalom halottját.

EMLÉKÉT MEGŐRIZZÜK!

Békeszombatok segítik az őszi forgalmi versenyt

Sztálin elvtárs néhány hétlel ezelőtt elhangzott nyilatkozata üzemünk dolgozói körében nagy visszhangot keltett.

Békeszombatos röpgyüléseken ismertette a nagyjelentőségü nyilatkozatot a dolgozókkal. A röpgyüléseken részletesen megbeszéltük és megvilágítottuk az útmutatás egy-egy tételét. A nyilatkozat megértése, de különösen maga az a tény, hogy Sztálin elvtárs, a békére vágyó egész világ atyja nyilatkozott — lelkes hangulatot teremtett a röpgyülésen, aminek sok csoportos- és párosversenyfelhivás lett a következménye. Márfi Ferenc sztahanovista mozdonylakatos például vállalta, hogy

a kocsiforduló leszorításának előmozdítására termelékenységének 142 százalékról 170-re növeli.

Ugyanigy a számos példa közül Fokt József sztahanovista mozdonylakatos felajánlotta, hogy 147 százalékról 180 százalékra emeli teljesitményét.

Békebizottságunk harcban áll a háromnapos kocsiforduló megteremtéséért és igyekszik a békeszombati röpgyülésekre a dolgozókat minél nagyobb számban mozgósitani.

Minden siker ellenére is azonban, kommunista őszinteséggel meg kell mondani, hogy munkánkban komoly hiányosságok vannak. Még jobban előre vihetnénk az őszi forgalmi versenyt sikerét, ha a békebizottság vezetőségi tagjai közül Koroknai Géza, Krakker Ferenc és Szedlák Sándor elvtársak törődnének a békebizottság munkájával és résztvennének a megmozdulásokban. Azonban nem hajlandók társadalmi munkát végezni.

Éppen ezért a békebizottság minden eredménye mellett sem tölti be azt a szerepet, melyre éppen most hivatott volna. De nem hagyjuk ennyiben. Már a legközelebbi jövőben újjá fogjuk szervezni az üzemi békebizottságot és tettrekész, harcos, békénket megvédeni akaró, a vasutasok nemzeti feladatait segítő elvtársakat és kartársakat választunk be a békebizottság vezetőségébe.

GECSE LAJOS,
a Szombathelyi Járműjavító OV békebizottsági elnöke

A Szovjetunió vasutasainak tapasztalata segít a háromnapos kocsiforduló elérésében

A Szovjetunióban járt első vasutas tanulmánycsoport javaslata alapján Budapest nagyobb rendező pályaudvarain a vontatási szolgálat megszervezte a kisorolás nélküli kocsijavítást. Így Budapest-Ferencváros, Rákosrendező, Soroksári-út, Budapest-kikötő, Budapest-Józsefváros állomásokon. Ezeken a szolgálati helyeken naponként 120—150 kocsit javítanak ki a brigádok 1—2 óra alatt. Ezekkel a javításokkal megelőzik a kocsik további romlását.

Ennek köszönhető, hogy a kocsipark javítási állagát a négy százalék alatt tudjuk tartani, valamint ennek köszönhető az is, hogy a hőnfutás elleni küzdelem terén állandó javulás mutatkozik. A kisorolás nélküli kocsijavításnak igen nagy jelentősége van, különösen most az őszi forgalom idején, mert megtakarítjuk a kocsinak a vontatási műhelybe való beadási és kihúzási idejét, azaz kocsinként körülbelül 12 órát, ami naponként körülbelül — lévén 120—150 kocsiról szó — 1000—1500 kocsióra megtakarítást jelent.



Nagykátán így értelmezik a munkafegyelmet és az éberséget

Nagykátán október 16-án ellenőrzést tartottunk.

Délután negyed hatkor a váltóőrhelyen beszélgettünk Komolyi Pál váltókezelő, ÜB-termelési felelőssel, amikor Lengyel György állomásfelvigyázó, forgalmi szolgálattevő állomásbejárást tartott. De ez az állomásbejárás valami egészen szokatlan volt és nem lehetett az új munkamódszerek közé sorozni, mert ezért még a Horthy-rendszer alatt is példás büntetést kaptak a dolgozók. Lengyel György ugyanis kerékpáron a felvételi épülettől jövet, a vágányok melletti gyalogúton karikázott a toronyba. Itt beírta a szokásos jegyzetet a jegyzőkönyvbe: „állomásbejárást tartottam" stb. Csak azt nem írta be, hogy nem igaz. Mert ki látott olyan állomásbejárást, hogy valaki kerékpárról meglássa a sintörést, a váltók épségét, a csúcssinnek a tősinhez való pontos záródását, ésatöbbi, ésatöbbi.

Lengyel György e cikk nyomán nyilván be fogja tartani a forgalmi utasítás állomásbejárásra vonatkozó rendelkezéseit és a jövőben nem akar összeütközésbe kerülni a Fegyelmi Szabályzattal. A munkafegyelem ilyen mérvü lazitása, mint az állomásbejárás lelkiismeretlen, felületes meliőzése, súlyos balesetekel okozhat. Ezért kell megszivlelni minden állomásbejárásra kötelezett dolgozónak Lengyel Györgyhöz intézett figyelmeztetésünket.

A MÁV lakáspolitikáját dicséri...

Több mint furcsa, szinte hajmeresztő! A ferencvárosi állomásfőnök Rákosrendezőn, a rákosrendezői Cegléden, a ceglédi Vecsésen, a vecsési pedig Pilisen lakik. Miért mindez? Mert a volt ferencvárosi főnöknek immár hónapok óta nem tudnak lakást szerezni. Ha lakást kapna a volt ferencvárosi főnök, akkor a jelenlegi ferencvárosi főnök beköltözhetne a ferencvárosi főnöki lakásba, a rákosrendezői a rákosrendezőibe, a ceglédi a ceglédibe, a vecsési a vecsésibe, a pilisi a pilisibe, stb.

Az állomásfőnök munkája nagy felelősséggel jár. Mindenről tudnia kell, ami az állomáson történik, a nap minden szakában készenlétben kell lennie, ha nincs is szolgálatban. Ezért igen helyesen: az állomásfőnökök ott laknak az állomáson. Kivéve a felsorolttakat. Azok másutt laknak. Mindegyik másutt. Egy lakást kellene csak szerezni és megoldódna a probléma. Nem közömbös a kérdés sem az illetők és családtagjaik, de még az őszi forgalom sikeres lebonyolítása szempontjából sem

Szolnokon „küzdenek" a gépácsorgások ellen

Az őszi forgalom, a háromnapos kocsiforduló megteremtése nemcsak a kocsik gyors ki- és berakását teszik szükségessé, hanem a gépek gyors visszatérését is a honos fűtőházba, hogy lehetőleg újabb vonatokhoz vezényelhessék őket és ne ácsorogjanak gépeink.

Ezt azonban nem mindig tartják szem előtt. Október 18-án például a 424.245-ös számú géppel, az 1703/II/g-menetben jöttem vissza Budapestre. Amikor Szolnokra értem este háromnegyed hatkor, a fűtőházba küldtek. Itt közölték velem, hogy a gép az 1759-est fogja továbbitani. Indulási ideje 0 óra 22 perc. Ez már magában véve is

hat és fél óra ácsorgást jelentett, de mivel késve indultunk, az ácsorgás ennél is nagyobb volt.

Az 1712-eshez sem jött meg a gép, oda is más gépet keilett vezényelni, ami újabb keveredést idézett elő a gépek vezényelésében. Valószínű, hogy hat-hét óra alatt befutott Szolnokra más vonat is, amelynek gépe elhozhatta volna a fenti vonatot és az 1759-es is közlekedett volna

Vasutasok! A tolatások meggyorsításával, a vonatácsorgások megszüntetésével, a pályák jó karbantartásával, a vonatkésések kiküszöbölésével harcoljatok a háromnapos kocsifordulóért!

A Szovjetunióban minden a béke jegyében történik

Írta: **SZŰCS SÁNDOR**, Záhony állomás főnökhelyettese, a vasutasküldöttség tagja

Felejthetetlen élmény volt számomra szovjetunióbeli látogatásom az a tény, hogy helyszínen tanulmányozhattam a hős szovjet vasutasok munkamódszereit. De nemcsak a szovjet vasutak tanulmányozására nyílt lehetőségem, de módomban volt megismerni magát a szovjet embert, a szovjet kultúrát és a nagy Bolsevik Párt történetének ismeretét, ugyancsak a helyszínen kiegészítettem gyakorlati tapasztalatokkal. Felemelő érzés, nagy megtiszteltetés volt számomra, hogy azokon a helyeken járhattam, ahol valamikor Lenin elvtárs járt.

A magyar vasutas küldöttség örömmel és bizonyos meghatódottsággal ment ki a ferihegyi repülőtérre és szállt be a Moszkvába induló hatalmas gépmadárba. Utazásunkat igen kellemesen töltöttük el. Háromnegyed hét után néhány perccel érkeztünk meg a moszkvai repülőtérre, ahol őszinte melegséggel fogadtak bennünket. A repülőtérről egyenesen a Gorkij-parkban fekvő nagy szabadtéri színházba mentünk, ahol a szovjet vasutas nap ünnepségei zajlottak le. Már a repülőtérről a Gorkij-parkig vezető útvonalon megállapítottam hogy mindenütt példás rend és tisztaság uralkodik. Ez egyben annak bizonyítéka is, hogy a szovjet emberek jegyelmezettek, még ezen a területen is példamutatóak.

A szovjet vasutasok, bármerre jártunk, olyan vendégszeretetben részesítettek bennünket, amilyenben még nem volt részünk. A Metro, valamint a többi pályaudvar, fűtőház és egyéb vasuti üzem megtekintése alkalmával meggyőződtünk arról, hogy milyen a szovjet ember öntudatos, szocialista munkafegyelme. A pályaudvarok és üzemek munkáját kiválóan szervezik meg. A dolgozókat nagymértékben segíti a párt, a szakszervezet és a szakszolgálat feladataik megvalósításában.

A Szovjetunióban győződtünk meg igazán arról, hogy legjobb érték az ember. Minden nagyobb állomáson, üzemben és távolsági vonaton orvos vezetésével egészségügyi szolgálat működik. A dolgozók egészségvédelmére a szovjet vasuton önálló és független egészségügyi szolgálatot létesítettek. A korszerűen felszerelt intézmények és üdülők egész sora áll a vasutasok rendelkezésére, de ugyanez az intézkedés halja át a dolgozók családtagjairól való gondoskodást is.

Az utazóközönség kényelméről is fokozott mértékben történik gondoskodás a hatalmas Szovjetunió mérhetetlen távolságokat bejutó vasútvonalain. Kényelmesen és korszerűen berendezett vasuti szerelvények, az állomáson nagyszerűen felszerelt várótermek, éttermek és szórakozóhelyek vannak az utazóközönség szórakoztatására.

A vasutas dolgozók elméleti tudásának kiszélesítése érdekében igen sok vasutas iskola, tanfolyam és tudományos intézet fejti ki működését. Ezek közül megtekintettük a Vasutas Technikusok Házát ahonnan gazdag tapasztalatokkal tértünk vissza. Ugyanitt nyolc vasuti szakfilmet néztünk végig s ezekből is rendkívül gazdag tanulságokat vontunk le.

El lehet mondani, hogy a szovjet vasutas üzemek dolgozóinak nagy százaléka sztahanovista. A vasutnál rendkívül sok nődolgozót foglalkoztatnak és közülük számosan járnak a termelés élén és igen sok közöttük a sztahanovista.

Sok élményről, hős szovjet vasutassal beszélgettem. Nagy öröm volt számomra az is, hogy Iván Fjodorovics Pányin és V. Blazsenov elvtársakkal, a hazánkban jól ismert sztahanovista mozdonyvezetőkkel is beszélgettem.

Nagy megelégedéssel vettem tudomásul amerre csak jártunk, hogy a hazánkat felszabadító, életünket megszépítő Szovjetunióban, minden a béke jegyében történik. Saját szememmel győződhettem meg az óriási, magyar méretekben elképzelhetetlen békeépítkezések ütemeiről, amelyek mind a kommunizmus megvalósítását célozzák.

A dolgozók szórakoztatását is figyelemmel kísértem. Hatalmas parkokban gazdag szórakozási lehetősége van a dolgozóknak. A szórakozási célszerűség jellemző tanulságosak és oktató jellegűek.

Amennyire időnk engedte, mi mindent megtekintettünk. Gazdag tapasztalatokat szereztünk, sok módszert hoztunk magunkkal a Szovjetunióból. A küldöttség valamennyi tagja elhatározta, hogy a szocializmus hazájában tapasztaltakat hasznosítjuk a szocialista vasut felépítésére saját munkaterületeinken éppúgy, mint ahogy valamennyi vasutas dolgozó közkincsévé fogjuk tenni. A magam részéről ezzel is hozzá akarok járulni az őszi csúcsforgalom lebonyolításához, a kocsifordító meggyorsításához és ezen keresztül fel emelt ötéves tervünk túlteljesítéséhez, a béke védelméhez.

De nemcsak tapasztalataimat bocsátom dolgozótársaim tudásának gyarapítására, de arra törekszem, hogy elmélyítsem dolgozóinkban a Szovjetunió, a szovjet nép, a hős szovjet vasutasok iránti szeretetet és megbecsülést is. A hála, a forró szeretet érzését a világbéke védelmezője, dolgozó népünk igazi barátja és támasza, a nagy Sztálin iránt!

Mit használtam fel állomásunkon a Szovjetunióban tapasztaltakból

Most arra szeretnék rátérni, milyen segítséget nyújtott számomra szovjetunióbeli látogatásom.

Hazatérésem után tapasztalataimról beszámoltam vasutas dolgozótársaimnak, majd hozzáláttam a szovjet munkamódszerek gyakorlatbaültetéséhez. Ennek eredményeképpen született meg Záhony-állomás dolgozóinak a „négyes kapcsolt"-mozgalomba való belépése. Így született meg például nyolc nap alatt 11 ilyen négyesmozgalmi békevonat indítása.

Persze nem állottunk meg ennél az egy mozgalomnál. Nagymértékben megjavult állomásunkon a munkafegyelem, mert azzal a módszerrel dolgozom, amelyet a szovjet vezető elvtársaktól sajátítottam el. Ennek kulcsa: a dolgozókkal való egyéni foglalkozás, a személyes meggyőzés, kérdéseiknek megértése és az az akarat, hogy dolgozótársaimon segítsek.

Ugyanis bevezettem állomásunkon azt a példás módszert, amelyet a tisztasággal és rendével kapcsolatban azt a példát akarja meghonosítani, amelyet ezen a területen a Szovjetunióban tapasztaltam.

Szeretnék Záhony-állomásból olyan mintaállomást teremteni, mint amilyen a mi nagy baráti szomszédunk határállomása, Csap és ebben állomásunk dolgozói továbbra is támogatni fognak.

Záhony-állomáson tehát ezen a téren is komoly eredményeket értünk el, mert a rend és tisztaság útjára léptünk. Itthoni eredményeinket állomásunk dolgozóinak köszönhetem, akik a Szovjetunióban szerzett tapasztalataimat magukévá tették és alkalmazták.



Kartárs! Hat órája állok az állomáson és várom, hogy kirakjanak, pedig Tatabányáról előjelentették érkezésemet! Még ma üresen vissza kell mennem a bányába, hogy ismét megrakjanak szénnel!

IFIK hangversenye a MÁV Központi Hivatalokban

Lelkes közönség előtt rendezte meg a MÁV központi hivatalok kultúrotthonának vezetősége ifjúsági hangversenyét.

Meg kell állapítani, hogy a kultúrotthon vezetősége jó munkát végzett, amikor előkészítette ezt a hangversenyt, lehetőséget adva a fiatal tehetségeknek, a nyilvánosság előtt való szerepelésre. — de nem kevésbbé szabad elmennünk dicsérő szó nélkül a kifejezetten vasutas dolgozók gyermekeiből álló ifjú művészek, valamint a rendezés — amely Hamvas László jó munkáját dicséri — remek hozzáértése mellett.

A hangverseny sikere rámutatott arra az útra, amelyen a kultúrmunkának haladnia kell. Rónai elvtárs azt mondta: „Ma a munka és a kultúra összekerült, ma dolgozni és művelődni egyet jelent". Ebben a szellemben dolgozik a kultúrotthon vezetősége és minden lehetőt elkövet, hogy a dolgozókkal megszerettesse a magasabb és a már meglévő előadók melletti a fiatal előadók szárnypróbálgatásaihoz a segítséget megadja.

Az ehhez hasonló hangversenyeket a kultúrotthon vezetősége a jövőben még sűrűbben rendez, hogy a dolgozók művészi és kulturális igényeit kielégíthesse, hogy a kultúra és a munka együttes fegyverével minél szilárdabban tudjuk megvédeni mindnyájunk élet-céljait, a nagy Szovjetunió vezetésével.

Major Gábor Pál
a Szocialista Vasútért
sajtófelelőse

KULTÚROTTHONUNK ÉLETE

A szegedi vasutas dolgozók kulturális igényeinek kielégítéséről a vasutas kultúrotthon gondoskodik.

Ide járnak azok a vasutas dolgozók, akik szórakozni, tanulni akarnak. Van egy 2000 kötetes könyvtárunk, amely minden nap, délután 3 órától este 11 óráig a dolgozók rendelkezésére áll. A könyvtárnak igen sok olvasója van. Itt mindig megtalálhatják dolgozóink a politikai és szépirodalmi sajtót is, amelyek egész nap olvashatók. A könyveken kívül sokféle társasjáték is van. Ezek közül legnépszerűbb: a sakk; versenyeket is rendeznek a külső üzemek csapataival.

A szórakoztatásról a kultúrotthonhoz tartozó központi kultúrcsoport gondoskodik. Minden vasárnap este kultúrműsort adunk, ahol sokszor a többi üzemek kultúrcsoportjai is műsort adnak.

Ezenkívül hétközben ismeretterjesztő előadást, keskenyfilmvetítést tartunk. Itt tartják azonkívül a párt és szakszervezeti gyűléseket, termelési értekezleteket.

A dolgozók és azok családtagjai sűrűn látogatják a kultúrotthont. Sokan magukkal hozzák gyermekeiket is, hogy a társasjátékokkal elszórakozzanak. A multban kocsma volt ez a helyiség és a nagyobb bevétel érdekében hitelbe adta a bort. Sok vasutas járt ide.

Most, amikor harcot hirdetünk az átlagosság ellen, a munkafegyelem megszilárdítása érdekében, nagyjelentősége van annak, hogy a kocsmából kultúrotthont varázsoltunk. Ma már más a helyzet. A bor és pálinka helyett szórakozást, pihenést és nevelést „mérnek" a vasutasok részére és mind többen járnak kultúrotthonunkba azok közül, akik valamikor csak a bor kedvéért látogatták ezt a helyiséget.

SEBŐK ILONA
kezelőnő, Szeged

Megjelent a „MUNKA" októberi száma

A szakszervezeti mozgalom folyóiratának októberi száma a szakszervezeti munka fontos kérdéseivel foglalkozik.

A vezércikk ismerteti a Szakszervezeti Világszövetség hatéves harcát a dolgozók egységéért és a békéért.

Sebes István elvtárs cikke a takarékosság népgazdasági jelentőségét tárgyalja és rámutat a szakszervezetek feladataira a takarékossági mozgalom továbbfejlesztése érdekében.

N. Popova, a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsának titkára a szovjet szakszervezetek kulturális tömegnevelő munkájáról számol be. Döbrentei Károly elvtárs a szakszervezeti munka egyik legfontosabb kérdéséről, az instruáló és ellenőrző munka megjavításáról írt cikket. A Nemzetközi munkásmozgalom rovat közli G. di Vittorio elvtársnak, a Szakszervezeti Világszövetség elnökének cikkét a sárga szakszervezeti internacionálé kongresszusáról.

A lap többi cikkei: V Volgin: Lenin és Sztálin a végrehajtás ellenőrzéséről.
G. Filoreanu: A kollektív szerződések ellenőrzése Romániában.
Keszler Judit: A munkásievelezőhálózat fejlesztésével erősítsük a szakszervezetek tömegkapcsolatát.
Virizlai Gyula: Az aktíva-napok jó megszervezésével a szakszervezeti aktívák magasabb szinvonaláért.
Lombardó Toledano: Latin-Amerika népei az USA imperializmusa ellen.
Japán az USA távolkeleti fegyvertaraktára.

Olvasd a MUNKÁ-t, a szakszervezeti mozgalom folyóiratát!

Ifi-levél „az őszi csúcsforgalom legjobb ifjúmunkása"-címért folyó versenyben való részvételről

Fődi Sándor sztahanovista ifjúmunkás mozdonyvezető felhívása nagy lelkesedést váltott ki Budapest Nyugati-pályaudvar ifi-dolgozói között. Röpgyűlésen beszéltük meg feladatainkat az őszi szállításokkal kapcsolatban. Harcos hangulat uralkodott az értekezleten és bizony felszínre kerültek hiányosságaink is. Itt határoztuk el, hogy csatlakozunk Fődi elvtárs felhívásához.

harcba indulunk a szakszervezetünk által alapított vándorzászlóért.

Éppen ezért vállaltuk, hogy minőségmunkával, tervünk idő előtti teljesítésével segítjük a háromnapos kocsifordító megteremtését.

Hozzáláttunk a ki- és berakások meggyorsításához, az árukárok felszámolásához. Lipcsei István sztahanovista rakodómunkás, brigádunk egyik tagja azt mondta az egyik röpgyűlésen, hogy az őszi feladatok végrehajtásához szükség volna az üzemi bizottság támogatására.

Munkánk eredménnyel járt. Az idősebb dolgozók nagy figyelemmel kísérték erőfeszítésünket.

A megszilárdított munkafegyelem alapját képező minden eredményünknek.

Öttagú brigádunk reggelenként megbeszélést tart és tervszerint végezzük feladatunkat. Az árukat minden kár nélkül kezeljük. A háromnapos kocsifordulót helyes munkamegszervezéssel és 164 százalékos átlagteljesítménnyel segítjük az előző 122 százalékkal szemben.

Hiányosság is van. Mióta a sztahanovista szintet elértük, azóta még állandó munkahelyünk sincs. Ide-oda sétáltjuk a munkaadó egy részét, s ezzel csak ártanak nekünk. Szilágyi Károly raktárfőnök nem foglalkozik velünk, az üzemi bizottság nem segít bennünket ahhoz, hogy állandó munkahely biztosításával még nagyobb eredményeket érjünk el.

Pusztai József,
sztahanovista rakodómunkás, brigádvezető Budapest-Nyugati-pályaudvar.

Vasutas fiatalok a népi repülésért

A repülés, ami a felszabadulás előtti időben a kiváltságosok sportja volt, ma már tömegsporttá fejlődött a dolgozó fiatalok ezrei sajátítják el a modern repüléstechnika vívmányait. A vasutas fiatalok közül is egyre többen csatlakoznak ehhez a nemes mozgalomhoz és ismerik meg a repülést, birtokosai lehetnek annak a nagy megtiszteltésnek, amely után valaha csak sóhajtozhattunk.

Fiatal repülősportunkban, a MAV. repülő alapszervezetben már vannak olyan fiatalok, akik példaként állnak előttünk s a szovjet sztálini Sólymok példáját követik, akik a néphadseregünk tisztjei, tiszthelyettesei vagy tisztjelöltjei lettek. Ilyen például Galambos Imre, Bába Sándor, Bíró János, Bors Imre, Ribi Tibor az Északi Járműjavító fiataljai és még sokan mások, akik helytállóan teljesítik kötelességüket a honvédség légi erejében, a Magyar Repülő Szövetségben, vagy a Maszovlet különböző szolgálati helyein. A repülő növendékek a termelésben is élenjárnak, mint pl. Pénzes István ifjúmunkás, aki jó munkájával kiérdemelte a sztahanovista kitüntetést. Vagy Tozonyi Kálmán baltárs, aki a Szolnoki Járműjavítóban dolgozik, 28.000 forintos újítással erősíti a békeharcot, ötéves tervünk sikeres teljesítését. A repülés fejleszti elméleti, szakmai tudásunkat, növeli önbizalmunkat.

Ifjúmunkások, fiatalok vegyetek részt a MÁV-repülő alapszervezet munkájában, fejlesszétek szakmai és politikai tudásotokat, hogy méltó tagjai lehassetek a Magyar Népköztársaság légi erejének. Jelentkezzetek szervezetünkben: Budapest, XIV., Thököly-u. 41. szám alatt.

HAMENDA FERENC
fő. vezető pmt.

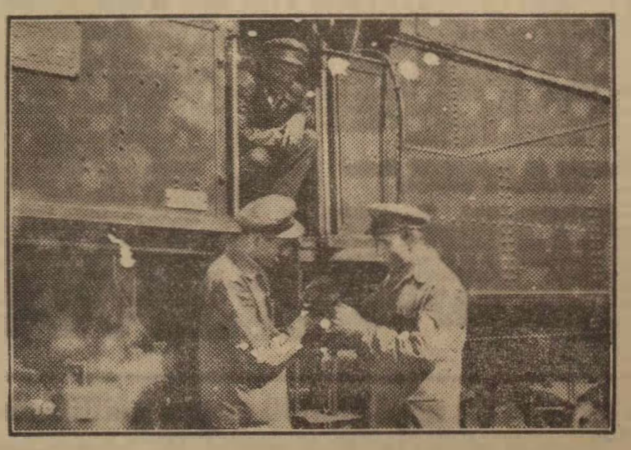
Új élüzemeink

FORGALMI SZOLGALATNAL: első helyezett Miskolc állomás, második Rákosrendező p. u.

VONTATASI SZOLGALATNAL: első helyezett Szombathely fűtőház, második helyezett mátészalkai fűtőház.

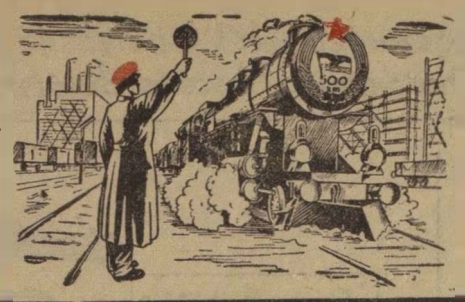
PALYAFENNTARTASI SZOLGALATNAL: első helyezett Kiskunhalas Osztálymérnökség, második helyezett Szombathelyi Osztálymérnökség.

MUHELYI SZOLGALATNAL: első helyezett Landler J nő Járműjavító ÜV, második helyezett Északi Járműjavító ÜV.



A „Teljes gőzzel" című új vasutasfilm egyik jelenete. A rendkívül érdekes, izgalmakban bővelkedő, és tanulságos filmet minden dolgozónk nézze meg, s a tapasztaltakat hasznosítsa munkájában.

DICSŐSÉG
A LEGYŐZHETETLEN
BÉKETÁBOR VEZÉRÉNEK,
NÉPÜNK
NAGY BARÁTJÁNAK,
A NAGY SZTÁLINNAK!



VASUTAS Verseny HIRADÓ

ÉLJEN
A BÉKÉT VÉDELMEZŐ,
MAGYAR NÉP VEZETŐJE,
A SZOCIALIZMUST ÉPÍTŐ
MAGYAR
DOLGOZÓK PÁRTJA!

HARCI JELENTÉS
az őszi forgalmi verseny állásáról

1951. AUGUSZTUS 20-TÓL OKTÓBER 20-IG AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN LEGJOBB ÉS KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK.

FORGALMI SZOLGÁLAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. Miskolc, személypályaudvar. Az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 118, a tehervonatok terhelését 126, a személyszállító vonatok menetrendszerinti indítását 110, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105, a kocsitartózkodási egységidőt 117 százalékra teljesítette. Az anyagtakarékosság terén az idényszabványhoz viszonyítva 35 százalékos megtakarítást ért el. Az állomáson közlekedő vonattal baleset nem történt. Összes pontszáma: kocsiforgalmához viszonyítva: 210 pont. 2. **Bp. Déli-pályaudvar.** 3. **Szerencs állomás.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Kurd—Csibrák állomás.** A kiértékelésre kerülő időszak alatt az állomáson a személyzet hibájából baleset történt. 2. **Győr állomás.** A kiértékelésre kerülő időszak alatt az állomáson a személyzet hibájából baleset történt.

VONTATÁSI SZOLGÁLAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. Miskolc, fűtőház. A mozdonyjavítási költségüket a tervhez viszonyítva 10 százalékkal csökkentették. Az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométerteljesítmény a célkitűzéshez viszonyítva, 23 százalékkal emelkedett. A 2000 tonnás mozgalomban a napi többterhelés a célkitűzéshez viszonyítva 87 százalékkal emelkedett. A mosástól-mosásig-mozgalomban a mozdonyok kinteljesítménye a célkitűzéshez viszonyítva 56 százalékkal emelkedett. A minden út jövedelmezőségéért mozgalomban a vonali mozdonyszemélyzet 70 százaléka vesz részt. Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva — 11 százalékos. A vontatási személyzet hibájából egy szolgálatképtelenség fordult elő, baleset nem történt. **Összes pontszáma: 992 pont.** 2. **Szombathely, fűtőház.** 3. **Békéscsaba, fűtőház.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Pécs, fűtőház. Összes pontszáma: 125 pont.** 2. **Székesfehérvári fűtőház.** Az egy mozdonyra eső javítási költségüket a tervhez viszonyítva 63 százalékkal túllépték. Az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométerteljesítménynél a csökkenés 8 százalék, a 2000 tonnás mozgalomban a napi többterhelés a célkitűzéshez viszonyítva 2 százalékos lemaradást mutat. A vontatási személyzet hibájából egy szolgálatképtelenség fordult elő, baleset nem történt. **Összes pontszáma: 417 pont.**

PÁLYAFENNTARTÁSI SZOLGÁLAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Nyíregyházi osztálymérnökség.** Teljesítményben végzett munkák átlagos teljesítési százaléka 122 százalék. Az összes munkaórák 83 százalékát végezték teljesítményben. A kocsik kiés berakásánál felmerült átlagidő 0,63 óra. Jó eredményüket főleg a melegcsákány- s a kovaljov-módszer gyakorlati alkalmazásával érték el. **Összes pontszáma: 89.6 pont.** 2. **Bajai osztálymérnökség.** 3. **Kisújszállási osztálymérnökség.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Győri osztálymérnökség.** Teljesítményében végzett munkák átlagos teljesítési százaléka 119 százalék. Az összes munkaórák 68 százalékát végezték teljesítményben. Az átlagos rakodási idő: 1.53 óra. **Összes pontszáma: 43.9 pont.** 2. **Székesfehérvári osztálymérnökség.** Teljesítési százaléka 116 százalék. Az összes munkaórák 62 százalékát végezték teljesítményben. Átlagos rakodási idő: 1.20 óra. **Összes pontszáma: 44 pont.**

KERESKEDELMI SZOLGÁLAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Bp. Nyugati-pályaudvar. Kereskedelmi főnökség.** Az átlagos rakodási időt 18 százalékkal csökkentette. Kocsikihasználási tervét 128 százalékra, állomási kocsikihasználási tervét 97 százalékra teljesítette. Irányvonatképzés terén 150 százalékot ért el. Ötnapos berakási tervét 100 százalékra teljesítette. Átlagos foglalkoztatási fok 90 százalék. Anyagtakarékosság terén tervükhöz képest 30 százalékos megtakarítást értek el. Árukáreset 0.02 százalékban fordult elő. **Összes pontszáma: 281 pont.** 2. **Miskolc, személypályaudvar. Kereskedelmi főnökség.** 3. **Záhony állomás. Kereskedelmi főnökség.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Salgótarján—külső. Kereskedelmi főnökség.** A munkaversenyt elhanyagolják, így az eredmények igen rosszak. **Összes pontszáma: — 4 pont.** 2. **Rákospalota—Újpest, Kereskedelmi Hivatal.** Az elmúlt időszakban a szolgálati hely nagyon lemaradt. **Összes pontszáma 76 nagyon lemaradt. Összes pontszáma: — 76 pont.**

MŰHELYI SZOLGÁLAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Szolnoki Járműjavító Üzemi Vállalat.** A vállalat időarányos tervét 107.8 százalékra teljesítette az 1000 jelenléti órára eső egységteljesítmények 3.43 egység. Tervszerűsége 93.4. Vállalását 331 százalékra teljesítette. Anyagtakarékosságban egy főre eső érték 182 forint. **Összes pontszáma: 35.84 pont.**

A LEGJOBB ÉS KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK KIÉRTÉKELÉSE.

FORGALMI SZOLGÁLAT

RENDELKEZŐ ÉS VONATINDÍTÓ ÁLLOMÁSOKON:

ÁLLOMÁSVEZETŐ, ÁLLOMÁSVEZETŐ-HELYETTES ÉS TÉRFŐNÖKÖKNÉL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK:

1. **Safcsák Miklós főfelügyelő, állomásfőnök, Miskolc, személypályaudvar.** Összes pontértéke 94 pont. A 24 órás vonatforgalmi tervet 68, a tehervonatok terhelését 126, a kocsitartózkodási egységidőt 117 százalékra teljesítette. Állomásán közlekedő vonattal baleset nem történt. 2. **Haraszti Ferenc főfelügyelő, állomásfőnök, Szolnok.** Összes pontértéke: 75 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓT NEM JELENTETTEK

ÁLLOMÁSI IRÁNYÍTÓ, RENDELKEZŐ FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐKNÉL A LEGJOBB DOLGOZÓK I/A és I/B CSOPORTBA TARTOZÓ ÁLLOMÁSOKON:

1. **Zalányi Ferenc intéző, állomási irányító, Szolnok.** Összes pontértéke 153 pont. A 24 órás vonatforgalmi tervet 95, a tehervonatok terhelését 114, személyvonatok menetrendszerinti indítását 110, tehervonatok menetrendszerinti indítását 90, 4-es mozgalmú vonatok közlekedtetését 140 százalékra teljesítette. 2. **Nyitrai Dezső intéző, forgalmi szolgálattevő, Miskolc, személypályaudvar.** Összes pontértéke: 114 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓT NEM JELENTETTEK

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐK A II., III. ÉS A III/A CSOPORTBA TARTOZÓ ÁLLOMÁSOKON:

1. **Mészáros Sándor főtiszt, Szerencs állomás.** Összes pontértéke 99 pont. A 24 órás vonatforgalmi tervet 85, a tehervonatok terhelését 134, személyvonatok menetrendszerinti indítását 110, tehervonatok menetrendszerinti indítását 100, a 4-es mozgalmú vonatok közlekedését 139 százalékra teljesítette. 2. **Oberecht Kázmér intéző Tatabánya—felső.** Összes pontértéke 83 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐK:

1. **Völner Jenő főellenőr, Zalaegerszeg.** Összes pontértéke — 36 pont.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT KÜLSŐS FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐ:

1. **Kovács Károly állomásfelvigyázó, Kecskemét.** Összes pontértéke 86 pont. Az egy kocsira eső mozdítási időt 124, a tehervonatok terhelését 114, tehervonatok menetrendszerinti indítását 105, kocsitartózkodási egységidőt 107 százalékra teljesítette. A közlekedett vonatok 99 százalékát garanciavellel továbbította. 2. **Varga Károly intéző, Rákosrendező.** Összes pontértéke 82 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓT NEM JELENTETTEK

A LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐK ÉS VÁLTÓŐRÖK:

1. **Kolenyák Ferenc váltókezelő, Szentes.** Összes pontértéke 170 pont. Személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítását 110, a gőztartási egységidőt 180, az egy kocsira eső egységidőt 170 százalékra teljesítette. A vonatok felzőnéj való feltartóztatásának csökkentésében 100 százalékot ért el. 2. **Kálmán Ernő szolgálatvezető, váltőőr, Debrecen.** Összes pontértéke 148 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTŐŐRÖK ÉS VÁLTÓKEZELŐK:

1. **Koroknai Károly váltőőr, Debrecen.** Október hó 11-én egy kalauzkocsi szűk határ miatt egytengellyel kiesett, munkálatsa miatt az állomás 9. és 10. számú vágányán a tolatás akadályozva volt.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT KOCSIMESTEREK:

1. **Szepesi János kocsimester, Miskolc, személypályaudvar.** Összes pontértéke 152 pont. Az egy kocsira eső mozdítási idő 136, a tehervonatok terhelését 127, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105, a 4-es mozgalmú vonatok közlekedését 108 százalékra teljesítette. 2. **Barrada István kocsimester, Dombóvár.** Összes pontértéke 71.8 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT KOCSIMESTER:

1. **Ancsó Mihály kocsirendező.** Szolgálatra nem jelentkezett, következő jelentkezésekor vezénylője felelősségre vonására azt felelte, hogy őt nem érdekli, adják ki a munkakönyvét.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT ÁLLOMÁSI KOCSIINTÉZŐ:

1. **Deli József állomáselőljáró, Debrecen.** Összes pontértéke 88 pont. A kocsielosztást beleértve, a pótelosztást is 87 százalékra teljesítette. A kocsiszükséglet 34 százalékát biztosította a rakottan érkezett kocsikból. Az idegen kocsik átlagos tartózkodásának csökkentésében 136 százalékot ért el. 2. **Kajdi János főellenőr, Celldömölk.** Összes pontértéke 72 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT ÁLLOMÁSI KOCSIINTÉZŐT NEM KÖZÖLTEK

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT ÁLLOMÁSVEZETŐ KÖZEPÁLLOMÁSOKON:

1. **Domonos Gyula állomáselőljáró, Tarjánpuszta.** Összes pontértéke 249 pont. A berakási tervet 100 százalékra, a kocsitartózkodási egységidőt 244 százalékra teljesítette. Az anyagtakarékossági tervben 200 százalékot ért el. 2. **Godó György állomáselőljáró, Kondoros.** Összes pontértéke 246 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT ÁLLOMÁSVEZETŐ:

1. **Véniq Lajos ellenőr, Tiszadada.** Állomásán egy nyitott kocsi indokolatlanul 72 órát tartózkodott.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI ÁLLOMÁSVEZETŐ:

1. **Tamási Jenő ellenőr, Mezőlak.** Összes pontértéke 225 pont. A késett személyszállító vonatok menetrendszerinti tartózkodását csökkentette. Teljesítése 352 százalék. Az állomáson tényleges tolatást végző tehervonatok tartózkodásának csökkentésében 363 százalékot ért el. A kocsitartózkodási egységidőt 144 százalékra teljesítette. 2. **Kováts József tiszt, Debreceni Vásártér.** Összes pontértéke 195 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐ:

1. **Bogdány János állomásfelvigyázó, Lábatlan.** Tizenhárom napig igazolatlanul elmaradt szolgálatából.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐK ÉS VÁLTÓŐRÖK:

1. **Mátyás Ferenc váltókezelő, Mezőlak.** Összes pontértéke 225 pont. A késett személyszállító vonatok menetrendszerinti tartózkodását csökkentette. Teljesítése 352 százalék. Az állomáson tényleges tolatást végző tehervonatok tartózkodásának csökkentésében 363 százalékot ért el. A kocsitartózkodási egységidőt 144 százalékra teljesítette. 2. **Tóth András váltókezelő, Debreceni Vásártér.** Összes pontértéke 195 pont.

GYENGÉBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐ:

1. **Benedek István váltókezelő, Kurd-Csibrák.**

VONTATÁSI SZOLGÁLAT

A LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐ ÉS FŰTŐ

1. **Tassi Mihály sztahanovista jelvényes mozdonyvezető, Szakály Ferenc sztahanovista jelvényes fűtő és Csonka Mihály sztahanovista fűtő, Szegedi fűtőház.** Összes pontszámuk: 169 pont. Az egy mozdonyra eső napi kilométerteljesítményüket a célkitűzéshez viszonyítva 60 százalékkal túlteljesítették. Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva 26 százalékos, mozdonyjavítási költségük 280 forint. Szolgálatukban baleset és szolgálatképtelenség nem fordult elő. A mosástól-mosásig mozgalomban eddig 17.077 km-t tettek meg. Többterhelésssel továbbítottak 12 vonatot, a többterhelés átlagos százaléka 29 százalék. A 4-es összekapcsolású mozgalomban 16 vonatot továbbítottak. A minden út jövedelmezőségéért mozgalomban résztvesznek és teljesítményüket kiértékelik. Vonatjaikat késésmentesen továbbítják. 2. **Kerő István mozdonyvezető, Simon Bálint és Kovács Károly fűtők, Miskolci fűtőház.** Összes pontszámuk: 164 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐK ÉS FŰTŐK:

1. **Körvényesi Ödön mozdonyvezető, Paulik Pál és Harmati György fűtők Békéscsabai fűtőház,** okt. hó 17-én Nagylapos állomáson figyelmetlen tolatás következtében a lezárt váltót felvágták és mozdonyuk kisiklott. Hanyag és figyelmetlen munkájukkal gátolták az őszi forgalom sikerét.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYIRÁNYÍTÓK:

1. **Hazafi Sándor sztahanovista mozdonyirányító, Debreceni ig. IV. osztály.** Összes pontértéke 855 pont. Szolgálatában a haszonkilométer és üresmenetek aránya 32 százalék. Szolgálatában géprevárás nem fordult elő, a 2000 tonnás mozgalom keretében 733 vonat, a 4-es összekapcsolású mozgalomban pedig 90 vonat szervezését végezte. 2. **Papp Imre mozdonyirányító Pécsi ig. IV. osztály.** Összes pontértéke 690.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYIRÁNYÍTÓT NEM KÖZÖLTEK.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYFELVIGYÁZÓ:

1. **Korcsovai Ede mozdonyfelvigyázó, Debreceni fűtőház.** Összes pontértéke 158. Szolgálatában géprevárás nem fordult elő, mozdonyelőkészítési időt a normához viszonyítva 15 százalékkal csökkentette. Az egy főre eső munkaóra teljesítmény szélső értéke 20 óra. Szolgálatában késői gépkijárás nem fordult elő, szolgálatát kifogástalanul és hiánylatmentesen végzi. 2. **Szudi János sztahánovista mozdonyfelvigyázó, Szolnoki fűtőház.** Összes pontértéke 95 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYFELVIGYÁZÓ:

1. **Fleisz József mozdonyfelvigyázó, Dombóvári fűtőház.** Összes pontértéke 0. Szolgálatában késői gépkijárás fordult elő és ezzel gátolta a 3 napos kocsiforduló megvalósítását.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FŰTŐHÁZVEZETŐ:

1. **Benke Károly fűtőházfőnök, Miskolci fűtőház.** Összes pontértéke 99 pont. A munkaverseny helyes megszervezésével és irányításával elérte azt, hogy fűtőháza a göngyölített kiértékelések alapján az első helyezést érte el. Az eredményeket azzal érte el, hogy a sztahánovistákkal fokozottabban foglalkozott valamint az összes dolgozó részére biztosította a szükséges műszaki feltételeket. Különösen nagy gondot fordít az oktatások fejlesztésére, illetve a személyzet politikai és szakmai tudása emelésére. Minden igyekezete azon van, hogy a fűtőházra háruló feladatokat sikeresen végrehajtsa, hogy ezáltal biztosítva legyen az őszi forgalom sikeres és zavartalan lebonyolítása. 2. **Csapó Mihály fűtőházfőnök, Szombathelyi fűtőház.** Összes pontértéke 75 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT FŰTŐHÁZFŐNÖKÖT NEM JELENTETTEK

KERESKEDELMI SZOLGÁLAT.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT SZÁLLÍTÁSI TERVELLENŐR:

1. **Nagy László, Füzesabony.** Összes pontszáma 155 pont. Vonalhálózatán az 5 napos berakási terveknél az eltérés 3 százalék. A súlyponti fuvaroztató vállalatok 5 napos berakási terveinél az eltérés 6 százalék. Irányvonati tervét 150 százalékra teljesítette. 2. **Kovács Gyula, Kőbánya-teher.** Összes pontszáma 135 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT SZÁLLÍTÁSI TERVELLENŐR:

1. **Bánfalvi Pál, Kaposvár.** Összes pontszáma — 26 pont.

AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOK.

FORGALMI SZOLGÁLAT

GURÍTÁSNÁL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOK:

Berta Pál guritásvezető és brigádja, Dombóvár. Az állomásra megállapított gurítási műveletek egységidejét 161 százalékra teljesítették. A legurított kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva 156 százalékra teljesítették. Szolgálatukat balesetmentesen látták el. Összes pontértékük 234.

Juhász Pál guritásvezető és brigádja, Rákosrendező. Az állomásra megállapított vonatszétrendezési műveletek egységidejét 120, a legurított kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva 114 százalékra teljesítették. Szolgálatukat balesetmentesen végezték. Összes pontértékük 102.

SIKTOLATÁSNÁL II., III., III/A CSOPORTBA TARTOZÓ ÁLLOMÁSOKON:

Pesti János tolatásvezető és brigádja, Szeged. A 24 órás vonatforgalmi tervet 80, a tehervonatok terhelését 135, az egy kocsira eső mozdítási időt 154, tehervonatok menetrendszerinti indítását 110, a kocsitartózkodási egységidőt 115 százalékra teljesítették. Összes pontértékük 134

Füvesi János tolatásvezető és brigádja, Tatabánya-felső. A 24 órás vonatforgalmi tervet 85, az egy kocsira eső mozdítási időt 120, a tehervonatok terhelését 123, azok menetrendszerinti indítását 110, a kocsitartózkodási egységidőt 116 százalékra teljesítették. Összes pontértékük 124.

Szocialista vasútért

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutas Szakszervezet lapja
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság.
Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet.
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16.
Telefon: 113—887, 124—893, 313—744.
Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54.
Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

Vasutasok! A napi 15.000 vagon kiállításával, a komplex-brigádok jó működésével, az árukárok megszüntetésével és a mozdonyjavítási munkák meggyorsításával harcoljatok a háromnapos kocsiforduló megvalósításáért!

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM. ★ Ára: 20 fill. ★ 1951 NOVEMBER 15.

Fegyelmezettebb munkát a vasúton!

Alig három hete, hogy *Rákosi* elvtárs a vasutas dolgozókat is közvetlenül érintő kérdést vetett fel Tatabányán, amikor többek között kijelentette: *„A munkafegyelem kérdését eddig nem kezeltük azzal a komolysággal, amit megérdemel."* A vasúton naponta tapasztalható *Rákosi* elvtárs megállapításának mély igazsága. A fegyelmezett munka terén — különösen most, a nagy szállítások idején — sok hiányosság mutatkozik.

A vasutas dolgozók nagy többsége becsülettel tesz eleget fogadalmának, amit *Rákosi* elvtársnak tett. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére indított versenyben, különösen kimagasló eredmények születtek. November 7-e előtti napokban a vasút történetében eddig még nem ismert nagy számban raktak meg kocsikat. A dolgozók szeretete és odaadása a nagy történelmi esemény 34-ik évfordulójával kapcsolatban azt eredményezte, hogy

a kocsifordulót november 6-ra már 3.2 napra sikerült leszorítani.

A november 7-re tett felajánlásaikat a szolgálati helyek túlnyomó többsége teljesítette és túlteljesítette. Bánréve állomás eddigi átlagos 90 százalékos teljesítménye 115-re emelkedett. A pécsi Igazgatóság a megszabott 310 iránvvonat helyett 391 iránvvonatot indított el, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére.

A magyar vasutas sztahanovisták és újítók, a szovjet vasutasok „október gyermekei" példája nyomán — munkamódszereik átadásával, az újítások számának megszaporításával fejezték ki köszönetüket a szovjet vasutasoknak, a szovjet népnek mindazért a sok segítségért, amit a magyar vasutasok kaptak.

A becsületes dolgozók eredményei mellett nem ritka az olyan jelenség a vasúton, amely a jól elvégzett munkát, a vasutasok becsületét is veszélyezteti. A munkafegyelem hiánya a vasúton amellett, hogy fékezője lehet a népgazdasági terv sikeres teljesítésének, egy másik kérdést is felvet. Azt szokták mondani: *„A vasút veszélyes üzem"*. Valóban,

a vasutas dolgozók fegyelmezett és éber munkáján múlik, hogy a vasúton utazó millió- és millió dolgozó biztonságosan utazzon, hogy a vasutasokra bízott elszállítandó áruk épségben érkezzenek meg rendeltetési helyére.

A munkafegyelem meglazulása nem véletlen a vasúton. A megvert ellenség, a jobboldali szociáldemokraták és a klerikális reakció, — többek között — ezen a területen próbál gátat vetni a szocialista építésnek.

Az ellenség épít a dolgozók gondolkodásában és magatartásában megtalálható kapitalista csökevényekre:

a lustaságra, a lógásra való hajlamra, a fegyelmezetlenségre, ami a kapitalizmus öröksége.

A budapest—nyugati-pályaudvari kereskedelmi főnökségnél naponta gyakran

30—40 dolgozó marad távol igazolatlanul

a munkahelyétől. A szolgálatba való pontatlan megjelenés, a munkaidőnek önkényes értelmezése elég gyakori eset a vasúton, mégis ritkán fordul elő az, hogy ilyen dolgozókat, akik ártanak a vasútnak, de ártanak saját munkatársaiknak is, keményen felelősségrevonnák.

A váci fűtőháznál jártak el helyesen ebben a kérdésben, ahol *Benkő* Zoltán fűtőt, aki többszöri felszólításra sem volt hajlandó szolgálatba menni, családjára való tekintettel ugyan nem távolították el a munkából, de dolgozótársai követelésére szakosnak osztották be, ami komoly anyagi veszteséget is jelent *Benkő* Zoltán számára. Vácon a jól dolgozók szemszögéből nézték a fegyelmezetlen munkás kérdését. A váci dolgozók tanultak *Rákosi* elvtárs Tatabányán elmondott beszédéből. Alkalmazták a maguk viszonylatára *Rákosi* elvtársnak ama kijelentését, hogy *a munkafegyelem kérdését a fegyelmezett és jól dolgozó példamutató bányászok szemszögéből kell elsősorban nézni.*

A vasút biztonságos munkáját a legjobban az veszélyezteti, ha

a vasutas dolgozók ittasan mennek szolgálatba.

Ez a tény eleve magában hordja a komoly balesetek és az abból származó súlyos károk lehetőségét.

A hatvani fűtőháznál *Lázár* Sándor fűtő ittas állapotban jelentkezett szolgálatra. Ezért a fegyelmezetlen magatartásáért a szolgálati főnöke leváltotta fűtői minőségéből és begyujtónak osztotta be.

De sok példa van még arra, hogy az ilyen súlyos fegyelmezetlenségeket nem torolják meg elég keményen a szolgálati főnökök, elnézőek a mulasztással szemben, pedig — ahogy *Rákosi* elvtárs mondotta — *nem kell félni attól, „hogy a fegyelmezetlenek, a termelést zavarók magatartásának felvetése népszerűtlen feladat lesz".*

Mind több tapasztalat mutatja azt hogy a fegyelmezetlenkedők azok.

akik a fegyelmi szabályzattal szembekerülnek, zömében kétlaki dolgozók.

Olyanok, akik gyakran élelmiszerrel való üzérkedésen és egyéb más kapcsolaton keresztül közelállnak a fajtu kulák-klerikális reakciójához. Ezek azok, akik a vasúton — főleg *az élelmezéssel kapcsolatos demagógiájukkal* megpróbálják alátásni a jól dolgozók munkakészségét.

Igy került az ellenség uszályába *Bika* Sándor pécsi fékező, aki többedmagával, a közellátási nehézségekre hivatkozva, hagyta ott a szolgálatot. *Bika* Sándor a népnevelő munka eredményeképpen belátta, hogy hibát követett el, az ellenség uszályába került és ma már úgy beszél, hogy a vasutat nem akarja itthagyni, mások buitatták őt fel.

Ez a példa is mutatja: a munkafegyelem megszilárdításáért folyó harc nemcsak a fegyelmi szabályzat egyes paragrafusainak alkalmazását jelenti — bár erről a fegyelmező eszközről nem lehet lemondani. — A fegyelmezett munka megteremtésének van egy másik módja is, amire *Rákosi* elvtárs mutatott rá a tatabányai bányászértekezleten: *„a fegyelmi rendszabályoknál hasonlíthatatlanul fontosabbnak tartjuk a bányászok között — és hozzátehetem, egész dolgozó népünkben —, hogy kifejlődjék és megerősödjék az öntudatnak, a fegyelemnek az a légköre, amely a hanyagokat, a lustákat, a lógósokat magától megbélyegzi, ami nem elnéző és türelmes, nem passzív a munkafegyelem megsértőwel, az országépítés zavaróival szemben".* A vasúton folyó politikai felvilágosító munka, a vasutas dolgozók tu'e annak megmagyarázása mit jelent, ha lelkiismeretesen, pontosan tesznek eleget szolgálati kötelességüknek, fontos eszköze a fegyelmezettség körül mutatkozó hibák megszüntetésének.

A laza munkafegyelemnek van vasúton többek között egy másik formája is:

a szolgálati ágak hiányos együttműködése, egymás kölcsönös segítésének hiánya.

Most, az őszi forgalomban — ez az elég régi vasutas betegség fokozottan tűnik elő, pedig *Sztálin* elvtárs arra tanít: a vasúton *„a fegyelem lényege valamennyi résznek az együttműködése, valamennyi vasutas összedolgozása, szigorúan meghatározott rendben folyó munka mivel a szállítás olyan futószalag, ahol minden munkásnak, minden egyes csavarnak a munkája fontos".* Az összeműködés hiánya, —, különösen a vontatási és forgalmi szolgálat dolgozói és vezetői között mutatkozik elsősorban.

Nem éppen a forgalmi szolgálatban dolgozók megbecsülését mutatja *Papp* Ferenc mozdonyvezető esete, aki a székesfehérvári állomáson a forgalmi szolgálattevővel történt vitájá-

(Folytatás a 2. oldalon)

Dolgozóink határtalan örömmel fogadták az egységes társadalombiztosítási nyugdíjrendeletet

Népköztársaságunk Elnöki Tanácsa, pártunk és a SZOT kezdeményezésére, a miniszterlanács javaslatára, törvényerejű rendeletet hozott a dolgozók egységes társadalombiztosítási nyugdíjáról.

Ez a törvényerejű rendelet egységes sen szabályozza a dolgozók nyugdíj-

A törvényerejű rendelet megszünteti azt az igazságtalanságot, amely a kapitalista társadalomban a munkásosztály kárára fennáll. Minden dolgozónak egyenlő szabály és mérték szerint jár az ellátás.

A nyugdíj a munkabérrel arányos összegű.



Az őszi csúcsforgalomban, a hárommapos kocsiforduló megteremtéséért harcban álló vasutasok nagy örömmel és lelkesedéssel fogadták pártunk, kormányunk újabb ajándékát: a nyugdíjtörvényt. Képünkön a budapest—nyugati pályaudvari dolgozók egy csoportját látjuk. Dobi Sándor százszázalékos üzemi baleseti rokkant, Bajári Bálint, Boda József és Kiliti János a „Szabad Nép"-ből értesülnek a kormány szerető gondoskodásáról.

ellátását, érvényesíti a munka szerint való díjazás szocialista elvét, jelentős előnyben részesíti a nehéz és veszélyes munkán dolgozókat, figyelembe veszi a munkában eltöltött időt, jutalmazza a munkahelyhez való hűséget.

A sztahanovisták, jó munkások, kiemelkedő teljesítményt elérő dolgozók még megöregedésük, megrokkanásuk esetén is érzik a nép államának szerető gondoskodását a nagyobb nyugdíj formájában is.

A vasutas dolgozók megbecsülése

Az a dolgozó, akinek egészsége megromlott, tanult, vagy gyakorlott szakmájában munkaképtelenné vált,

évi keresete 30 százalékának megfelelő nyugdíjban részesül, amelyhez még a felszabadulás óta munkában töltött minden év után ennek a nyugdíjösszegnek két százaléka járul.

Ez gyakorlatban annyit jelent, hogy egy általános keresetű szakmunkás körülbelül háromszor akkora rokkantsági nyugdíjra jogosult, mint az eddig érvényes, szabályok szerint.

Még nagyobbmértékű, 45 százalékos nyugdíj jár annak, aki semmiféle munkát nem képes végezni, aki pedig ápolásra szorul, az 54 százalékos ellátásra jogosult.

A baleseti rokkantak 42, 60 vagy 75 százalékos ellátásra jogosultak. A munkaképtelen öregek nyugdíja: a munkabér 30 százaléka.

Valamennyi nyugdíjhoz jár az említett kiegészítés.

Az özvegyek és árvák ellátása megfelelően igazodik a nyugdíjakhoz és lényegesen nagyobb összegű, mint eddig volt.

Különösen nagyjelentőségű jogkiterjesztés az, hogy egy évig minden özvegy az előbbi feltételek nélkül nyugdíjat kap, holott eddig az özvegyeknek a közszolgálatban 45 éves koron alul nem járt nyugdíj.

A közalkalmazottakra nézve igen előnyös az a rendelkezés, is, hogy a nyugdíj összege ezentúl nem a törzsfizetéshez, hanem a tényleges illetményhez igazodik.

A bányászok, tűzhászok, öntők, továbbá a vasutnál, a postánál és az egészségre ártalmas munkahelyen különösen a nehéz munkát végző dolgozók már 55 éves korukban jogosultak nyugdíjra.

Az öregségi korhatár eddig a nőkre vonatkozóan azonos volt a férfiak korhatárával. A nők fokozott védelme látszik abban is hogy a nők öregségi korhatárát öt évvel alacsonyabban állapították meg a férfiakénál.

Az Elnöki Tanács rendelete biztosítja az 1951. év végéig megállapított nyugdíjak változatlan további folyósítását és egyben

jelentősen felemeli a társadalombiztosítási járadékokat.

Amennyiben a nyugdíjrendelet megjelenése napján a nyugdíjra jogosult magasabb összegű nyugdíjat kapna, a régi nyugellátás szerint és az új rendelet részére hátrányos lenne, kérheti a régi nyugdíjtörvény alapján való elbírálását.

Az új nyugdíjtörvény is bizonyítéka annak, hogy államunk az anyagi lehetőségek növekedésével fokozottan gondoskodik a dolgozó tömegek életszínvonalának emeléséről.

A kapitalista országokban a munkások már előre félnek az öregségtől. Ki ne emlékeznék a Horthy-Magyarország munkában megöregedett dolgozóira. Horthyék szociális cseppeket juttattak a dolgozóknak, különböző nyugdíjrendszerekkel igyekeztek választalat állítani a dolgozók közé. Velük fizettették meg a járulékok felét, és ennek a pénznek nagyrészét más célokra fordították.

Még ma sem jobb a helyzet a kapitalista államokban. Franciaországban, Ausztriában és egy sor más államban egyre-másra csökkentik az amúgy is alacsony szolgáltatásokat.

A dolgozók levelekben juttatják kifejezésre határtalan örömüket a dolgozók nyugdíjáról történő gondoskodásért. Jól tudják, hogy a dolgozók érdekeit szolgáló nyugdíjrendszer csak a szocializmust építő országban jöhet létre, ahol a hatalom a dolgozók kezében van.

Várszegi János, az Északi Járműjavító ÜV lakatosa így ir levelében:

„Öröm számomra a nyugdíjtörvény. Azelőtt sokan érdem nélkül is megkapták a nyugdíjat, míg a munkások alig kaptak pár fillér öregségi járadékot. Ahelyett, hogy pihent volna, újabb élbérért el kellett menni máshova dolgozni. Pártunk gondoskodása hálával tölt el engem is, dolgozótársaimat is. 54 éves vagyok. A lakatos szakmában dolgozom és nyugodtan végzem munkámat, növelem termelékenységemet a szocializmus megvalósításáért. Nagy boldogság számomra az a tudat, hogy biztos, nyugodt öregség, gondtalan napok várnak rám. Mi, akik ismerjük az elmult rendszer gazságait tudjuk csak igazán értékelni, mit jelent számunkra az új nyugdíjtörvény. Tudni fogjuk kötelességünket a termelésben, a békeharcban, hogy meghálláljuk pártunknak és kormányunknak a szerető gondoskodást.

Maszárovits, János, Budapest-Kelet i p. u. dolgozója ezeket írja levelében többek között:

„... A vasutas dolgozó a mult rendszerben csak akkor mehetett nyugdíjba, ha már teljesen munkaképtelenné vált. Az eltöltött idő után olyan csekély nyugdíjat kapott, hogy abból csak tengődni tudott. A mostani nyugdíjtörvény, emberhez méltó életet, jóval több nyugdíjat biztosít számunkra, mint a mult rendszer nyugdíjtörvénye. A rokkantak, az özvegyek és a szülők is gondos ellátásban részesültek. Pártunk valóban legnagyobb értéknek az embert tartja. A vasutasság büszke az őt ért kiemelő rendelkezésre és még nagyobb igyekezettel törekszik a kocsiforduló leszorításán keresztül elősegíteni a szocializmus építését, a vasutasfeladatokat maradéktalanul elvégezni".

Dolgozóink nem félnek az öregség nyomasztó gondjaitól és még nagyobb lelkesedéssel, lendületesen harcolnak az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért, az évi terv túlteljesítéséért.

Az Északi Járműjavító ÜV dolgozói november 10-én befejezték évi tervüket

Az Északi Járműjavító ÜV dolgozói a következő levelet küldték *Rákosi* elvtásnak abból az alkalomból, hogy évi tervüket november 10-re befejezték.

„Drága Rákosi Elvtárs! Mi, a MAV Északi Járműjavító ÜV. dolgozói, a békéért folytatott harcunk során a mai napon, 1951 november 10-én, új győzelmet ünnepelünk.

1951. évi tervünket a mai napon befejeztük.

Ez a győzelmünk november 7. ünnepi versenyhangulatában dolgozóink lelkes felajánlásainak eredményeképpen született meg. Fogadalmat tettünk drága vezérünknek, Rákosi elvtársnak arra, hogy évi tervünket november 20-ra befejezzük. Később, a vezetőségválasztó taggyűlések és a termelési értekezletek lelkes hangulatában megfogadták dolgozóink, hogy november 20-a helyett már november 13-ra teljesíteni fogjuk a tervet.

A november 7-i verseny eredményeképpen, melynek hatalmas lendítőereje az a hála és szeretet, melyet dolgozóink a Szovjetunió és a nagy Sztálin iránt éreznek, ezt a Rákosi elvtársnak tett módosított fogadalmunkat is túlteljesítettük és november 13-a helyett az évi tervet a mai napon, november 10-én befejeztük.

Megígérjük nagy Pártunknak, szeretett Rákosi elvtársunknak és az egész dolgozó magyar népnek, hogy ez a siker nem tesz elbizakodottá minket, ellenkezőleg, erről, mint alapról indulunk újabb harcokba, újabb győzelmek felé a pártunk által mutatott egyedül biztos és helyes úton."

A vasúti közlekedés női parancsnokai



Írta: N. Szpiricseva

... Lángokban állt a gránátok tépte erdő. A két szélén ágas-bogas nyírfákkal benőtt bevágásból egy vasúti szerelvény robogott elő. Abban a pillanatban motorzúgás hallatszott, az égen három fasiszta bombázógép jelent meg. A fasiszta gépek fordultak s rápepültek a szerelvényre. Egyszerre csak fekete pontok váltak el a gépek törzsétől és estek alá... Robbanások rázták meg a vasúti töltést, két oldalán por- és füstfelhő gomolygott. A szerelvény azonban folytatta útját.

Később még egyszer jöttek az ellenséges gépek, mégegyszer ledobták a halálthozó terhüket, de a szerelvény csak ment tovább, mintha nem fogná a bomba. Jelena Csuhnyuk szovjet mozdonyvezetőnő vezette. Csuhnyuk ügyesen manőverezett, hol csökkentette, hol fokozta a sebességet és sértetlenül jutott el egészen a frontig, értékes rakománya eljutott a szovjet harcosokhoz.

A fiatal szovjet honleány hosszú hónapokon át vezette mozdonyát sűrűn zuhogó gránátok és bombák között a frontmögötti tüzek füstjében és lángjában, gyakran halálos veszélyek közepette.

A szovjet kormány nem feledkezett meg Jelena Csuhnyuk érdemeiről, hazafias tetteiről és a Szocialista Munka Hőse címmel tüntette ki.

A mozdonyvezetőnő már a német fasiszták ellen vívott harcok nehéz napjaiban is gyakran ábrándozott arról, hogy ha befejeződik a háború, tanulni fog.

És vágya teljesült. A háború befejezése után beiratkozott a moszkvai vasútmérnöki főiskolára, s megszerezte a vasútmérnöki diplomát. Most vezetőmunkát végez a Központi Vasúti Körzetben.

Jelena Csuhnyuk a szovjet vasúti közlekedés női szakembereinek kiváló képviselője. Vasúti közlekedésünk terén több mint nyolc és félezer női szakember dolgozik.

A fűtőházakban, az állomásokon, a tervező irodákban, a vasútigazgatóságoknál, a közlekedésügyi minisztériumban mindenütt találhatunk női szakembereket, akik egytől-egyig szorgalmasan továbbképzik magukat, sikeresen sajátítják el a szovjet vasúti közlekedés bonyolult, korszerű technikáját, a munkaszervezés új formáinak és módszereinek meghonosítását kezdeményezik.

Kiváló újítók a vasutas nők között

A szovjet női vasútmérnökök jellemző vonása, hogy lelkesen, tevékenyen és kitartóan törekednek céljaik elérésére, kezdeményező szelleműek, s tudásukat fel tudják használni a közlekedés megjavítására. A Sztálin-díjas Klavgyija Koroleva, a moszkva—rjazani vasútvonal moszkvai osztályának forgalmi irányítója kitűnő módszert dolgozott ki a feszített terven alapuló forgalom irányítására, amely minden előfeltételt biztosít az 500-as mozgalom továbbfejlesztéséhez.

A vasutas nők között számos észszerűsítőt és feltalálót találunk. Liceva mérnöknő munkatársával, Balasenko mérnökkel karöltve magas teljesítőképességű földeltakarító gépet szerkesztett, amely 400 munkást helyettesít a vasútvonal építésénél. Egy másik mérnöknő, Eiza Szurenyán, a moszkva-kurszki vasútvonal moszkvai energia osztályának igazgatóhelyettese számos értékes javaslatot terjesztett elő, amelyek jelentősen leegyszerűsítik a forgalom irányítását a villamosított vonalakon.

Nagyezsda Korszunovát, a moszkva-kievi vasútvonal egyik kocsiosztályának mechanikai mérnöknőjét sokszáz vonatkísérő ismeri, akik csak úgy hívják: „A mi instruktorunk". N. Korszunova okos gazdaként, őszintén törődik a nép javával, lelkiismeretesen foglalkozik a vonatkísérőkkel, akik vállalták, hogy Lunyinnak, a híres szovjet vasutasnak módszere alapján szolgálják ki a személykocsikat. A vonatkísérők ennek a módszernek a segítségével nemcsak példás rendet és tisztaságot tartanak a kocsik belsejében, hanem gondosan karbantartják a mozgó alkatrészeket — csapágyakat, rúgókat, stb. is és szemmeltartják ezek munkáját. Korszunovának számos „tanítványa" van. Csupán az elmúlt évben több mint 230 embert tanított meg Lunyin módszereire. Emellett gyakran tart konzultációt a kocsivizsgálók számára. A fiatal mérnöknő munkája itt is jó eredményeket hoz. A Korszunova védnöksége alatt álló kocsivizsgálók nem csinálnak selejtet. Galina Pavlovszkája, Rosztov Glavnyij állomás női főmérnöke nagyrabecsüli az egyszerű munkásemberek alkotó elképzeléseit, mélységesen hisz a kollektiva erejében. Minden esetben figyelmesen meghallgatja a kocsirendezők, váltókezelők, mázsamesterek stb. megjegyzéseit és javaslatait, minden értékes megjegyzést és javaslatot feljegyez, hogy adott esetben felhasználhassa.

Galina Pavlovszkaja állandóan tökéletesíti az állomás munkájának technológiai folyamatát és ebben a munkában technikai számításainak közvetlen végrehajtóihoz fordul. Még közelebb került munkájában a kollektivához, amikor tagja lett a pártnak.

Zinajda Troickaja — vontatási vezérigazgató

Galina Pavlovszkája szovjet mérnöknő büszke munkájára és szakmájára. Tudja, hogy munkájával ő is hozzájárul a kommunizmus építésének nagy ügyéhez, s ez a tudat mélységes erkölcsi megelégedéssel tölti el.

Nemcsak a szovjet országban, hanem messze határain túl is ismerik Zinajda Troickaja harmadik rangosztálybeli vontatási vezérigazgató nevét. Troickaja valamikor mint egyszerű mozdonyvezetőnő dolgozott, s becsületes munkája, kezdeményező szelleme és kitűnő képességei révén emelkedett mind magasabbra és magasabbra, míg végül a moszkvai Metro helyettes igazgatója lett.

Troickaja felelősségteljes munkája mellett sokoldalú társadalmi tevékenységet is végez.

A szovjet mérnök — nem iroda tisztviselő és nem szűklátókörű specialista. Élete egy,— országa életével. A szovjet közlekedési mérnökök a többi szovjet értelmiségi dolgozókkal együtt rendszerint komoly társadalmi munkát végeznek. N. Korszunova például egyike a legjobb propagandistáknak a moszkva-kievi vasútvonal vasutasainak körében. Politikai körének hallgatói Sztálin elvtárs életrajzát tanulmányozzák és mindig dicsőrőleg emlékeznek meg vezetőjükről.

Nagyezsda Fedoszejeva közlekedési mérnöknőt, mint kiváló termelő és társadalmi munkást, Moszkva egyik kerületének dolgozói küldöttnek választották meg kerületük tanácsába.

Itt a szovjet női vasútmérnökök nagyszámú osztagának csupán néhány képviselőjéről emlékezünk meg. A szovjet női vasúti mérnökök között számos kiváló tudományos munkást és tehetséges szervezőt is találunk. Több mint 500 női mérnök foglalkozik tudományos kutatómunkával, s tart előadásokat a vasútmérnöki főiskolákon. 111 mérnöknő a doktori vagy kandidátusi fokozatot is megszerezte. Számos női vasútmérnököt kezdeményezéséért, értékes találmányaiért és észszerűsítéseiért Sztálin-díjjal tüntettek ki.

A szovjet női mérnökök, a szocialista haza hű leányai, a legtevékenyebben résztvesznek a kommunizmust építő szovjet nép békés, alkotó munkájában.

(Folytatás az első oldalról)

ban úgy vélekedett, hogy ő *„ilyen rongyokkal nem targyal"*. Ilyen esetek erősen zavarják a szállítást, mint nagy futószalagnak zavartalan működését és olvasmit eredményeznek, mint a miskolci eset, ahol

a rossz együttműködés, és a jó kapcsolat hiánya miatt, október 22-én hat gép 1600 percet várt vonatra.

A drága gőztartás, ami sok mázsa, vagy tonna szenet jelent, a mozdonyszemélyzet lefoglalása mellett a legdöntőbb kérdés, hogy ugyanakkor talán másutt olvan vonatok voltak, amelyek készen, rendezve álltak csak *gépre vártak.*

A szolgálati ágak rossz együttműködése egyik megnyilvánulása a vasúton levő fegyelem hiányának,

amiből kára van a népgazdaságnak, a vasútnak és nem utolsó sorban a vasutas dolgozóknak.

A most tolvó őszi forgalomban minden lazaság, lógás, fegyelmezetlenség, ittasság percekkel, órákkal növeli a kocsifordulót,

holott a vasutasok becsületbeli kötelessége az őszi nagy szállítások idején a kocsifordulót szakadatlan leszorítása, napjainkban a háromnapos kocsifordulóig elérése.

A munkafegyelem megszilárdításáért folyó harc egyaránt kötelessége a vasutas pártszervezeteknek, szakszervezetnek, szakvezetésnek, minden pártját és hazáját szerető dolgozónak.

A szolgálati főnökök, mint *felelős vezetők kezében hathatós fegyver kell hogy legyen a fegyelmi szabályzatban foglaltak érvényesítése.* A dolgozók nem szeretik a puhakezű, a hibákat elnéző vezetőket, de annál inkább követik és hajtják végre az olvan szakvezetőnek az utasításait, aki maga is példamutató a fegyelemben és ezt a beosztottiaitól is megköveteli.

A vasutas pártszervezetnek, a szakszervezetnek az a feladatuk, hogy őrködjenek a szolgálati helyek fegyelmezett munkáján. Ne engedjék elkenni a mutatkozó hibákat, fegyelmezetlenségeket, mert azok újabb hibának és lazaságnak lehetnek forrásai. A becsületes, munkájukat szerető dolgozókra támaszkodva lépjenek fel a lazaságok ellen

A nevelő munka erejével a fegyelem fontosságának megmagyarázásával és azzal, hogy mit jelent a fegyelmezetlenség a vasúton térítsék jó útra a munkájukhoz ma még rosszul viszonyulókat.

Győzzék meg őket arról, hogy helvtelen úton járnak, hogy hazájuk társaik és saját maguknak ártanak rossz munkáiukkal.

Szentlőrincen a raktári dolgozóknál *Kövesdi* elvtárs népnevelő állandó felvilágosító munkát folvtat azért, hogy a szállítható feleket minél előbb kiértesítsék, hogy a megérkezett rakományt minél előbb kirakják. Ezen a téren értek el eredményeket: a kocsikat 2—3 óra alatt kirakják.

Ugyancsak Szentlőrincen *Bófid* János népnevelő rámutatott arra, hogy nemcsak a bányászoknak fontos munkafegyelmüket megszilárdítani, hanem nálunk, a vasúton is. Itt van például *Kuti* kartársnő, aki gyakran elkésik szolgálatból, sokesetben be sem jön, vagy *Farkas* kartársnő, aki elmulasztia az előértesítéseket. Mindketten gátolják rossz munkájukkal a háromnapos kocsifordulóért vivott harcunkat. Ugyanakkor bírálatot gyakorolt a szolgálati főnök felé, hogy nem él azzal a jogával, hogy adminisztratív úton fegyelmezze meg a munkafegyelem-lazítókat.

Lenin elvtárs 1920-ban, a munkafegyelemmel kapcsolatban mondotta a következőket: a munkafegyelem megteremtése *„ez a munka a leghálásabb és a legnehezebb"*. Egy másik cikkében arról ir *Lenin* elvtárs, hogy *a munkafegyelem megteremtése a kapitalizmus koporsójában az utolsó szöget jelenti.*

Az a vasutas küldöttség, amely a közelmultban a Szovjetunióban tanulmányozta példaképeink, a hős szovjet vasutasok munkáját, meggyőződhetett arról, hogy *a szovjet vasutakon Lenin* elvtárs tanítása szellemében milyen *fegyelmezett munka folyik.*

A szovjet vasutasokra, akik a II. világháborúban olyan hősiesen harcoltak a *Szovjet Hadsereg* oldalán a fasizmus ellen most a kommunizmus békés építésének az idején is, nem érdemtelenül mondják azt a jelszót, hogy *„a szovjet vasutasok testvéröccsei a Szovjet Hadseregnek."*

A vasutas Sztahánov-mozgalom terén mind szebb eredményeket tudunk felmutatni a magyar vasutakon azzal hogy követjük a hős szovjet vasutasok példáját. Az *„500 kilométeres"*, *„2000 tonnás"* és egyéb mozgalmak hazánkban való elterjedése után a vasutasoknak becsületbeli kötelessége, hogy a fegyelmezett, katonás magatartás megteremtésében is a szovjet vasutasokat kövessék.

Az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért folyó harc november 7-vel nem ért véget, hanem annak egyik kimagasló — e napokhoz méltó, dicsőséges állomása volt.

Az egész országban töretlen lendülettel folvik a nemes küzdelem az ötéves tervünk II. tervévének sikeres teljesítéséért, és túlteljesítéséért. A vasutasok számára ez azt jelenti, hogy *ezekben a hetekben és a legközelebbi hónapokban is az elszállításra váró áruk mennyisége nem csökkenni hanem szaporodni fog. Az elmult évekkel szemben ebben az esztendőben az őszi forgalom csúcsa eltolódik novemberre végére, sőt december közepére is. E növekvő erőfeszítést igénylő feladat csak úgy oldható meg, ha minden erőnket a kocsifordulók leszorítására — és ami ennek elengedhetetlen része —, a munkafegyelem megszilárdítására irányítjuk.*

Nemzetközi HIREK

A MATSUKAVA-ÜGY

A japán bíróságok, miután vereséget szenvedtek a Mitaka állomás vasutasai ellen 1949 júniusában indított bűnperben, új, provokációs pert indítottak a Matsukava állomáson történt vonatkisiklással kapcsolatban. Ebben az ügyben 20 vasúti munkást és szakszervezeti dolgozót állítottak bíróság elé, közöttük *Szudzukit*, a japán vasutasok szakszervezete fukuszimai osztályának elnökét.

Az egy év óta tartó nyomozás és bírói tárgyalás bebizonyította a vádlott vasutasok teljes ártatlanságát. Ennek ellenére

a bíróság öt vasutast halálra, ötöt pedig életfogytiglani, míg a többi vasutast különböző időtartamú börtönbüntetésre ítélte. Az összes halálraítélt — kommunista.

Az ítélet hatalmas felháborodást váltott ki a japán dolgozókból és a világ közvéleményéből.

A japán kormány címére nagyszámú tiltakozó távirat érkezett, többek között a magyar szervezett munkásság tiltakozása is.

Li-Csi-Po elvtárs, a Szárazföldi és Légiközlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetségének elnöke, a sajtónak adott nyilatkozatában ezeket mondotta: *„Az úgynevezett matsukavai incidenst a japán reakciós kormány, az amerikai imperialisták parancsára azért gyártotta, hogy dühödt támadást indítson a japán kommunista párt és az egész japán munkásosztály ellen. Az incidens célja: szétzúzni mindenféle demokratikus mozgalmat Japánban, valamint lehetőséget adni a reakciósoknak, hogy Japán újrafelfegyverzését végrehajtsák, Japánt az amerikai imperialisták gyarmatává és katonai bázisává változtassák át a Kínába és Ázsia más országaiba való betörés céljából. A Matsukava-ügy: az amerikai reakciósok kihívása Japán és Kína munkásosztályával szemben, kihívása Ázsia és az egész világ munkásosztályának".*

A SZAKSZERVEZETI VILÁGSZÖVETSÉG FŐTANÁCSÁNAK BERLINI ÜLÉSE

A Szakszervezeti Világszövetség Főtanácsa november 15—21-e között tartja ülését Berlinben. Ez az első ülés a Szakszervezeti Világszövetség 1949-ben Milánóban megtartott világkongresszusa óta.

A Főtanács napirendjén szerepel többek között Louis Saillant elvtársnak, az SZVSZ főtitkárának beszámolója a Világszövetség működéséről.

A vasutas szakszervezet táviratilag üdvözölte a SZVSZ berlini ülését.

A világ dolgozói nagy figyelemmel kísérik a Főtanács munkáját. Tudják, hogy ez az ülés is fontos harci szakasza annak a küzdelemnek, amelvet a Szakszervezeti Világszövetség folytat a kapitalista, gyarmati és félgyarmati országok dolgozóinak a háborús gazdálkodás eredményezte elviselhetetlenül nehéz munka- és életviszonyaik megjavításáért, a békéért.



1851 november 13-án nyitották meg ünnepélyes keretek között a moszkva-leningrádi vasútvonalat.

A jubileum alkalmából a vasutasszakszervezet központi vezetősége és a vasutas dolgozók nevében Gáspár Sándor főtitkár üdvözlő táviratot küldött a Szovjet Vasutasszakszervezet Központi Vezetőségének és a hős szovjet vasutasoknak.

A magyar vasutasok nem felejtik el — mondja a távirat —, hogy milyen felmérhetetlen értékű segítséget kapunk abban a harcban, amelyet a szocialista vasútért és az újtípusú vasutasért folytatunk.

A magyar vasutasok, amikor újabb sikereket és győzelmeket kívánnak a hős szovjet vasutasoknak a kommunizmus építésében, megfogadják, hogy pártunk vezetésével, hozzájuk méltóan, több és jobb munkával erősítik a Szovjetunió, Sztálin elvtárs által vezetett béketábort.

Tiltakoztunk a nyugatnémet kormánynál Ernst Kamieth fűtőházfőnök meggyilkolása miatt

November 13-án Berlin lakosságának hatalmas részvéte mellett — méltóságteljes béketüntetés keretében — temették el *Ernst Kamiethet*, a potsdami pályaudvar fűtőházának főnökét, akit Zunker nyugatberlini rendőrfelügyelő november 7-én, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulója alkalmából rendezett gyülésen meggyilkolt. A gyászünnepség a brit övezettel közvetlenül határos Potsdamer-Platzon folyt le.

A gyilkos rendőrterror áldozatának temetésén *ötvenezer ember* vett részt.

★

A vasutas szakszervezet központi vezetősége a dolgozók nevében tiltakozó táviratot juttatott el a nyugatnémet kormányhoz.

Ugyanigy tiltakozását fejezte ki a marokkói francia protektorátusnál a marokkói vasutas szakszervezet főtitkárának letartóztatása miatt is.

Szovjet úttörő vasutasok levele magyar pajtásaiknak

A közelmultban a szovjet úttörő vasutasok levelet irtak magyar úttörő vasutas pajtásaiknak. Úttörőink már válaszoltak is a kedves levélre. Néhány részletet közlünk a szovjet pajtások leveléből.

Az A. M. Gorkijról elnevezett gyermekvasút a két hatalmas orosz folyó, a Volga és az Oka összefolyásánál, a partokon szélesen elterülő Gorkij városában van. Szülővárosunk egyike a nagyobb ipari és kultúrközpontoknak szocialista hazánkban és igen szép volgamenti város.

Gyermekvasutunk 12 km hosszú (ebből a fővágányok hossza 9,1 km). A nyomtáv 750 mm és négy állomása van: Roguina, Majakovszkij, Puskino, Szcsaszlivaja, gyönyörűen megépített felvételi épületekkel. A V. P. Cskalovról elnevezett fűtőház és kocsijavítómiihelv villanyteleppel, kiképző asztalos-mechanikai és lakatos műhelyekkel, kovácsmühellyel, elektromos hegesztő és más szükséges berendezésekkel, valamint szerszámkészlettel szereltek fel.

Fel van szerelve a vonal blokk, szelektoros távbeszélő és rádió összeköttetéssel, nagyteljesítményű rádióleadók-kal Roguina és Szcsaszlivaja állomáson, azonkívül könyvtárral, filmszínházzal és hangversenyteremmel, továbbá a vasúti közlekedés és a gyermekvasút fejlődésének történelmi múzeumával is rendelkezünk.

Az ifjú vasutasok 1200—1700 főnyi létszámban az oktató-tanító kollektiva vezetése alatt már a háború előtti időszakban 1939 novemberétől 1941 júniusáig 4850 menetet teljesítettek, 238.000 utast, kirándulót, valamint egynéhány ezer tonna súlyú különböző gazdasági árut szállítottak.

A Nagy Honvédő Háború idején gyermekvasutunk berendezését az arcvonal szükségleteire használták fel. Az idősebb korosztályú és százon felüli létszámú ifjú vasutas a főúttonalakra ment dolgozni és a Szovjet Hadseregbe lépett be.

A háború utáni időszakban 1946 augusztusától 1951-ig az ifjú vasúti dolgozók 500—600 főnyi létszáma 2608 menetet teljesített. 127.901 utast szállított el, továbbá 47.164 főt szolgált ki az utazással kapcsolatban előforduló intézkedések során.

ÜZEMEINK HARCBAN az évi terv túlteljesítéséért

Miskolc fűtőház dolgozói az őszi forgalmi verseny kezdetén nem teljesítették maradéktalanul a megnövekedett feladatokból rájuk eső tennivalókat. A munkaverseny helytelen szervezése, a dolgozók munkához való viszonya rányomta bélyegét a fűtőház teljesítményére. Az egészséges, építő bírálat nyomán azonban csakhamar rájöttek, hogy mi a teendőjük, ha derekasan ki akarják venni részüket a megnövekedett szállítási feladatok végrehajtásából, ha tel esíteni akarják azt a kötelezettségvállalást, amit a vasutasnap alkalmával *Rákosi* elvtársnak tettek.

Megértették, hogy az egészséges munkalendület rugója a munkaverseny, a szocializmus építésének kommunista módszere. Termelési értekezleteken, röpgyűléseken, egymás után hangzottak el versenykihívások, ennek köszönhető, hogy

a fűtőház minden dolgozója hosszúlejáratú versenyszerződést kötött, amelynek eredményeként rövidesen élre kerültek a fűtőházak versenyében.

Az újonnan felvett dolgozókkal való foglalkozás eredményét tükrözi például, hogy a szolgálatbalépés után néhány nappal ők is bekapcsolódtak az őszi forgalmi versenybe.

45.980 kilométerteljesítmény mosás nélkül

A vasutasnapi és a november 7-i felajánlás teljesítése újabb lendületet adott 1951. évi tervüknek december 20-ra való sikeres befejezéséhez. Ennek érdekében

a műszaki értelmiség fokozott gondot fordít a dolgozók szakmai képzésére.

Megszervezték a fűtők rendszeres oktatását, a segédkezelőket előkészítették a forgalmi vizsga sikeres letételére.

A sztahanovista mozdonyvezetők vállalták, hogy csak egy begyakorolt fűtővel utaznak, másik fűtőként egy még gyakorlatlan dolgozót visznek magukkal, akiknek tanítását fejlődését ilyen módszerrel is biztosítani kívánják. A selejtes termék kiküszöbölésére a fiókműhelybe három munkaátvevőt állítottak be, munkájuk eredménye, a minőségi munka javulásában már jelenleg is megmutatkozik.

Fizikai dolgozókból és műszaki értelmiségiekből alakított komplex-brigád felülvizsgál minden érkező mozdonyt,

a hiányosságok feltárása cé,ából. Az észlelt hibák keletkezésének okát tudatosítják a mozdonyszemélyzettel, megmagyarázzák: milyen módszerrel lehetett volna a hibát elkerülni. A műszaki szolgálat részéről megszervezték az állandó éjjel-nappali felügyeletet. Munkájuk közben sem feledkeznek meg arról, hogy csak valamennyi társszolgálat együttműködésével lesznek képesek még nagyobb eredmények elérésére.

A forgalmi szolgálattal kötött komplex-brigád szerződés alapján párosversenyre hívták Budapest Ferencváros forgalmi és vontatási dolgozóit.

A forgalmi, pályafenntartási szakszolgálat vezetőivel közös értekezleten tárgyalták meg a vonat-ácsorgások, lassújelek csökkentésének lehetőségeit. A húsz fővel indult kocsivizsgáló tanfolyammal a középállomások kocsivizsgálóit igyekeznek pótolni.

A jó munka eredményeként országos viszonylatban is jelentős eredményekkel büszkélkedhetnek. Mozdonyaik napi átlago teljesítménye 185 km, az *„500 kilométeres"*-mozgalomban közlekedőké 208 kilométer. A napi 6.000 tonna előírt túlsúllyal szemben 11.470 tonnát továbbítottak, a mosástól-mosásig mozgalomban mozdonyaik 12.700 kilométeres átlagteljesítményt értek el.

Kiss Jenő és Pöstyéni János mozdonyvezetők gépe a mai napig 45.980 kilométer futott mosás nélkül,

s minden reménvük megvan arra, hogy a vállalt 120.000 kilométert teljesíteni tudják.

A mozdonyjavítási költségeknél nyolcszázalékos megtakarítást értek el. Az őszi forgalmi versenyben eddig 2.105 túlsúlyos, 432 négyeskapcsolású és 649 felemelt-sebességű vonatot továbbítottak. Vállalták, hogy mozdonyaikat 60—65 százalékos harmadrendű szénnel közlekedtetik, országos viszonylatban fűtőházaink közül itt használtak fel legtöbb gyengeminőségű szenet.

Mi van a melegmosó berendezéssel?

A sztahanovisták egész sora jelzi, hogy Miskolc fűtőház dolgozói megértették, hogy mi a feladatuk az országépítő munkában. Az utazószemélyzet munkáját segíti elő *Farkas* János hegesztő 299, *Kovács* István szénszerelő 211 százalékos teljesítményével, de ezt a munkát akarja még jobbá, tervszerűbbé tenni az újítók, észszerűsítők tábora is, akik az újítási hét alatt több, mint száz újítási javaslatot nyujtottak be.

Az eredmények mellett számos hiányosság gátolja a még nagyobb teljesítmények elérését. Mindenekelőtt

a pártszervezetnek és az üzemi bizottságnak fokozottabb nevelőmunkát kell folytatnia

különösen a vidékről bejáró dolgozók között. A politikai oktatást sokkal jobban ki kell szélesíteni, a mozgalmi szervek vezetőinek többet kell foglalkozni a dolgozókkal munkahelyeiken. Fel kell figyelni azokra a művezetőkre, akik a dolgozók között a *„jófiú"* szerepét akarják játszani. Október hónapban a három fekvemaradás közül egy; a személyzet hibájából történt, ezt a jövőben ki kell küszöbölni.

A drága pénzen megépített melegmosó berendezést végre üzemképes állapotba kell helyezni.

A szakszolgálatnak biztosítani kell a mozdonyok szénkészletét, nem engedhető meg, hogy ilyen gócponti állomási fűtőháznál csak háromnapi szénkészletet tároljanak.

A fűtőház vezetőségének következetesen érvényt kell szerezni az üzemi fegyelmi szabályzatban foglaltaknak. A szolgálatból elmaradt dolgozókkal szemben ne elégedjenek meg a más munkakörbe történő beosztással, vagy a szégyentáblára való kifüggesztéssel, mert az amúgyis munkaerőhiánnyal küzdő fűtőház további eredményeinek biztosításához elengedhetetlenül szükséges a munkafegyelem területén mutatkozó lazaságok haladéktalan felszámolása.

Fogadalmunkat teljesítettük — most az évi terv határidő előtti megvalósítása érdekében szervezzük a versenyt

„Közös erővel megjavítjuk a munkát és biztosítjuk a háromnapos kocsiforduló elérését" — fogadtuk meg november 7-re, nagy tanítónknak, a mi szeretett *Rákosi* elvtársunknak. Fogadalmunkat nemes versengés követte állomásunkon, aminek megérett a gyümölcse: vállalásunkat túlteljesítettük és a legutóbbi kiértékelés szerint

a kocsiforduló 2.7 napra szorítottuk le.

Ez rendkívül jó eredmény. Nagy segítségünkre voltak a szovjet tapasztalatok, a már ismert mozgalmak kiszélesítése és döntően a verseny nyilvánossága, a dolgozókkal való állandó foglalkozás.

A kereskedelmi dolgozók munkája komoly segítséget nyújtott a kocsiforduló leszorításáért vívott harcunkban

A bizalmiak folyamatos, jó felvilágosító munkája

meglátszott az eredményekben. *Simó* Pál rakodómunkás például éppen a bizalmiak jó nevelőmunkája következtében az előbbi 123 százalékos teljesítményét 145 százalékra emelte.

Készülünk Sztálin elvtárs születésnapjára

A magyar nép nagy barátjának, *Sztálin* elvtárs születésnapjára nemcsak azt vállalta, hogy ezt a százalékos teljesítményét megtartja, de fel ajánlotta felemelt ezévi tervének befejezését is.

Sztálin elvtárs születésnapjára készülünk. Máris számos kezdeményezés és kötelezettségvállalás született az üzemben. *Pusztai* József sztahanovista rakodómunkás brigádja, aki az őszi csúcsforgalmi versenyben csatlakozott *Földi* Sándor felhívásához, december 21-re befejezik ezévi tervüket. El lehet mondani, hogy üzemi bizottságunk jó politikai felvilágosító munkája nyomán az eddigi szocialista vállalások révén biztosítottnak vehetjük:

állomásunk ezévi szállítási tervét Sztálin elvtárs születésnapjára befejezzük.

Felkészülünk a télre

Üzemi bizottságunk tudatában van annak, hogy az őszi verseny lendületének megtartása és fokozása nemcsak a terv túlteljesítését jelenti számunkra, hanem nagy segítséget nyújt a téli forgalomban is, amely semmivel sem lesz kisebb szállítási munka, mint az őszi. Éppen ezért

már most készülünk a hatalmas téli szállítási feladatok lebonyolítására.

A verseny eddigi tapasztalatai figyelmeztettek bennünket arra, hogy csak akkor tudunk megfelelni a feladatoknak, ha

szüntelenül fokozzuk az egyéni felvilágosító munkát és biztosítjuk a verseny nyilvánosságát.

Nem nézzük el a munkafegyelem legcsekélyebb megbontását sem. Most szélesítjük ki bizalmihálózatunkat. Tovább visszük a kooptálási munkát, feltöltjük műhelybizottságainkat jó káderekkel. Arra törekszünk, hogy bizalmi- és aktívahálózatunk még jobban foglalkozzon a dolgozókkal, mert eddigi eredményeinket újabb, még nagyobb sikereknek kell követniök. Ezekben a feladatokban nagymértékben támaszkodnunk kell a forgalmi szolgálat dolgozóira és itt különösen szép feladat vár aktíváinkra.

Kiss Imre.

a Budapesti-Nyugati pu. ÜB-titkára.
a „Szocialista Vasútért" levelezője.

Milyen munkamódszerrel kerültünk az első helyre az őszi forgalmi versenyben

Őszi szállítási feladataink sikeres lebonyolításának alapja a kocsiforduló leszorítása. Munkánkat a szervezett együttműködés jellemzi.

A szomszédos állomástól előre elemzést kérünk az érkezendő vonatról. A forgalmi szolgálattevővel minden egyes vonat rendezési tervét megbeszéljük,

a beérkezés után pedig dolgozótársaimmal azonnal ismertetem a vonatrendezés minden egyes mozzanatát.

Mindenekelőtt a gyors továbbítást igénylő kocsikat, valamint az önkezelési szállítmányokat sorozzuk ki és állítjuk a társszolgálatokkal előre megbeszélt helyre. Tekintettel arra, hogy a raktári rakodóvágányra egyidőben csak kevés kocsit tudunk beállítani, naponta többször ki-, illetve beállítjuk a kocsikat. A kereskedelmi szolgálattól előre megkérjük, hogy milyen rendelkezési helyre hány kocsit raknak, hogy a vona basorozást a legrövidebb idő alatt megejthessük. A rendezőpályaudvar dolgozóinak munkáját segítjük elő azzal, hogy naponta egy-két vonatot rendezés végett áthozunk a személypályaudvarra. Ezzel a rendezőpályaudvar szük keresztmetszetét javítjuk.

Különös gonddal kezeljük a munkásvonatok menetrendszerinti indítását.

Minden szolgálat átvétele előtt röpgyűlésen megbeszéljük a feladatokat, a jó kollektiv munka és a népnevelők felvilágosító munkájának eredménye, hogy

eddig balesetmentes szolgálatot végeztünk,
a jelzőnél való feltartóztatást kiküszöböltük.

Ha erre más módot nem találunk, a kocsisornak a kihúzó vágányra állításával biztosítjuk a szabad vágányt.

Elősegítette eredményeink elérését a bizalmi csoportok átszervezése. Minden brigád, munkacsapat egy-egy bizalmi csoportot képez.

A csoport népnevelői az állomás többi dolgozói között is végeznek oktató, felvilágosító munkát. Nem kismértékben köszönhető ennek, hogy Miskolc személypályaudvar

az őszi forgalmi versenyben jelenleg az első helyen áll, csapatom pedig az őszi forgalom legjobb dolgozója címért folyó versenyben, az állomáson a második helyet tartja.

Az oly sokszor kifogásolt tisztaság terén is javulás mutatkozik, de még ezen a téren sok a tennivaló. Munkánk további javítása érdekében ki kell építeni a vágányfelelősi hálózatot, *a munkafegyelem terén mutatkozó hiányosságokat jó felvilágosító munkával meg kell szüntetni.*

Az eddig elért eredményekkel nem elégszünk meg. Az a célunk, hogy munkánk további javításával sikerre vihessük a háromnapos kocsiforduló megvalósítását.

Hegyessy Tibor
sztahánovista kocsimester,
Miskolc.

Ezt is az 5 éves terv ADTA

Ünnepélyesen átadták rendeltetésének a vác-aszódi új vasútvonalat

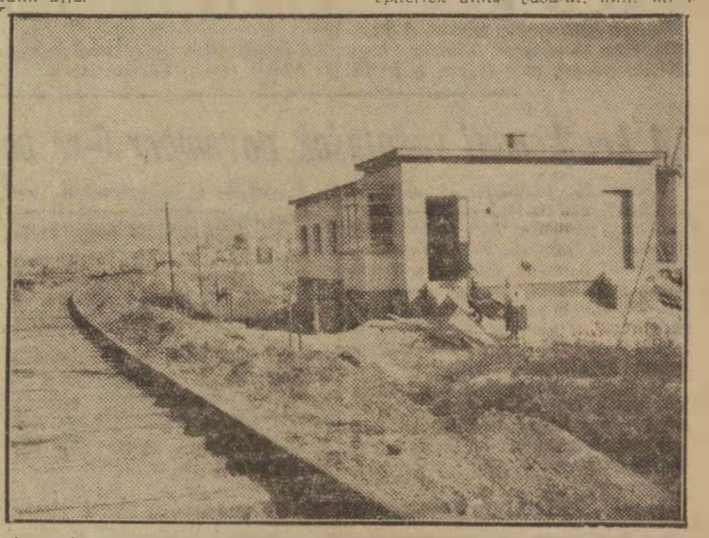
Nagy utat tettünk meg a felszabadulás óta. Hároméves tervünk nemcsak a háború ütötte sebeket gyógyította be, hanem új gyárakat, új vasutakat, új vasúti kocsikat épített. Abban az időben a magyar vasutasok



Az új vasútvonal építésénél különösen kitünt a Bakondi kubikosbrigád. A nyolctagú brigád állandóan 200 százalékon felül teljesítette normáját. Képünkön a brigád megbeszélést tart.

önfeláldozó hősi munkája eredményeként kocsiparkunk 90 százalékát újjáépítettük, többezer kilométer vasútvonalat hoztunk rendbe, 15 millió légköbméternek megfelelő számos állomás- raktár- és egyéb épületet építettünk újjá.

s iparunk fejlődése megköveteli vasútvonalaink nagyszabású fejlesztését — mondotta Bebrits elvtárs. — Uj vasútvonalakat építünk az új iparlelepekhez, bányákhoz. Az elmult rendszerben ötven esztendő alatt nem építettek annyi vasutat, mint mi a



Az emberről való gondoskodást tükrözik vissza ezek az új őrházak is. Kétszobás, parkettás lakás, fürdőszobával felszerelve várja a vasutas dolgozókat és családtagjaikat. A mult rendszer odúra emlékeztető, sivár őrházai helyett ilyen korszerű, világos, egészséges lakásokat kapnak vasutasaink.

Hosszan sorolhatnánk fel a hároméves terv eredményeit, azét a tervét, amelyet hét hónappal előbb fejeztünk be a kitűzött határidőnél. Most az ötéves terv második évének végén vagyunk. Öntudatos dolgozóink mindent elkövetnek, hogy felemelt ötéves ter-

felszabadulás óta. A mai nappal a magyar vasúthálózat térképére újabb vonalat rajzolhatunk be. Ennél a vasútépítésnél a földmunkák egyharmadát a Szovietunió által rendelkezésünkre bocsátott földtoló, földgyalu és földmarkoló gépek végez-



Az új aszódi állomás. Ilyen és ehhez hasonló gyönyörű létesítmények is könnyebbé és szebbé teszik a szállítási terv végrehajtásáért harcban álló vasutas dolgozók munkáját, életét.

vünket is határidő előtt teljesítsük.

Az ötéves terv hatalmas perspektíváit mutatja például az új nyiregyházi állomás, a miskolci vonal folyamatban lévő villamosítása, az új 303-as gyorsvonati modonv és számos korszerű építkezés, szociális létesítmény, vagy akár a most megnyitott új vasútvonal Vác és Aszód kö ött. Ötéves tervünk újabb és jelentőségteljes sike-

ték el. A multban a kubikosok gerinctörő robotban végezték a vasútépítés keményu munkáját.

Ezután a megyei tanács végrehajtó bizottságának elnöke átvette a vasútvonalat. Az új vonalon robogó első vonatot minden új állomáson ünneplő tömegek vették körül, akik lelkesen éltették a vasútépítő munkásokat a pártot, a segítő Szovietuniót.

Mozdonyvezetőink válaszolnak a vontatási szolgálatot ért bírálatunkra

A „*Szocialista Vasútért*" november 3-i számában *Tölgyes* Lajos elvtárs, a 7. szakosztály vezetője bírálatot gyakorolt a vontatási szolgálat egyes dolgozóinak rossz munkája felett, s hangsúlyozta, hogy ez a háromnapos kocsiforduló teljesítésének egyik legfőbb akadályozója.

A vontatási szolgálat dolgozói úgylátszik nem mindenben értettek egyet a cikk éles hangjával. *Szudi* János, az ország második legjobb sztahanovista mozdonyfelvigyázója levelet írt szerkesztőségünknek és hozzászól a felmerült problémákhoz.

Amikor egy-egy vonat 10–12 órát ácsorog Budapesttől–Szolnokig

Nem értek egyet a cikknek azzal az elgondolásával — írja levelében —, hogy csak a vontatási szolgálat területén tapasztalhatók azok az akadályok, amelyek a háromnapos kocsiforduló teljesítését lehetetlenné teszik. Szerintem

egyik legfőbb akadályozója a háromnapos kocsiforduló teljesítésének — a forgalmi szolgálat.

Amikor egy-egy vonat 10—12 órát ácsorog a forgalmi szakszolgálat hibájából Budapesttől Szolnokig —, ilyen körülmények között a cikk érvelését nem lehet elfogadni.

Ami a mozdonykarbantartást illeti, minden fűtőházfőnöknek és műszaki személyzetnek legszentebb kötelessége, hogy mozdonyaikat rendben tartsák. A mozdonyvezényléssel kapcsolatban, minden mozdonytípusnak rátermett mozdonyvezetője van, és csak szabadság, vagy betegség esetén cserél gazdát.

Fűtőházunkban a komaság eleve ki van zárva.

Ami a fűtőházunkat ért bírálatot illeti: október 6-án egy ismeretlen fajtájú (resicai szén) érkezett hozzánk. A szén kalóriaértékét meg kellett volna vizsgáltatni, de nem lehetett, mert a szénre igen nagy szükségünk volt. Felhasználtuk. A felsőbb szakvezetés, amely a kérdéses szenet vásárolta, nem közölte velünk, hogy milyen keverékkel tudjuk felhasználni.

A szolnoki fűtőház vezetőségét tehát nem lehet hibáztatni. Egyébként a resicai szén használatára és kezelésére vonatkozó utasítást csak november 12-én kaptuk meg.

Ebből is látható, hogy nem a fűtőházvezetőség részéről, hanem a felsőbb szakvezetés részéről történt mulasztás.

Debreceni levél a hiányosságokról

Korcsolai Ede, az őszi forgalmi versenyben legjobb eredményt elért mozdonyfelvigyázó ezeket írja a debreceni fűtőházból:

A cikkel egyetértek. Sajnos valóban így van: a háromnapos kocsiforduló teljesítésének egyik legfőbb akadályozója a vontatási szolgálat egyes dolgozóinak rossz munkája. Ez így van debreceni viszonylatban is.

Nézzük csak meg a kérdést. A Szovjetunióban törvénynek tekintik, hogy minden gépnek meg legyen a felelős gazdája. Ez nálunk nincs egészen végrehajtva. A 377-es, a 376-os és a 411-es sorozatú mozdonyok egy részével közbeváltó személyzet jár. A mozdony karbantartása, javítása elmarad az egyiknél, az utána következőnél már jelentkezik a gőzfejlesztés, hosszabb menetek, túlkezelések következnek be. Természetes, hogy ez az ellenséget szolgálja, nem pedig a mi ügyünket.

A figyelmetlen szolgálatból Debrecen is kivette részét. Fűtőházunk is

mozdonyszemélyzethiánnyal küzd.

A melegmosó berendezést nem használjuk. A javítások olyan nagyok, hogy a melegmosási idő alatt nem készül el, így a kazánmosások hidegen történnek. A munkafegyelem megszilárdításával igenis foglalkozni kell. Ez a kérdés elég lazán van kezelve. Ehhez hozzátartoznak a későn jelentkezők, a vezénylést tudomásulvevők, de szolgálatban nem jelentkező dolgozók, az értesítéskor beteget jelentő dolgozók, vagy a vezénylés alól különböző címen kibúvó személyzet.

A fiókműhelyi rossz javítások fékezik a kocsiforduló

Szólni kell a fiókműhelyi helytelen javításokról is. Ezek az úgynevezett visszatérő javítások. A lövettyű gőzbeeresztő szelep és ülésszabályozás után a ház vlaplencséjét helytelenül szerelik be a lakatos. Két atmoszféra nyomásnál már erősen fúj alapon a gőzbeeresztő ház, újra el kell engedni a gőzt. Az időben készrejelentett mozdonyt nem lehet útraküldeni, helyette egy másikat kell gyorsan vezényelni. Hiba az is, hogy a mozdonyszemélyzet nagyon sok esetben nem szól be a vonatról, nem jelentik, hogy a mozdony javítás miatt nem vezényelhető.

Nem maradhat ki bírálatomból a

főműhelyek kritikán aluli mozdonyjavítása sem.

Például a 324.555 a 22.069-es számú mozdonyt nemsokára vissza kellett küldeni a fiókműhelybe javításra. Ez is hozzátartozik a munkafegyelemhez, s döntően befolyásolja a kocsifordulót is.

A most folyó pártvezetőségi választások után remény van arra, hogy az új vezetőség irányításával a hibákat kiküszöböljük és Sztálin elvtárs születésnapjára tett felajánlásainkat túlteljesítjük."

Várjuk a dolgozók hozzászólását.

A dolgozók kezdeményezései segítik az őszi csúcsforgalom lebonyolítását

Az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítása, a háromnapos kocsifordulóért vívott harc, egyre nagyobb erőfeszítést követel a vasút dolgozóitól.

A forgalom dolgozói nemes versenyben küzdenek egymással. A gurítódombok dolgozói egyre emelik a gurított kocsik számát és mind több és több helyes kezdeményezés segíti a pártszervezet és üzemi bizottság jó politikai felvilágosító munkája nyomán az őszi forgalom végrehajtását.

A balesetmentesen dolgozók célprémiumban részesülnek

A termelésben élenjáró olyan forgalmi dolgozók, akik balesetmentesen végzik szolgálatukat a megállapított, gurítási szám túlteljesítése után célprémiumban részesülnek.

Ezzel is érdekelté akarják tenni dolgozóinkat a balesetmentes, minőségi munka elérésében. Nagyon jó példa a rákosrendezőiek helyes munkamegszervezésével elért célprémiumos eredmény. *Mokos* József főmunkamester és brigádja, a november 7-től 8-ra virradó éjjelen

a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulóján tartott békemüszakban 2365 kocsit gurított. Ebben az egy szolgálatban tíz forint prémiumban részesültek.

A vágányfelelősök a kocsiforduló leszorításáért

Nagy László gurító előmunkás az elmúlt három műszakban kétezer kocsival túlteljesítette előirányzott tervét: 12 forint prémiumot kapott.

A budapest—ferencvárosi alrendező *Sárvári* Ferenc kocsimester és brigádja, a szovjet módszerek felhasználásával, helyes munkaszervezéssel közel 300 kocsival többet gurít műszakonként, mint az előző hónapok műszakaiban.

A dolgozók jó kezdeményezéséhez tartozik egyes súlyponti helyeken úgynevezett „*vágányfelelősök*" beállítása. A háromnapos kocsiforduló folytatott harcot segítik a vágányfelelősök. Jó munkájuk révén állandóan tisztában vannak azzal az állomás dolgozói: milyen kocsik állnak milyen vágányon és az állomás melyik részén találhatók. Ez a kezdeményezés olyan módszerrel segíti a forgalom dolgozóit, amellyel meg tudják rövidíteni a kocsik ki- és besorozásának időtartamát. Hódmezővásárhelyen például a vágányfelelős két hagymával rakott kocsit talált, amelyről „*megfeledkeztek*". Azonnal intézkedtek az első induló vonatba való besorozásáról és továbbításáról. De jól dolgoznak a vágányfelelősök Kiskunhalas állomáson is. Naponta többször végigjárják a vágányokat és jelentést tesznek a hiányosságokról.

Kovaljov-módszerrel — 148 százalék

A háromnapos kocsiforduló megteremtését segítik a hős szovjet vasutasok munkamódszerei is. Kiskunfélegyházán *Komlódi* Ferenc előmunkás és brigádja a Kovaljov-munkamódszer alkalmazásával 148 százalékot ért el a kitérők lerakásánál. A kecskeméti osztálymérnökség dolgozói a vágányzári munkákat a szokásos idő kétharmada alatt végzik el. *Pintér* István pályamester jó másfél órával előbb fejezte be a szakasz sincseréjét és ezzel hozzájárult a kocsiforduló leszorításához.

A dolgozók kezdeményezései így segítik az őszi csúcsforgalom lebonyolítását.

A kecskeméti vasutasok november 5-re befejezték évi tervüket

Kecskemét vasútállomás dolgozói levélben fogadták meg Rákosi elvtársnak, hogy november 7-re, az évforduló tiszteletére, befejezik évi tervüket.

Elindult a nemes versengés, a dolgozók nagy lendülettel fogtak munkához, vállalásuk teljesítéséhez. A nagy munkának eredménye is lett: *havi tervüket 125 százalék helyett 127 százalékra teljesítették.*

Az állandóan fokozódó versenyszellem biztosította azt, hogy a párosversenyben első helyre kerültek. Az őszi csúcsforgalomban is kiváló eredményeket értek el.

A párt és a szakszervezeti bizalmiak jó felvilágosító munkája nyomán minden dolgozó tudja, fontos feladatának érzi, hogy harcba szálljon a háromnapos kocsiforduló eléréséért, ami döntő mértékben segíti ötéves tervünk végrehajtását.

Az évi terv időelőtti végrehajtásáért indított versenyben élenjárnak a kommunisták, szakszervezeti aktívák és sztahánovisták. a munka hősei, a dolgozók példaképei, egyéni felajánlásokkal és tervük teljesítésével.

Szilárd munkafegyelemmel az eredményekért

Példát mutatott ifj. *Sánta* András tolatásvezető, háromtagú brigádja, akik vállalták, hogy állomásukon a megszabott fajlagos kocsimozgatási egységidőt 125 százalékra teljesítik, amit két százalékkal túl is teljesítettek. Így segítik a háromnapos kocsiforduló megvalósítását. *Kovács* Károly külsős forgalmi szolgálattevő helyesen megszervezett munkával november 7-re az előírt kocsi-beállítást 121 százalékra teljesítette.

Csókás János gépkisérő az új gőztartási egységidőt 122 százalékra teljesítette. *Bognár* Pál távirász a távirószalag kétoldali felhasználásával 300 százalékos anyagmegtakarítást ért el. *Kecskeméti* István kocsirendező és háromtagú brigádja 129 százalékra teljesítette tervét. *Szilágyi* István szolgálat előtt egy félórával megjelenik a munkahelyen, s az előző műszak munkájában már tevékenykedik, hogy ezzel is eredményesebben és minden másodperc veszteség nélkül folyjon tovább a zavartalan termelés.

Munkájával és elvtársi segítségével kitűnik társai közül *Kiss* Bálint sztahánovista, akinek átlagos teljesítménye 170 százalék. A munka egyre eredményesebbé vált, az akadályok leküzdése, az áldozatkész szolgálattétel meghozta az eredményt. Büszkén jelentették a pártnak, Rákosi elvtársnak, hogy a

vállalt határidő előtt két nappal teljesítették az évi tervet

A vállalás teljesítésében nagy segítséget adtak a szakszervezeti és pártbizalmiak, akik kiértékelték Sztálin elvtárs nyilatkozatát, új erőt merítettek a feladatok megoldásához. Harcba szálltak minden percért, másodpercért, az eredményekért.

A dolgozók elhatározása még szilárdabb lett és újabb tettekre serkenti az állomás dolgozóit. A jó munkát jutalom követte:

Az állomás három legjobb dolgozója kiérdemelte a megtisztelő sztahánovista címet, többen pénzjutalmat kaptak.

Szilárd elhatározás acélozta meg erejüket, hogyha kell három napra, vagy az alá szorítják a kocsifordulót. Kiépítették, amely egyben biztosította a jó eredményeket is, a vágányfelelősi reszortot.

Ennek alapján minden dolgozó tudja, hogy milyen kocsik vannak a vágányon. Ezzel a módszerrel sikerült a kocsik állását máris csökkenteni. A párt- és a szakszervezeti bizalmiak igen nagy segítséget kaptak *Tar* versenyfelelőstől, aki fáradhatatlan munkájával erősíti a versenyszellemet, szervezi és segíti a versenyt. A brigádok munkamódszerét átadja a gyengébbeknek, útmutatásával segíti őket, hasznos tanácsokat ad számukra. Ő maga is tett felajánlást: Úgy szervezi a versenyt, hogy az átlagos 115 százalékról 125 százalékra emelkedjen a termelés.

Vállalását két százalékkal túlteljesítette, mert az elért üzemi átlag 127 százalék.

A pártszervezet és a szakszervezet a szemléltető agitáció felhasználásával a faliujságon, hangoshiradón és a Villámon keresztül tudatosítja az eredményeket és bírálja az elmaradottakat.

Békeműszakot rendeznek. Röpgyűléseket szerveznek, ahol megbeszélik az addig elért eredményeket, s a jó módszereket és az ezzel kapcsolatos feladatokat.

Munkájukban példaképül áll előttük a hős szovjet vasutasok harca.

s követték őket a kecskeméti vasutállomás dolgozói, amikor teljesítették Rákosi elvtársnak tett fogadalmukat.

Az elért eredmények mellett az állomás dolgozóinak tovább kell fejleszteni a versenyszellemet, harcot kell indítani az állomás tisztaságáért. Féltő gonddal őrködjenek az elért eredmények fölött. Különös gonddal ügyeljenek az ébersége, vizgyázzanak, hogy az ellenség minden mesterkedésével, provokatív, vagy agitatív cselekedetével nehogy beférkőzzön az állomás becsületes dolgozói közé. Az elért eredmények legyenek alapjai a további sikereknek.

A szegedi igazgatóság adjon meg minden támogatást Kecskemét állomás dolgozói számára, hogy újabb eredmények születhessenek a háromnapos kocsifordulóért vívott harcban.

A háromnapos kocsiforduló megvalósításával hálájuk meg az újabb gondoskodást

Ismét vereséget szenvedett a reakció. Az ellenséges ügynökök minden hazug híresztelése és aknamunkája ellenére, ismét bebizonyítást nyert, hogy népi demokráciánkban egyik alapvető feladat — a dolgozókról való gondoskodás. Ennek kézzelfogható jelét látjuk nálunk, Budapest-Keleti pályaudvaron. A forgalmi szakszolgálat dolgozói között például az elmúlt hetekben

90 pár bakancsot és 83 pár cipőt osztottak szét.

A rémhírterjesztőket, a kételkedőket mintha fejbeütötték volna, szégyenkezve ismerik be helytelen viselkedésüket. Az ellenséges elemek most sem nyugszanak. Azt híresztelik, hogy megkapták ugyan a dolgozók a bakancsot és a cipőt, de többre aztán nem számíthatnak.

És most újabb csattanós választ adhattunk a rágalmazóknak. Csupán a forgalmi szakszolgálat dolgozói részére

a hét folyamán ismét érkezett 150 pár lábbeliről kiutalás.

A dolgozók láthatják, hogy népi kormányunk a párt irányításával mindent elkövet, hogy az emberről való gondoskodást gyakorlatban is bizonyítsa. Mi, a háromnapos kocsiforduló megvalósításával hálájuk meg az újabb gondoskodást. PALOTAI ANDRÁS,

a Budapest-Keleti pu. dolgozója.

Szocialista Vasútért BÍRÁLATA UTÁN

Hivatkozással a „*Szocialista Vasutért*" 1951. október 20-i számában megjelent „*Bírálatunk nyomában*" című cikkre mindenekelőtt köszönetet mondunk az elvtársaknak, hogy bírálatukkal segítségünkre voltak vállalatunk dolgozói szociális helyzetének megjavításában. Központunk munkavédelmi irodája a cikkek megjelenése után azonnal megtette a megfelelő intézkedéseket, amelyekről röviden az alábbiakban számolunk be:

Sztálinvárosi főépítésvezetőségünknél foglalkoztatott dolgozók részére már a tavasszal

megfelelő mosdó és fürdőépület létesült,

azonban ezt, csak a nyár folyamán lehetett használatba venni, mert a folyamatosan végzett kútfúrási munkálatok nem vezettek kielégítő eredményre. Végül is a tisztálkodás kérdése úgy nyert megoldást, hogy Sztálinváros vízhálózatába kapcsoltuk be főépítésvezetőségünk területét. Amíg ezek a munkálatok be nem fejeződtek, szükségmegoldásként kellett a célnak nem megfelelő méretű mosdótálakat igénybevenni.

Az étkeztetésnél előfordult késedelmet még a nyár folyamán megszüntették.

mert ételhordási célra közuti járművet állítottunk be vállalatunk.

A szolnoki Delta építkezésénél is rövid ideig fennállott elszállásolási nehézségen úgy segítettünk, hogy

dolgozóinkat magánszállásokon helyeztük el.

Ennél a kérdésnél meg kell jegyeznünk, hogy *a helyi tanácsok nem adják meg építésvezetőségünknek mindig a kellő segítséget a szálláshelyek felkutatása és kiutalása tekintetében* és jelen esetben is központi munkavédelmi irodánk közbelépésére sikerült a tanácstól új szálláshelyeket kapnunk.

Végül még arra akarunk rámutatni, hogy vállalatunk igyekszik dolgozói részére a Népgazdasági Tanács által előírt szociális minimumot biztosítani, azonban egyes felszerelési és berendezési tárgyak beszerzése körül mutatkozó nehézségek miatt, még előfordulnak hiányosságok.

Központi munkavédelmi irodánk, amely folyó évi július hónapban alakult, állandóan

a helyszínen ellenőrzi dolgozóink ellátását és a lehetőségek határain belül a hiányosságokat nyomban megszünteti.

Nem érdektelen megemlíteni azt sem, hogy irodánk kezdeményezésére, például Józsefváros főépítésvezetősége egyik szálláshelyének korszerűsítésére mintegy 35.000 forintot fordít vállalatunk.

Amikor ismételten köszönetet mondunk a „*Szocialista Vasutért*" támogatásáért, kérjük az elvtársakat, továbbra is kísérjék figyelemmel munkánkat, hogy így együttműködve minél eredményesebben szolgáihassuk közös célunkat a szocialista vasút megteremtését.

Neményi István,
a MAV Pályaépítő- és Felújító ÜV. Munkaverseny és Újítási Osztályának vezetője

Kitüntetett dolgozóink

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulója alkalmából a közlekedés- és postaügyi minisztérium területén dolgozók közül többen kitüntetést kaptak.

A Magyar Népköztársasági Érdemrend V. fokozatát kapta: Lindner József sztahánovista mozdonyvezető, a Vasúti Főosztály Forgalmi Szakosztályának vezetője.

A Magyar Népköztársasági Érdemérem Aranyfokozatát kapta: Kőrösi Károly főintéző, Záhony állomás főnöke.

A Magyar Népköztársasági Érdemérem Bronzfokozatát kapta: Pataki András, a győri fűtőház főnöke.

A Magyar Munkaérdemrend Aranyfokozatát és 5000 forint pénzjutalmat kapott: Udvarhelyi István főfelügyelő, Budapest—Soroksári-út állomásfőnöke.

A Magyar Munkaérdemrend Bronzfokozatát és 1500 forint pénzjutalmat kapott: Hegyi János az ómiskolci osztálymérnökség előmunkása és Szutyor Béla, Pécs állomás kétszeres sztahánovista kocsirendezője.

Magyar Munkaérdemérmet kapott: Szabó László mérnök, a pécsi osztálymérnökségen és Giczei István, a Hámán Kató Fűtőház sztahánovista főmozdonyvezetője.

Szakkönyvekről RÖVIDEN

Galickij: A szocialista közlekedés tervezése. (Közlekedési Kiadó).
216 oldal 14.— Ft

Szepeslublói László: A keskeny nyomtávolságú vasutak tervezésére és építésére vonatkozó irányelvek. A részt 760 mm nyomtávolságú vasutak. (Közlekedési Kiadó).
78 oldal 8.— Ft

Szapjajev: Építőanyagfejtők keskenynyomközű vasútainak építése és javítása. (Közlekedési Kiadó).
72 oldal 6.— Ft

Gyoskin—Altuchova: Tüzelőanyagok kezelése és tárolása. (Közlekedési Kiadó).
156 oldal 15.— Ft

A jól végzett szakszervezeti tömegoktatási munka segíti az őszi csúcsforgalom lebonyolítását

A Szakszervezetek Országos Tanácsa 1951 július 6-i határozatainak megfelelően országos méretekben megindult a szakszervezeti ismeretterjesztő előadások sorozata.

Havonta két kötelező előadást ütemeztünk be különböző budapesti és vidéki súlyponti szolgálati helyeken. Az 1951/52-es oktatási évad kezdetén vannak eredmények a vasutas dolgozók oktatásával ismeretkörei kibővítésével kapcsolatban.

Az oktatás színvonala mennyiségileg és minőségileg egyaránt emelkedett.

A helyi pártszervezetek fokozottabb segítsége, az üzemi bizottságok jobb munkája, a szakszolgálati vezetők bekapcsolódása tették lehetővé a jobb eredmények kialakítását.

A Budapest-Keleti pályaudvar, valamint a Nyugati Műszak jó szervező és agitációs munkája eredményeként decentralizáltan egy-egy előadást 300—400 dolgozó hallgat meg. A Pályaépítő- és Felújító ÜV-nél az *„ötéves terv"* című előadást 110 dolgozó hallgatta meg érdeklődéssel. A Magasépítő ÜV *„ötéves terv"* című előadását összekötötték a dia-pozitív film vetítéssel. Az előadás előtt bizalmi értekezletet tartottak a dolgozók fokozottabb bevonása érdekében. Előadás után

több hozzászóló foglalkozott a tervelmaradásokkal és javaslatok történtek a terv sikeres lebonyolításáért.

A kecskeméti forgalomnál 70 dolgozó hallgatta meg az előadást, utána a hozzászólók kifejtették, hogy a sztálinvárosi, s a többi hatalmas építő munkát minden vasutas dolgozónak támogatni kell. A mezőtúri vasutasok hangsúlyozták előadás után: *„az ötéves terv ügye, a béke ügye, s ennek támogatása minden dolgozó becsületbeli kötelessége."*

Az eredmények részleges fennállása mellett még vannak hiányosságok.

Legnagyobb vasúti üzemeink vezetői még ma sem értik meg az oktatási és nevelési munka jelentőségét.

Elvileg fontosnak tartják az oktatást, gyakorlatilag azonban keveset, vagy éppen semmit sem tesznek érdekében. Budapest-Ferencváros állomás üzemi bizottsága hivatkozik a megnövekedett feladatokra, melyek gátolják az oktatás megindulását. Nem értik meg, hogy az oktatás, nem öncélú munka, nem értik kellő mértékben, hogy az oktatás segítségével még alaposabban tudják elvégezni megnövekedett feladataikat.

Az Északi Járműjavító ÜV és a Landler Jenő Járműjavító ÜV üzemi bizottsága például foglalkozott ugyan az oktatás problémáival, de

nem eléggé mozgósította a műhelybizottságokon keresztül a bizalmiakat.

Vidéki súlyponti helyek üzemi bizottságai részéről is mutatkozik az elmélet lebecsülése, olyan formában, hogy különböző rendezvényekre túlzsúfolt programmra hivatkoznak, ahelyett hogy *a pártszervezet segítségével, a tömegszervezeti vezetők bevonásával, oktatási tervet dolgoznának ki.*

Számtalan példa bizonyítja, hogy igen nagy a dolgozók érdeklődése a tudományos ismeretek elsajátítása terén. Azok a vezetők, akik nem segítik a dolgozókat az ismeretek elsajátításában, lebecsülik a dolgozók ilyen irányú törekvéseit.

A szakszervezeti oktatás *speciális oktatás.* Természettudományi, politikai, történelmi, földrajzi, irodalomtörténeti kérdésekkel foglalkozik. Mindazon kérdésekkel, amelyet a kizsákmányolásra, a dolgozók félrevezetésére alapozott elmult rendszerben, hiányosan, a valóságtól elvonatkoztatva ismerhettek csak a dolgozók. Ellenségeink részére nyujtanak segítséget mindazok, akik lebecsülik a dolgozók kulturális felemelkedési törekvéseit, és nem nyujtanak segítséget ennek elérésében. Az oktatási munka elhanyagolása gátolja a munkafegyelem megszilárdítását, a szocialista munkaverseny kiszélesítését, a vasút dolgozóira háruló nagy feladatok végrehajtását.

Az üzemi bizottsági vezetőknek meg kell érteniök: csak az végezhet jó munkát, csak az állhat szilárdan a lábán, az tájékozódik helyesen a feszült nemzetközi helyzetben, aki képezi magát és másokat is segít, hogy tudása bővüljön.

Ne hagyjuk magukra a munkásszállások dolgozóit

Budapest—Vizafogó állomás pályafenntartási laktanyáját néztem meg egyik nap. A dolgozók éppen munkából jöttek szállásukra. Beszélgetésbe elegyedtem velük. Az egyik Szabad Népet kezdett olvasni. Büszkén mutatja, hogy november 7-re túlteljesítették tervüket.

Körülnézek. Mindenütt tisztaság. A takarékkályhájuk paprikáskrumlit főznek. Szép piros paprika kerül a tetejére. Jó szaga belőli a szobát.

Elbeszélgetek a dolgozókkal. Hogy élnek, mint élnek itt, a laktanyában, távol a családtól, a szülői háztól.

A vizafogói szállásheluen meg vannak elégedve a munkások. Mindjárt meg is mondják, hogy nem mindenütt van még így. Nagyon örülnek az öt nagy szobából álló szállásnak. — Nem vagyunk mostohák — mondja egyikük szélesen mosolyogva — az ötéves tervünket is gondol. Munkánk mellett a szórakozást is megtaláljuk. Van sakkunk, rádiónk. Némely társunknak hangszere. Na és itt a könyvtárosunk, hogy kulturális fejlődésünket biztosítsa.

Naponta a sajtó és a mozilátogatás napirenden van. Minden nap öt-hat dolgozótársunk megy moziba.

Azt is megmondom — mondja Kovács elvtárs —, hogy munkástársaim termelési eredményeit egyre inkább láthatóan jól befolyásolja az a tény, hogy illetékes szervek népköztársaságunk kormánya rendelkezésének megfelelően — gondot fordítanak szállásunk kulturigényeinek elégítésére.

Az üzemi bizottságok szervezzék meg a téli oktatást

Beszélnünk kell azonban a hiányosságról is.

Túlságosan magunkra vagyunk hagyatva.

Jó lenne, ha az üzemi bizottság megszervezné az oktatást a téli hónapokra. Vannak dolgozótársaink, akik vidékről járnak be, nem látják tisztán a problémákat, a feladatokat és a dolgok közötti összefüggést, a fejlődést. Biztos vagyok abban, hogyha dolgozótársainknak lehetővé teszik kulturális és elméleti fejlődésüket, ez rövidesen jelentkezni fog a termelékenység emelésében és abban, hogy felemelt tervünket határidő előtt teljesítsük.

Folyik a tisztálkodás, majd megkezdődik a vacsora és utána folytatják az előző este abbahagyott sakkozást, egy csoport halk énekszóra gyúlt, másikuk egy csendesebb részen olvasni kezd, egy távolabbi csoport moziba készül . . . A vizafogói pályamunkások második otthonuknak tekintik szállásukat és csak azt kérik, hogy kulturigényeikkel továbbra is törődjenek és ne hagyják őket teljesen magukra.

Hevesi József

Budapest—Vizafogó pu. dolgozója.

„Amíg magának magyarázok, ötször megcsinálom"

Hogyan bánik Horváth Gábor a nódolgozókkal

Kora gyermekkorom óta szívesen és nagy érdeklődéssel figyeltem a vasút életét, a mozdonyokat, a vasutakat. Amikor pedig nemrég választanom kellett: képességeim és kedvem szerint, hol tudom legjobban segíteni hazánkban a szocializmus építését, úgy döntöttem, hogy a vasúthoz megyek. A párt megnyitotta számomra ezt a lehetőséget. Álmaimat valóraválthattam. Az ellenség, a reakció mindenképpen el akart tántorítani elhatározásomtól, de hajthatatlan maradtam.

Budapest-Keleti pályaudvarra vettek fel ez év júliusában. Mindjárt a távirásztanfolyam hallgatója lettem. A gyakorlati munkán keresztül méginkább megszerettem a vasutat. Látóköröm egyre szélesedett.

A tanfolyamot eredményesen elvégeztem, majd Kőbánya-teher pályaudvarra osztottak be szolgálattételre. Miután gyakorlatom még nem volt, azzal a reménnyel indultam oda, hogy gyakorlottabb kartársaim segíteni fognak. De ez nem így történt.

A vasutas élet katonás, fegyelmezett és rendkívül felelősségteljes, szép élet. A jó munka a vasutasok előtt álló feladatok elvégzése kollektív munkát követel. Ennek a kollektív szellemnek hiányát állomásunkon erősen éreztem. Amikor megkezdtem a szolgálatot, többször Horváth Gábor távirász kartárshoz fordultam. Ő azonban nem sietett átadni tapasztalatait, hanem az újonnan munkába álló dolgozó nőkkel szembeni türelmetlenségét azzal fejezte ki, hogy ezt vágta a fejemhez:

„Kár a fáradságért, magából vasutas úgy sem lesz."

Ilyen biztatások nagyon elvették a kedvemet. Tanácsot nem adott, de azt hangsúlyozta, hogy

„amíg magának magyarázok, ötször megcsinálom. Nincs idő a magyarázatra és ezért külön fizetést sem kapok."

Így „oktatott" Horváth kartárs. Persze nagyon elkeseredtem és otthagytam a vasutat. AÁszakszervezethez fordultam azután. Csak most láttam meg azt, hogy helytelenül cselekedtem akkor, mikor a vasutat elhagytam. A szakszervezet felkarolta ügyemet és a párt útmutatása alapján járt el, amikor lehetővé tette számomra, hogy vasúti pályámat folytassam. Ezentúl öntudatosabban fogok harcolni az ellenség mesterkedése ellen és nem fogom hagyni, hogy akarva, vagy akaratlanul azzal fékezze a szocializmus építését hazánkban, hogy elveszi a kedvemet a vasutas munkától. Válaszom az, hogy méginkább fogok tanulni, hogy jó vasutas váljék belőlem, aki segíti a kocsiforduló leszorítását, nemzeti feladataink elvégzését, a béke megvédését.

Szentmihályi Magda
Rákos állomás dolgozója

Szocialista Vasutas

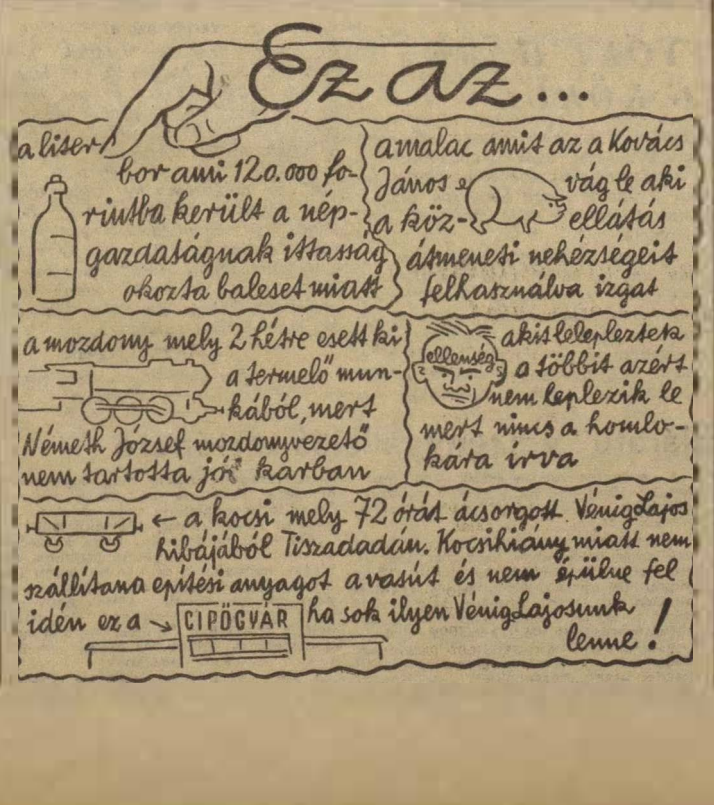
A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutas Szakszervezet lapja

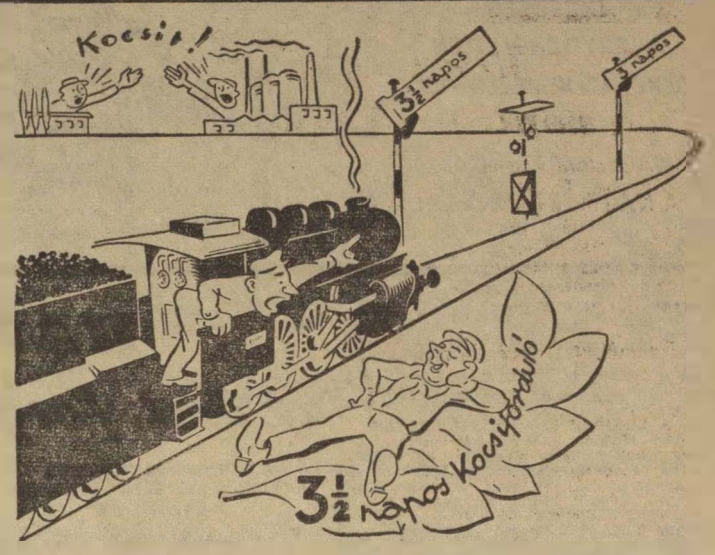
Megjelenik havonta kétszer

Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet

Szerkesztőség:
Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16. Telefon: 113—887 124—893 313—744.
Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54.

Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.





Kartársi Miért pihensz a bábérodon, a jelző szabadra áll!

Hogyan bánjunk a vasúton dolgozó új munkásokkal

A munkaerőtoborzásban már eddig is komoly sikereket ért el a vasút. Sokezer új dolgozó, köztük mintegy 6000 nő kapcsolódott be a vasútüzemi termelőmunkába.

A faluról, háztartásból nagyüzemi munkába került új munkásokat a vasút üzemeinek nagyrészéné tiszta, otthonos szálásokkal, segítőkészséggel, nagy szeretettel fogadták. A *Hídépítő Üzemi Vállalat* mozgó részlegének szállásheluén például fényezett, csinos faágyak, tiszta ágynemű, ruhaszekrény, külön mosdótál várta az új munkásokat. A *Terézvárosi Osztálymérnökség* XIV. pályamesteri szakaszán a tágas, tiszta szállásokon kívül nagy mosdóhelyiség — zuhanyozóval, melegvízzel —, külön főző- és öltözőhelyiségek állnak a dolgozók rendelkezésére.

Az üzemi bizottságok többsége gondoskodik a vasút új munkásainak

szakmai, politikai tanulásáról, szórakozásukról, sportolásukról, segítik őket és ahol kell, keményen fellépnek védelmükben.

Igy például a *Ferencvárosi pályaudvar* ÜB-titkára a vasutasszakszervezet központjától kért segítséget, mert a pályaudvar vezetői nem biztosítottak időben ruhát az újonnan felvett női vonatkísérőknek.

A toborzott új munkások így

otthonra, társakra, segítőkre találtak a vasút üzemeinek többségénél és hamarosan megszerették a nagyüzemi munkát.

A munkaerőtoborzás eddigi sikereinek, az új munkások gyors beilleszkedésének a vasútüzemi munkába, jelentős része van abban, hogy az őszi csúcsforgalomban sikerült elérni már a három és félnapos kocsifordulót is.

A szocializmus építésének növekvő üteme, az ipar és mezőgazdaság rohamos fejlődése azonban mind nagyobb feladatok elé állítja vasútüzemünket, megköveteli az ipari és mezőgazdasági termékek még gyorsabb, pontosabb és biztonságosabb szállítását.

Szállítási terveink végrehajtásának fontos feltétele a még mindig jelentős munkaerőhiány pótlása, új dolgozók további toborzása, munkába állítása.

Nem mindenütt értették meg azonban a vasút területén a munkaerőtoborzás, az új munkásokról való szeretető gondoskodás jelentőségét. A vállalatvezetők, szakszolgálati főnökségek, üzemi bizottságok egy része nem törődik a toborzott dolgozókkal, nem biztosít számukra megfelelő szálláshelyet, nem törődik szociális körülményeikkel. A *Budapest-Nyugati pályaudvar* kereskedelmi főnökségén például nem fogadják az új munkásokat. Azt mondják: *„Jöjjön holnap."* Csak másnap küldik őket orvosi vizsgálatra is, de szálláshelyet nem biztosítanak számukra. Igy a toborzott munkások elkedvetlenedve elszélednek.

Különösen az újonnan felvett nődolgozókkal való foglalkozás terén van sok hiányosság.

Több szolgálati helyen lebecsülik a női munkaerőt, nem adnak részükre munkát, vagy nem segítik őket munkájukban.

Kiskunhalason, Hódmezővásárhelyen és Békéscsabán például nem részesítették megfelelő oktatásban az új nőmunkásokat és így többen közülük balesetet szenvedtek. Előfordul, az ellenség befolyása következtében, hogy a már betanult női munkaerőket is igyekeznek elriasztani. Igy például *Rákosrendezőn*, az első női előmunkás tanfolyamon, a tanfolyam gyakorlati vezetője. *Berki Lajos* főpályamester azt híresztelte a hallgatók között, hogy *„úgy sem fogják birni ezt a munkát"* és úgy beszélt róluk, hogy *„akkor lássak női munkaerőt, amikor a hátam közepét"*. Igy többen, kedvüket veszte ve otthagyták a tanfolyamot.

Az ilyen bánásmód megnehezeti a munkaerő biztosítását, megnehezíti az őszi csúcsforgalomban a kocsiforduló csökkentését, szállítási feladtaink fejlődését. Az ilyen bánásmód következménye, hogy egyes helyeken nagy a munkaerővándorlás és például az elmúlt félévben felvett új nődolgozók közül mintegy 800-an elhagyták a vasutat.

Mindezekért a hiányosságokért súlyos felelősség terheli a közlekedési és postaügyi minisztérium vasúti főosztályának egyes szakosztályvezetőit. A vasutasszakszervezet elnöksége többször is felszólította őket, de még javaslatot sem tettek a fennálló hiányosságok megszüntetésére. Arra hivatkoztak, hogy nem áll rendelkezésükre beruházási összeg. Nem kerestek más megoldást, pedig

nagyobb beruházás nélkül is megjavíthatnák a vasutasok egyes helyeken elhanyagolt szállás- és pihenőhelyeit, laktanyáit.

Dombóvárott például csak vissza kellene adni azt a nyolc helyiséget, amit a szakszolgálat a forgalmi laktanya 13 helyiségből más célra elvett. Akkor jutna hely a nehéz szolgálattól elfáradt vasutasoknak és nem kellene az étkezőhelyiség padjain vagy kövezetén eltölteni pihenőidejüket. Ezt kellene tenni *Vámosgyörkön* is, ahol iroda céljára vették el a forgalmi dolgozók laktanyáját.

Az új munkásokról való gondoskodás elhanyagolásáért felelősek

szakszervezetünk területi bizottságai, amelyek lebecsülik a munkavédelmi, szociális feladatokat és nem hajtják végre következetesen elnökségünk határozatait.

Felelősek az egyes üzemi bizottságok is, mert nem harcolnak az új és régi vasutasok érdekeiért, eltűrik, hogy a pihenőszobákból irodákat csináljanak, nem leplezik le az ellenség megnyilatkozásait, nem folytatnak nevelőmunkát az újonnan felvett dolgozók között.

Az őszi csúcsforgalom sikere, balesetmentes lebonyolítása, szállítási terveink teljesítése, népgazdaságunk érdeke megkívánja, hogy mind üzemi bizottságaink, mind a szakszolgálat vezetői sokkal nagyobb segítséget nyujtsanak az újonnan toborzott vasutasoknak.

Az üzemi bizottságok és bizalmiak kísérjék állandó figyelemmel az új dolgozók szociális helyzetét.

Követeljék meg a kormány rendeleteinek, a minisztertanács nődolgozókkal kapcsolatos, május 19-i határozatának pontos végrehajtását.

Ellenőrizzék az új dolgozók szakmai oktatását, biztosítsák számukra a politikai, kulturális fejlődés és sportolás lehetőségeit. Segítsék őket, hogy le tudják küzdeni új munkaterületük kezdeti nehézségeit.

Igy elérhetjük, amint azt ezer és ezer példa bizonyítja, hogy *az újonnan toborzott munkások megszeretik a vasútüzemi munkát, maguk is lelkesen, tevékenyen részt vesznek célkitüzésünk, a háromnapos kocsiforduló megvalósításában.*

Kvassai István,
a központi Munkavédelmi Osztály vezetője.

DICSŐSÉG
A LEGYŐZHETETLEN
BÉKETÁBOR VEZÉRÉNEK,
NÉPÜNK
NAGY BARÁTJÁNAK,
A NAGY SZTÁLINNAK!



VASUTAS Verseny HIRADÓ

ÉLJEN
A BÉKÉT VÉDELMEZŐ,
MAGYAR NÉP VEZETŐJE,
A SZOCIALIZMUST ÉPÍTŐ
MAGYAR
DOLGOZÓK PÁRTJA!

HARCI JELENTÉS az őszi forgalmi verseny állásáról

1951. ÉVI AUGUSZTUS 20-TÓL OKTÓBER 31 IG AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN A LEGJOBB ÉS KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK.

FORGALMI SZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1 Miskolc személypályaudvar. Az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 119, a tehervonatok terhelését 126, a személyszállító vonatok menetrendszerinti indítását 110, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105, a kocsitartózkodási egységidőt 116 százalékra teljesítette. Az anyagtakarékosság terén az időnyszabványhoz viszonyítva 29 százalékos megtakarítást ért el. Az állomáson közlekedő vonattal baleset nem történt. Összes pontszáma 212. 2. Somoskőújfalu. Összes pontszáma: 189. 3. Nyékládháza. Összes pontszáma: 171.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Bicske. 2. Budapest—Dunapart.

VONTATÁSI SZOLGALAT.

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Miskolc, fűtőház. Mozdonyjavítási költségüket a tervhez viszonyítva 8 százalékkal csökkentették. Az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométerteljesítmény a célkitűzéshez viszonyítva 22,5 százalékkal emelkedett. A „2000 tonnás" mozgalomban a napi többterhelés a célkitűzéshez viszonyítva 540 ponttal emelkedett. A „mosástól-mosásig" mozgalomban a mozdonyok kilométerteljesítménye 58 százalékkal emelkedett. A „Minden út jövedelmezőségéért" mozgalomban a vonali mozdonyszemélyzet 94 százaléka vesz részt. Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva — 11 százalékos. A vontatási személyzet hibáiból 3 szolgálatképtelenség fordult elő. Baleset nem történt. Összes pontszáma: 950. 2. Szombathely, fűtőház. 3. Szolnok, fűtőház.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Hatvan, fűtőház. Összes pontszáma: — 352. 2. Kisújszállás, fűtőház. Összes pontszáma: — 803.

PALYAFENNTARTASI SZOLGALAT.

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Kiskunhalasi osztálymérnökség. Átlagos teljesítési százaléka 127 százalék. Az összes munkaórák 90 százalékát végezték teljesítményben. Az egy kocsira eső ki- és berakási átlagidő 0,36 óra. Az osztálymérnökség helyes munkamegszervezésével kommunista 10 percek beindításával, valamint a fajlagos órák terén a kellő munkabeosztással érte el magas százalékát. Összes pontszáma: 71,20. 2 Bajai osztálymérnökség. Összes pontszáma: 65,20. 3. Hódmezővásárhelyi osztálymérnökség. Összes pontszáma: 64,20.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Székesfehérvár. osztálymérnökség. Összes pontszáma: 43 45. 2. Sátoraljaújhelyi osztálymérnökség. Összes pontszáma: 42,20.

KERESKEDELMI SZOLGALAT.

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Budapest—Nyugati-pu. kereskedelmi főnökség. Az átlagos rakodási időt 18 százalékkal csökkentette. Kocsikihasználási tervét 128 százalékra teljesítette. Állomási kocsikihasználási tervét 97 százalékra teljesítette. Irányvonatképzés terén 166 százalékot ért el. Ötnapos berakodási tervét 100 százalékra teljesítette. Átlagos foglalkoztatási fokát 92 százalékra emelte. Anyagtakarékosság terén tervükhöz képest 30 százalékos megtakarítást értek el. Árukáreset 0,99 százalékban fordult elő. Összes pontszáma: 299. 2. Miskolc, személypályaudvar, kereskedelmi főnökség. Összes pontszáma: 297. 3. Győr kereskedelmi főnökség. Összes pontszáma: 284.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Rákospalota—Ujpest kereskedelmi főnökség. Összes pontszáma: — 31. 2. Szob, kereskedelmi főnökség. Összes pontszáma: — 74.

MOHELYI SZOLGALAT.

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Landler Jenő Járműjavító Üzemi Vállalat. A vállalat időarányos tervét 109 százalékra teljesítette Az 1000 jelenléti órára eső egységteljesítménye 3,20 egység. Tervszerűsége 95,9. Vállalását 146 százalékra teljesítette. Anyagtakarékosságban 1 főre eső érték 745 forint Összes pontszáma: 38,34. 2 Északi Járműjavító Üzemi Vállalat. Összes pontszáma: 36.97 3. Szolnoki Járműjavító Üzemi Vállalat. Összes pontszáma 31,20.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Szombathelyi Járműjavító Üzemi Vállalat. Tervét 98,6 százalékra teljesítette. Termelékenysége 3,06. Tervszerűsége 92,1. Vállalását nem teljesítette, mivel a tervteljesítésben is lemaradt Egy főre eső megtakarított érték 760 forint. Összes pontérték: 28,88. 2. Debreceni Járműjavító Üzemi Vállalat. Összes pontszáma: 22,64.

A LEGJOBB ÉS KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK KIÉRTÉKELÉSE.

FORGALMI SZOLGALAT.

RENDELKEZŐ ÉS VONATINDÍTÓ ÁLLOMÁSOKON:

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT ÁLLOMÁSI IRÁNYÍTÓ, RENDELKEZŐ FORGALMI SZOLGALATTEVŐ (I., I. a. és I. b. csoportba tartozó állomásokon):

1. Horváth István intéző, rendelkező forgalmi szolgálattevő, Szolnok. Összes pontértéke 186 pont. A 24 órás vonatforgalmi tervet 90, a tehervonatok terhelését 115, a személyvonatok menetrendszerinti indítását 110, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 90 százalékra teljesítette. A 4-es mozgalomban közlekedett vonatok számát növelte kiteljesítése 163 százalék. 2. Nyitrai Dezső intéző, rendelkező forgalmi szolgálattevő, Miskolc szpu. Összes pontértéke 118 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓT NEM KÖZÖLTEK.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGALATTEVŐK (II., III., III. a. csoportba tartozó állomásokon):

1. Töröcsik István forgalmi szolgálattevő, Nyékládháza. Összes pontértéke 191 pont. A 24 órás vonatforgalmi tervet 80, a tehervonatok terhelését 198, a személyvonatok menetrendszerinti indítását 110, tehervonatok menetrendszerinti indítását 110 százalékra teljesítette. A 4-es mozgalomban közlekedett vonatok számát növelte teljesítése 153 százalék.

2. Maróti Béla forgalmi szolgálattevő, Barcs. Összes pontértéke 126 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOGALATTEVŐ:

1 Völlner Jenő főellenőr, forgalmi szolgálattevő, Zalaegerszeg. Összes pont értéke 44.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐK, VÁLTÓŐRÖK:

1. Jó Miklós váltókezelő, Kazincbarcika. Összes pontértéke 152 pont. Személyvonatok menetrendszerinti indítását 110, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 100, a gőztartási egységidőt 206, az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 126 százalékra teljesítette. Vonatot jelzőnél nem tartott fel.

2. Boros István váltókezelő, Sopron—Gy. S. N. V. Összes pontértéke 133 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐ:

1. Szentesi József váltókezelő, Kőbánya-felső pu. A 3294 sz. vonatnál tolatáskőzben aláváltást követett el.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT KOCSIMESTEREK:

1. Sebestyén Pál főkocsimester, Szolnok. Összes pontértéke 156 pont. Az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 105, a tehervonatok terhelését 115, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 90, a 4-es mozgalomban közlekedett vonatok számát 160 százalékra teljesítette. 2. Szepesi János főkocsimester, Miskolci szpu. Összes pontértéke 15 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT KOCSIMESTER:

1. Gombos I. István kocsimester, Nyíregyháza. Összes pontértéke 0. Gondatlan szolgálata következtében egy kocsi kisiklott.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐK:

1. Végh Sándor főállomáselőljáró, Sajókaza. Összes pontértéke 192 pont. A késett személyszállító vonatok menetrendszerinti tartózkodásának lecsökkentésében 160, az állomáson tényleges tolatást végző tehervonatok tartózkodásának csökkentésében 197, a kocsitartózkodási egységidő teljesítésében 135 százalékot ért el. 2. Kálmán József forgalmi szolgálattevő, Középrigóc, Összes pontértéke 177 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐT NEM KÖZÖLTEK.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐK ÉS VÁLTÓŐROK:

1. Bürge Ferenc váltókezelő, Csokonyavisonta, Összes pontértéke 170 pont. A közlekedett késett személyszállító vonatok tartózkodásának csökkentésében 110, a tényleges tolatást végző tehervonatok tartózkodásának csökkentésében 220, a kocsitartózkodási egységidő teljesítésében 146 százalékot ért el.

2. Szepesi Lajos váltőőr, Sajókaza. Összes pontértéke 192 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐ ÉS VÁLTÓŐR:

1. Szekeres Sándor váltókezelő, Tiszatenyő. Szolgálatában aludt.

VONTATASI SZOLGALAT.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐK ÉS FŰTŐK:

1. Tassi Mihály sztahánovista jelvényes mozdonyvezető, Szakály Ferenc sztahánovista jelvényes fűtő és Csonka Mihály sztahánovista fűtő. Összes pontértékük 190 pont. Szegedi fth. Az egymozdonyra eső napi kilométer teljesítményüket a célkitűzéshez viszonyítva 76 százalékkal túlteljesítették. Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva 23 százalék volt. Mozdonyjavítási költségük 322 forint. Szolgálatukban baleset és szolgálatképtelenség nem fordult elő A mosástól-mosásig mozgalomban ezideig 19.500 kilométert tettek meg. Több terheléssel továbbítottak 13 vonatot. A többterhelés átlaga 39 százalék. 17 drb 4-es összekapcsolású mozgalmi vonatot továbbítottak. A minden út jövedelmezőségéért mozgalomban résztvesznek és teljesítményüket kiértékelik. Vonatjaikat késésmentesen továbbítják.

2. Csiki József sztahánovista mozdonyvezető Csáki Ferenc fűtő, püspökladányi fth. Összes pontértékük 169 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐK ÉS FŰTŐK:

1. Tóth István mozdonyvezető, tapolcai fth. Vízhiány miatt mozdonya szolgálatképtelenné vált, és ezzel az őszi forgalom zavartalanságát nagymértékben veszélyeztette. 2. Komanda Ede motorvezető, Kecskemét KV. fth. A mozdonyfordítón hagyta járó motorral befékezetlen motorkocsiját, amely fordítás közben a fordítóról leesett és így 60 perc késést okozott az 524-es számú vonatnak. 3. Czanka József fűtő Veszprém külső fth. A munkafegyelmet lazította azzal, hogy az értesítés dacára szolgálatra nem jelentkezett.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MÉRNÖKÖK:

1. Gerencsér Imre m. tanácsos, Pécsi ig., IV. osztály. November 7-re tett felajánlását 10 nappal a határidő előtt teljesítette. Vállalása alapján a Gazdamozgalom kiszélesítésének komoly lehetőséget biztosít, a pisztkos gyapot újrafelhasználásának lehetővé tételével. Egy szerű és könnyen megvalósítható gyapotmosó berendezést javasol fűtőházainkban.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT TECHNIKUSOK:

1. Fodor István m. tiszt, Békéscsaba fth. Jó szervezéssel biztosította a vontatási műhely tervének teljesítését. Előrelátásával a szűk keresztmetszeteket kiküszöbölt, a mozdony- és kocsiműhelyek teljesítményét a minőségi munka figyelembevételével 136 százalékról 173 százalékra emelte. A Gazdamozgalom keretében megszervezte és bevezette a megtakarítások nyilvántartását. Anyaggal és szerszámmal a hozzátartozó 2. Simon János m. intéző, Nagykanizsai fth.

KERESKEDELMI SZOLGALAT

SZALLITÁSI TERVELLENŐRÖKNÉL LEGJOBB DOLGOZÓ:

1. Nagy László tervellenőr, Füzesabony állomás. Összes pontszáma 175. Az ötnapos berakási terv és tényszámok közti eltérés és a súlyponti fuvarozatókra megállapított ötnapos berakási terv és tényszámok közti eltérés hét százalék volt Az irányvonati tervet 215 százalékra teljesítette ki. A gócponti árulrányítóval szoros együttműködésben minden rejtett tartalékot feltárva az irányvonatképzés ezen belül a háromnapos kocsiforduló feltárására törekszik.

2. Rózsa László tervellenőr. Bpest, Ferencváros. Összes pontszáma 160.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT TERVELLENŐR:

1. Szabó József tervellenőr, Kaposvár. Összes pontszáma 36.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT GÓCPONTI ARUIRANYITÓ:

1. Antal Ferenc gócponti áruirányító, Füzesabony. Összes pontszáma 175. A rakodási időt 100 százalékra, a kocsikihasználást 145 százalékra teljesítette ki. Az irányvonati tervét a tervellenőrrel szoros együttműködésben 200 százalékban teljesítette.

2. Hir Imre gócponti áruirányító, Dorog. Összes pontszáma 160 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT GÓCPONTI ARUIRANYITÓ:

1. Pintér Béla gócponti áruirányító, Kiskunhalas. Összes pontszáma 34.

PÁLYAFENNTARTASI SZOLGALAT.

PÁLYAMESTEREKNÉL, VONALTISZTVISELŐKNÉL LEGJOBB DOLGOZÓ:

1. Mezei Lajos főpályamester, Kiskunhalasi osztálymérnökség, X. pm. szakasz. Összes pontszáma 50,80 pont. Szakaszának átlagos kiteljesítése 155 száza'ék. A dolgozók felmerült munkaórájának 99 száza'ékát végezték el teljesítményükben. Kocsi ki- és berakási ideje 0,35 óra. A szakasz dolgozói műszaki oktatásával segíti a jobb munkamódszer alkalmazására. Szakaszán baleset pályahibából nem fordult elő.

2. Éles Lajos főpályamester, Nyíregyházi osztálymérnökség. IV. pm. szakasz. Összes pontszáma 46.80 pont.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT SZAKMUNKASOK:

1. Valecskó Zoltán kályhás, Ómiskolci osztálymérnökség dolgozója. Összes pontértéke 66 pont. Kályhaátrakási munkáknál már hosszú időn keresztül tartja a 242 százalékos átlagos kiteljesítését. A felmerült munkaórák 88 százalékát végezte teljesítményében. A legtöbb anyagot takarítja meg azzal, hogy bekapcsolódott a Gazda-mozgalomba, a használt anyagot észszerűen felhasználta, minőségileg kifogástalanul, selejtmentesen dolgozik.

2. Papp László kőműves, Magasépítményi osztálymérnökség dolgozója. Összes pontértéke 64.80 pont.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT SZAKMUNKASOK:

1 Geriaki Károly lakatos, vasszerkezeti munkáknál 156 százalékos eredményt ért el. Munkamódszerátadó, hídász brigádban állandóan oktatja munkatársait, munkafegyelme, szakmai képessége példamutató. Anyagtakarékosság terén komoly eredményt ért el. Selejtmentesen dolgozik. Szerszámait a Kuznyecov-mozgalom keretében karban tartja. 2. Zátrok István fúrós átlagos százaléka 152 százalék.

100 százalék alatti dolgozó az elmúlt dekád alatt nem volt.

LEGJOBB ÉS LEGGYENGÉBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGADOK 1951. ÉVI AUGUSZTUS 21-TŐL OKTÓBER 31-IG.

FORGALMI SZOLGALAT.

GURITASNAL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGADOK:

Barta Pál és brigádja, Dombóvár. Az állomásra megállapított vonatszétrendezési műveletek egységidejét 164, a legurított kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva 164 százalékra teljesítették. Szolgálatukban baleset nem fordult elő. Összes pontértékük 256.

Pásztor István guritásvezető brigádja, Debrecen. Az állomásra megállapított vonatszétrendezési műveletek egységidejét 124, a legurított kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva 125 százalékra teljesítették. Szolgálatukban baleset nem fordult elő. Összes pontértékük 94.

SIKTOLATASNAL LEGJOBBB BRIGAD

(osztályon felüli I., I. a., I. b. csoportba sorolt állomásokon):

Debreceni József kocsirendező brigádja, Szolnok. A 24 órás vonatforgalmi tervet 90 az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 105, a tehervonatok terhelését 115, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 90 százalékra teljesítették. A 4-es mozgalmú vonatok számát növelték teljesítésük 163 százalék. Összes pontértékük 186.

Czifrasz Ferenc tolatásvezető brigádja, Miskolc szpu. A 24 órás vonatforgalmi tervet 73, az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 137, a tehervonatok terhelését 127, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105 százalékra teljesítették. Összes pontértékük 161.

SIKTOLATASNAL LEGJOBB BRIGAD

(II., III., III. a. csoportba tartozó állomásokon):

Füvesi János tolatásvezető brigádja, Tatabánya-felső pu. A 24 órás vonatforgalmi tervet 100, az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 109, tehervonatok terhelését 130, tehervonatok menetrendszerinti indítását 130 százalékra teljesítették. A 4-es mozgalomban közlekedtetett vonatok számát növelték, teljesítésük 123 százalék. Összes pontértékük 112.

Alapi János tolatásvezető és brigádja, Eger. A 24 órás vonatforgalmi tervet 96, az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 134, a tehervonatok terhelését 121, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105 százalékra teljesítették. Összes pontértékük 111.

FORGALMI SZOLGALATNAL LEMARADT BRIGAD:

Morák Antal és brigádja, Békéscsaba. Gondatlan munkájuk következtében váltófelvágás és kocsikisiklás történt.

ÍTÉLŐ

MEZEI ÉS PINTYŐKE HARCA EGY BETEG KÖRÜL

Vannak nálunk még olyan emberek, akik még mindig nem akarják látni: a dolgozó népé a hatalom és az urak országából a dolgozók hazája lett országunk. Az ellenség igyekszik a kevésbbé öntudatos dolgozókat felhasználni. A felülvizsgáló orvosi rendelőben tapasztaltuk például, hogy

egy versenyfelajánlás keretében több beteget „kiírtak", akik még munkaképtelenek voltak,

dolgozni nem tudtak és egészségi állapotuk is súlyosabb lett. Az ilyen orvos úgylátszik nincs tisztában azzal, hogy nálunk legfőbb érték az ember.

Persze van olyan eset is, akinek teher a munka, hogy két-három napra felvételi magát betegállományba, s fel is veszik.

Most az én esetemet szeretném elmondani. Kórházból való visszatérésem után 10-én elmentem dr. Mezei kezelőorvoshoz. Másnap 11-én behivtak felülvizsgálatra. Itt az ellenőrző orvos kiírt azzal, hogy ülő munkát bírok végezni. Így munkába is álltam. Itt találkoztam Pintyőke kartárssal, aki Mezei doktor mellett van. Ezt mondta: akármikor jöjjek vissza betegállományba, ők visszavesznek, mert tudják, hogy beteg vagyok és addig pihenhetek, ameddig jólesik. Azért írt ki az ellenőrző orvos munkaképesnek, mert

ilyenirányú felajánlást tett a vasutasnapra.

Egyébként arra is biztattak, hogy mondjak le funkciómról, ne legyek üzemi bizottsági titkár, ez nem nőnek való és idegkimerültségem a jövőben is visszatér, mert túlzsúfolt a munkaköröm. Mezei doktor azt ajánlotta, hogy kérjek könnyebb beosztást. Én azóta is dolgozom, de munkaköröm csak annyiban változott meg, hogy feladataim még nagyobbak lettek. Én szívesen végzem, mert érzem és tudom, hogy munkámmal elősegítem a szocializmus felépítését és le fogunk számolni azokkal az elemekkel, kik minket munkánkban gátolnak.

Dézsi Lászlóné

Budapest-Ferencváros vonalfelelőse

Egy „hosszúlejáratú" versenyvállalás története

A szegedi vasútigazgatóság üzembizottsági tagjai folyó évi július hó 4-én az ötéves terv sikere érdekében hosszúlejáratú versenyre hívták ki a debreceni és miskolci igazgatóság dolgozóit.

A miskolci vasútigazgatóság valamennyi üzemi bizottsági tagja osztatlan örömmel fogadta a versenykihívást. A tömegek széleskörű mozgósítása és eredményes tudatosító munka után folyó évi július hó 4-ével megindult a dolgozók nemes versengése az gazdaságosabb, gyorsabb és forgalombiztosabb vasúti közlekedésért, nem kis eredménnyel.

A versenyszerződés értelmében minden hó 10-ig közölni kellett a versenytársakkal az előző hónapban elért eredményeinket.

A miskolci igazgatóság meg is felelt lelkiismeretesen ezen kötelezettségének, mert első kiértékelését augusztus 10-én megküldte versenytársainak és azóta is minden hó 11-én pontosan tájékoztatja mind a szegedi, mind a debreceni vasútigazgatóságot e'ért eredményeiről.

Szomorúan tapasztaljuk azonban, hogy a két versenytársunknál a biztató kezdet után „megfeneklett" a hosszúlejáratú verseny ügye, mert a debreceni igazgatóságtól ezideig még egyetlenegy értesítést sem kaptunk és a versenyt beindító szegediek is csak az első hónapban küldték meg kiértékelésüket.

Azt kell gondolnunk, hogy a szegedi és debreceni versenyadminisztrátor elvtársak helytelenül és könnyelműen fogják fel a munkaverseny kérdését és nem tekintik annak, aminek nagy pártunk tanítása értelmében tekintenünk kell, a szocialista fellődés legfőbb mozgatóerejének, újabb és újabb eredményekre serkentő rugójának!

Z. BURJAN ISTVÁN
Miskolc, igazgatóság

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 19. SZAM. Ára: 20 fill. 1951 DECEMBER 3.

A jegyrendszer eltörlése, az ár- és bérrendezés jobb és fegyelmezettebb munkára kötelez

Örömmel és megelégedéssel fogadta minden vasutas dolgozó a minisztertanács *„Az államvasúti havidíjas dolgozók munkabérének felemeléséről és az államvasúti dolgozók munkaviszonyára vonatkozó egyéb rendezéséről"* szóló határozatát. Közel 74 millió forint az, amit pártunk javaslatára a minisztertanács juttat a vasutas dolgozók jobb és szebb életének biztosítására.

Ugyancsak nagy örömmel és hálával fogadták vasutasaink a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsának és a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének december 2-án közzétett határozatát a jegyrendszer megszüntetéséről, az ár- és bérrendezésről s a mezőgazdasági termékek forgalmának felszabadításáról.

Itt ismét láthatták dolgozóink, hogy a párt, Rákosi elvtárs, kormányzatunk gondol a vasutasokra: mert a munkabérek és fizetések emelésével kapcsolatban kimondja a határozat: „Azoknak a dolgozóknak, akiknek fizetése a minisztertanács korábbi rendelkezése értelmében 1952. január 1-től emelkedik (pedagógusok, vasutasok, postások stb.) 1952. január 1-től felemelt fizetésük után kell a százalékos emelést fizetni."

Ez pedig gyakorlatban annyit jelent, hogy a már rendezett bér összegét további 15—21 százalékkal emeli a kormány.

Az ár- és bérrendezésnél a jegyrendszer megszüntetésénél ismét megnyilvánul pártunk szerető gondoskodása és ugyanakkor elismerése azért a jó munkáért, amit a vasutas dolgozók a felszabadulás pillanatától kezdve pártunk hívó szavára és útmutatása szerint végeznek.

Pintér József orosházi váltókezelő minden becsületes vasutas dolgozó gondolatát fejezte ki, amikor kijelentette: *„Egyszerű munkásember vagyok. A Horthy-rendszerben sohasem kaptam egy jó szót, most látom bizony, mit jelent nekünk a szebb és boldogabb élet. Nem tudom magam szép szavakkal kifejezni, de igérem, hogy a munkaterületemen még éberebben és pontosabban fogom a szolgálatomat ellátni. Köszönjük pártunknak, Rákosi elvtársnak a rólunk való gondoskodását."*

A vasutasokról való gondoskodás ma már természetesnek tűnik. Azonban, ha egy kicsit visszafelé fordítjuk tekintetünket a múltba, vagy tűnézünk határainkon és vizsgáljuk a kapitalista országok vasutasainak helyzetét, ahol a munkanélküliség és a jogtalanság sújtja a vasutas dolgozókat, akkor látjuk, milyen alapvetően megváltozott nálunk a világ.

A jegyrendszer megszüntetése, az ár- és bérrendezés nem egyedülálló, csak kiegészíti azokat a vívmányainkat, melyeket ötéves tervünk eddigi végrehajtása során már kaptak a vasutas dolgozók. Az aszód—váci vasútvonal, a most épülő székesfehérvári átkomás, a sátoraljaújhelyi fűtőház új épülete, a szálinvárosi vasútvonal építése, az új bérrendezés a vasúton, — mind kifejezője a párt vezette szocialista haza építésének.

Akadnak azonban a vasúton olyanok, akik szeretnének a vasutas dolgozók örömébe kis ürömöt csöpögtetni. Azok az ellenséges, főleg *jobboldali szociáldemokrata elemek*, akik eddig bér- és életrendemagógiájukkal arról fecsegtek, hogy úgysem lesz a bérrendezésből semmi, miután hazudozásuk nyilvánvaló lett, most *köpenyeget fordítanak* s *az árakról beszélnek.*

A jegyrendszer megszüntetése persze, hogy magával hozta az árak rendezését is. De az egyes élelmiszerek és iparcikkek árában bekövetkező emelkedés elfensúlyozására kormányzatunk a munkabéreket és fizetéseket is felemelte, mint ahogy jelentősen emelte a családi pótlék összegét és az új rendszerre való áttérés megkönnyítése érdekében a dolgozók októtóberi fizetése 10 százalékának kifizetését is engedélyezte egyszeri juttatásként. Az ellenség egyre-másra kapja a csapásokat és most újabb fondorlaton töri a fejét. Nyilván mindent elkövet majd, hogy a párt- és kormányhatározat hatalmas jelentőségét csökkentse.

Az ellenség megpróbálja lebecsülni a jegyrendszer eltörlésének, az ár- és bérrendezésnek jelentőségét.

Szerencs állomáson a dolgozók maguk leplezték le azt a kártyázó bandát, akik a fizetésrendezés ellen kábá tak. Arra hivatkoztak: nem tudják eltartani családjukat, ugyanakkor *többszázforintos tétekben kártyáznak el pénzüket.* A kártyázók *kétlaki vasutasok*, akik 4—5—6 hold földdel rendelkeznek. Ez a példa is erősíti azt a megállapítást, hogy

az ellenség hangjának hordozói, a munkafegyelem lazításának okozói ma, nagyrészt kétlakiak.

Az ellenség egyaránt gátolja a mezőgazdaság és a vasút szocialista építését. *A harag és gyűlölet hangja kell, hogy irányuljon mindazok felé, akik a vasutas dolgozók jogos örömét akarják tenni, akik hazug demagógiával akarják a munkafegyelmet ütáson.*

A határozatok akkor jelentek meg, amikor a vasutas dolgozók legnehezebb harcukat, az őszi nagy szállítási feladatokat hajtják végre. Az elmúlt hetekben, különösen november 7. a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójával* kapcsolatban a kocsiforduló jelentősen, közel 3 napra sikerült átmenetileg leszorítani. De még elég sok fogyatékosság van a vasút szállítási munkájában.

A munkafegyelem nem csökkenő lazasága, a vontatási szolgálat gyenge munkája, a szolgálati ágak jó együttműködésének hiánya, a rakodásnál mutatkozó tervszerűtlenség mind komoly fékjei a kocsiforduló 3 napra való leszorításának.

Vasutasaink öröme abban jusson elsősorban kifejezésre, hogy ezeket a hiányosságokat minél hamarabb megszüntetik. Az új bérrendezés alapelvei az eddiginél jobban fogják ösztönözni a dolgozókat a termelékenyebb és fegyelmezettebb munkára, a szolgálati ágak jó együttműködésére.

A munkafegyelem lazaságának egyik megnyilvánulása *a szolgálatban való pontatlan megjelenés*, vagy az onnan való *távolmaradás*. Ez különösen a vonatkísérő személyzetnél, vál tókezelőknél mutatkozott. A bérrendezés e kategóriáknak a fizetését most jelentősen emeli. Jogos tehát az a követelés, hogy *a váltókezelők, kocsirendezők, fékezők az eddiginél pontosabban és fegyelmezettebben lássák el szolgálatukat.*

A munkafegyelem hiányának másik, sokkal súlyosabb megnyilvánulása a kisebb-nagyobb *balesetek elszaporodása*. A *balesetmentességi prémium* bevezetése ennek megszüntetésében sokat segít. Az a dolgozó, akinek a munkájával kapcsolatban baleset lehetősége fennáll és

három hónapon keresztül balesetmentesen végzi szolgálatát, egy havi fizetésének kb. 20 százalékát fogja balesetmentességi prémium címén kapni.

A balesetmentességi prémium az eddiginél jobban fogja serkenteni a dolgozókat körültekintőbb és *éberebb* szolgálatra.

A vasutas dolgozók több és jobb munkával hálálják meg az újabb gondoskodást pártunknak és kormányunknak

Pártunk kezdeményezésére a Magyar Népköztársaság minisztertanácsa rendeletet fogadott el az államvasúti dolgozók bérrendezéséről.

A rendelet kimondja, hogy a Magyar Államvasutak havibéres dolgozóinak jelenlegi munkabére munkájuk jelentőségéhez és a feladatukkal járó felelősséghez viszonyítva elmaradt a népgazdaság egyéb területein dolgozók munkabérétől.

Az alapbérek általánosan emelkednek és az átlagosnál nagyobb emelésben részesülnek mindazok, akik fokozott felelősséggel járó munkát végeznek. Emellett magasabb bérosztályba sorol a rendelet sok fontos munkakört, elsősorban a forgalmi, a vontatási, a pályafenntartási és távközlési szolgálatban. Az új prémiumrendszer magasabb keresetet biztosít a nagyobb teljesítményt elérők számára.

A vasutasok felemelt fizetése után kell az ár- és bérrendezésben meghatározott 15—21 százalékos emelést fizetni

Az államvasúti dolgozók bérrendezése követően a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsának és a Magyar Dolgozók Pártjának Központi Vezetősége határozatot hozott

a jegyrendszer megszüntetéséről, az ár- és bérrendezésről és a mezőgazdasági termékek forgalmának felszabadításáról.

A határozat kimondja a jegyrendszer fokozatos megszüntetését, szabályozza a fogyasztói árakat, majd a munkabérek és fizetések emelésével kapcsolatban, többek között így rendelkezik:

Az egyes élelmiszerek és iparcikkek árában bekövetkező emelkedés ellensúlyozására a munkabéreket és fizetéseket az alábbi mértékben kell emelni úgy, hogy a felemelt bérek és fizetések elsősorban decemberben végzett munka után kerüljenek kifizetésre.

1. A időbéres és teljesítménybéres munkások alapbérét 21 százalékkal kell felemelni. Ugyancsak 21 százalékos béremelést kell adni azoknak a havidíjas dolgozóknak, akiknek munkakör szerinti bére nem haladja meg az 1000 forintot.

3. A havidíjas dolgozók munkakörszerinti havi bérét

havi 1001—2000 forint közt 18 százalékkal, havi 2000 forint felett 15 százalékkal kell felemelni.

5. A prémiumokat és pótlékokat, egyes prémiumok kivételével, a fizetés nagyságának megfelelően a fentiben meghatározott mértékben kell emelni.

14. Azoknak a dolgozóknak, akiknek fizetése a minisztertanács korábbi rendelkezései értelmében 1952 január 1-től emelkedik (pedagógusok, vasutasok, postások stb.), 1952 január 1-től felemelt fizetésük után kell az 1. és 3. pontban megjelölt százalékos emelést fizetni.

Felemeli a határozat a gyermekek után járó családi pótlékok összegét is. Egy gyermek után 30 (eddig 18), kettő után 75 (40), három után 135 (66), négy után 210 (96), öt után 300 (130), hat után 405 (eddig 168) forint s így tovább.

A vasutas dolgozók több és jobb munkával hálálják meg a gondoskodást nagy pártunknak és népi államunk kormányának. El vannak szánva arra, hogy lendületüket úgy fokozzák, hogy

Sztálin elvtárs születésnapjára, december 21-re győzelmesen befejezik az őszi csúcsforgalmat

és lendületüket megtartva, megkezdik a téli szállítás forgalmi feladatainak sikeres lebonyolítását.

A munkájukat eddig is becsületesen végzők most nagyobb keresethez jutnak. A hanyag dolgozók viszont nem kapják meg a balesetmentességi prémiumot és ha mulasztásuk még súlyosabb, semilyen prémiumban nem részesülhetnek.

A szolgálati ágak együttműködésének hiánya régi és a Horthy-rendszerbe visszanyúló betegsége a magyar vasútnak. A bérrendezéssel kapcsolatos új premizálás alapelve nem szembeállítja, ellenkezőleg, *közelebb hozza egymáshoz* a szolgálati ágak dolgozóit.

Eddig a vonatkísérők és a mozdonyszemélyzet bérezése homlokegyenest ellenkező elvekre épült. Az új prémiumrendszer szerint mindkét szolgálati ág dolgozói premizálásának a kiinduló pont *a menetrend, mint vastörvényelvnek* betartása.

Az új premizálás ösztönző hatása már most megmutatkozik. A szolgálattevők a menetrányítókat, a mozdonyvezetők a szolgálattevőket sürgetik a vonat pontos menesztéséért mert, mint mondják: *„a késés már a vonatprémiumra megy, ez pedig „zsebbevágó" kérdés".*

A terv teljesítése a vasúton eddig nem eléggé volt a szakvezetőség és dolgozók központi kérdése gyakran mutatkozott olyan jelenség, hogy egyes vezetők és dolgozók nem ismerték a terv célkitűzéseit, ezért a versenyfelajánlásokat sokszor nem a tervek teljesítésére építették. A szolgálati főnökök eddig alig voltak érdekelve a tervek jó kiteljesítésében, fizetésük 2—2.5 százaléka volt — prémium.

Az új premizálási rendszer a tervek teljesítésére épül. Az a szolgálati főnök, akinek szolgálati helye száz százalékig teljesíti tervét, fizetésének 14—22 százalékát kaphatja prémium címén.

Tehát az eddiginél jobban érdekelt a főnök, hogy a szolgálati helyén jobban menjen a munka, biztosítva legyenek mindazok a műszaki és szervezeti feltételek, amelyek a vasutas dolgozók munkaversenyét előresegítik. Az eddiginél hasonlíthatatlanul jobban fogja ösztönözni a dolgozókat az az elv, hogy *a prémium nagysága a kiteljesítés százalékának megfelelően nem egyenletesen, hanem meredeken fog emelkedni.* Eddig tízszázalékos teljesítményemelés egy százalék prémiumemelkedést jelentett. A jövőben a teljesítménynek tíz százalékkal való növelése öt százalék prémiumemelkedést von maga után, azaz a munkabérének négy százalékát kapja több-prémiumként.

Rákosi elvtárs az MDP Központi Vezetőségének 1951 november 30-i ülésén, a jegyrendszer megszüntetéséről, a mezőgazdasági áruk szabad forgalmáról, az állami és munkafegyelemről tartott hatalmas jelentőségű beszédében mondotta: *„A munkafegyelem lazasága jelenleg egyik legnagyobb fékünk. Minél hamarabb teremtünk e téren rendet, annál erőteljesebb tesz további fejlődésünk".*

A jegyrendszer eltörlése, az ár- és bérrendezés komoly alapot nyújt arra, hogy javítsunk munkánkon. A vasutas dolgozók ellátásában nagyjelentőségű javulást hoz a minisztertanácsi határozat. Elsősorban megszünteti dolgozóink kétféle elbírálását. Megszünnek a sérelmek közelítási viszonylatban, mint például a záhonyiak esetében, ahol az állomási dolgozók más jegyet kaptak, mint a fűtőházi dolgozók, akik viszont csak a felét kapták annak, mint amiben a más területen munkálkodó fűtőházak részesültek.

Molnár Imre, a szombathelyi állomás termestere így beszélt: *„Pártunk újból segített rajtam, kisfizetésű vasutason. Nem is tudom ezt mással meghálálni pártunknak, hogy mint termester, a dolgozók vezénylését úgy biztosítom, hogy az őszi forgalom ideje alatt jelenlegi 1.30 perces kocsikiürítési átlagegységidőt 1.25-re csökkentem."*

Vannak azonban egyes szolgálati helyek, ahol *a bérrendezés politikai jelentőségének tudatosítása nem kielégítő.* Pedig a minisztertanácsi rendelet igen nagy erkölcsi és politikai fegyvert jelent. A pártszervezetek és üzemi bizottságok éljenek ezzel az erős politikai fegyverrel, amit a párt és kormány adott kezükbe a becsületes dolgozók megerősítésére, a hitetlenkedők meggyőzésére, az ellenséges elemek leleplezésére. Nem elégséges elmagyarázni a népnevelő és bizalmiak segítségével a határozatok jelentőségét. Ez a kérdés *a tanító feladata legyen a nevelőmunkának.*

A közeli napokban kerül kiadásra *az új premizálási rendszer végrehajtási utasítása.* A szolgálati vezetők mellett feltétlenül *a párt- és szakszervezet vezetőségi tagjai, népnevelők és bizalmiak is tanulmányozzák ezt a rendeletet,* hogy a dolgozók érdekeltségét konkrét választ tudjanak adni. A dolgozók egy pillanatra se legyenek bizonytalanságban a premizálás kérdésében.

December 21-én, Sztálin elvtárs 72. születésnapján fejezzük be az őszi csúcsforgalmat. Hálánk és szeretetünk felszabadítónk iránt a kocsiforduló további leszorításával, a fegyelmezett munkával, az őszi csúcsforgalom sikeres befejezésével nyer igazán bizonyítást. Vasutasaink ezzel bizonyítják be a hatalmas Szovjetunió, a felszabadító Szovjet Hadsereg és Sztálin elvtárs iránt érzett forró szeretetüket, ragaszkodásukat és hálájukat.

A vasutas dolgozók legjobban úgy hálálhatják meg a jegyrendszer eltörlését, a vasutas fizetésrendezést, majd az ezt követő ár- és bérrendezési, hogy még lendületesebben folytatják a harcot a kocsiforduló leszorításáért, a terv túlteljesítéséért, hatalmas őszi és téli szállítási feladataink győzelméért. Fogadjuk meg *Rákosi* elvtárs útmutatását, legyen a jegyrendszer megszüntetése, az ár- és bérrendezés olyan lelkesítő erő, ami még nagyobb lendületet ad a vasúton folyó őszi forgalmi versenynek, a kocsiforduló leszorításának, az évi terv túlteljesítésének, hogy mint a bányászok, a Martin-kemence kohászai, a beszolgáltatásukat teljesítő dolgozó parasztok, — mi is valóra váltsuk *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmunkat.

ÜDVÖZÖLJÜK PÁRTUNK ÉS KORMÁNYUNK HATÁROZATÁT A JEGYRENDSZER MEGSZÜNTETÉSÉRŐL, AZ ÁR- ÉS BÉRRENDEZÉSRŐL!

Nemzetközi HIREK

Magyar vasutasok az imperialisták ujabb aknamunkája ellen

Az amerikai imperialisták és csatlósainak képviselői, — amint ismeretes, november 24-én Rómában arról tárgyaltak, hogy Nyugat-Németországot a támadójellegü Atlanti Szerződést aláirók közé felvegyék.

A dombóvári forgalmi, szertári, osztálymérnökségi, valamint a kaposvári forgalmi és pályafenntartási és Kálkápolna állomás dolgozói táviratilag tiltakoztak a Szakszervezetek Országos Tanácsánál a római tanácskozás miatt. Tisztában vagyunk azzal, — fejtették ki táviratukban —, hogy ez a háborús veszély további fokozását jelenti. A dolgozók ígéretet tettek táviratukban arra, hogy az őszi és téli forgalom sikeres lebonyolításával, a terv túlteljesitésével, a munkafegyelem megszilárditásával válaszolnak a háborúra uszitó imperialista provokátoroknak.

A Landler Müvek dolgozói a görög kormány terrorintézkedései ellen

A Landler Jenö Járműjavitó UV békebizottságai röpgyülést tartottak és tiltakoztak a görög monarchofasiszta kormány terrorintézkedései ellen azért, mert 93 szabadságharcos görög kommunistát börtönbe vetettek.

A Landler Müvekben 24 békebizottság müködik és közel 4000-en hallgatták röpgyüléseken a békebizottsági elnökök ismertetését. Utána mi, dolgozók kifejtettük véleményünket és kifejezést adtunk ama nézetünknek, hogy Belojanisz elvtársat és a többi görög szabadságharcost egyemberként segitjük és tiltakozunk a görög kormánynál a hazafiak barbár üldözése ellen.

Mi, magyar vasutasok, s közöttük a Landler Müvek dolgozói is, addig fogunk harcolni, támogatni a hös görög nép szabadságküzdelmét, amig teljesen fel nem szabadulnak az imperialista szolgaság alól, hogy végre együtt épithessük a béke nagy alkotásait, a dicsöséges Szovjetunió oldalán, Sztálin elvtárs vezetésével.

Vereckei János,
sajtótudósitó

ERNST KAMIETH MEGGYILKOLÁSA AZ IMPERIALISTÁK ÚJABB GAZTETTE

A *„Fahrt Frei"* a közelmultban külön kiadásban számolt be és tiltakozott az amerikai imperialisták ügynökeinek újabb gaztette ellen. 1951. november 7-én ugyanis Ernst *Kamiethet*, a potsdami amerikai övezetben lévő teherpályaudvar mühelyének szolgálatvezetőjét, Zunker, a hirhedt rendőrkopó, nyugatberlini körzeti felügyelő, a legbrutálisabb módon meggyilkolta.



„A Te halálod kötelez minket az egységért folyó harc fokozására" — hirdeti a felirat a ravatal felett.

A gyilkosság és a szolgálati hely elleni támadás pontosan akkor történt, amikor az egész békeszerető emberiség, valamennyi dolgozó, a béke nagy ünnepnapját, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 34. évfordulóját ünnepelte meg. Amint arról az előző lapunkban már beszámoltunk, a magyar vasutas dolgozók nevében szakszervezetünk elnöksége táviratilag tiltakozott a nyugatnémet kormánynál.

A *„Fahrt Frei"* emlitett számában a német demokratikus szakszervezet Központi Vezetősége többek között a következő felhivást intézte Németország vasutasaihoz.

„...E vadállati tett csak újabb kihivást jelent és igy csatlakozik azon terrorcselekmények sorozatához, amelyek azok ellen a nyugatberlini vasutasok ellen irányulnak, akik munkájukat az egész berlini lakosság érdekében és igy a béke fenntartása érdekében végzik.

A Stumm-rendőrség ismételten és jogellenesen megszállt Nyugat-Berlinben vasúti üzemeket és vasúti telepeket és itt az alkalmazottakat, de különösen a szolgálatvezetőket minden ok nélkül terrorizálta és őrizetbe vette. Ilyen rendszabályokkal igyeknek a háborús uszitók egymás ellen kijátszani a berlini lakosságot, hogy igy fokozhassák a háborús pszihózist.

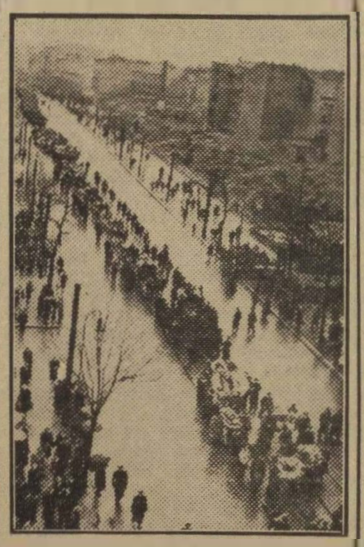
Ezeket, a Reuter és Stumm — az angol-amerikai imperializmus e hű lakájai — részéről elkövetett bűnös cselekményeket úgy kell tekinteni, mint az imperialisták washingtoni és ottawai háborús konferenciáin elhatározott rendszabályok kihatásait.

A kihivások és véres terror-aktusok alkalmazása egyedül és kizárólag az ő teljes tehetetlenségüket és gyengeségüket juttatja kifejezésre. Az osztályellenség valamennyi törekvésének az a célja, hogy terrorral és erőszakos rendszabályokkal gördítsen akadályt a nyugatberlini vasutasok akcióegysége elé és igyekezzék meghiúsitani a békéért folytatott küzdelmüket. Am a háborús uszitók e bűnös szándékai semmivé válnak a vasutasok egyre erősödő ellenállásának falán, hiszen ezek a vasutasok erőforrásaikat a világ-béketáborból merithetik.

A Béke Világtanács a béke fenntartásával kapcsolatos törekvései során — legutóbbi ülése alkalmával — első helyre tette — a kérdések fontossága szempontjából — Németország újbóli egységesitését, valamint a demokratikus Németországgal megkötendő igazságos és tartos békét. A Szakszervezeti Világszövetség Főtanácsának e napokban fővárosunkban, Berlinben megnyiló tanácskozása alkalmával is a megbeszélések tengelyébe ugyanezen kérdéseket, valamint az akcióegység megszilárditását fogják állitani.

A Szovjetunió a most megnyilt ENSZ-közgyülés elé tárgyalás céljából konkrét békejavaslatokat terjesztett, ám ez alatt az amerikai imperialisták és uszályhordozóik mindent elkövetnek, hogy kihivásokkal és terrorcselekményekkel akadályozzák meg Németország újraegyesitését és gátolják a béke biztositása érdekében kifejtett fáradozásokat.

Vasutasok! Zárjátok soraitokat még szorosabbra, fokozott éberséggel őrködjetek üzemeitek biztonsága felett, nyissátok ki a lakosság szemét, hogy felismerhesse a háborúra uszitó agresszorok mesterkedéseit. A berlini üzemek sohasem válhatnak a fasiszta



A gyászmenet

banditák gyülekezőhelyévé. Zárjátok szorosabbra valamennyi vasutas akcióegységét és akkor semmivé tehetjük az imperialista erők bűnös szándékait.

Ezekre a kihivásokra és háborús előkészületekre akkor adhatjuk meg a legvilágosabb választ, ha szállitási feladatainkat a legsikeresebben teljesiteni tudjuk és ha valamennyi vasutast mozgósithatunk a munkaversenyben való részvételre, valamint az új munkamódszerek alkalmazására."

Hogyan segíti a szovjet munkamódszerek felhasználása a vontatási dolgozók téli előkészületeit

Az őszi verseny tapasztalatai feltárták üzemünk hiányosságait. A hibákat az eddiginél is fokozottabb felvilágositó munkával, a szovjet tapasztalatok állandó és folyamatos átvételével akarjuk megszüntetni.

Nagy segitséget jelentenek számunkra a Vasutpolitikai Osztály által kibocsátott népszerü füzetecskék, melyekben az élenjáró szovjet vasutasok munkamódszereit teszik közkincscsé. Fütőházunk dolgozói érdeklődéssel és megbecsüléssel forgatják a brosúrák lapjait: igen értékes, hasznos munkamódszert tartalmaznak, amelyet felhasználnak saját területükön.

A vasútpolitikai osztály kiadványai milyen segítséget jelentenek számunkra

A Vasutpolitikai Osztály által kiadott szovjet munkamódszer-füzeteket használták fel például *Fogarasi* és *Dömе* mozdonyvezető elvtársak, akik éppen a szovjet mozdonyvezetők példáját követve, harcolnak az újért. Most azon törik a fejüket, hogy több mozdonyszemélyzetből álló brigádot alakitsanak. Ennek az volna a célja, hogy

a „mosástól mosásig"-mozgalomban a mosások idejére összpontositsák a gépek javitását.

Fel akarják emelni a gépek napi kilométerfutását, mozdonyvezető társaikat pedig müszaki tapasztalataik átadásával segitik. Igy adják át munkamódszereiket is. Sok kezdeményezést és ötletet adott élenjáró mozdonyvezetőinknek az *„Urali hágókon"* cimü brosúra. *Dömе* elvtárs például a fütőház valamennyi mozdonyvezetőjét bevonta

a magasabb müszaki tudás elsajátitását célzó szakmai továbbképző körök munkájába.

Dolgozóink átvették a szovjet ember rajongó szeretetét a gondjára bizott gép iránt.

Mozdonyukat úgy kezelik, mintha élő ember volna,

féltő gonddal óvják épségét, vigyáznak a gép *„egészségére"*.

Fogarasi elvtárs különös figyelemmel kiséri a mozdony szivének, a kazánnak munkáját. A lerakódást úgy akadályozza meg, hogy a lefuvatásoknál bőven használ vizet, a kazántáplálást pedig menetközben akkor folytatja, amikor a gőzfelhasználást megkezdi, mert a kazánban lévő vizmennyiség nagyságától függ, hogy a betáplált viz mennyire tudja lehüteni a kazán vizének hőfokát.

Sosem felejtjük el a szovjet elvtársak látogatásait, melyek mindegyike lépést jelentett előre fütőházunk fejlődésében. *Blazsenov* elvtárs, Sztálin-dijas mozdonyvezető vasutasnapi látogatásakor közvetlenül adta át munkamódszereit, gazdag tapasztalatait mozdonyvezetőinknek. *Födi* Sándor elvtárs, ismert sztahanovista ifjúmunkás mozdonyvezető, *Blazsenov* elvtárs tanitása nyomán tett javaslatot mozdonyának önálló elszámolására. Ez annál is inkább figyelemreméltó, mert a termelékenység emelését és a minőségi munka megjavitását jelentené, ha a mozdonyszemélyzetet

a mozdony termelékenységéhez és a mozdony üzemi karbantartási költségéhez viszonyitva díjaznák.

Ehhez azonban a müszaki értelmiség támogatása szükséges. Ezzel voltaképpen saját területünkön útnak indítanánk a *„Minden út jövedelmezőségéért"*-mozgalmat, amelyet *Lengyel* elvtársék indítottak el a Ferencvárosi Fütőházban, s amely kellő támogatás hiányában szinte teljesen megállt. *Födi* elvtárs javasolta a mozdony-brigádnak azt is, hogy egységes mozdonyvizsgálási módszert alakitsanak ki, amelyet már szükebb környezetében meg is valósitott. A teljesitményeket igy tovább tudják fejleszteni.

Felkészülünk a téli forgalomra

Segitséget nyujtanak a szovjet tapasztalatok a téli időjárás viszontagságainak leküzdéséhez is. A gyakorlati munka számtalan példáját meritettük a Lunyin-féle brosurából, de felhasználjuk a téli forgalomra való felkészülésre a novoszibirszki fütőház egyik Sztálin-dijas főmozdonyvezetőjének útmutatásait is.

A szovjet példa nyomán teljesen megszüntettük a csőfolyásokat.

Ugyanigy tanitottak bennünket a tápkészülék helyes fagytalanitására, indulás előtti felmelegitésére, hogy az alkatrészek élettartamát fokozni tudjuk.

Fütőházunk dolgozói azon igyekeznek, hogy még

jobb és minőségileg is kifogástalan munkával hálálják meg pártunk és kormányunk gondoskodását a vasutas dolgozók munkabérének felemeléséért.

Most különösen nagy erőfeszitésre van szükség. Az aránylag enyhe időjárás nem csökkenti, de jelentősen emeli az őszi csúcsforgalom szállitási feladatait, de számolni kell azzal is, hogy a tél beálltával még az eddigi feladatokat is túlszárnyaló szállitásokat kell lebonyolitani. Ebben a munkában méginkább felhasználjuk a szovjet tapasztalatokat, hogy az őszi és téli forgalom zavartalan lebonyolitásával, az évi terv túlteljesitésével rójuk le hálánkat nagy pártunknak, szeretett *Rákosi* elvtársunknak, népi államunk kormányának.

Szakos István,
a Hámán Kató Fütőház pártbizottságának titkára

Onodi Kovács Mária LEVELE

Elsősorban hálámat fejezem ki demokráciánknak, s annak vezérének, Rákosi elvtársnak, pártunknak, mert megadták azt a lehetőséget, hogy mi, női dolgozók is részt vehetünk egy ilyen nagy élenjáró üzemnek a munkájában, mint a vasut.

Pártunk mindent elkövetett a női dolgozók egyenjogúságának érdekében, segit, támogat bennünket, minden ellenséges indulattal szemben is védelmünkre kel. Ugy érzem, hogy a pártnak, népi demokráciánknak tett igeretünket minden körülmények között teljesitenem kell. Munkámat akarom megjavitani és dolgozótársaimat segiteni — ezért járok esti bizalmi tanfolyamra. Azt akarom, hogy öntudatos nőtársaimmal együtt, segitsük felemelt ötéves tervünk határidő előtti túlteljesitését és azt, hogy az őszi és téli forgalom lebonyolitásában, az ezzel kapcsolatos versenyben minél eredményesebben vehessek részt.

Arra törekszem, hogy pártunknak, demokráciánknak hü gyermeke, államvasutunknak élenjáró dolgozója, szakszervezetünknek értékes tagja legyek. Ezúton mondok köszönetet a szegedi területi bizottságnak munkám elismeréséért.

ONODI KOVACS M.
állomásfelvigyázó,
Szentes állomás.

Üzemeink harcban az évi terv túlteljesítéséért

Mit valósítottunk meg a Rákosi elvtársnak tett fogadalmunkból

Somoskőujfalu állomás dolgozói munkájuk közben érzik azt a fokozott felelősséget, ami rájuk, mint határállomás dolgozóira hárul. Az ő jó munkájuk a népi demokratikus Csehszlovákia dolgozóinak jó munkáját is elősegiti. Az áruk gyors továbbitásával a béketábor erősitését mozditják elő. Az állomás dolgozói derekasan kiveszik részüket a terv teljesitésért folyó harcból, ennek köszönhető, hogy a legutóbbi kiértékelés alapján

országos viszonylatban az állomások között a második helyezést érték el.

Az évi tervet december 21-re befejezik

Az Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére tett felajánlás befejezése után, már november 8-án megkezdték *Sztálin* elvtárs születésnapjára a versenyvállalásokat. A párt- és a szakszervezet-bizalmiai és népnevelői közös aktivaértekezleten kiértékelték a november 7-i verseny eredményeit és hiányosságait. Agitációs szempontokat dolgoztak ki a versenymozgalom további kiszélesitésére.

Minden szolgálatkezdés előtt „kommunista tizpercet" tartanak. Kiértékelik az előző nap eredményeit és hiányosságait, megtárgyalják a lemaradások megszüntetésének módját.

Az állomás dolgozói vállalták, hogy 1951. évi tervüket legkésőbb december 21-re befejezik. Erre minden remény megvan, mert az utolsó tiznapi értékelés alapján a kocsimozgatási egységidőt 160, a kocsik kiterhelését 146, a vonatok menetrendszerinti indítását 110, a kocsitartózkodást 136 százalékban teljesitették és 5316 tonna túlsúlyt továbbitottak. Az anyagtakarékosság terén 158 százalékos eredményt értek el. A három forgalmi brigád a munka megkezdése előtti megbeszéli a teendőket. A jó kollektiv munkának meg is van az eredménye. A *Pápai-brigád* a kocsimozgatási egységidőt 177, a *Kemény-brigád* a vonatterheléseket 165 százalékra teljesitette. *Angyal* Béla forgalmi szolgálattevő 24 órás vonatforgalmi terv teljesitésénél 97 százalékot ért el.

Az állomás női dolgozói is jó munkát végeznek. *Tóth* Anna és *Balázs* Irén november 7-e tiszteletére a távirdavizsgát a tanfolyam befejezte előtt sikeresen letették. Minden kollektiv munkából tevékenyen kiveszik a részüket. Tanulási eredményüket nagyban elősegiti *Kemény* János forgalmi szolgálattevő, aki minden szabad idejében foglalkozik a nődolgozók szakmai nevelésével.

Élénk munka folyik a Szabadságharcos Szövetség kiképzésein, a hat szakosztállyal dolgozó sportkörben, a Magyar Szovjet Társaság helyi szervezetében, a zenekarban és a kultúrcsoportban. A kultúrbrigád és a zenekar minden komplex-brigád és termelési értekezleten nivós müsor keretében népszerüsiti a jól dolgozókat, pellengérre állitja a fegyelemlazitókat, a termelés gátlóit.

Minden ötödik dolgozó sztahánovista

A jó munkának megfátszik az eredménye. Tizennégy dolgozó büszkélkedhet a sztahanovista címmel. Az állomás dolgozói 26 pár cipő és bakancsutalványt kaptak. *Kemény* János munkája jutalmául külföldi üdülésben vett részt. 1952 január 1-től pedig az új bérezési rendszer bevezetésével, megnövekedik a dolgozók keresete. Az üzemszervezet a pártszervezet irányitásával felkészült az új bérezési rendszer ismertetésére.

Minden bizalmi, csoportja tagjaira külön-külön kiszámitotta, hogy az új bérrendezés során hogyan alakul a dolgozók fizetése.

Ma már az állomás minden dolgozója ismeri az ár- és bérrendezés lényegét és még jobb munkával igyekszik meghálálni pártunk és kormányunk szerető gondoskodását.

Meg kell javitani a komplex-brigád munkáját

A munkafegyelem terén kirivó hiányosság mutatkozott az elmúlt hetek során. *Lőrik* Miklós kocsirendező borgőzös állapotban jelentkezett szolgálattételre. *Somoskői* Gusztáv kocsirendező pedig november elsején szolgálattétel helyett Salgótarjánban dolgozott kényszerkirakodáson, — mondván, hogy ott többet fizetnek. Az állomásfőnök kartárs, nagyon helyesen, a Fegyelmi Szabályzatnak megfelelően járt el ellenük. A dolgozók termelési értekezletén és röpgyülésén elitélték viselkedésüket.

A jó munka akadálya, hogy a csehszlovák-magyar komplex-brigád június 30-a óta nem tartott brigádértekezletet. Igy a munkák hiányossága nem jön felszinre, ami a csehszlovák és magyar vasutas dolgozók még szorosabb együttműködésének akadályozója. Ezen azonnal segiteni kell. Hátráltatja az állomás munkáját az is, hogy az egyes megrakó állomások rovatlap nélkül küldik a szállitmányt, amit az állomásnak kell pótolni.

Pártoktatásba a dolgozók 80 százalékát vonták be, helytelen azonban, hogy a szakszervezeti oktatás mindeddig nem indult be. Az üzemi bizottságoknak meg kell szervezniük a dolgozók szakszervezeti oktatását, fel kell eleveniteni a komplex-brigád szerződéseket, a munkafegyelem lazitói ellen következetes harcot kell folytatni, mert eddigi jó helyezésüket csak úgy tudják megtartani, eredményeiket tovább fokozni, nagy nemzeti feladataink végrehajtását fokozott munkával elősegiteni.

A SZOT Titkárságának határozata a Vasutas Szakszervezet munkájáról az őszi csúcsforgalommal kapcsolatban

1. Ötéves népgazdasági tervünk teljesítése, fejlődő iparunk és mezőgazdaságunk termelvényeinek szállítása jelentős szerepet biztosít a vasút számára. Különösen nagy feladatok hárulnak a vasutra a mezőgazdasági termények betakarítása idején, az úgynevezett „őszi csúcsforgalomban".

Ebben az esztendőben a vasútnak mintegy 30 százalékkal több vagont kell biztosítania a tavalyihoz képest a megnövekedett feladatok sikeres végrehajtása érdekében.

Ennek a feladatnak a vasutas dolgozók csak a szállítás meggyorsításával, a kocsiforduló 3.5. illetve három napra való leszorításával tudnak eleget tenni.

2. A SZOT Titkársága felülvizsgálta a Vasutas Szakszervezetnek az őszi csúcsforgalom sikere érdekében végzett munkáját és megállapítja, hogy a szakszervezet munkája hozzájárult ahhoz, hogy a szovjet munkamódszerek segítségével a vasutas dolgozók egyes esetekben elérték és tartották a három és félnapos kocsifordulót, sőt a fedett kocsiknál a 3.4 napot is el tudták érni.

Az őszi csúcsforgalom lebonyolításáért vívott harcban növekszik a vasutas sztahanovisták száma. A munkaversenyben részvevő dolgozók alkotó kezdeményezésének eredményeként számos újítás, új munkamódszer születik, mint például vágányfelelősrendszer, az üres állomásért indított mozgalom stb. Eredmények tapasztalhatók a Gazda-mozgalom terén is.

Javulás van a szakszolgálattal való együttműködésben, s a szakszervezeti szervek mind több segítséget adnak a pártszervezeteknek és a politikai oktatásnak.

3. Az elért eredmények mellett azonban ma még számos hiba tapasztalható a vasút területén, ami a szakszervezet munkájának gyengeségét is mutatja.

A szakszervezet elnöksége és a többi vezelőszervek sokszor elmaradnak az eseményektől, nem látják nap mint nap a munkaverseny helyzetét, ami akadályozza az eredményesebb munkát, a jelentkező hiányosságok és hibák gyors kiküszöbölését.

A szakszervezet tömegfelvilágosító munkája nem kielégítő. A vasutas dolgozók jelentős része ma még nem érti, hogy feladatainak elvégzése milyen jelentőséggel bír a vasútra s egész népgazdaságunkra.

Súlyos mulasztások tapasztalhatók a munkafegyelem terén. Nagymértékben megnövekedett az igazolatlan mulasztók, a feketézők, a munkába későn járók száma, ami ellen a szakszervezet nem folytat elég komoly, következetes harcot.

Sok a baleset, s a balesetek számának növekedése legtöbb esetben a fegyelmezetlenség, a felelőtlenség és nem egy esetben az ellenség aknamunkájának a következménye, amivel szemben a szakszervezet tömegmozgósító munkája nem éri el a kívánt eredményt. Nem volt kielégítő ezen a téren a sajtó munkája sem, a szakszervezetek központi lapja, a Népszava sem adta meg a kellő segítséget a balesetek elleni harcban.

Igen magas, különösen az utazó személyzetnél a szolgálatban eltöltött órák száma. A Vasutas Szakszervezet nem figyelt fel arra, hogy a vasút, bár feladatait igyekszik ellátni, ezt megnövekedett túlóráztatással, a béralap túlépésével valósítja meg, ami nemzetgazdasági szempontból igen káros és tűrhetetlen jelenség.

A szakszervezet a kocsiforduló csökkentésével kapcsolatos közvetlen feladatok mellett, az elmult időszakban nem helyezett elég súlyt a takarékosság, különösen a széntakarékosság kérdésére, nem karolta fel eléggé a dolgozók kezdeményezéseit, nem vette igénybe megfelelően a munkában kiemelkedők, a legöntudatosabb rétegek, mindenekelőtt a sztahanovisták segítségét.

4. A fentieket figyelembevéve a SZOT Titkársága a következő határozatot hozta:

a) A munkaversenymozgalom eredményesebb szervezése érdekében a szakszervezet a minisztérium segítségével gondoskodjon arról, hogy friss termelési adatok álljanak rendelkezésre és azok alapján a fennálló szűk keresztmetszetek megoldására mozgósítsa a vasutas dolgozókat. Használják fel versenyszervező munkájukban az eddiginél sokkal jobban a verseny nyilvánosságát, valamint a szakmai és üzemi sajtót. Szervezzék meg a Népszava, általában a napi sajtó felé a munkáslevelezést, szervezzenek bizalmi csoportonként röpgyűléseket.

b) A szakszervezet központja az eddiginél aktivabban vizsgálja a gazdasági mutatók alakulását és konkrét, agitációs érveket dolgozzon ki az üzemi bizottságok részére az önköltségcsökkentés, az anyagtakarékossági mozgalmak szervezésére.

c) A szakszervezet a munkavédelem terén erősítse munkáját. Lépjen fel határozottan a dolgozók jogos követeléseiért, a kormányzat, illetve a MAV szociális vonatkozású rendelkezéseinek érvényesítéséért.

Rendszeresen foglalkozzon a szakszervezet a munkásszállások, a pihenésre szolgáló laktanyák, az üzemi étkeztetés helyzetével, fordítson nagy gondot a munkavédelemmel kapcsolatos kérdésekre. Harcoljon a szakszervezet a szabadságolási tervek betartásáért, s ne tűrje, hogy a vasutas dolgozók jelentős része — indokolatlanul magas munkaórát töltsön szolgálatban.

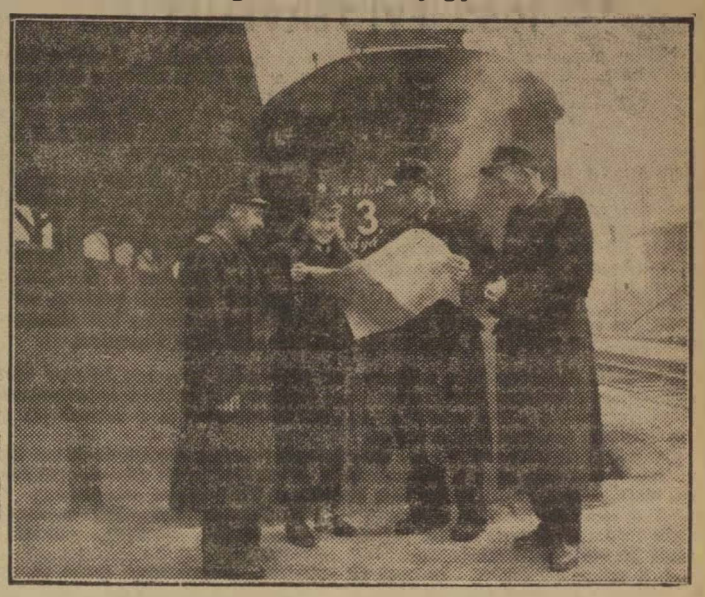
d) A szakszervezet vizsgálja meg a szokatlanul magasszámú balesetek, vonatkésések, kényszerkirakások körüli hiányosságok okait és azok megszüntetésére fejlessze az eddig jól bevált szovjet és magyar munkamódszereket, a komplex-brigádok munkáját. A szakszervezeti oktatás keretén belül foglalkozzon ezzel a kérdéssel, ne bízza ezt egyedül a szakvonal oktatási munkájára.

e) A szakszervezet központja az eddiginél erélyesebben lépjen fel az őszi csúcsforgalom sikerét veszélyeztető ellenséges megnyilvánulásokkal szemben. Leplezze le a dolgozók előtt mindazokat, akik tudatosan, vagy tudatlanul rossz munkájukkal az őszi csúcsforgalom sikerét veszélyeztetik. Lépjen fel erélyesen a becsületes vasutas dolgozók jó hírnevét veszélyeztető részegeskedés és a feketézők ellen. Ennek érdekében ne rettenjen vissza a szakszervezetből való kizárástól sem, használja fel a társadalmi bíróságok intézményét, nevelje tömegeit az éles kritika, önkritika nyilvános gyakorlására.

f) Az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítása ötéves tervünk ez évi feladatainak teljesítését jelentősen elősegíti, amihez a kocsiforduló három és fél, illetve három napra való leszorítását feltétlenül biztosítani kell.

Ehhez a harchoz a vasúttal kapcsolatos valamennyi terület szakszervezete adjon maximális segítséget elsősorban azzal, hogy üzemi szerveiket mozgósítják a kocsik gyors be- és kirakására, az üzem területén való kocsiállási idő legkisebb mértékű leszorítására.

Pártunk megszüntette a jegyrendszert!



Vasutasaink kitörő örömmel fogadták Rákosi elvtárs bejelentését, a párt és minisztertanács határozatait a jegyrendszer megszüntetéséről, az ár- és bérrendezésről. Szántó Lajos, Bagyinszki Irma jegyvizsgálók, Balatoni János kocsirendező és Vágl László jegyvizsgáló a „Szabad Nép"-ből értesülnek a nagy örömhírről.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL

A püspökladányi fűtőház pártszervezete a pártoktatás sikeréért

Pártunk Politikai Bizottsága május 17-i, oktatásról szóló határozatának szellemében fűtőházunk alapszervezeténél is megtörtént a politikai iskolák megszervezése és megindítása.

A pártszervezet vezetősége a pártoktatást fontos feladatként kezelte. Már az előkészítő munkákat gondosan, körültekintően végeztük el. Megszerveztük a háromtagú kiválogató bizottságot, mely egyénileg elbeszélgetett a pártoktatásba javasolt elvtársakkal.

A beszélgetések során megmagyarázták az elvtársaknak a tanulás fontosságát. Rámutattak: *a felemelt ötéves tervünket végrehajtani, a vasúton mindjobban növekvő forgalmat lebonyolítani csak úgy tudjuk, ha a dolgozók politikailag és szakmailag jól képzettek.* Éppen a politikai ismeretek elsajátítása teszi lehetővé, hogy mindjobban lássuk szakmai munkánk értelmét, hogy megértsük a vasutasokra háruló felelősséget, a terv végrehajtása szempontjából.

A háromtagú kiválogató bizottság eredményes munkát végzett. Az elvtársak megértették a tanulás fontosságát és ennek többen kifejezést is adtak. *Karacs* I. Lajos elvtárs, munkáatvevő például elmondotta a bizottságnak: most már érti, miért sikerült elérni a kocsiforduló lecsökkentését három és fél nap alá, holott az ellenség arról beszélt, hogy még a négynapos kocsiforduló sem érhető el. *Nagy* Zoltán, sztahanovista mozdonyvezető elvtárs is megértette a bizottság szavait és megígérte: *azzal fogja ezt bizonyítani, hogy az elméleti ismeretek elsajátításával együtt a már elért sztahanovista szintjét is fokozni fogja. Nagy* elvtárs azóta is rendszeresen eljár a foglalkozásokra, jól tanul.

A kiválogatás alapján pártszervezetünk egy középfokú, két alapfokú politikai iskolát és egy alapismeretek tanulókörét indított meg. Emellett hat elvtársunk a káderoktatásban középfokú egyéni tanuló.

Már az iskolák megindulásánál szembetaláltuk magunkat azokkal a nehézségekkel, melyek a fűtőház sajátos feladataiból adódtak. A fűtőház dolgozóinak jelentős része utazó szolgálatot végez, mint mozdonyvezető, vagy fűtő. A pártszervezet azonban még idejében észrevette ezt a problémát és megbeszélte a szakszolgálat vezetőivel, hogy

biztosítsák az iskolák hallgatói számára a foglalkozásokon való megjelenés lehetőségét.

Ezt úgy oldottuk meg, hogy akik be vannak osztva iskolába, azt a foglalkozások idejére a mozdonyfelvigyázó leváltja és az iskola befejezése után küldi útra. *Marosi* Ottó elvtárs, fűtő az alapismeretek tanulókörének tanulója személyfordába jár Püspökladány és Biharkeresztes között. Amikor szolgálata úgy esik, hogy az iskola ideje alatt kellene úton lennie, akkor a mozdonyfelvigyázó mást vezényel helyette útra. Ő pedig az iskola után 21 órakor megy el egy másik vonattal, így még keresetveszteség sem éri őt.

Az alapszervi vezetőség és a kiválogató bizottság munkájának meg is mutatkozik az eredménye.

A hallgatók felkészülten mennek el a foglalkozásra, igyekeznek minél jobban elsajátítani az anyagot.

Kollát Balázs elvtárs mozdonyvezető eddig még nem vett részt a pártoktatásban, sok nehézséggel küzdött az iskola megindulásakor. A pártvezetőség azonban az iskola vezetőjével közösen segített *Kollát* elvtársnak, aki már jegyzetet is tud magának készíteni, mind jobban szerepel a foglalkozásokon, a vitában.

A pártszervezet vezetősége nem elégedett meg az oktatás előkészítésével és beindításával, hanem továbbra is foglalkozik az iskolákkal. Határozatot hoztunk pl. arról, hogy minden iskolaért egy-egy vezetőségi tag felelős. A középfokú iskoláért a vezetőség *Varga* Győző elvtársat, a pártszervezet elnökét tette felelőssé. *Varga* elvtárs felelős az iskola hallgatóinak tanulásáért, megjelenéséért, gondoskodik az anyaghoz szükséges irodalomról, biztosítja az iskola számára a helyiséget, ha kell, a fűtést, egyszóval az iskola minden problémájával foglalkozni kell. *Varga* elvtárs még az iskola előadójával is foglalkozik a hallgatókon kívül. Ellenőrzi felkészülésüket. Az iskola megkezdése előtt átnézi jegyzetét, hogy milyen helyi problémákat, példákat építsen még be a jegyzetébe.

A többi iskoláknak is hasonló módon megvan a felelőse a pártvezetőségen belül. A jól tanulókat megdicsérjük, az elmaradókat bíráljuk, segítjük az elmaradás behozásában. Erre a célra a faliújságot is felhasználjuk, melyre kiírjuk, kik tanulnak jól, kik a hátul kullogók.

Pártszervezetünk az ifjúság és a női dolgozók oktatására is gondot fordít.

Az oktatásba bevontak 13 százalékát női dolgozók teszik ki, 23 százalékát pedig az ifik. A fiatalok és nők valamennyien jó eredményt érnek el a tanulás terén.

Jól megállják a helyüket úgy a termelésben, mint a mozgalmi munkában, *Kisgyörgy* Ilona elvtársnő, vagy *Zelei* Béla elvtárs, lakatos, aki mozdonyvezető akar lenni és jó munkája eredményeképpen egy hónappal korábban mozdonyra tették fűteni.

A tanulás eredménye a politikai iskola hallgatóknál máris kezd megmutatkozni. Ezt mutatják a termelés terén elért eredmények. *Nagy* György lakatos például 113 százalékról 118 százalékra növelte teljesítményét. *Belai* Béla elvtárs *Sztálin* elvtárs születésnapjára, december 21-ére ezévi tervének befejezését ajánlotta fel.

Pártszervezetünk — megértve az oktatás jelentőségét — általában igyekszik leküzdeni a menetközben felmerülő problémákat.

Az egyik ilyen probléma, hogy még mindig nem tudtuk teljesen megszüntetni a hiányzásokat. Előfordul, hogy egy-két elvtárs inkább útra megy és nem szól a felvigyázónak, hogy mentse fel szolgálatból az iskola idejére.

Így tett egy esetben pl. *Flórián* Lajos elvtárs, fűtő, az alapfokú politikai iskola hallgatója. *Flórián* elvtárs nem kérte a felmentését szolgálatból, hanem elment útra és nem jelent meg a foglalkozáson. A pártvezetőség az ilyen esetekben elbeszélget a hiányzókkal és megmagyarázza nekik, milyen kár éri őket, ha egyszer is elmaradnak az iskoláról. Ezt tettük Flórián elvtárs esetében is, aki azóta nem is mulasztott.

A másik probléma, hogy a mozdonyfelvigyázók *nem minden esetben mentik fel az iskola idejére az utazó elvtársakat.* Legutóbb is négy elvtárs hiányzott emiatt. A pártvezetőség a mozdonyfelvigyázókkal megbeszélte, hogy vegyék komolyabban ezeknek az elvtársaknak felmentését, ne a véletlenre bízzák, hogy hátha még az utolsó percben visszaérkezik az útról az, akinek iskolába kell menni.

A fűtőházi pártszervezeteknél a speciális munka miatt az oktatásnál több nehézség mutatkozik, mint egy más munkát végző üzemben. Az eddigi tapasztalataink azonban azt bizonyítják, hogy *minden problémát meg lehet oldani, ha a pártszervezet vezetősége célul tűzi maga elé, a nehézségek leküzdését és következetes harcot folytat a kitűzött cél eléréséért.*

Füzeséri István,
a pártvezetőség tagja.

A szerető gondoskodás még jobb, pontosabb és odaadóbb munkára kötelez bennünket

Pártunk és kormányunk újabb szerető gondoskodását tükrözi a minisztertanácsnak a vasutasok bérrendezéséről szóló rendelete. A mult rendszer bérpolitikájától eltérően ez nem a minisztérium és az igazgatóságok tisztviselőit, hanem a legkisebb fizetésű forgalmi, kereskedelmi és vontatási dolgozókat érinti. Tudom, hogy ez az intézkedés a vasutasságnak a felszabadulás óta végzett becsületes munkája jutalmazása.

Nem kisebb, hanem jóval nagyobb jelentősége van a mi drága *Rákosi* elvtársunk bejelentésének. Mi, vasutasok, szívünk egész melegével üdvözöltük a jegyrendszer megszüntetését, az árak, bérek és fizetések rendezését. Az igazság az, hogy hirtelenében fel sem tudjuk fogni pártunk és kormányunk határozatainak messze kiható jelentőségét. De azt máris láthatjuk mi, vasutasok, hogy a napokkal előbb bekövetkezett fizetésemelésünket újabb fizetésemelés követi, amely jelentősmérvű és ismét kifejezi *Rákosi* elvtárs megbecsülését a dolgozó vasutasság iránt.

Jelentős mértékű a gyermekek után járó családi pótlék felemelése és az a rendelkezés, hogy októberben kapott fizetésünk és mostani családi pótlékunk 10 százalékát, illetve felét a dolgozók megsegítésére ki kell fizetni.

Azt hiszem, dolgozótársaim nevében is beszélek, amikor kijelentem, hogy *Rákosi* elvtárs november 30-i tanítását megfogadjuk és hálából, szeretetük viszonzásaként megszilárdítjuk munkafegyelmünket, élesen és öntevékenyen lépünk fel a fegyelemsértők ellen és munkánkat úgy végezzük, hogy az őszi és téli forgalmat sikeresen lebonyolítva évi tervünket teljesítsük és túlteljesítsük.

Ha visszagondolok 1939-től a felszabadulásig eltelt időre, amikor mint poggyászhordár az utasok kényelmének kiszolgáltatva, változott napról napra a keresetem, sokszor egyetlen fillér nélkül tértem haza — látom azt a hatalmas változást, ami az életemben is bekövetkezett.

Még jobb munkával hálájuk meg pártunk gondoskodását

Ma, mint vonatkísérő dolgozom, havi keresetem mindenkor biztosítva van. 1952 január 1-től pedig jelentősen emelkedik a fizetésem. Voltak, akik úgy akarták megelégedésemet letörni, hogy azt mondták, hogy kevés ez az emelés. Ezeknek hátran a szemükbe vágtam, hogy

iskolás gyermekemet a MAV Kaposvári Fiúnevelő Intézetben népi demokráciánk állama havi 65 forintért élelmezi és tanítja.

Örömmel tölt el ez a fizetésrendezés azért is, mert érzem, hogy ebben is eddigi jó munkánk eredménye, szocialista építésünk fölénye mutatkozik meg a kapitalista országok gazdasági rendje fölött. Amíg a nyugati országok dolgozói bérharcot folytatnak létminimumuk biztosításáért, addig népi demokráciánkban pártunk és kormányunk fizetésemeléssel járul hozzá a dolgozók életszínvonalának emeléséhez.

Ez a szerető gondoskodás még jobb, pontosabb és odaadóbb munkára kötelez bennünket, minden magyar vasutas dolgozót. Meg fogjuk mutatni, hogy nem voltunk érdemtelenek erre a bizalomra. Mint, ahogy a felszabadulás óta számtalanszor tanujelét adtuk harcos kiállásunknak, a kocsiforduló leszorításával, az őszi csúcsforgalom sikeres befejezésével meg fogjuk teremteni az előfeltételeket, hogy feladatainknak a téli forgalom idején is maradéktalanul eleget tudjunk tenni, hogy országépítő tervünkből a reánk eső részt minden vonalon teljesíteni tudjuk.

Orosz II. János
vonatkísérő, Budapest Keleti pu.

Vasutasok!

Olvassátok, tanulmányozzátok Rákosi elvtársnak a Központi Vezetőségi ülésen a jegyrendszer megszüntetéséről az ár- és bérrendezésről, az állami és munkafegyelemről mondott hatalmasjelentőségű beszédét!

DECEMBER 21-RE TELJESÍTEM 1952. ÉVI TERVEMET

Néhány nappal ezelőtt megtekintettem a kommunizmust építő ország kiállítását. A kiállításon ott volt előttem a sok-sok millió újtípusú ember alkotásainak kicsinyített mása, mint pl. herszonterületi sztálini kolhozváros, vagy mint a Metro, amelyek mind a dolgozó nép érdekeit szolgálják. Eszembe jutott, hogy mi is hatalmas építkezéseket folytatunk. Nálunk is található sok tíz- és tizezer ember, akik a Szovjetunió példáját követve építik ötéves tervünket.

Én a Szovjetunió hős vasutasainak életét és munkamódszereit tanulmányoztam, az ő példájukat követve értem el eredményeket. Azonban hibát követtem el akkor, amikor a szakvonali képzés mellett elhanyagoltam az elméleti képzést és így elkövettem azt a hibát, hogy kommunistához nem illő viselkedést tanusítottam.

A párt bírálata nyomán igyekeztem és igyekszem a hibámat kiküszöbölni és úgy a termelésben, mint a tanulásban élenjárni. Most, amikor az osztályharc éleződik, e feszült nemzetközi helyzetben feladatom a Szovjetunió által vezetett béketábor erősítése, ezért hálából Sztálin elvtárs születésnapját munkafelajánlással ünnepelem.

1. 1951. december 21-re teljesitem az 1952-es évi tervemet. Jelenleg 1952 október 20-i terv teljesítésénél tartok. Ezen eredményt a szovjet mozdonyvezetők példája nyomán a „2000 tonnás" és az „500 kilométeres" és a felemelt sebességü vonatok továbbításával értem el.

2. Négy átképzősnek heti négy órán keresztül átadom elméleti és gyakorlati tapasztalatomat úgy, hogy a fiókműhely 26 százalékkal emeli minőségi munkáját. (Vaskó József, Dorkó Lajos, Tóth Bertalan és Kiillő Sándor átképzősök.).

3. A mozdony jókarbantartásán keresztül (Nazarova-mozgalom) a kezdő hibák megszüntetésével, kisebb javítások elvégzésével a mozdonyjavitás költségét 20 százalékkal csökkentem.

4. A szénkiszabásomat, melynél 14 százalékos megtakarítást értem el, 18 százalékra fogom emelni.

Felajánlásaimnál szerzett gyakorlati tapasztalataimat munkatársaimnak átadom és minden törekvésem oda irányul, hogy munkafelajánlásomat pártunk és a szovjet hős mozdonyvezetők munkamódszereinek alkalmazásával teljesítsem.

Tóth III. János
Kossuth-díjas sztahanovista
főmozdonyvezető,
a „Szocialista vasútért"
tudósítója.

A LANDLER-művek tervbrigádjai az ötéves terv túlteljesítéséért

Üzemünkben a terveket eddig egyedül a müszaki vezetők dolgozták fel. Az egyoldalú munka helytelensége fellődésünk akadályozójává vált: havi terveink lazák voltak. A tervek örvendetes túlteljesítése egyben azt is megmutatta, hogy terveink nem voltak eléggé feszesek. Nem vettük számításba do.gozóink egyéni kezdeményezését, megelégedtünk a müszaki vezetők tervezésével, akik pedig előrelátásaikat, illetően kissé óvatosak.

A szeptemberben megindúló tervbrigád-mozgalom újszerüen hatott üzemünkben. Már az első napokban létrehoztunk hat tervbrigádot. Ismerve dolgozóink lendületét, bizakodva néztünk a fejlemények elé. Üzemgazdasági Osztályunk kidolgozta az év első felének tényszámai alapján failagos gazdasági adatainkat, majd az erről készült nyomtatványokat megküldtük s brigádvezetőknek. Ezzel egyidőben

mozgalmi szerveink is megkezdték a tervbrigádok és feladatainak általános ismertetését.

A szakszervezet és a vállalatvezetőség értekezletre hivta össze a tervbrigádokat. Itt részleteiben is megkaptuk feladatainkat: tanulmányozzuk át részleteiben az 1952. évi tervet es dolgozzuk fel minden műhelyrészleg problémáját. Ezekkel a kérdésekkel állandóan foglalkoznunk kell, közölni kell a dolgozókkal és meghallgatjuk erre vonatkozó javaslataikat. Keressük meg azokat a hiányosságokat, amelyek a fejlődést gátolják. A dolgozók véleménye alapján dolgozzunk ki javaslatokat, hogy milyen müszaki, szervezési intézkedésekkel lehet a terveket előbb teljesíteni, hogyan lehet az önköltséget csökkenteni.

Dolgozók javaslatai a jövő évi tervekben

E munkák elvégzése után a gyakorlat mégis azt mutatta, hogy a tervbrigádok munkájában még nagyon sok hiba mutatkozik. A dolgozók kevés javaslatot nyujtottak be, versenytársunk, az Északi Járműjavító is megelőzött bennünket. Munkánk fő hiányossága, hogy nem tettük központi feladattá a dolgozók javaslataival való foglalkozást.

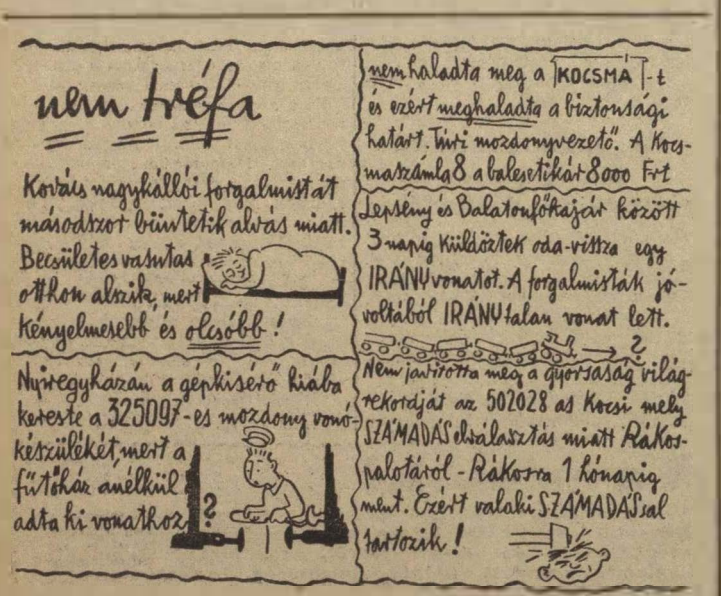
Értekezleten megtárgyaltuk a hiányosságokat, s határozatot hoztunk, hogy a do.gozóknak minden elhangzott javaslatát kiértékeljük.

Az üzemi bizottság az egyes értekezleteken felvett jegyzőkönyveket átadja a vállalatvezetőségnek. A vállalat főmérnöke a felszólalásokat tételrő.-tételre átvizsgálja, kiértékeli. Mérlegeli azoknak jelentőségét és azt a lehetőséget, hogy hogyan valósíthatók meg.

A kiértékelt javas.atokat dolgozókként kartotéklapon vezetik, felkeresik a javaslattevő dolgozót és vele közvetlenül megtárgyalják a részletkérdéseket. Ezen a lapon azt is feljegyzik, hogy a vezetőség kit kötelez a javaslatok bevezetésére. A végrehajtást hetenként ellenőrzik. Minden alkalmat felhasználunk arra, hogy az összes javaslat, felszólalás, hiányosság témája, és annak elintézése nyilvánosságra kerüljön. A javaslatkartonok átkerülnek a tervosztályra, ahol azokat bedolgozzák az üzem tervébe, a forintban, és időben kiértékelt nyereséget rávezetik a karton hátsó oldalára.

A megvalósított munka eredménye, hogy a mai napig 86 javaslatot vezettünk be, abból 56-ot építettünk be jövő évi tervünkbe. A tervbrigádok munkája ezzel azonban nem ért véget. Munkánkban még mindig találhatók hiányosságok. A javaslatok még nem terjedtek ki a balesetelhárításra és csak szórványosan foglalkoznak a külföldről behozandó anyagok hazai anyaggal való pótlásával. Célunk: a megkezdett úton továbbhaladva, olyan eredményeket elérni, melyekkel ötéves tervünket a kitüzött idő előtt teljesíteni tudjuk.

Ebneth Sándor
mérnök,
tervbrigádvezető



A MULTBÓL...

A magyar vasuti munkások hősies harca a jobb megélhetésért, szocialista viszonyaik javításáért már az 1894-es esztendőben megkezdődött. Ebben a rovatban elővesszük a vasutas munkásmozgalom krónikájának egy-egy megsárgult lapját a mai vasutas dolgozók látókörének bővítésére, abból a célból, hogy a mult hősi küzdelmeiből erőt merítsenek, hogy közelebb kerüljenek annak megértéséhez, hogy mennyire megváltozott a vasutas dolgozók élete, társadalmi helyzete, szociális körülményei.

Vereb Mihály egyike volt azoknak a harcos vasuti munkásoknak, akik megalkuvás nélkül szembeszálltak a *„császári és királyi"* elnyomással. Most a magyar vasutasok bérrendezése idején, nem érdektelen feljegyezni: mit mondott *Vereb* Mihály az 1904-es sztrájkot megelőző egyik nagygyűlésen. Béremelést követel maga és dolgozó társai számára. Nézzük csak mit mond *Vereb* Mihály beszédéről a krónika:

„Vereb Mihály szólt a tárgyról hosszabban, különösen kiemelvén, hogy abból a 18—20—22 forintból a szolga halodmagával megélni képtelen. Átlag nyolc krajcár esik egy családtag napi élelmére, amiből még a népkonyhán sem táplálkozhatik. A bajon sürgősen kell segiteni. Ugyanityen a helyzetük, sőt még rosszabb a kisegitő fékezőknek, akik 18—20 koronát keresnek hónaponként, amiből családostul meg kell élni és házbért fizetni."

Kiket érdekelt a felszabadulásig a munkások sorsa. Rabság, nyomor, szenvedés, a megtecsülés teljes hiánya kísérte a vasutasok életét. A szolga (később altiszt, most hivatalsegéd) sivár napok elé nézett, csakúgy mint az altisztek, (később segédtisztek). Egyedül a rendszert szivvel-lélekkel támogató tisztviselői kar számított a jobb bánásmód és javadalmazás szempontjából.

A nyomor és kitasztottság érzése diktálta például azt a *„felterjesztést"* is, amelyet egyik szervező gyülésükről küldtek el a *„királyhoz"*, élet és halál „urához":

„A magyar királyi államvasút sokezer alkalmazottja mai szervező gyülekezetéből legmélyebb hódolattal járul Felséged magas trónusa elé, aki az igazságnak magasztos forrása, az elnyomottaknak utolsó menedéke, a ki atyai szeretetével népeinek minden osztályát felöleli. A magyar királyi államvasutak alkalmazottairól, az állam gazdaságának örökké mozgósított seregéről, az állam mostohán gondoskodik."

Hiába menekült azonban a nemsok hiján gerincét tört vasuti munkás a magas trónus elé, hiába akart inni az igazság magasztos forrásából, az elnyomottak utolsó menedékéhez, mert *„őfelsége"* kutyába se vette a tiszti ranglétra alatt lévőket.

Mennyivel más ma a helyzete a dolgozóknak. Hazánk felszabadulásával a vasutasság életében is gyökeres változás következett be, az elmúlt rendszerben méltánytalanul háttérbe szorított vasutasság épülő szocialista társadalmunknak egyenértékü tagjává vált — mint ahogy azt *Bebrits* elvtárs a vasutas dolgozókhoz intézett felhívásában is kifejezésre juttatta. A magyar vasutasság megbecsülése jut kifejezésre a róluk való gondoskodásban, egész sor szocialista létesítményben, az üdültetésben, az egyes kategóriák közötti válaszfalak ledöntésében.

A vasutas dolgozók, megbecsülése jut kifejezésre abban is, hogy a közelmultban bejelentett fizetésrendezés után, népünk szeretett vezére, a magyar dolgozók atyja, a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének 1951. november 30-i ülésén tartott beszámolójában bejelentette a jegyrendszer megszüntetését, a munkabérek és fizetések emelését, az árak új, a dolgozókat védő szabályozását.

A multban elnyomott vasutasság minden öntudatos dolgozó tagja tudja ezt és arra törekszik, hogy a hős szovjet vasutasok nyomdokain haladva, az őszi és téli forgalom zavartalan lebonyolításán keresztül segítse egy még boldogabb és szebb jövő felépítését.



VONTATÁSI SZOLGÁLAT.

Kovács Mihály sztahanovista mozdonyvezető, Ratku János és Bakai András fűtők, debreceni fűtőház.

Az őszi forgalom tartama alatt ezideig a következő kimagasló eredményeket érték el: az egy mozdonyra eső napi km teljesítményüket a célkitűzéshez viszonyítva 78 százalékkal túlteljesítették. Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva 25 százalékos, a 2000 tonnás mozgalomban terven felül 22 túlsúlyos vonatot, a 4-es mozgalomban pedig 5 vonatot továbbítottak. A mosástól-mosásig mozgalomban eddigi eredményük 14.625 km. Kimagasló teljesítményüket a forgalmi dolgozóikkal való szoros együttműködéssel érték el.

FORGALMI SZOLGALAT.

Barta Imre sztahanovista kocsimester, Debrecen.

A kocsiforduló leszorítása érdekében az elmult 10 nap alatt az egy kocsira eső mozgatási időt 117.9, a kocsitartózkodási egységidőt 111.1 százalékra teljesítette, garanciavéllel 8 vonatot vállalt továbbítani, ezzel szemben 12 vonatot továbbított. Kiváló teljesítményét a munkatársaival való jó megszervezésével érte el.

KERESKEDELMI SZOLGÁLAT.

Szabó Ferenc és 11 fő brigádja, Záhony átrakó.

Az őszi forgalom gazdaságos megvalósítása érdekében az elmult 10 nap alatt a felajánlásukban vállalt 200 százalékos átrakási teljesítményt 312 százalékra teljesítették. Kiváló teljesítményüket a brigád tagjainak szoros együttműködésével érték el.

PÁLYAFENNTARTASI SZOLGÁLAT.

Hódmezővásárhelyi osztálymérnökség dolgozói Sztálin elvtárs 72. születésnapjának tiszteletére versenyre hivták ki valamennyi osztálymérnökség dolgozóit. A kihivás az alábbi versenyfeltételekben történt.

Októberben elért 126 százalékos átlageredményüket 130 százalékra, valamint a teljesítményükben végzett órák viszonyszámát 87.4 százalékról 91 százalékra vállalják emelni.

Ezen vállalás teljesítésével, illetve tul teljesítésével a béketábor bölcs vezére, Sztálin elvtárs születésnapjának méltó megünneplésével dolgozóink nagyban elősegitik az őszi forgalmi sikeres lebonyolitását és ezzel ötéves tervünk második tervévének határidő előtti teljesítését.

Felépitményi Vasanyagjavitó ÜV. dolgozói a Nagy Októberi Szocialista Forradalom ünnepének tiszteletére vállalták, hogy az 1951. évi tervüket november 25-re befejezik.

Az üzemi vállalat egyes osztályai az alábbi időpontok szerint fejezték be tervüket. A vállószerelő műhely és csúcsbetétes keresztezés szerelőműhely október 31-re, a felépitményi és szerszámjavitó műhely november 7-re, a kovácsműhely, gépműhely és asztalosműhely november 24-re.

A felépitményi szerszámjavitó műhely dolgozói Sztálin elvtárs születésnapjának tiszteletére vállalták, hogy 250 db Container-kocsi elkészitésénél egy újitással 20 százalékos megtakarítást érnek el. Ennek értéke 151.170 Ft.

Mit tanultam „A szakszervezetekről" cimü könyvből

Az elmúlt napokban jelent meg Lenin és Sztálin elvtársaknak: „A szakszervezetekről" cimü könyve. Megvettem ezt a könyvet, mert éreztem, hogy szakszervezeti funkcionárius nem dolgozhat jól Lenin és Sztálin tanitásainak szakszervezetekről szóló útmutatása nélkül. De nemcsak megvettem, hanem elolvastam Apró elvtársnak a mü megjelenése után irt cikkét a „Szabad Nép" 1951. november 2-i számában.

Megmondom őszintén, már sok könyvet olvastam a szakszervezetek feladataival, a funkcionáriusok magatartásával és tennivalóival kapcsolatban, de ebben a kötetben sok újat olvastam, mind olyant, amelyet felhasználok munkám megjavitására. Megtudtam, hogy a szakszervezetek feladatának milyen történelmi háttere volt, milyen elméleteket állitottak fel a trockisták és a többiek a szakszervezetek szerepében. Lenin elvtárs döntő csapást mért ezekre az ellenséges irányzatokra, majd Sztálin elvtárs uj elvi kérdéseket dolgozott ki. Többek között a munka szocialista szervezésének feladatait, a szakszervezetek és az állam viszonyának több problémáját és a szakszervezeteknek a dolgozókról való gondoskodását.

A birálat és önbirálat, a munkánkban felkelhető bürokratizmus elleni harc, a termelési értekezletek jelentősége, a munkásosztály tömeges versenymozgalmának szélesitése, az ujitó- és Sztahanov-mozgalmak elterjesztése a terv tulteljesitéséért, — mind-mind utat mutat számunkra.

Nekünk, szakszervezeti funkcionáriusoknak értékes segitséget jelent az a könyv. Sok mindenre megtanit bennünket: a pártonkivüli dolgozókkal való foglalkozásra, a tömegnevelés, a kultürmunka feladatainak helyes elvégzésére. Felvilágositást nyujt a szervezés elvi kérdéseiben.

Felhivja előttünk a munkafegyelem megszilárditásának nagy jelentőségét, gyakorlati tapasztalatokkal segit a kapitalista csökevények felszámolásában. Lenin és Sztálin elvtársak felhivják figyelmünket a káderek kiválasztásának fontosságára, a szakszervezeti funkcionáriusok, az ipar és más területeken vezetőszerepet betöltő elvtársak felelősségteljes munkájára. Emellett bő felvilágositást nyujt a szervezés elvi kérdéseiben.

Amikor ezt a nagyszerü könyvet, mint barátomat és segitőtársamat tanulmányoztam, megállapithattam, hogy mennyire hiányos még a munkám. Ez a könyv adja meg számomra azt a segitséget, hogy hibáimat kiküszöböljem és munkámat megjavitsam. Aki elolvasta a szakszervezeti funkcionáriusok nélkülözhetetlen könyvét, minden sora, lényege vérévé vált, a mainál sokkal könnyebben oldja meg a sokszor nehezebbnek látszó feladatokat, mert e müvel újabb fegyverrel gazdagodtunk. Ezért ajánlom minden funkcionárius-társamnak e mü tanulmányozását.

SURMANN IMRE,
az Északi Járműjavító ÜV.
ÜB szervezőtitkára.

A „Szocialista vasutas" BIRÁLATA UTÁN

A *„Szocialista Vasútért"* című lap 1951 szeptember 6-i számában egy cikk jelent meg *„Tizenhat fiatal lány tanulni akar, de a vállalatvezetést nem érdekli"* címen. Ebben az Északi Járműjavító ÜV bírálatot kapott, hogy a lakatos átképzős női dolgozókkal nem foglalkozunk.

A bírálat valóban helyes és jogos volt, mert

nem biztositottuk az elméleti oktatást, hibák voltak a mozgalmi életben, s az emberről való gondoskodás terén.

A bírálat feltárta mindezeket, de egyben megmondotta azt is, hogyan kell ezeket kijavitani.

A bírálat után megjavitottuk az átképzősök helyzetét. *Biztositottuk kéthetenként az elméleti oktatást. A gyakorlati munka elsajátitása könnyebbé vált az átképzősök részére. Rövid időn belül munkaruhát, uj műhelyrészt kaptak, a hiányzó munkapadokat pótolták.* Közvetlen

a munkahelyen külön női öltöző, hideg-meleg vizzel folyó viz-zuhanyozó áll rendelkezésükre.

A DISZ-vezetőség foglalkozik az ifjakkal, igy biztositva van fejlődésük. Ennek következtében szakvonali szinvonaluk máris emelkedik. *Boldán* Lászlóné már önállóságot kezd tanusitani a munka végzésében.

Vig Teréznek, *Papp* kartársnőnek és még egy-kettőnek viszont még több fegyelmet kell tanulniuk.

A 17—18 éves fiatal tanulók látva azt, hogy a párt- és a szakszervezet, s a szakvezetés foglalkozik velük, most még fokozottabban láttak tanuláshoz, hogy rövid időn belül szakmát sajátitsanak el és közvetlen résztvevői legyenek az alkotómunkának, a béke tervének.

FARKAS JANOS,
az Északi Járműjavító ÜV
átképzőseinek oktatója,
a „Szocialista Vasutért" levelezője

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasutért

désének elengedhetetlen rugója. A szovjet vasutnál épen úgy, mint valamennyi szovjet üzemben, a szocialista bérrendszer, a szocialista elosztás elve érvényesül. Mindenki képessége szerint és mindenki a végzett munka arányában kapja fizetését.

A VASÚT MUNKÁSAI tisztviselői, vezetői munkabért kapnak. A munkabér a nemzeti jövedelemnek, vagy az újonnan termelt értékeknek azt a részét képezi, melyet a dolgozók közvetlen, személyes fogyasztásra használnak fel, vagyis az az érték, melyet munkájuk mennyisége és minősége után kapnak.

A munkabér nagyságát az állandó termelő erők növekedése, a termelékenység emelkedése határozza meg.

A dolgozók bérének emelkedésével, az életszínvonal növekedésével egyidőben gyorsabban nő a termelékenység és ezáltal biztositva van a szocialista társadalom számára a többiet termék. *A többiet termékből biztositva van a termelés további bővitése, a dolgozók anyagi és kulturális szinvonalának állandó emelkedése, valamint az ország honvédelmi szükségleteinek kielégitése.* A dolgozók jövedelme — fejlettebb formában, mint nálunk — nem szorítkozik csupán pénzbeli munkabérre.

A szabadság, betegség idejére való fizetés, ingyenes oktatás, orvosi kezelés, nyaralás, bölcsőde, stb. mindezek kb. 38 százalékkal növelik a dolgozók munkabérét.

Ezek az általános elvek a vasut minden ágára ép úgy vonatkozik, mint az egész Szovjetunió dolgozói számára.

A vasút jellegét tekintve, a végzett munka sajátosságát figyelembe véve, a szocialista elosztás elvének megfelelően különböző bérezési formák vannak: *teljesitményi, progressziv, időbér, órabéres teljesitményi, premizálási, stb. bérek.* A bérek kialakitásánál a szovjet vasútnál figyelembe veszik a képzettséget, a végzett munka fontosságát, mennyiségét, minőségét, gazdaságosságát, s veszélyességét. Gyakorlatban megvalósulva láttuk *Sztálin* elvtársnak azt a megállapitását, melyet 1931 július 23-án tett a gazdasági funkcionáriusok előtt: *„Nem szabad türni, hogy a vasiparban egy képzett munkás ugyanannyi fizetést kapjon, mint az, aki a padlót söpri. Nem szabad türnünk, hogy a vasútnál a mozdonyvezető ugyanannyit keressen, mint az irnok. Marx és Lenin azt mondták, hogy a szakmunka és a nem-szakképzett munka közötti különbségnek csak a kommunizmusban kell eltünni, s hogy ennek következtében munkabért még a szocializmusban is a munka arányában, nem pedig a szükségletek arányában kell fizetni."*

A szovjet vasutakon ez az elv, a szakképzettséget illetően is, maradéktalanul érvényesül. A szakképzettség különböző módon nyer dijazást. Például a mozdonyvezetőknél azt veszik figyelembe, hogy milyen vonalon, milyen tipusú mozdonyokon tesznek szolgálatot, valamint milyen képzettséggel, gyakorlattal rendelkeznek. Ezen az alapon csoportositva vannak a mozdonyvezetők. Ez az elv, szinte valamennyi szakágra érvényesitve van.

A SZOVJET VASUTAKON is épen úgy, mint az élet minden területén a dolgozók bérezésének *főformája a teljesitményi bér.* A teljesitménybérrendszer a szocializmusban gyökeresen különbözik a tőkés társadalomban alkalmazott akkordbérrendszertől. A kapitalizmusban a teljesitménybér a kizsákmányolás fokozására, a munkaintenzitás növelésére, a munkabér csökkentésére vezet.

A szocialista termelési rendszerben a teljesitménybér a munkaszerinti dijazás szocialista elve megvalósitásának egyik legjobb eszköze.

A munkatermelékenység növelésének, a munkabér növekedésének a dolgozók anyagi helyzete javulásának egyik legfontosabb emelője. Tehát nem a termelésben eltöltött idő, hanem az elkészitett termények mennyisége és minősége, vagyis a munka végső eredménye szabja meg. A teljesitménybér ilyen módon *elősegiti a dolgozók társadalmi és egyéni érdekeinek összekapcsolását.* A szovjet vasutakon nagyon sok olyan munka van, melyet teljesitménybérben számolnak el, műhelyekben a mozdony és kocsijavitások, kereskedelemnél darabáru rakodása, kocsik ki- és berakása, stb. ségi munkával járó prémiummal összekapcsolódik össze. Igy például a kazánmosók munkájuk után megkapják a darabbért, de emellett döntő tényezőként jelentkezik a jutalmazás ténye, melyet a mosástól-mosásig megtett kilométer után kapnak meg. Vagyis ez szabja meg a jutalom nagyságát. Ez vonatkozik a mozdony és kocsijavitásokra is. Az ilyen dijazási rendszer nagy mértékben

ösztönzi a szovjet vasutasokat a minőségi munka végzésére, s ezen túl a szakképzettség elsajátitására,

ami végső fokon ezt eredményezi hogy az egyéni érdek találkozik a közösség érdekével, minél jobbat termelnek, ez az egész közösség javát szolgálja.

A vasút közlekedési jellegét tekintve, vannak olyan munkakört betöltő dolgozók, akiknek munkájukhoz *balesetmentes szolgálat füződik.* Például: forgalmisták, váltókezelők, mozdonyvezetők, stb. Ezeken a helyeken balesetmentes szolgálatért járó prémium van bevezetve, s ezt egyenként és havonként fizetik. Van olyan eset is — ha valaki egész évben balesetmentesen végezte szolgálatát — év végén plusz egyhavi fizetését kapja meg, mint jutalmat. Ez a fizetési rendszer felmérhetetlen segitséget nyújt a balesetmentes szolgálat ellátására.

Az időbérezési prémiumrendszer is igen széles méretekben van elterjedve a szovjet vasútnál. Ebben a fizetési rendszerbe tartoznak, akiknek munkájuk norma szerint nem állapitható meg. Például: igazgatók, igazgatóhelyettesek hivatalnokok, szivattyúkezelők, kapusok, stb. *Ebben a fizetési rendszerben a terv teljesitése, túlteljesitése után nyernek jutalmazást.* Ezen kivül vannak még.

takarékossági, széntakarékossági, késéscsökkentési, túlsúly után járó prémiumok.

A prémiumnak jellemzője, hogy *a kiérdemelt bér tekintélyes részét* képezi, ami va óban ösztönzőleg hat a termelés növelésére.

Amint a fenti elvi kérdések és példák mutatják láthatjuk, hogy

a magyar vasutasok bérezési rendszere, a fejlett szovjet vasutasok bérezési rendszerét követi.

Az 1950. III. 1-i, az 1950. IV. 1-i, az 1951-ben bevezetett bér- és premizálási rendszerek módosítása nagy mértékben kiemelte a régi értelemben vett bérezési rendszerből. Ezek a bérezések lényegében a vasútnál *a fizikai dolgozók bérezését úgy rendezte, hogy ez részleteiben is megfelelt a szocialista bérezés elvének.* Ugyanakkor a havibéres vasutas dolgozók, a vasút bonyolult munkaköreinek sajátossága folytán, ezek a bérrendezések nem

73,623.000 forintot adott a hajas vasutasok bérének rendezéséhez, majd az általános ár- és bérrendezés során 15—21 százalékkal növelte a már egyszer felemelt fizetést. Ezzel is, mint sok más tényen keresztül pártunk és kormányzatunk elismeri és értékeli a vasutasok, s a vasut eddig elért eredményeit.

A VASÚT VEZETŐIRE hárult az a feladat, hogy ezt a közel 74 millió forintot úgy ossza el, hogy ez előbbre vigye a szocialista bérezési rendszer megvalósitását, valamint úgy alkalmazza a bevált régebbi és bevezetett újabb fizetési formákat, mely ösztönzi a vasutas dolgozókat a nagyobb teljesitmények elérésére. Igy a munkaköri alapbér rendezéséhez 30 milliót, a munkakörök átsorolására 20,880.000 forintot, a prémiumrendszer módositására évi 22,743.000 forintot fogunk fordítani. Az elosztás helyességéhez *hozzájárult a Szovjetunióban járt vasutas küldöttség tapasztalatainak alkalmazása,* különösen abban a vonatkozásban, hogy *a prémium összegét felemeltük, s* igy a premizálással, illetve ezen keresztül, jobban tudjuk mozgositani a vasutasokat a terv teljesitésére, túlteljesitésére. Ugyanakkor olyan rendszert vezettünk be, mely *kizárja azt a helytelen egyenlősdiséget,* ami eddig uralkodott a premizálás kérdésében. Hasonlóan a Szovjetunióhoz, *balesetmentességi prémiumot vezetünk be,* mely nagy mértékben fogja csökkenteni a balesetek számát, s másik oldalon tekintélyes pénzösszeghez jutnak azok a vasutas dolgozók, akik balesetmentesen teljesitik szolgálatukat.

Pártunk és kormányzatunk, valamint a vasút vezetősége a bérrendezésért, s a bérek helyesebb elosztásáért, azt várja a vasutasoktól, hogy a pártszervezetek vezetésével, az üzemi bizottságok segitségével mindent tegyenek meg a munkafegyelem megszilárditása terén. Kiméletlen harcot folytassanak a munkafegyelem lazitóival szemben, akik az ellenséget segitik. Harcoljanak az őszi és téli forgalom, a háromnapos kocsiforduló sikeres végrehajtásáért, mely szorosan összefügg népgazdasági szempontból az 1951-es tervév teljesitésével. A vasutas vezetők, igazgatótól, főnöktől, csoportvezetőkig, indítsanak harcot az egyszemélyes felelős vezetés megteremtéséért. Mindezek megvalósitásában fel kell használni a hős szovjet vasutasoktól kapott gazdag tapasztalatokat.

Szekszárdi Imre
a budapesti Vasutpolitikai Osztály vezetője



...ez már sok, erre még a reakció sem számított.

„Nagy pártunk, Rákosi elvtárs iránti szeretetünk és hálánk jeléül..."

A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségéhez, *Rákosi* elvtárshoz számos táviratban és levélben mondtak köszönetet a vasutas dolgozók. Ezekben szeretetüket és hálájukat nyilvánitják a kormány és a párt gondoskodásáért, az új bérrendezésért. A vasutasok ezt a gondoskodást és szeretetet látják a felszabadulás óta a párt, *Rákosi* elvtárs, a nép kormánya részéről. A Vasutas Egyetem, a vasutas technikumok, a vasutasnap és a szállitási feladatok teljesitésében áldozatos munkát végző dolgozók tizezreinek üdültetése, 36.000 vasutas dolgozó bevonása az élelmiszerellátásba, a bakancsok, cipők és cipőtalpak tizezreinek kiosztása a vasutasok között stb. — mind azt bizonyitja, hogy pártunk értékeli a vasutasok áldozatos jó munkáját.

Vasutas dolgozóink nagy figyelemmel, lelkesedéssel és határtalan szeretettel hallgatták *Rákosi* elvtárs beszédét, olvasták a miniszterelnök határozatait. Leveleikben és táviratokban igéretet tesznek arra, hogy megfogadják *Rákosi* elvtárs tanitását és megteremtik a vasúton a szilárd munkafegyelmet, hogy ezzel is meghálálják a jegyrendszer eltörlését, az ár- és bérrendezést, a vasutasok helyzetének jelentős mértékü javitását.

Ezekről szólnak a magyar dolgozó nép nagy tanitójához, *Rákosi* elvtárshoz irt hálasorok is. De ezek az irások arról az elszántságról is tanúskodnak, hogy azzal hálálják meg ez újabb megbecsülést, hogy a legkiméletlenebb harcot folytatják a munkafegyelem megszilárditásáért, a lazaság, a bűnös mulasztások ellen és minden erejükkel és képességükkel arra törekszenek vasutas dolgozóink, hogy *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmukat teljesitve az őszi és téli forgalom hatalmas feladatait jól végrehajtsák, s a tervet túlteljesitsék.

A kaposváriak például igy irnak *Rákosi* elvtárshoz:

„Kedves Rákosi Elvtárs! Mi, Kaposvár állomás forgalmi dolgozói, nagy pártunk és forrón szeretett vezérünk, Rákosi elvtárs iránti szeretetünk és hálánk jeléül, azért az újabb megbecsülésért, amellyel a vasutas dolgozókat az új fizetésrendezés révén részesitette, december 21-re, a nagy Sztálin elvtárs 72. születésnapjára felajánljuk, hogy hiányosságaink kiküszöbölésével, nagyobb munkafegyelemmel, a dicső szovjet vasutasok példája nyomán, eddigi elmaradásainkon javitva, az utazási sebességet 96-ról 100 százalékra, a kocsitartózkodást 105-ről 115 százalékra, a tehervonatok rendes irányitását 80-ról 100 százalékra, a 24 órás vonatforgalmi tervet 88 százalékról 92-re, a gőztartást 72-ről 80 százalékra, a garancialevéllel indított vonatok számát 28-ról 35 százalékra emeljük és a kocsibeállitásokat pedig 3.9 óráról 3.5 órára csökkentjük. Ezzel az a célunk, hogy jobb munkánkkal hozzájárulhatunk ahhoz a harchoz, amely a világ dolgozóinak boldog és békés életét van hivatva felépiteni."

Az új bérrendezés arra kötelezi a vasutas dolgozókat, hogy megszüntessék a munkájuk területén fennálló hiányosságokat, hogy a munkafegyelem megszilárditásával fokozzák küzdelmüket a háromnapos kocsiforduló megteremtéséért, hogy az eddiginél is felelősségteljesebben dolgozzanak az őszi és téli szállitások győzelmes lebonyolitásán keresztül a tervév sikeres befejezéséért, a terv túlteljesitéséért.

SZERVEZZÜK A TÉLI ÜDÜLTETÉST

Azok a dolgozók, akik egészségtelen munkahelyen dolgoznak, melynek levegője a szervezetre káros anyagoktól szennyezett, a hótól csillogó hegyekben végzett séták eredményeként, kitisztult tüdővel, frissen, kipihenten térnek vissza a termelő munkába. Ezekben a magaslati gyógyüdülőkben ezenkivül minden szórakozási lehetőség, tágas társalgó, nagy könyvtár, egyéb sportfelszerelés, rádió, képeslapok állnak a dolgozók rendelkezésére.

Megelégedéssel és örömmel beszélnek mindenhol a dolgozók a téli üdülés szépségeiről és jóságáról, akik már egyszer kivették részüket abból, és eredményességét mutatják azok az emelkedő termelési százalékok, amiket a dolgozók az üdülésből visszatérve, elértek. Például: Pelyhes István öntő, aki a Landler Jenő Járműjavitóban dolgozik, a XIII. osztály t. t. felelőse jutalomüdülésre javasolta. A javaslatot az üdülési albizottság elfogadta jó munkája jutalmául és a beutalójegyet kiadta.

Pelyhes elvtárs az üdülésből visszatérve, termelési százalékát 131-ről 145 százalékra emelte.

A téli és jövőévi üdültetés jó megszervezése, a szociális összetétel megjavitása érdekében, üdülési ankétot rendeztünk a szakszervezet központjában és a jövőben folyamatosan a területi bizottságokon is rendezünk. Megtárgyaltuk az ankéton a feladatokat: az üdülési albizottság kiépitésének fontosságát, az üdülési propaganda kiszélesitését, a beutalójegyek helyes szétosztását és a szociális összetétel megjavitását. Ha az üdülési propagandát, a helyes elosztást és a pontos elszámolást most a téli hónapokban jól visszük, akkor nyáron, amikor több üdülő van nyitva, és igy az üdülési keret is magasabb, könnyebben tudjuk az üdülést jól megszervezni.

A vasutas dolgozók közül 1950-ben 7953-an, 1951-ben 9000-en üdültek. Több mint 1000 dolgozóval többen üdültek ez évben, mint tavaly. A jövő évben pedig ez a szám még 3000-rel emelkedik. Lényegesen emelni tudtuk a külföldi üdülésben résztvevő dolgozók számát, akik a népi demokratikus országokban üdültek jó munkájuk jutalmaként. Ugyszintén ezeknek az országoknak a dolgozói nálunk töltötték szabadságidejüket.

A téli üdülés szépsége és örömei

A dolgozók nagy többsége abban a téves hitben van, hogy csak nyáron lehet pihenni, pedig az év minden szakának megvan a szépsége, és minden évszakban a legmesszebbmenőkig biztositva van a pihenés lehetősége. Különösen a fizikai dolgozók azok, akik idegenkednek a téli üdüléstől. Ezt tükrözi vissza mátraházi üdülőnk, november 4-től november 18-ig 28 fizikai, 9 müszaki és 45 szellemi dolgozó üdült. Az üdülési albizottságok elmulasztották a dolgozók felvilágositását és nem forditottak rá gondot, hogy megismerjék a téli üdülés szépségeit.

Ez évben a SZOT osztotta szét a beutalójegyeket és igy a vasutas dolgozóknak alkalmuk nyilt az ország különböző helyein résztvenni a kedvezményes gyógyüdülésben. Fennáll ez a téli évszakban is, mikor Mátraházán, Lillafüreden, a Mecsekben, Sopronban üdülhetnek és gyógyulhatnak a vasutas dolgozók és élvezhetik jó munkájuk jutalmaként

a téli sport minden örömét és szépségét, amikor sielésre, ródizásra bőven van alkalom a havas hegyeken.

Vigyázzunk az üdülők szociális összetételére

Hiányosság volt munkánkban, hogy nem volt tervszerű s ez magával vonta a szociális összetétel romlását is. A szabadságolási ütemtervet az üdülési ütemtervvel nem hangoltuk össze és nem egy esetben előfordult, hogy a dolgozók nem tudtak üdülni menni — bár ezt a jó munkájuk jutalmaként megérdemelték volna — mert a szakvonal nem tudott számukra szabadságot biztositani.

A társadalombiztositási tanácsok feladata, hogy az üdülési albizottságokat mindenütt kiépitse, bevonva a bizottság munkájába azokat a dolgozókat, akik saját élményeiken keresztül meggyőződtek az üdülés szépségéről és gyógyitó hatásáról. Az albizottságok munkájukon keresztül minél nagyobb felvilágositó munkát fejtsenek ki a dolgozók között, hogy azok igénybevegyék az üdülést, ezzel elősegitsük tervünk határidő előtti teljesitését és túlteljesitését.

Szocialista vasutért

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutas Szakszervezet lapja

Megjelenik havonta kétszer

Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasuti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet

Szerkesztőség:

Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16. Telefon: 113—887, 124—893, 313—744. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54.

Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5.

Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

Az 1951. évi MÁV leltározás jelentősége

A szocialista vasút épitésének szükséges feltétele az állóalapok (állóeszközök, leltári tárgyak) állandó növekedése. A szállitás is munkaeszközökkel (kocsik, gépek, szerszámok stb.) történik.

A berendezések, felszerelések és üzemterek jobb kihasználása egyik legfontosabb feltétele az állami tervek teljesitésének és túlteljesitésének az önálló gazdasági elszámolás megszilárditásának és a jövedelmezőség fokozásának.

A vasút használatában lévő álló eszközök részei az egész nép vagyonának. Éppen ezért megóvásukért, helyes kihasználásukért a vasút vezetősége, de mindenegyes vasútas dolgozó is, az egész magyar népnek felelős.

A leltározás a szovjet tapasztalatok felhasználásával történik és gépesitett adatfeldolgozás révén megy végbe.

A feladat megvalósitása, a szovjet tapasztalatok alapján bevezetett módszerek, ezen keresztül a határidő betartása és igy a MÁV 1951. évi zárómérlegének elkészitése határidőre attól függ, hogy dolgozóink milyen lelkesedéssel és odaadással végzik ezt a feladatot.

A leltározás folyamán sokezer vasutas dolgozó győződhet meg a szovjet módszerek jelentőségéről, amelyek ezen a területen is igen nagy mértékben segitik a magyar vasút szocialista átalakitását.

DECEMBER 21-RE TELJESÍTEM 1952. ÉVI TERVEMET

Néhány nappal ezelőtt megtekintettem a kommunizmust építő ország kiállítását. A kiállításon ott volt előttem a sok-sok millió újtípusú ember alkotásainak kicsinyített mása, mint pl. herszonterületi sztálini kolhozváros, vagy mint a Metro, amelyek mind a ... dekeit szolgálják. ... mi is hatalmas ... álunk is ta... alk...

tem el eredményeket. Azonban hibát követtem el akkor, amikor a szakvonali képzés mellett elhanyagoltam az elméleti képzést és így elkövettem azt a hibát, hogy kommunistához nem illő viselkedést tanusítottam.

A párt bírálata nyomán igyekeztem és igyekszem a hibáimat kiküszöbölni és úgy a termelésben, mint a tanulásban ... Most, am... osztály-

A MULTBÓL...

A magyar vasuti munkások hősies harca a jobb megélhetésért, szocialista viszonyaik javításáért már az 1894-es esztendőben megkezdődött. Ebben a rovatban elővesszük a vasutas munkásmozgalom krónikájának egy-egy megsárgult lapját a mai vasutas dolgozók látókörének bővítésére abból a cél-ból, hogy ... ből ...

Büszkeségeink

HARCI JELENTÉS

az őszi forgalmi verseny állásáról

AZ ŐSZI ... DOLGOZÓJÁNAK ÉS ... JUTALMAZÁSA

December 21-én, Sztálin elvtárs 72. születésnapján fejeződik be a vasutasok őszi forgalmi versenye. Az őszi forgalmi versenyben legjobb egyéni versenyzőket és brigádokat országos és területi viszonylatban a következőképen jutalmazzak:

Országos viszonylatban, egyéni versenyzőknél: I. helyezett 1000, II. helyezett 800, III. helyezett 600 forint.

Brigádnál: I. helyezett 1600, II. helyezett 1200, III. helyezett 1000 forint.

Területi viszonylatban, egyéni versenyzőknél: I. helyezett 500, II. helyezett 350, III. helyezett 250 forint.

Brigádoknál: I. helyezett 900, II. helyezett 600, III. helyezett 400 forint.

A jutalmakat az 1951. évi augusztus hó 20-tól december hó 20-ig terjedő idő termelési eredménye alapján 1952. január havában fogják kifizetni. Amennyiben a terület legjobb dolgozói, vagy brigádjai egyben az országos legjobb helyezést is elérik, részükre csak egy jutalom, és pedig a **magasabb jutalom** folyósítható

1951. ÉVI AUGUSZTUS 20-TÓL NOVEMBER 10-IG AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN A LEGJOBB ÉS KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK.

FORGALMI SZOLGALAT A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Miskolc személypályaudvar. Az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 119, a vonatterhelési tervszámot 127, személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítását 110, a kocsitartózkodási egységidőt 114, az anyagtakarékossági tényezőt 125 százalékra teljesítette. Kocsi forgalma 200.884 kocsi volt. Az állomás dolgozói tervüket túlteljesítették. Ennek elérésében nagy jelentősége van annak a tudatnak, hogy az állomás dolgozói minden erejüket megfeszítve dolgoztak az élüzemszint kiteljesítéséért és a 3.5 napos kocsiforduló megvalósítása érdekében. **Összes pontszáma 224 pont. 2. Pécsbánya-rendező. Összes pontszáma: 145 pont, 3. Szolnok állomás. Összes pontszáma: 128 pont.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Cegléd állomás. 2. Selyp állomás.

VONTATASI SZOLGALAT. A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Miskolci fűtőház. Mozdonyjavítási költségüket a tervhez viszonyítva 8 százalékkal csökkentették. Az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométerteljesítményüket 27 százalékkal emelték. A 2000 tonnás mozgalomban a napi többterhelést 547 ponttal emelték. A mosástól mosásig mozgalomban a mozdonyok kilométerteljesítménye a célkitűzéshez viszonyítva 27 százalékkal emelkedett. A minden út jövedelmezőségéért mozgalomban a vonali mozdonyszemélyzet 71 százaléka vesz részt. Szénmegtakarítása a tervhez viszonyítva 11 százalékos. A vontatási személyzet hibájából három szolgálatképtelenség fordult elő. Baleset nem történt. **Összes pontszáma: 834 pont. 2. Szombathely fűtőház. Összes pontszáma: 805 pont 3. Békéscsaba fűtőház. Összes pontszáma: 515 pont.**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Keleti fűtőház. Összes pontszáma: — 349 pont. 2. Hatvan fűtőház Összes pontszáma: — 437 pont

PALYAFENNTARTASI SZOLGALAT. LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Hódmezővásárhely osztálymérnökség. Átlagos teljesítményi százaléka 128 százalék. Az összes munkaórák 90 százalékát végezték teljesítménybérben. Az átlagos rakodási időt 0.40 órára csökkentették. Az osztálymérnökség eredményét már hosszú idő óta tartja. A munkaversenyt állandóan tudatosítják, a vállalások megtételénél a fizikai dolgozóknak segít... a konkrét vállalás megtételében Összes pontszáma: ·68.60. 2. Bajai osztálymérnökség. Összes pontszáma: 64.20. 3 Békéscsabai osztálymérnökség Összes pontszáma: 63.44.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Székesfehérvári osztálymérnökség. Összes pontszáma: 44.70. 2. Váci osztálymérnökség Összes pontszáma: 45.

KERESKEDELMI SZOLGALAT. LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Budapest—Nyugati-pu. kereskedelmi főnökség. Az atlagos rakodási időt 15 százalékkal csökkentette. Kocsikihasználási tervét 129 százalékra teljesítette. Irányvonatképzés terén 233 százalékot ért el. Terv és tényszámok közötti eltérés mindössze 1 százalék. Átlagos foglalkoztatási foka 92 százalék. Anyagtakarékosság terén 28 százalékos megtakarítást értek el. Jó eredményüket a szállítófelekkel való szoros együttműködések és a munka jó megszervezésével érték el. **Összes pontszáma: 351. 2. Miskolc személypályaudvar kereskedelmi főnökség. Összes pontszáma: 301. 3. Zá hony kereskedelmi főnökség Összes pontszáma 284**

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGALATI HELYEK:

1. Komárom állomás kereskedelmi főnöksége. Összes pontszáma: + 55. 2. Rákospalota—Ujpest kereskedelmi főnökség. Összes pontszáma: + 17.

MÜHELYI SZOLGALAT. LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. Landler Jenő J. J. Ü. V. A vállalat időarányos tervét 109.6 százalékra teljesítette 3.19 termelékenységgel és 93.3 tervszerűséggel. Vállalását 174 százalékra teljesítette. Anyagtakarékosság terén egy főre eső érték 805 forint. **Összes pontszáma: 38.80. 2. MÁV Északi Járómüjavító Üzemi Vállalat. Összes pontszáma: 32.86. 3. Szolnoki Járómüjavító Üzemi Vállalat. Összes pontszáma: 32.37.**

KEVÉSBBÉ JÓ SZOLGALATI HELYEK:

1. Miskolci Járómüjavító Üzemi Vállalat. Összes pontszáma: 26.76. 2. Debreceni Járómüjavító Üzemi Vállalat. Összes pontszáma: 24.31.

A LEGJOBB ÉS KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK KIÉRTÉKELÉSE.

FORGALMI SZOLGALAT. RENDELKEZŐ ÉS VONATINDITÓ ALLOMASOKON:

JÓ EREDMÉNYT ELÉRT ALLOMASI IRANYITÓ, RENDEZŐ, FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐ

(I., I/a, és I/b. csoportba tartozó állomásokon):

1. Zalányi Ferenc intéző, állomásirányító, Szolnok. A 24 órás vonatforgalmi tervet 95 százalékra, tehervonatok terhelését a menetrendfüggelékhez viszonyítva 114 százalékra, személyvonatok menetrendszerinti indítását 110, tehervonatok menetrendszerinti indítását 90 százalékra teljesítette a normához viszonyítva. Összes pontértéke 109 pont. **2. Nyitrai Dezső forgalmi szolgálattevő.** Miskolci szpu. Összes pontértéke 102 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGALATTEVŐ.

1. Novák László intéző forgalmi szolgálattevő, Bp. Ferencváros. Összes pontértéke — 59 pont.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGALATTEVŐ

(II., III., III/a. csoportba tartozó állomásokon):

1. Majorosi Imre forgalmi szolgálattevő, Pécsbánya-rendező. A 24 órás vonatforgalmi tervet 90 **százalékra,** tehervonatok terhelését a menetrendfüggelékhez viszonyítva 128 százalékra személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítását a normához viszonyítva 110 százalékra teljesítette. Összes pontértéke 90 pont. **2. Hegedüs János forgalmi szolgálattevő, Szuhakálló—Mucsony.** Összes pontértéke 88 pont.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓ:

1. Pucsok Béla forgalmi szolgálattevő, Putnok. Összes pontértéke — 10 pont.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VALTÓKEZELŐ, VALTÓŐR:

1. Varju János váltókezelő, Bp. Déli-pályaudvar. Személy- és tehervonatok menetrendszerinti indításánál a normához viszonyítva 110 százalékot ért el. A góztartási egységidőt 179, az egy kocsira eső mozdítási időt 116 százalékra teljesítette. Összes pontértéke 125 pont. **2. Ifj. Sipos Imre vezető váltóőr, Debrecen.** Összes pontértéke 120 pont.

LEMARADT DOLGOZÓ:

1. Bodnár István váltóőr, Miskolci szpu. Összes pontértéke — 30 pont.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT KOCSIMESTER:

1. Szalai István kocsimester, Füzesabony. Az egy kocsira eső mozdítási időt 151, tehervonatok terhelését a menetrendfüggelékhez viszonyítva 128 százalékra teljesítette. A 4-es mozgalomban közlekedő vonatok kiteljesítésénél 145 százalékot ért el. Összes pontértéke 129 pont. **2. Kéringer András főkocsimester, Győr** Összes pontértéke 71 pont.

LEMARADT KOCSIMESTER:

1. Régi János kocsimester. Bp. Ferencváros. Összes pontértéke — 87 pont.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGALATTEVŐ:

1. Tamás Jenő ellenőr, Mezőlak. A késett személyszállító vonatok tartózkodását csökkentette, itt 238 százalékos teljesítményt ért el. Tehervonatok tartózkodásának csökkentésénél kiteljesítése 373 százalék. A kocsitartózkodási egységidő: 126 százalékra teljesítette. Összes pontértéke 437 pont. **2. Kovács József forgalmi szolgálattevő, Debrecen—Vásártér.** Összes pontértéke 234 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGALATTEVŐ:

1. Szabó Gyula forgalmi szolgalattevő, Mátészalka. Vonatot elfogialt vágányra járatott be.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VALTÓKEZELŐ, VALTÓŐR:

1. Mátyás Ferenc váltókezelő, Mezőlak. Személyszállító vonatok tartózkodásának csökkentésénél 238 százalékos teljesítményt ért el. Tehervonatok tartózkodásának csökkentés teljesítésénél 374 százalékot ért el. Kocsitartózkodási egységidőt 126 százalékra teljesítette. Összes pontértéke 437 pont. **2. Tóth András váltóőr Debrecen Vásártér.** Összes pontértéke 234 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT VALTÓKEZELŐ:

1. Takács István váltókezelő, Murony. Összes pontértéke — 20 pont.

VONTATASI SZOLGALAT. LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐ ÉS FŰTŐ:

1. Tassi Mihály mozdonyvezető, Szakályi Ferenc es Csonka Mihály fűtő, Szegedi fűtőház Az egy mozdonyra eső napi kilométerteljesítményüket a célkitűzéshez viszonyítva 76 százalékkal túlteljesítették, szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva 25 százalék volt. 4-es összekapcsolású mozgalomban 18 vonatot továbbítottak. Összes pontértékük 196 pont. **2. Kovács Mihály mozdonyvezető, Debreceni fűtőház.** Összes pontértéke 181 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐ ÉS FŰTŐ:

1. Pozsonyi József mozdonyvezető, Nyiregyházi fűtőház.

PALYAFENNTARTASI SZOLGALAT. LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT ELÖMUNKASOK:

1. Roboz Gyula, Pécsi osztálymérnökség. VI pm. szakasz. Alépítményi munkálatoknál átlagos kiteljesítése 201 százalék. A felmerült munkaórák 88 százalékát teljesítménybérben dolgozta. Összes pontértéke 57.8 pont. 2. —. Kevésbbé jó eredményt elért dolgozót nem közöltek.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT PALYAMESTER:

1. Hadnagy József főpályamester, Veszprémi osztálymérnökség. Szakaszának átlagos kiteljesítése 149 százalék. A hozzá beosztott dolgozók a felmerült munkaórák 97 százalékát teljesítménybérben végezték. Összes pontértéke 69.2 pont. **2. Ladányi Mihály főpályamester, Kecskeméti osztálymérnökség.** Összes pontértéke 60 pont.

Kevésbbé jó eredményt elért dolgozót nem közöltek.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT SZAKMUNKÁSOK:

1. Szabo Lajos kőműves, Debreceni osztálymérnökség, V. pm. szakasz. Felmerült munkaórák 99 százalékát teljesítménybérben végezte. Átlagos kiteljesítése 140 százalék. Összes pontszáma 47.80 pont.

Kevésbbé jó eredményt elért dolgozót nem közöltek.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MÜVEZETŐK:

1. Dohnál Vilmos Landler Jenő Járómüjavító Üzemi Vállalat. Összes pontszáma 135 pont. A Gazda-mozgalom kiszélesítése terén végzett jó munkát. Gyengébb eredményt elért dolgozókat szakmai tudásának átadásával segíti. **2. Gaál Illés, Landler Jenő Járómüjavító Üzemi Vállalat.** Összes pontszáma 99 pont

AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN KIVALÓ EREDMÉNYT ELÉRT NŐI ÉS IFI DOLGOZÓK:

Kiszeli Éva forgalmi szolgálattevő, Bp. Soroksári-út. A késett személyszállító vonatok tartózkodását csökkentette, így teljesítése 151 százalék. Összes pontértéke: 198.

Kisfalvi Gizella ifi dolgozó, irodai adminisztrátor, Miskolci fűtőház. Munkájának jó megszervezésével 96 százalékos kihasználtságot ért el. Kiváló szorgalmával példát mutat idősebb kartársainak.

Kátai Margit jegypénztáros, Kiskunfélegyháza. Munkaidejének teljes kihasználásával 237 százalékos teljesítményt ért el.

Bodnár Erzsébet, Szerencs. Kiváló szorgalmával és szaktudásával foglalkoztatási fokát 212 százalékra emelte.

Steiner Ernőné, MÁV Jegynyomda Üzemi Vállalat, aki munkaidejének jó kihasználásával 143 százalékos átlagteljesítményt ért el.

Herceg Edit műhelyi irnok, Északi Járómüjavító Üzemi Vállalat. A munkautalványozások hibátlan elkészítésével tünt ki társai közül.

Görög Andrásné, Debreceni Járómüjavító Üzemi Vállalat. A vételezéseket jól megszervezte, ezáltal sikerült biztosítania reszortja részére az anyagellátást.

Lőrincz Józsefné kocsitisztító, Nyiregyházi Kv. Normája minőségi munka figyelembevételével 154 százalékra teljesítette.

Till Ferencné számlázó, Landler Jenő osztószertár. Kiváló szaktudásával 130 százalékos teljesítményt ért el, gyengébb eredményt elért kartársnőit segíti.

LEGJOBB ÉS LEGGYENGEBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGADOK 1951. ÉV AUGUSZTUS 21-TŐL NOVEMBER 10-IG. FORGALMI SZOLGALAT.

GURITASNAL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGADOK:

Bartha Pál és brigádja, Dombóvár állomás. A vonatszétrendezési műveletek egységidejét 135, a legurított kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva 164 százalékra teljesítették. Szolgálatban aláváltás, utolérés, helytelen saruzás nem fordult elő. Összes pontértékük 198 pont.

Nagy László és brigádja, Rákosrendező. A vonatszétrendezési műveletek egységidejét 123 a legurított kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva 119 százalékra teljesítették. Szolgálatukban aláváltás, utolérés és helytelen saruzás nem fordult elő Összes pontértékük 126 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK:

Veres Gábor és Baranyi István sarusok, Rákosrendező. Kíméletlen tolatásai két kocsit kisiklasztottak.

SIKTOLATASNÁL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGADOK:

(Osztályon felüli I., I/a., I/b. csoportba tartozó állomásokon):

Cifrusz Ferenc és brigádja, Miskolc szpu. A 24 órás vonatforgalmi tervet 75, az egy kocsira eső mozdítási időt 135, a tehervonatok terhelését a tervhez viszonyítva 127, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105, a 2000 tonnás vonatok összeállításánál pedig 108 százalékos teljesítést értek el. Összes pontértékük 156 pont.

Dobos Mátyás és brigádja, Rákosrendező. A 24 órás vonatforgalmi tervet 60, az egy kocsira eső mozdítási időt 120, a tehervonatok terhelését a tervhez viszonyítva 106, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 100, a 2000 tonnás vonatok összeállításánál pedig 108 százalékos eredményt értek el. Összes pontértékük 102 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK:

Ecsel László, Hajdu János, Mihelyi Sándor, Fityók Pál, Kosztolányi István kocsirendezők Cegléd. 3—3 napot igazolatlanul szolgálatból elmaradtak

SIKTOLATASNAL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK:

(II., III., III/a csoportbá tartozó állomásokon):

Füvesi János és brigádja, Tatabánya-Felső. A 24 órás vonatforgalmi tervet 100, az egy kocsira eső mozdítási időt 121, a tehervonatok terhelését a tervhez viszonyítva 123, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 110, a 2000 tonnás vonatok összeállításánál pedig 138 százalékos eredményt értek el. Összes pontértékük 132 pont.

Kassai Bertalan és brigádja, Szerencs. A 24 órás vonatforgalmi tervet 78, az egy kocsira eső mozdítási időt 126, a tehervonatok terhelését a tervhez viszonyítva 122, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105, a 2000 tonnás vonatok összeállításánál pedig 146 százalékos eredményt értek el. A közlekedő tehervonatok 69 százalékát indították garancialevéllel. Összes pontszáma 132 pont.

Ütköző

A Fatelítő Vállalat teljesítése a bürokrácia útvesztőjében

A Fatelítő Vállalat november 15-én, reggel nyolc órakor táviratot adott fel a Vasúti Főosztály 6/d ügyosztálya számára. Ebben a dolgozók örömmel jelentették, hogy dombóvári üzemük november 10-én, budapesti vállalatuk pedig 12-én befejezte ezévi termelési tervét.

A táviratot annak rendje és módja szerint még aznap délelőtt megkapta az ügyosztály, de — nyilvánvalóan — mindenki elolvasta, megvitatta, aláírta és feljegyzéssel látta el a nagyszerű teljesítményről szóló értesítést, mert pontosan hat napba került, míg áttették a versenyügyekkel foglalkozó I. Szakosztálynak.

Diószegi és Zsigrai elvtársak méltán csodálkozhattak azon, hogy a Vasúti Főosztály egyenes folyosói még mindig a bürokrácia labirintusát álcázzák.

A „csirkefogó" és „marha", mint becenevek

Kálmán Ernő, országoshirű sztahanovista, Népköztársasági Érdemrendes váltókezelő, lapunk tudósítója, legutóbbi levelében azokról ír, akik még mindig a letünt Horthy-rendszer embertelen bánásmódját, gyalázatos modorát, a dolgozók lebecsülését „ápolják".

Kéri Sándor intéző Debrecenben a felszabadulás óta szokatlan hangnemet használ és durván bánik a hozzá beosztott tolató és váltóőri személyzettel. Nyilván még a galambszivű dolgozók sem nevezhetik másnak azt, amit *Tóth* Sándor saruzónak mondott, akit munka közben ecsirkefogózott. Később *Zeke* II. Antal kocsirendezőt lakónikus rövidséggel marhának nevezte, azért, mert nyolc rakott kocsit megsaruzott és nem hagyta, hogy összetörjenek a kocsik.

Kéri Sándor csak úgy dobálja ezeket a *„bece és boci"* neveket. — *És sok olyan tény van még* — írja többek között *Kálmán Ernő* — *ami méltatlan nemcsak az intézőséghez, de az újtípusú szocialista vasutashoz is. Vegye az intéző kartárs tudomásul, hogy az ilyen bánásmódnak már rég letűnt az ideje és ne is próbálja beceneveket visszaidézni, mert a dolgozók államában ilyet nem tűrünk, mert mi dolgozók az ilyen kartársaknál majd megfelelő nevelőmunkát fogunk végezni. Tartózkodjanak tehát az ilyen viselkedéstől mindazok, akiket illet, mert a munkafegyelem rovására megy a dolgozók önérzetének megsértése és ezzel hátráltatjuk az őszi és téli forgalom megvalósítását. Szeretném, ha Kéri kartárs ugyanitt bírálatot mondana, de nem a megszokott módján, hanem építőleg, hogy hibáinkat mi is kiküszöböljük.*

Ugyanilyen panasszal élt *Lakó* Ferenc *Kéri* ellen, de *Gulyás* János tolatásvezető sem mond mást *Kéri* Sándorról.

Várjuk Kéri térfőnök levelét...

A szegediek válasza a hosszúlejáratú versenyvállalás történetére

Lapunk legutóbbi számában, az „Ütközőben" Z. Burján István levelét közöltük, amelyben bírálatot gyakorolt a szegedi és debreceni versenyfelelősök felé azért, mert a debreceni igazgatóságtól egyetlen-egyszer sem, míg a szegediektől csak az első hónapban kaptak hosszúlejáratú versenyvállalásukkal kapcsolatban kiértékelést.

Most a szegediek válaszolnak lapunkon keresztül a miskolciaknak. Ebben kifejtik, hogy az igazgatóságok egymás közötti globális munkaversenyének felbontása után az üzemi bizottság úgy gondolta, hogy az igazgatósági központ dolgozóinak versenyszerződését is a már meglévő eddigi versennyel együtt felbontották és ezért nem küldték el jelentésüket a következő kiértékelési időszakról. A szegedi igazgatóság elért eredményei igazolják, hogy a dolgozók a munkaversenyt nagy pártunk tanítása értelmében a maguk ügyének, a szocialista fejlődés legfőbb mozgatóerejének, újabb és újabb eredményekre serkentő rugójának tekintik. — hasonlóan a miskolci dolgozókhoz.

A szegediek éppen ezért erősnek találják a miskolci igazgatóság dolgozójának bírálatát. Levelükben hangsúlyozzák, hogy az őszi és téli forgalom lebonyolításában még az eddiginél is erőteljesebben fognak résztvenni és máris elküldötték a havi kiértékelés új eredményeit versenytársaiknak, így a miskolci igazgatóságnak is.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasutért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIII. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM. Ára: 20 fill. 1951 DECEMBER 17.

A hála és szeretet hangján köszöntjük Sztálin elvtársat 72. születésnapján



Tanulságos, tartalmas és csodálatos a nagy Sztálin életútja, lankadatlan küzdelme és gondoskodása a népért, fáradhatatlan munkája a szocializmus, a kommunizmus építéséért.

Joszif Visszárionovics Sztálin kora ifjúságától fogva a párt, a munkásosztály, a dolgozók ügyének harcosa Áttól a perctől kezdve, hogy megismerkedett Marx-Engels tanaival, a marxizmus rettenthetetlen védelmezője lett. A 90-es évek második felétől kezdve a nagy Sztálin az egész világ kommunista pártjának első soraiban harcol, a világ kommunista pártjainak dicső szervezője, élenjáró harcosa.

A nagy Sztálin, Leninnel együtt irányította a párt előkészületeit az Októberi Forradalomra. Leninnel együtt kezdte építeni az új szocialista államot. Egyre élesíti az ideológia harci fegyverét és tanít, hogyan kell helyesen használni ezt a fegyvert.

Sztálin elvtárs folytatja a marxizmus-leninizmus tanainak továbbfejlesztését és utat mutat a kommunista programm gyakorlati és elméleti megvalósítására.

S ahogy az egész világ dolgozó millióí forró, rajongó szeretetükkel árasztják el Sztálin elvtársat, épen úgy igaz, nagyszerű szeretettel fordul Sztálin a dolgozó népek felé.

Szergej Mironovics Kirov, a nagyszerű bolsevik, 1934-ben az ötödik leningrádi területi pártkonferencián Sztálinról szólva ezeket mondotta:

„Nehéz elképzelni olyan gigászi alakot, amilyen Sztálin. Az utóbbi évek alatt, azóta, hogy Lenin nélkül dolgozunk, nem ismerünk munkánkban egyetlen olyan fordulatot, politikánkban egyetlen olyan valamennyire is nagyszabású kezdeményezést, jelszót, irányt amelynek szerzője ne Sztálin elvtárs, hanem valaki más volna. Minden főbb munkánk — ezt tudnia kell a pártnak — Sztálin elvtárs útmutatásai szerint, az ő kezdeményezésére és vezetése alatt megy végbe. A nemzetközi politika legnagyobb kérdései az ő útmutatásai szerint döntetnek el és nemcsak ezek a nagy kérdések, de még harmadrendűeknek, sőt tizedrendűeknek látszó kérdések is mind érdeklik őt, ha országunk munkásait, parasztjait és valamennyi dolgozóját érintik.

Meg kell mondanom, hogy ez nemcsak a szocializmus építésére vonatkozik annak egészében, hanem munkánk egyes kérdéseire is. Így például, ha országunk védelmének kérdéseit vesszük, teljes határozottsággal kell hangsúlyoznunk, hogy összes sikereinket, amelyekről beszéltem, teljes egészében Sztálinnak köszönhetjük.

Ennek az embernek hatalmas akarata, roppant szervezőtehetsége biztosítja a párt számára a szocializmus győzelmes építésével kapcsolatos nagy történelmi fordulók idejében való keresztülvitelét."

Kirov szavai, amelyekkel oly éles és hiteles fényképet fest Sztálin nagyságáról és jelentőségéről, megmagyarázza valamennyiünk számára, hogy miért szereti Sztálint olyan forrón és odaadóan a párt, a Komszomol, a Szovjetunió, s a világ összes dolgozója.

Sztálin elvtárs életének példájából emberek milliói tanulnak és fognak tanulni.

Sztálin elvtárs ragyogó példája segítik harcukban a dolgozókat.

Sztálin szava a dolgozókat újabb munkahőstettekre, soha nem látott tömeges hősiességre lelkesíti. A nagy Sztálin gondolatai messze előre megvilágítják útunkat.

Mi, magyar vasutasok a hála, szeretet és ragaszkodás hangján köszöntjük Sztálin elvtársat 72. születésnapján. A nagy Sztálin, népünk felszabadítója és barátja, a béke erős támasza. „Sztálin nevéhez fűzi az egész haladó emberiség, minden szabadságszerető demokratikus nép a tartós és szilárd béke és biztonságba vetett reményeit." A hatalmas Szovjetunió és Sztálin elvtárs segítségével, pártunk vezetésével építjük hazánkban a szocializmust. A szovjet vasutasok tapasztalatainak felhasználásával, segítségükkel építjük hazánkban a szocialista vasútat. A szovjet módszerek segítségével viszik vasutasaink győzelemre az őszi csúcsforgalom ügyét és épen Sztálin elvtárs születésnapján fejezik be a minden eddiginél nagyobb feladatokat jelentő őszi versenyt.

A vasutasok azzal bizonyítják törhetetlen hűségüket, szeretetüket és ragaszkodásukat Sztálin elvtárs iránt, hogy az őszi forgalmi versenyt diadalra segítik és lendületüket megtartva máris továbbviszik a téli forgalmat és úgy dolgoznak, hogy a téli szállítási feladatokat maradéktalanul végrehajtsák.

Ezzel tartozunk felszabadítónknak, a nagy Sztálinnak, pártunknak és Rákosi elvtársnak. Ezzel tartozunk a szocializmus építése, a béke ügyének.

Éljen a béke erős támasza, a győzelmes szocializmus országa, a Szovjetunió és nagy vezére: Sztálin!

PÁRTSZERVEZETEINK FELADATAI A TÉLI FORGALOMBAN

Vasutas pártszervezeteinkre most az a feladat hárul, hogy minden erővel tudatosítsák a téli forgalom politikai jelentőségét és mozgósítsák a vasut dolgozóit e nagy feladat sikeres végrehajtására.

Mindenekelőtt az őszi forgalom tapasztalataira támaszkodva harcot kell folytatni a munkafegyelem megszilárditása érdekében. Az idei őszi forgalom során, noha hatalmas eredményeket értünk el, a munkafegyelem terén komoly hiányosságok fordultak elő. A munkafegyelemnek ezek a hiányosságai, ha tovább fennmaradnak, komoly mértékben veszélyeztetik a téli forgalom sikeres lebonyolítását. A téli időszakban a fegyelmezetlen munkának sokkal súlyosabb következményei származhatnak, mint bármely más időszakban.

A tavaly téli enyhe időjárás miatt egyes dolgozók nem tulajdonitanak nagy jelentőséget a téli forgalomra való felkészülésnek. Ilyen megnyilvánulásokat tapasztalhattunk most legutóbb a békéscsabai osztálymérnökségnél, ahol egyesek azt hangoztatják, hogy

„az ő területükön az elmúlt években komolyabb hóesés nem volt és ezért minden fokozott erőfeszítés a téli forgalomra való felkészülésre felesleges."

Ha nem is szavakkal, de tetteikben egyes szakszolgálati vezetők is, ilyen értelemben nyilatkoznak meg. Békéscsabán a 8-as számú pályamester szakaszon nincs megszervezve a figyelőőri szolgálat és az állomással az értesitési szolgálat. Pusztaszabolcs állomáson rozsdás kenetlen váltók várják a téli forgalmat, ugyanitt az osztálymérnökségnél a szükséges durrantyúkat nem osztották szét, a vizdarunál a salak védő burok csak egy darunál volt meg. Számos hibát sorolhatnánk fel a téli forgalomra való felkészüléssel kapcsolatosan. Ezeknek a hibáknak a gyökere, nem kétséges, hogy az ellenség munkájára vezethető vissza. Pártszervezeteink sok helyen nem eléggé harcoltak azért, hogy a dolgozók, a szolgálati főnökök végrehajtsák a 72-es számú Hivatalos Lapban megjelent rendeletet.

Pártszervezeteink segítségére a Vasútpolitikai Osztály brosurát adott ki *„A téli forgalom tapasztalatai a szovjet vasutakon"* címmel. Ez a brosura megvilágítja, hogyan készülnek fel a szovjet vasutasok a téli forgalomra és a pártszervezetek hogyan veszik ki részüket ebből a harcból. Pártszervezeteink szervezzék meg a szovjet brosura széleskörű tanulmányozását, hogy a szovjet tapasztalatokat felhasználva végezzék nehéz feladatukat a vasutas dolgozók a téli forgalomban.

Pártszervezeteink a szakszervezeti bizottságokkal karöltve végezzék a felvilágositó és mozgósító munkát, irányitsák a szakszervezeti bizottságokat ennek a nagy munkának jó elvégzésére

A decemberi taggyülléseken külön napirendi pontban tárgyalják meg a téli forgalom feladatait, vitassák meg a tagsággal az elmúlt esztendő tapasztalatait. Felszinre kell hozni mindenkor a hiányosságokat, amelyek az ezévi felkészülésnél mutatkoznak. A decemberi taggyülések szabjanak irányt a kommunista vasutasoknak, de minden vasutasnak a téli forgalomban tanusitandó kemény helytállásra. Pártszervezeteink kisérjék figyelemmel a téli forgalom legjobb pártonkivüli harcosait.

Az a dolgozó, aki megérti, hogy második tervévünk befejezése és a harmadik tervév sikeres beindulása elválaszhatatlan a vasút jó munkájától, elválaszthatatlan attól a harctól, amit a vasutas dolgozóknak kell megvívni, dacolva a zord időjárással és tanujelét adja, hogy teljes erejével támogatja pártunk célkitűzéseit, a magyar dolgozó nép nagy harcát — érdemesnek bizonyul arra, hogy pártunk tagjelöltje legyen.

Az őszi forgalom tapasztalatai azt bizonyitják, hogy a legsúlyosabb hiányosságok a vontatás területén voltak. Ez a körülmény arra figyelmeztesse a vontatási pártszervezeteket, hogy sokkal nagyobb figyelemmel forduljanak a termelés kérdései felé.

A szovjet vasutakon alkalmazott példa alapján pártszervezeteink felvilágositó munkája hasson oda, hogy a vasutas dolgozók nagy támogatásban részesitsék az „első teleseket". Első telesek-nek azokat a vasutas dolgozókat nevezzük, akik az első telet töltik a vasutnál és igy még e téren nincsenek tapasztalataik. Az első telesek között sok a nődolgozó, akiknek segitése fokozott mértékben feladata a vasutas dolgozóknak.

A szakvonali vezetőket számoltassák be a párttitkár elvtársak a vezetőségi üléseken arról, hogyan hajtják végre a téli forgalommal kapcsolatos rendeleteket, milyen nehézségeik vannak és mit tesznek azok leküzdéséért.

Pártszervezeteink jó munkájukkal hassanak oda, hogy a Sztálin elvtárs születésnapja jegyében kiszélesedett munkaverseny december 21-e után ne torpanjon meg, hanem ellenkezőleg, továbbszélesedjék és lendítője legyen a téli forgalomnak.

Pártszervezeteink tekintsék a téli forgalommal kapcsolatos felvilágositó munkát és mozgósitást olyan feladatnak, mely szorosan kapcsolódik az ellenséggel vivott harchoz. Az ellenség mindent elkövet, hogy akadályozza a téli forgalom sikeres lebonyolitását.

Az ellenség, mely most a téli forgalom jelentőségének lebecsülésével támad soraink ra, később, a zord, kemény időjárás esetén épen az időjárásra való hivatkozással fogja aknamunkáját kifejteni.

Ez lebegjen pártszervezeteink vezetőségei előtt. Érezzék át, hogy a téli forgalom lebonyolításában a kommunistáknak kell élenjárni, az üj pártvezetőségeknek be kell bizonyitaniok, hogy méltók voltak a tagság bizalmára és úgy állják meg helyüket ebben a nagy harcban, mint ahogy azt joggal várja el tőlünk pártunk, Rákosi elvtárs.

Pánti Béla,

a Vasútpolitikai Osztály Üzemi Alosztályának vezetője.

Nemzetközi HIREK

A holland vasutasok az egységért harcolnak

A Holland Vasutasok, Villamos- és Szállítási Dolgozók Szövetsége az elmult napokban értekezletre ült össze, hogy megvitassa az ár- és lakbéremelkedést, amely anyagilag súlyosan érintette a dolgozókat.

Az értekezlet részvevői a drágasági segély folyósitását és a túlóra megfizetését követelték. A követelés széleskörű visszhangra talált a szállitóipari dolgozók nagy táborában.

A szövetségnek a dolgozók egységéért inditott mozgalmához a vasutasok nagy tömegei csatlakoztak és máris komoly sikereket értek el. A megmozdulásokat a holland vasutasság a szakszervezeti hovatartozástól függetlenül akcióegységben hajtotta végre.

A holland vasutasok elhatározták, hogy december 15-én országos vasutas gyülést tartanak, ahol az elszegényedés elleni harc kérdéseivel foglalkoznak.

A magyar Vasutasok Szakszervezetének Központi Vezetősége a gyüléssel kapcsolatban táviratilag fejezte ki dolgozóink együttérzését és rokonszenvét.

Japán vasutasok a japán „békeszerződés" ellen

A japán államvasutakon dolgozók szakszervezetének központi végrehajtó bizottsága határozatot fogadott el a nemzeti tanács által vezetett békeharcban való együttmüködésről, az úgynevezett „békeszerződés" ellen.

Ugyanebben sikraszállnak az igazságos békekötés mellett és követelik a Kinai Központi Népi Kormány elismerését, mint a kinai nép egyetlen törvényes képviselőjét.

A Szakszervezeti Világszövetség Főtanácsának határozata

November végén ült össze a Szakszervezeti Világszövetség Főtanácsának V. ülésszaka Berlinben. A főtanács ülésén résztvett és felszólalt *Apró* Antal elvtárs, a magyar Szakszervezetek Országos Tanácsának főtitkára.

Az *SZVSZ* ülésszakának záróülésén határozatot fogadtak el a dolgozók egységéről, az életszínvonal emeléséről.

A néptömegek életszínvonala csak azokban az országokban emelkedik szüntelenül, ahol megsemmisitették a kapitalista kizsákmányolást, ahol a kormány békepolitikát folytat.

Az akcióegység — a háború az éhség és a nyomor politikája ellen — egyre mélyeben behatol a dolgozó tömegek öntudatába. Ez kifejezésre jut azokban a sztrájkokban és más tömegmegmozdulásokban, amelyekben milliók vesznek részt.

Az akcióegység jegyében zajlott le sok nagy megmozdulás. Különösen az olasz fémmunkások, mezőgazdasági munkások, a hesseni német fémmunkások, a hamburgi kikötőmunkások sztrájkja, a bányászok és a dokkmunkások sztrájkjai a délamerikai államokban az argentin vasutasok, a chilei és braziliai munkások és alkalmazottak, az újzélandi dokkmunkások általános sztrájkjai és más megmozdulások.

A határozat felhivással fordul az összes dolgozókhoz, hogy zárják szorosabbra soraikat a tömegek gazdasági helyzetének megjavitásáért, valamint a fegyverkezési verseny és az új világháború nagy veszélye ellen vivott harcukban.

Mazsuba Ben Hadzsi LETARTÓZTATÁSA

A Szárazföldi- és Légiközlekedési Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége a marokkói francia gyarmati hatóságok szakszervezetellenes aknamunkájának újabb tényére hivta fel a szállitásipari szakszervezetek figyelmét.

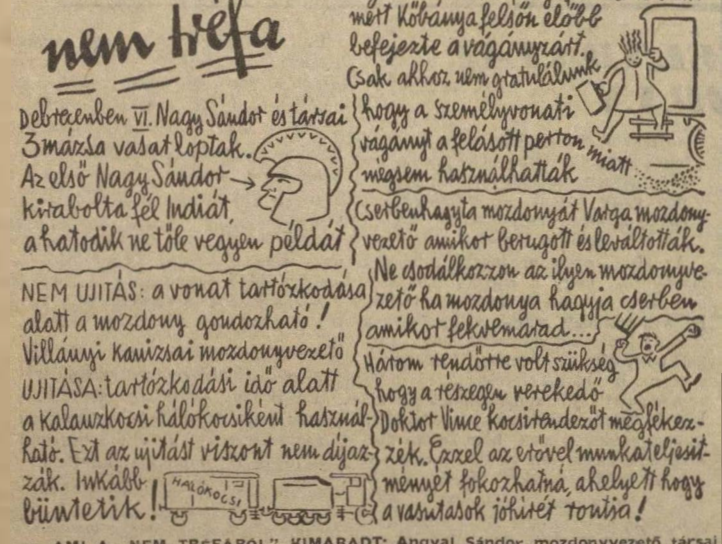
A közelmultban letartóztatták Mazsuba Ben Hadzsi elvtársat, a vasutasok szakszervezetének főtitkárát, a marokkói konföderativ szakszervezetek országos szövetségének titkárát.

A sajtó közlése szerint Mazsuba Ben Hadzsi Szeddik elvtársat a rabati pasa bírósága kétévi börtönbüntetésre itélte. Az ellene emelt vádat, mint teljesen alaptalant, még Rabat város vizsgálóbirája sem tartotta fenn, akire ezt az ügyet először bizták. Az volt a következménye aztán, hogy áttették az ügyet a rabati pasa bíróságához. A bírósági eljárás tanúk nélkül folyt le és formális volt.

A vasutas szakszervezet főtitkárát azért itélték el, mert a casablancai dolgozók novemberben megrendezett tüntetésével kapcsolatban, amikor állati módon belelőttek a tömegbe, — a rabszolgaságban sinylődő nép számára demokratikus jogokat követelt.

A marokkói vasutas szakszervezeti vezetők üldözése annak az önkénynek egyik megnyilvánulása, amely Marokkóban uralkodik és amely szoros kapcsolatban áll az USA imperialistáinak, az ország belügyeibe történő durva beavatkozásával.

A magyar vasutasok nevében a szakszervezet központi vezetősége táviratilag tiltakozott a gyarmatositó hatóságok megtorló intézkedései ellen, ugyanakkor a magyar vasutasok legteljesebb szolidaritásáról biztositotta a marokkói vasutasságot.



AMI A „NEM TREFÁBÓL" KIMARADT: Angyal Sándor mozdonyvezető társai körében örömét fejezte ki a minisztertanácsi határozatért, a jegyrendszer eltörléséért, az ár- és bérrendezésért. Ahelyett, hogy jobb és több munkával hálálta volna meg a párt és kormány szerető gondoskodását, elhiresztelte, hogy hamarosan áruhiány lesz. Ezzel vásárlási lázt idézett elő Somoskőújfalun és hogy „jó példával" járjon elő, ő maga is több „apró-cseprő" vásárlás mellett mindjárt 40 kg rizst halmozott fel. Az ördögi ötletet Angyal maga tervelte ki, de ráfizetett...

Hogyan segítik a komplex-brigádok a téli forgalom sikeres lebonyolítását

Lapunk hasábjain többször foglalkoztunk a komplex-brigád mozgalom és a fuvaroztatókkal való együttmüködés időszerü kérdéseivel. Megállapithatjuk, hogy pártszervezeteink és az üzemi bizottságaink egy része fokozott gondot fordit a mozgalomra, s ezeken a helyeken nemcsak az együttmüködés, de a versenyeredmények is jelentősen megjavultak. A debreceni igazgatóság területén például

sikerült a rakodási időt 4.2 óráról 3.2 óra alá szoritani.

Demecser állomáson különösen jó a vasutas dolgozók és a fuvaroztatók közötti együttmüködés. Itt

egy munkahelyi és egy összefogó komplex-brigád működik.

A téli szállítási feladatok elvégzését fékezik a névleges komplex-brigádok

Vannak azonban hiányosságok is. Nyirbogdány állomáson hónapokig *nem értek rá* brigádértekezletet tartani. Az *Ásványolajipari Vállalat* panaszkodik is az állomás munkájára. Ugyanigy van Hajduszoboszlón, Kisvárdán és még sok más helyen.

Vannak állomások, ahol megtartják az értekezleteket, de agyon adminisztrálják a mozgalmat. Sok helyen

a brigádértekezletet a vasút belső vitájává teszik a szolgálati ágak.

— mint az Hatvanban történt. Súlyos hiba, hogy súlyponti állomásaink nem fordítanak elég gondot a nagyüzemeinkkel szervezett munkahelyi komplex-brigádok szervezésére, melybe a munkát ténylegesen végrehajtó dolgozókat vonnák be. Ózd, Diósgyőr, Csepel gyártelep a legjobb példák erre.

Akik a földalatti gyorsvasút építését lassítják

A fuvaroztatók sokat panaszkodnak az előjelentés megbizhatatlansága miatt. Budapest-Kelenföldön épen az előértesités helytelensége miatt

a földalatti gyorsvasút építésénél 10—12 órát várakoztak a rakodómunkások

feleslegesen, mert a kocsik beállitása nem történt meg. Nagyon sok helyen hiba az, hogy a brigádértekezlet meddő vitába fullad, vagy kölcsönös agyondicsérésbe süllyed. Nem igy van ez a budapest-kelenföldi komplex-brigádnál, ahol

a helyi pártszervezet segitő birálata

nyomán sikerült megjavitani a munkát.

El lehet mondani, hogy a komplex-brigádok döntően segitették a december 21-én befejeződő őszi versenyt, de az észlelt hibák kiküszöbölésével a téli szállitási feladatok elvégzését még eredményesebbé kell tennünk, mert ezek a feladatok semmivel sem lesznek kisebbek az őszinél. Üzemi bizottságaink váljanak szervezőivé ennek a mozgalomnak. A gazdasági vezetők pedig fordítsanak fokozott gondot a komplex-brigádok támogatására. Ne tekintsék ezt a kérdést reszortfeladatnak és biztositsák a verseny nyilvánosságát, igy könnyen felszámoljuk a komplex-brigádok névlegességét és hatásosan segiteni tudjuk a brigádok szállitási feladatok elvégzésén keresztül felemelt ötéves tervünk túlteljesitését, népgazdaságunk erősitését a béke védelmében.

Kostya György
sajtótudósító.

A sztálinvárosi vasútépítők harca a terv időelőtti befejezéséért, a Sztálin Vasműért

Mi, a MAV Pályaépítő- és Felújító ÜV dolgozói, akik Sztálinváros térségében vivjuk harcunkat a terv túlteljesitéséért, az elmult napokban győzelmesen befejeztük e harc utolsó szakaszát:

befejeztük Pusztaszabolcs—Sztálin Vasmű között a vasútvonal építését.

Az utolsó szakasz építésénél nagy lendületet adott pártunk, s a kormány határozata, amellyel eltörölték a jegyrendszert, s felemelték bérünket.

Még előzőleg szocialista kötelezettségvállalást tettünk az egyik termelési értekezleten, *vállvetve a müszaki dolgozókkal*, hogy évi tervünket december 15-re teljesitjük. Pártszervezetünk állandó támogatása, az üzemi bizottság, a dolgozók, a müszaki vezetés szoros együttmüködése segitett bennünket. Ugyanakkor az építésvezetőségek közötti párosverseny növelte a termelékenységet. A helyes munkaszervezés, a sztahanovistákkal való rendszeres foglalkozás eredményeként

a kulcsi építési szakasz dolgozói már november 20-ra befejezték ezévi tervüket.

Ormai Gyula építésvezető rendszeresen megbeszélte a következő feladatokat a munkavezetőkkel, csoportbizalmiakkal. Az utolsó félévben 11 üj sztahanovistát nevelt a pártszervezet és szakszervezet támogatásával. A brigádok közül kiemelkedik

a kopócsapáti II-es brigád, amely a munkafegyelem megszilárditásával, az igazolatlan távolmaradások felszámolásával 170 százalékos átlagteljesitményt ért el.

Az adonyi építésvezetőség dolgozói a munkaidő minden percének kihasználásával hálálták meg pártunk, és *Rákosi* elvtárs gondoskodását a dolgozókról. A sztahanovista brigádok rendszeres munkaértekezletet tartottak, s ezt átvették a többi építésvezetőségek is. *Szabó* Mihály és sztahanovista brigádjának épen ezek a munkaértekezletek tették lehetővé a 170—180 százalékos átlagteljesitmény elérését.

Sirschich építésvezető „segítsége"

Az adonyi építési szakaszon hiányosságot is találunk. Másodrendű kérdésnek tekintik a verseny nyilvánosságának biztosítását és a verseny továbbfejlesztésének müszaki feltételeire nem gondol a müszaki vezetés. Hiba az is, hogy a *Sirschich* György müszaki tanácsos vezetése alatt álló építkezéseknél

hiányzik a szomszédos építésvezetőségekkel való szoros kapcsolat és az elvtársi segitség.

Nem minden esetben hajtja végre a főépítésvezető rendelkezéseit. *Sirschich* jó müszaki vezető, de hibáitól meg kell szabadulnia. Még többet kell foglalkozni a dolgozókkal és lehetővé kell tenni a verseny müszaki feltételeinek biztositását. Vigyáznia kell arra is, hogy a vasútépítők ne szenvedjenek hátrányt gondatlan bérelszámolások következtében. És harcolnia kell *Sirschich* építésvezetőnek a többi építésvezetőséggel való együttmüködés megjavitásáért, az egyszemélyi felelős vezetés megszilárditásáért.

A sztálinvárosi vasútépítők kijavitják a hibákat és még lendületesebben készülnek *Sztálin* elvtárs születésnapjára, hogy ezzel is elősegitsék a terv időelőtti befejezését, Sztálinváros, a Sztálin Vasmű felépitését.

Csókási Károly
a „Szocialista Vasutért" levelezője.

December 16-án adták át ünnepélyes keretek között a sztálinvárosi vasútépítők kiváló munkája eredményeként a pusztaszabolcs—sztálinvasmüi vasútvonalat, békeműveink egyik nagyszerű alkotását, válaszul az imperialista ragadozók háborús készü ődéseire.

A mozdonyok minőségi megjavításával is segítsék üzemeink a téli forgalom lebonyolítását

A háromnapos kocsifordulóért vivott harcban nagy jelentősége van a mozdonyok minőségi megjavításának. Az Északi Járműjavító ÜV mozdonyosztályának dolgozói is tudatában vannak ennek. A tervüket már november 7-én befejezték. *Vas* elvtárs, a felszerelő brigád vezetője büszkén mondja: *Brigádunk eredményei a vasutasnap óta állandóan növekedtek.* Tisztában vagyunk azzal, hogy mit jelent a minőségi munka a mozdonyjavításoknál.

Éppen ezért nem mindegy, hogyan dolgoznak az osztályon. A brigád termelékenységét hátráltatja a munka rossz megszervezése. Az elmúlt napokban például

reggel 7-től délig nem tudtak termelőmunkát végezni, csak ide-oda járkáltak.

A csőjavitóbrigád dolgozói nagy gonddal szerelik a mozdonyokat. *Baranyai* János és brigádja állandóan 109—115 százalékot teljesit. Az ő munkájukat viszont

a leszerelő-brigád felületes munkája fékezi.

mert a mozdonyokról leszerelt anyagot szétszórják a műhelyben, s igy megnehezitik a kazán- és armatura csere gyors befejezését.

Szabó László sztahanovista brigádvezető és munkatársai javitják a dugattyúkat és hengereket. Elmondja, hogy a munka helyes megszervezése révén 144 százalékot teljesitenek. Arról panaszkodik, hogy a *Csongrádi* brigádot nem érdekli a mozdonyok minőségi javitása érdekében való szoros együttmüködés. Azt mondták, hogy a száz százalékot *Szabóék* nélkül is teljesitik.

A jó műszaki vezető

Kemény harcot vivtak az osztály dolgozói a munkafegyelem megszilárditásáért, a minőségi munkáért. *Jávor* elvtárs, a mozdonyosztály vezetője komoly segitséget nyujtott ebben a harcban. A jó müszaki vezető dolgozótársait tanáccsal látja el munkahelyükön és épitő bírálatot gyakorol. Nemcsak neveli őket, de gondoskodik a verseny müszaki feltételeinek biztositásáról is. Ennek köszönhető, hogy a fizikai és a müszaki dolgozók szoros együttmüködéseként

a mozdonyok főjavitási időtartamát 34 napra, a fővizsgák időtartamát pedig 54 napra szoritották le.

A szovjet tapasztalatok átvétele nemcsak itt jelentkezik, hanem a minőség emelésénél is.

A mozdonyosztályra már hosszú idő óta nem küldtek vissza általuk javitott selejtes mozdonyt.

Az osztály dolgozói mindent elkövetnek, hogy a mozdonyok minőségi megjavításával is segitsék a közeli napokban induló téli forgalom, a téli verseny lebonyolitását, a háromnapos kocsifordulló megteremtését.

A mozdonyok minőségi megjavitásának előmozditására a leszerelő-részleg javitsa meg szervezetlen munkáját, a műhely pedig fordítson nagyobb gondot a tisztaságra. A szertár vezetője harcoljon következetesebben a mozdonyjavitásokhoz szükséges katrészekért, hogy azok idejében jussanak el a munkapadokhoz. Nem szabad megtörténnie annak, hogy hat darab 411-es, lángbolttartó-cső hiányában még a javitás után három hétig is a műhelyben állt.

A *Vasúti Főosztály* is adjon meg minden támogatást ahhoz, hogy a mozdonyjavitók anyagellátása ne hátráltassa a téli szállitási feladatok lebonyolitását, a minőségi mozdonyjavitást.

Kiállítás a Műcsarnokban

1951 december 23—1952 január 20



SZERVEZZÜNK CSOPORTOS LÁTOGATÁST A KIÁLLITÁS MEGTEKINTÉSÉRE

A TÉLI FORGALOM ELŐTT

Népgazdaságunk erőteljes fejlődése, szocialista építőmunkánk nagyszerű üteme következtében az őszi forgalom változatlanul csúcs-színvonalon mozog. Bár jelentősen több a napi kocsimegrakások száma, mint tavaly ilyenkor, az összes igényeket mégsem tudjuk kielégíteni. Fontos belföldi és export-szállítások számára nem tudunk üres kocsikat biztosítani. Ennek egyik oka az, hogy kezdeti sikereinket nem tudtuk stabilizálni és a 3.2 napra leszorított kocsiforduló ismét 3.8—4 napra emelkedett. Ahhoz, hogy felszámoljuk az elmaradásokat és a napi rakodásokhoz igényelt üres kocsikat maradéktalanul ki tudjuk állítani, *háromnapos kocsiforduló*ra *van szükség.* Ennek eléréséért a forgalmi, kereskedelmi és vontatási szolgálat dolgozói — előre kidolgozott terv szerint —, szorosan együttműködve, dolgoznak. *Minden jel arra mutat, hogy*

az őszi forgalom átnyúlik a téli forgalomba és a kocsiforduló csökkentése súlyponti kérdés marad.

Tehát úgy kell felkészülnünk a téli forgalomra, hogy munkánk ne veszítsen őszi forgalmi lendületéből. Ellenkezőleg! Azt tovább kell fokozni, hogy a zord időjárás okozta nehézségeket le tudjuk küzdeni és a télen is folyó nagy építkezésekhez az anyagot, árut, terményt idejében rendeltetési helyére tudjuk szállítani.

A téli forgalomra való felkészülés az egész vasút területén folyamatban van. A mozdonyok javítását, karbantartását fokozott figyelemmel végzik. Az állomások forgalmi és biztosító berendezéseinek működéséhez szükséges anyagokat és eszközöket készenlétbe helyezik. *A hóekéket és hóhányógépeket kijavították. A hójuvásos helyeken a hófogó sövényeket túlnyomórészben már felállították. Megszervezték a figyelőőri szolgálatot és a munkaerők biztosítása céljából megteremtették a kapcsolatot a helyi tanácsokkal. Gondoskodás történt arról, hogy az utazó személyzetet hideg és meleg étellel lássák el, valamint arról, hogy a szabadban dolgozók hideg idő esetén jutó, melegítő italt kapjanak.*

További erőfeszítésekre, a felkészülés mielőbbi befejezésére van szükség, hogy a téli időjárás hirtelen beköszöntésével a forgalom zökkenőmentesen lebonyolítható legyen. A téli időjárás viszontagságai lényegesen megnehezítik a vasúti szolgálat ellátását.

A köd, a havazások, hófúvások erősen korlátozzák a látási viszonyokat, ember és gép munkáját egyaránt megnehezítik, a baleseti veszélyt növelik. Ezért a dolgozók fokozott éberségére, céltudatos kemény helytállására van szükség.

A téli forgalom fokozott követelményeinek ellátásához feltétlenül szükséges a szilárd, öntudaton alapuló munkafegyelem!

Nem lehet türni a hanyag, felelőtlen szolgálattételt, leittasodást, a szolgálatból való indokolatlan késést és elmaradozást, az álbetegeskedést. Az ilyen fegyelmezetlenségek a becsületesen dolgozók munkáját teszik tönkre és súlyosan veszélyeztetik dolgozó népünk érdekeit. Meg kell szívlelnünk *Rákosi* elvtárs november 30-án mondott beszédének szavait: *„Olyan szellemet kell kialakítani, mely elítéli, megbélyegzi a fegyelmezetlenséget, melyben a fegyelem megsértése, igazolatlan kimaradás, selejtgyártás, szégyen és gyalázat".*

A munkafegyelem megszilárdítása súlyponti kérdése, fontos előfeltétele a téli forgalom akadálytalan lebonyolításának. Fel kell lépni az olyan hangok ellen, mely lebecsüli a téli forgalom nehézségeit, mely azt hirdeti, hogy *„nálunk úgy sem lesz komoly tél, nem lesz nagy forgalom".*

A téli forgalom lebecsülése arra vezet, hogy elhanyagoljuk az alapos felkészülést s így készületlenül állunk a meglepetésszerűen bekövetkezhető zord időjárás nehézségeivel szemben. A téli forgalom lebecsülése a tavalyi valóban enyhe téli időben nem egy helyen komoly zavarokra vezetett. A székesfehérvár—komáromi vonalon „lefagytak" a váltók, nem lehetett vágányutat adni a vonatoknak, mert nem gondoskodtak kellő időben a váltóknak hótól való megtisztításáról. Zavarok voltak Zircen, Eplényben, Kisbéren és másutt is.

Ki biztosít bennünket arról, hogy a küszöbön álló tél nem lesz-e sokkal keményebb, mint az elmult tél volt? Éppen ezért

a 72. sz. Hivatalos Lapban kiadott téli forgalmi intézkedéseket maradéktalanul, a határidő betartásával, pontosan végre kell hajtani.

Elengedhetetlenül szükséges, hogy *a párt- és szakszervezet helyi funkcionáriusai bekapcsolódjanak a téli forgalomra való felkészülés ellenőrzésébe* és általában behatóan foglalkozzanak a kocsiforduló csökkentése, a forgalom zavartalan lebonyolítása kérdéseivel.

Nagy gondot kell fordítani a dolgozók oktatására, téli forgalomra való kiképzésére! Az állandó oktatásokon, sztahanovista iskolákon szakadatlanul foglalkozni kell a téli forgalom aktuális kérdéseivel, a téli munkára való kiképzéssel. Követsük a téren is a hős szovjet vasutasok példáját, akik fiatal *„első teles"* társaiknak átadják téli tapasztalataikat, vállalják egy-egy fiatal társuk patronálását. Különösen nagyjelentőségű az élenjáró mozdonyvezetőknek fiatal szaktársaik felett vállalt patronálása.

Nálunk az idén kb. 100—150 új mozdonyvezető kerül a téli forgalomba, akiknek még nincs tapasztalatuk a zord időjárás viszonyai között végzendő fokozottan nehéz munkában. De a forgalom egyéb területein is találunk ujoncokat, akiknek ez lesz az első téli munkájuk s így nagy segítséget jelentene számukra ennek a szovjet módszernek alkalmazása.

A szovjet tapasztalatok gazdag tárháza egyéb területén is rendelkezésünkre áll, csak merítenünk kell belőle: *Igen fontos nagy hidegben, hogy a fogadó vágányra beérkezett vonatokat 15—20 perc multva felhúzzuk a gurítóra, amikor még a csapágyak nem hűltek le túlságosan és a kocsik jól gurulnak. A csapágyak feltöltésére meleg kenőanyagot kell állandóan keszenlétben tartani. A gurítódombok tetőpontját zord időjárás esetén — amikor a kocsik nehezen gurulnak — meg kell emelni. Nagy jelentőséggel bír a rakodások, elegy-áramlások fokozott szabályozása menetirányok szerint, torlódások elkerülése, az állomások rendezőképességének megóvása érdekében, a szabadon, vagy kedvezőbb helyzetben lévő menetirányok felhasználása céljából. Bevált módszer torlódás esetén a csomópontok előtti állomásokon történő vonatrendezés.*

Biztosítani kell, hogy szükség esetén a hó és jégelhárító eszközök és anyagok, valamint a szükséges munkaerő kellő időben rendelkezésre álljon. Az állomásfőnökök, szolgálati vezetők, menetirányítók egyéni felelősségének teljes mértékben érvényesülni kell a téli forgalomban, mert idejekorán tett gyors és határozott intézkedésekre van szükség a téli elemek elleni harcban. Az ilyen intézkedések elmulasztása súlyos következményeket von maga után. Vonalak, vonalrészek, nagyobb forgalmi egységek bénulhatnak meg.

Elengedhetetlenül szükséges az összes szolgálati ágak legszorosabb együttműködése.

A szüklátókörű szakmai sovinizmus súlyos károkat okozhat a téli forgalomnak és ezen keresztül népgazdaságunknak.

Minden szakszolgálat dolgozói előtt felemelt ötéves tervünk maradéktalan teljesítésének nagy célja lebegjen. Ennek érdekében ki kell küszöbölni minden tényleges vagy vélt ellentétet. Különösen a vontatás és a forgalom dolgozói között kell feltétlenül megjavítani a viszonyt, mely az utóbbi időben nem volt egészen kifogástalan.

Pártunk és államunk, dolgozó népünk méltán számít arra, hogy a vasutasok, munkájuk legjavát adva, biztosítják a téli forgalom zavartalanságát. A vasutas dolgozók az utóbbi időben többször tapasztalhatták, hogy nehéz és felelősségteljes munkájukat elismerik és megbecsülik. Ez megmutatkozott abban a kormányintézkedésben, amely 73 millió forintot adott a vasutasok fizetésének felemelésére. Ennek következtében *a kisebb fizetésű dolgozók,* különösen a kocsirendezők, váltókezelők, forgalmisták, stb. *jövedelme jelentős mértékben emelkedik.* Ehhez hozzájárul még a jegyrendszer megszüntetésével kapcsolatos bérrendezés, mely *a vasutasok fizetését további 21 százalékkal növeli.*

Rákosi elvtárs beszéde, a jegyrendszer megszüntetése, az ár- és bérrendezés, újabb csapást mér népünk, szocialista építésünk ellenségeire: a kulákokra, spekulánsokra és megmutatta népi államunk szilárdságát, egészséges politikai és gazdasági fejlődését.

Mi, vasutasok, úgy hálálhatjuk meg legméltóbban pártunk és kormányunk gondoskodását, ha az őszi és téli forgalom sikeres lebonyolításával hozzájárulunk felemelt ötéves tervünk teljesítéséhez, a Szovjetunió vezette béketábor magyarországi szakaszának további megerősítéséhez.

Üzemi bizottságunk a háromnapos kocsiforduló*ért*

Üzemi bizottsági vezetőségi értekezleteken foglalkoztunk a kocsiforduló kérdésével. Megvizsgáltuk munkánkat és megállapítottuk, hogy nem tettünk meg mindent a kocsiforduló leszorítása érdekében.

A pártvezetőség útmutatása alapján ezután kibővített üzemi háromszögértekezletet hívtunk össze. Itt megtudtuk azt, hogy súlyos hibák vannak a számítófelek munkájában. A *Hungária Vegyiművek* például 14—15 óra átlagos rakodást végez. Ugyanígy felvetődött az állomás s a fűtőház közötti együttműködés hiányossága is.

Tisztában voltunk azzal, hogy **az évi terv túlteljesítéséhez az őszi forgalmat, Rákosi elvtársnak tett fogadalmunkat, a télre való felkészülést maradéktalanul kell végrehajtanunk.**

A soronkövetkező termelési értekezletet szakszervezeti központunktól kapott irányelvek alapján már a fűtőház dolgozóival együtt tartottuk meg, ahol a dolgozók egymás hiányosságait is felvetették, azonban önbírálat kevés volt.

Ezt követően üzemi bizottsági vezetőségi, műhelybizottsági és bizalmi értekezleteken vitattuk meg a feladatokat. A bizalmiak csoportértekezleteken végeztek hasznos munkát, amelyeket **az üzemi bizottsági és műhelybizottsági tagok ellenőriztek.**

A fűtőház és állomás jó együttműködésének biztosítására felújítottuk és új alapokra helyeztük a komplexbrigád szerződést. A szerződés egyik eredménye máris, hogy a gőztartási normák terén az érkező és induló gépek normája nyolcszázalékos javulást mutat.

A verseny nyilvánosságának biztosítása, a műhelybizottságok és bizalmiak segítségével

szintén jó hatással volt eredményeink megjavítására. Számos jó teljesítmény segítette a kocsiforduló leszorítását, *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmunk megvalósítását. *Széchi* Károly például kocsitartózkodási normáját 118, *Horváth* Gábor gurítóbrigádja 115 százalékra teljesítette. *Papp* János vonatvezető brigádjának havi átlagteljesítménye pedig elérte a 127 százalékot.

Dolgozóink munkalendületét méginkább fokozta a jegyrendszer eltörlése, az ár- és bérrendezés

Dolgozóink versenylendületét méginkább fokozta drága *Rákosi* elvtársunk bejelentése a jegyrendszer megszüntetéséről, az általános ár- és bérrendezésről, ami nagyon gyorsan követte a minisztertanács előző rendeletét a vasutasok fizetésrendezéséről. A népnevelők és bizalmiak felvilágosító munkát végeznek és ismertetik a határozat egyes pontjait.

Meg is látszik a dolgozók megelégedése. Az egyes műszakok közötti verseny komoly lendületet kapott éppen a dolgozók által elindított kezdeményezések során. *Horváth* Gábor gurításvezető például vállalta a gurítás 116 százalékra való teljesítését és versenyre hívta a többi műszak dolgozóit. *Szalai* József pedig versenyre hívta az állomás valamennyi tolatásvezetőjét a fajlagos kocsimozgatás kiteljesítésére. Bizalmiaink népszerűsítik a vállalásokat és ezzel is hozzájárulnak az őszi csúcsforgalom sikeréhez.

Üzemi bizottságunk munkájának komoly hiányossága, hogy kultúrszektorunk nem segíti a munkaversenyt.

Az üzemi bizottság tagjai ellenőrzik a téli forgalom előkészületeit és komplexbrigád szerződést kötünk a téli forgalom idejére a pályafenntartás dolgozóival.

MAGYAR BÉLA,
ÜB-elnök

Vasutas fiatalok „az őszi forgalom legjobb ifjúmunkása" címért folyó verseny utolsó szakaszában

Födi Sándor sztahanovista ifjúmunkás mozdonyvezető felhívására a fiatalok ezrei válaszoltak. Elindult a nemes versengés, a meglévő versenyvállalásaikat felülvizsgálva, új szempontokkal, új vállalásokkal egészítették ki a hosszúlejáratú versenyszerződéseket. A lelkesedés, a szorgalmas munka nemcsak a fiatalok ezreit mozgósította, de az idősebb dolgozóknak is lendületet adott a munkához. Új, kiemelkedő eredmények születtek. A fiatalok harcbaszálltak brigád- és egyéni versenyzés formájában a megtisztelő cím és a Vasutasok Szakszervezete által alapított vándorzászló elnyeréséért. A fiatalok 97 százaléka tett felajánlást. A vállalások

közel hét és félmillió forint értékben növelik a termelékenységet és helyes munkaszervezéssel, anyagmegtakarítással ötmillió forintot takarítanak meg népgazdaságunknak.

Födi elvtárs azóta is állandóan fokozottabb mértékben foglalkozik a *Hámán Kató Fűtőház* fiataljaival, ő maga pedig újabb kezdeményezéseken és szovjet tapasztalatok bevezetésén fáradozik. Javaslatot tett mozdonyának önálló elszámolására. *Szeged-Rókus*pályaudvaron *Török* András és brigádja a kocsik ki- és berakási tervét 321 százalékra teljesítette. A *Kiskunhalasi* Fűtőházban *Sallai* Árpád sztahanovista ifjúmunkás mozdonyvezető az elmult hónapban 342 mázsa szenet takarított meg. *Pataki* József csőfuvató 184 százalékos átlagteljesítményt ért el. Az anyagmegtakarítási mozgalmat még tovább szélesítik ifi szervezeteink.

Kormányzatunk az anyagmegtakarításban jó eredményeket elért dolgozók számára a bérrendezés következtében több mint

húszmillió forintot fordítanak a jobb munkára és anyagmegtakarításra ösztönző prémium összegének emelésére.

A DISZ tagkönyvcsere erősíti a fiatalok harcát

Budapest Nyugati-pályaudvar ifjúsági brigádja naponta 150 vagon árut kezel. A munka lendületét nagyban fokozta a tagkönyvcsere. *Veres* Géza a tagkönyvcsere napjára vállalta egy ifjúsági brigád megszervezését és teljesítményének ötszázalékos emelését. Az állomás fiataljai december 21-re befejezik ez évi tervüket és a kocsi kihasználást a tervhez viszonyítva tíz százalékkal növelik.

A nyíregyházi pályafenntartás ifibrigádja

előző havi 160 százalékos teljesítményét 175-re növelte és bekapcsolódtak a Kovaljov-mozgalomba. Szabó Ferenc és sztahanovista brigádja pedig teljesítményét 75 százalékkal növelte.

Sztálinváros térségében dolgozó ifibrigádok büszkén vívják harcukat a következő tervév győzelméért.

A fiatalok harci lendülete döntően segíti a kocsifordulóért vívott harc sikerét és egyre több fiatal ér el kiemelkedő eredményt. Pártunk és kormányzatunk a fiatalokra is gondolt akkor, amikor felemelte a minőségi és mennyiségi munka után járó prémium összegét.

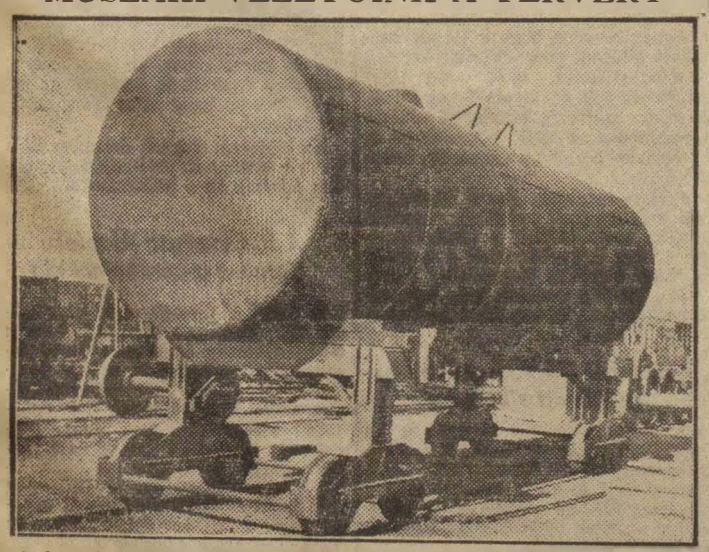
A pártszervezetek és üzemi bizottságok foglalkozzanak még többet a fiatalokkal.

A nemes célért folyó versenynek egyik akadályozója, hogy a küzdelemben a fiatalok sok esetben magukra vannak hagyva. Nem kapnak kellő támogatást a szakszervezeti üzemi bizottságoktól, de a pártszervezetek sem ellenőrzik ezeket. A *Szolnoki Járműjavító* fiatal jainak munkájára nagymértékben rányomta bélyegét, hogy áprilisóta egyetlen taggyülés, de ifjúgárdaértekezlet sem volt.

Nagy hiányosság mutatkozik az *Eszaki, a Szolnoki Járműjavító, Komárom* és *Dorog* Fűtőház fiataljai munkájában is. Ezekben az üzemekben a fiataloknak csak egy része halkott *Föld* elvtárs felhívásáról, még kevesebben csatlakoztak ehhez.

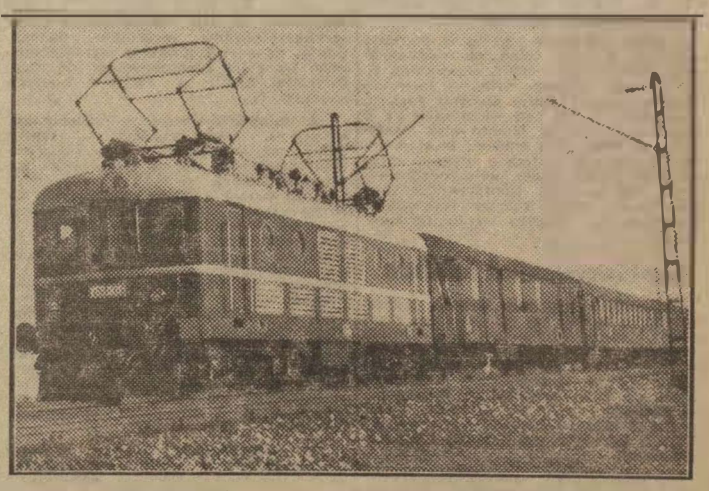
Az őszi forgalom sikeres lebonyolításában nagy részük van a fiataloknak. A pártszervezetek és üzemi bizottságok segítsék a DISZ-szervezetek munkáját, karolják fel a fiatalok kezdeményezéseit, hogy még jobb eredménnyel tudják megoldani a nem kisebb feladatokkal járó téli forgalmat.

MŰSZAKI VEZETŐINK A TERVÉRT



A felemelt ötéves tervünk harmadik éve január 1-én indul el megvalósítása felé. Ebben a munkában hatalmas segítséget jelent a néphez, a hazához, a párthoz hű műszaki értelmiség segítsége. Képünkön a Landler-művek kitűnően bevált javítóbakját látjuk, amelyet Kigyósi Sándor mérnök újítása. A javítóbak használatával „futószalagon" történik a kocsik javítása, amellyel döntően segítette az üzem az őszi és most a téli forgalom lebonyolítását.

EZT IS AZ ÖTÉVES TERV ADTA



Felemelt ötéves tervünk sok új mozdonnyal, kocsival, létesítménnyel, szociális juttatásokkal építi a szocialista vasutat. A képen látható Bo-Co-fele villamosmozdony is egyike az ötéves terv ajándékainak. A régi villamosmozdonyok maximális sebessége 100 kilométer volt, a Bo-Coé már 125 kilométer. A régit 2500 lóerős gép hajtotta, az új villamosmozdonyt 3200 lóerő röpíti előre pályáján.

A Bo-Co október elsején került forgalomba, s érdekessége, hogy külön hajtórudja nincs, amely annyit jelent, hogy minden kerékhez külön motor van felszerelve, amely fogaskerékmeghajtással dolgozik.

Az új villanymozdonyt a MAVAG készítette, a beépített hatalmas villanymotort pedig a Ganz szállította.

Jövőre már két darab ilyen villanymozdony segíti a forgalmat, 1953-ban, és egy darab 2000 lóerős Diesel-rendszerű gyorsvonati villamosmozdony kerül forgalomba.

Így épül, szépül vasutunk...

A keleti fűtőházban jól szervezték meg a szakszervezeti oktatást

A szakszervezeti ismeretterjesztő előadásoknál nehézségekkel küzdöttünk a múlt esztendőben. Ezek a nehézségek mintegy „öröklődtek" az új oktatási évadban is. Egy-egy ismeretterjesztő tömegelőadáson csak 10—15 dolgozónk vett részt. Hivatkoztak a túlzsúfolt programmra, a szakvonali elfoglaltságokra.

Nagy fontosságot tulajdonítok az oktatásnak. Világosan látom, hogy a Szovjetunió által vezetett békeharchoz szükségünk van arra, hogy a dolgozók képzettek, tésztánlátók legyenek. Ez eredményesebbé teszi a vasutasok munkáját is.

G. Tóth Imrével, a tömegoktatási felelőssel beszélgetve, beláttuk, hogy fordulatot csak úgy érhetünk el, ha a pártszervezet segítségét kérjük és a szakszervezeti aktivákat tevékenyebb munkára serkentjük.

A kért segítséget megkaptuk. A tömegelőadás időpontját nem változtatják meg: az üzemi bizottság a pártszervezettel egyezteti az előadások időpontját.

Új közönségszervezési módszer

Új módszert vezettünk be a közönségszervezés sikere érdekében. Már az előadás megtartása előtt pár nappal beszélünk a következő előadás anyagáról, s kiemeljük az előadás témájának érdekesebb mozzanatait. Ezzel felkeltjük a dolgozók érdeklődését.

A fűtőházi dolgozók érdeklődését bizonyítja, hogy így az utolsó három előadáson részvevők száma alaposan megnőtt és mindig többen tesznek fel kérdéseket az előadások elhangzása után.

Az oktatási munka fontosságának megértését segíti, hogy minden reggel félórás újságkiértékelést tartunk, ahol megtárgyaljuk a fontosabb bel- és külpolitikai kérdéseket.

A fűtőház mérnökei előadások tartását vállalják

és ezzel komoly segítséget nyujtanak. „A földalatti gyorsvasút" című előadást is egy mérnök elvtárs tartotta meg. Amikor befejezte, Lukács Miklós brigádvezető így nyilatkozott társai nevében: „Még több ilyen előadást szeretnénk hallani, amelyben ismertetik ötéves tervünk hatalmas építkezéseit". Becsei János, az átképzősök oktatója például rendszeresen hallgatja ezeket az előadásokat és „Az élet keletkezése" című előadásra 30 átképzős dolgozótársát szervezte be.

Ezt az előadást zsúfolt teremben, a legnagyobb érdeklődés mellett hallgattuk. Dobos József átképzős megjegyezte: „Az eddigi babonás elgondolásainkat tisztázta az elvtárs jó előadása".

„Az őszi forgalom feladatai és a téli forgalom jelentősége" című előadást decentralizálva tartottuk meg és ebbe fűtőházunk minden dolgozóját bevontuk. Az előadás anyagának felhasználása nagymértékben segítette a termelési értekezletek munkáját. Több vállalás történt itt és bevezették december 21-re. Sztálin elvtárs születésnapjára a Nagy András-féle újítást amelynek segítségével a mozdonyok szénkiszerelését gyorsítják meg.

Nagy népszerűségre tett szert a diafilm vetítése is. „Nők a vasúton" című diafilm értékes szolgálatot tett a dolgozók nevelésénél és sok helytelen nézetet terelt helyes irányba. Ma már ott tartunk, hogy a dolgozók segítik munkájukban nőtársaikat és büszkék eredményeikre.

Fűtőházunk területén egy pár hónappal ezelőtt még gyakori volt a késés, az igazolatlan távolmaradás. A szakszervezeti oktatásba való bevonás révén ez nagymértékben csökkent, az utolsó hetekben csak 4—5 fegyelmezetlenség fordult elő.

Az ismeretterjesztő előadásokkal, a szakszervezeti oktatással megértetjük dolgozóinkkal, hogy amit építünk, azt magunknak építjük, tehát van miért iparkodnunk, áldozatos munkát végeznünk, hogy a pártunk vezette úton a szocializmus építését még az eddiginél is sikeresebben, gyorsabban végezhessük.

Szöllősi Antal
mozdonyvezető

Dolgozóink írják..

Lapunk szerkesztőségét sok olvasónk keresi fel levelekkel. Ezek értékes sorokat tartalmaznak, és hozzájárulnak ahhoz, hogy munkánkat megjavítsuk, a dolgozók bírálatát és észrevételét közkinccsé tegyük.

Bagdi Lajos tüzikovács arról ír, hogy mennyire megváltozott az ő helyzete a felszabadulás óta. Hét újítása van, melyek közül az ötletnapokon is több újítás jutalmazást kapott. Egyik ilyen újítása például a kocsiknál a lánckikapcsoló, amely megakadályozza a láncok elvesztését. Most áll kipróbálás alatt a vasúti kocsik forgócsésze kenése zsírozóval.

Bagdi elvtárs 67 éves, de — mint írja, — sok éven át szeretné még munkával és újításaival meghálálni azt a szeretö gondoskodást, melyet pártunk és népköztársaságunk nyújtott az új ár- és bérrendezéssel a jegyrendszer eltörlésével.

Özv. *Kucsera* Nándorné békéscsabai nyugdíjas, levelében köszönetét fejezi ki a pártnak és a szakszervezetnek, hogy a minisztertanácsi határozat a nyugdíjasokra is gondolt. *Özvegy vagyok — írja levelében — magányos 77 éves, senkim sincs, de mégis gondot visel rám az állam, minden személyi válogatás nélkül.*

Turnek Károly, Budapest Nyugati-műszaki kocsihivatal dolgozója, balesetet utáni felgyógyulásáról ír: *Súlyos autóbaleset után, a szakszervezet vezetősége intézkedett kórházba szállításomról, ahol életemet mentették meg és rövid idő után felgyógyulhattam, s most ismét építhetem hazánkat, a szocializmus országát. Még jobb munkával és fokozottabban veszek részt a szocializmus építésében, mert egyik ajándék után a másikat kapom a népi demokráciától.*

Számos dolgozó az üdültetés szépségéről ír és hasonlítást tesznek a múlt és a jelen között. *Szabó* Sándor tolatásvezető Lillafüreden üdült két hétig. *„A mitőlünk ellopott pénzen dőzsöltek és építettek maguknak ilyen gyönyörü palotákat — fejti ki a levélben. — Ma a dolgozók élvezik a pihenést, a kitünő ellátást és a természetnyujtotta gyönyöröket."*

Ugyancsak ír *Fazekas* László, *Magyar* József, *Bozóki* András, *Makra* Pál, *B. Tóth* Márton sztahanovista vasutas Galyatetőről.

„Ökölbe szorul a kezünk — írták —, ha arra gondolunk, hogy a mult rendszerben munkásember ilyen helyeken még álmában sem lehetett jeten. Meg is fogadjuk, hogy az eddiginél is jobb és több munkával, munkamódszereink átadásával kiterjesztjük a sztahanovista mozgalmat és még több elvtársat és kartársat sorakoztatunk fel a béke ügyéért, ötéves tervünk megvalósításáért."

Kenesei Károlyné, Budapest-Nyugati pályaudvar dolgozója írja többek között:

„A fizetésrendezés az egész pályaudvar területén egy hatalmas felszabadult öröm hangját váltotta ki a dolgozókból. Most látom, hogy vidámabb a hangulat, többen jöttek el a termelési értekezletre, vidámabban serceg a tolf a kartársak kezében és hallom itt is, ott is a jobb jövőben bizás hangjait... Én az idősebb korosztályhoz tartozó asszony vagyok. Sok minden van a hátam mögött, súlyos évek, de én lélekben és fizikailag erősnek és fiatalnak érzem magam. Fáradhatatlan vagyok, kivirulok a küzdelemben, el vagyok ragadtatva. Én látom azt a gigászi küzdelmet, amelyet Sztálin elvtárs vezet és csodálva Rákosi elvtársat, a hü tanitványt, — a magam becsületes munkájával segítem a pártot, a szocializmus építésében."

Hogyan akadályozza a fegyelmezetlen dolgozó tervünk túlteljesítését

Mi, hűtőkocsi bádogosok, fokozott anyagtakarékossággal, mennyiségi és minőségi munkával, hiányosságaink felszámolásával készültünk tervünk határidő előtti befejezésére. Ez eredménnyel is járt, mert

ezévi tervünket november 6-ra befejeztük.

A jó eredmények mellett azonban nagy hiányosságok is vannak.

Osztályunk valamennyi részlegének komoly harcot kellett vívnia a késönjövök, az igazolatlanul mulasztó dolgozók, a táppénzcsalók ellen, hogy teljesíteni tudjuk évi tervünket határidő előtt. Ezek gátolják minden becsületes dolgozó eredményének fokozását, s nem utolsó sorban tervünk idő előtti befejezését.

Ezt hátráltatja *Erdélyi* József, kocsiosztályunk dolgozója, aki

többször elkésett

és igazolatlanul mulasztott műszakot, vagy *Takács* József, aki

ittasan jelent meg szolgálattételre

és emiatt műszakot mulasztott.

Olyanokkal is találkozunk, akik táppénzcsalással akadályozzák tervünk teljesítését. Ilyen volt *Tóth* Gábor, aki egyhetes távollétét betegségre való hivatkozással igyekezett *„igazolni"*.

Rákosi elvtárs az ár- és bérrendezést és a jegyrendszer megszüntetését bejelentő beszédében a munkafegyelem megszilárditására hivta fel figyelmünket és az öntudatos munkásokra utalt, akik nem türik maguk között a munkafegyelem megbontóit. Nálunk is így van ez. A leghatározottabban elítéljük építőmunkánk akadályozóit és mindent elkövetünk, hogy a párt, a szakszervezet segítségével öntudatos munkásokat neveljünk belőlük, hogy közös erővel szálljunk harcba jövőévi tervünk teljesítéséért.

A béketábor nagy vezérének, *Sztálin* elvtársnak születésnapjára mi, a VII. osztály hűtőkocsi bádogosai 1952. évi április 4-i tervünket befejezzük.

Arra kérjük nemcsak üzemünk, de a vasútüzem valamennyi becsületes dolgozóját, hogy folytasson kövctkezetes harcot *Rákosi* elvtárs útmutatása alapján az üzem munkafegyelmének vasfegyelemmé való szilárditásáért.

HOMMER GYULA,
a Landler Müvek dolgozója,
a „Szocialista Vasutért" lev.

Kultúrotthonunk a szocialista kultúráért

Nekünk, a Szombathelyi Járműjavító ÜV dolgozóinak még élénken él emlékezetünkben az esztelen fasiszta rombolás, a romokban heverő üzem. A párt segítségével a romok helyén ma szép és jól felszerelt kultúrotthon áll rendelkezésünkre.

Napról napra emelkedik azoknak a dolgozóknak száma, akik tanulni és szórakozni akarnak. 1500 kötetes könyvtár áll az olvasók rendelkezésére. Könyvtárunk olvasóinak száma napról napra emelkedik. Háromszáz dolgozó rendszeresen olvassa könyvtárunk ideológiai, szakmai és szépirodalmi müveit. Kultúrotthonunk előcsarnokában az élenjáró dolgozóink, újitóink és észszerüsitőink munkáinak eredményeit állandóan kiállitás formájában mutatjuk be, ami egyre növeli az újitók és észszerüsitők számát. Kultúrotthonunkban

44 taggal műszaki továbbképző kör működik,

ahol a dolgozók magasabb műszaki képzésben részesülnek, s elsajátitják az alsó- és középvezetés egyszerü és haladottabb formáit.

A szórakoztatásról a kultúrotthonon belül működő 60 tagú férfi énekkar, 70 tagú vegyeskar, 40 tagú fúvószenekar, 10 tagú pengetős-zenekar gondoskodik. Kultúrbrigádjaink

a termelésben élenjáró dolgozókat a helyszinen csasztuskákkal, jelenetekkel köszöntik,

ami még tovább fokozza dolgozóink harci készségét a terv időelőtti befejezéséért folyó versenyben.

A kultúrotthon irányitását kilenctagú választott vezetőség végzi. A vezetőség mellett működik egy üzemi kultúrbizottság, amelyet a kultúrotthon vitás kérdéseinek rendezésében határozatot hoz.

Ezenkivül hétközben ismeretterjesztő előadást, keskenyfilmvetitést tartunk. 1952 január 10-ig

a kultúraktivák számára hathetes kultúrtanfolyamot fogunk megindítani,

hogy ezen keresztül még javitsunk kultúrmunkánk eddigi hiányosságain és még jobban töltse be kultúrotthonunk hivatását, felemelt ötéves tervünk határidő előtti teljesitéséért vivott harcban.

Dolgozóink és családtagjaik szeretettel jönnek kultúrotthonunkba és vesznek részt rendezvényeinken.

Munkánkat a helyi pártszervezet, a megyei SZOT üzemi bizottság és a Területi Bizottsággal közösen megbeszélve végezzük. Munkánk további megjavításának érdekében kérjük, hogy

a szakszervezet Területi Bizottsága még többet foglalkozzon a Járműjavító problémáival

s a helyszinen segitsen bennünket a feladatok megvalósitásában.

Mi megfogadjuk Rákosi elvtársnak, hogy szerető gondoskodását azzal hálájuk meg, hogy Sztálin elvtárs 72. születésnapjának megünneplésére még nagyobb odaadással és fokozottabb felelősségérzettel készülünk, hogy kultúrotthonunk munkája eredményes és erős fegyver legyen a szocialista kultúráért vivott harcban.

Lábas Lóránd,
kultúrigazgató

A „Szocialista Vasutért" bírálata nyomában

Lapunk november 15-i számában *Szentmihályi Magda*, Rákos állomás dolgozója bírálatot gyakorolt *Horváth* Gábor, Kőbánya-teher p. u. távirászának magatartása felett. *Horváth* ugyanis nem értette meg a párt tanitását és a nődolgozókkal szemben helytelenül viselkedett, nem támogatta őket.

Horváth Gábor főállomáselőljáró magáévá tette az őt ért bírálatot, s erről értesitette szerkesztőségünket.

„... Belátom, hogy a női dolgozók egyre fokozottabb alkalmazásában nem láttam e történelmi jelentőségü intézkedés nagyszerüségét. Épen ezért a jövőben igyekszem a dolgozó nőkkel szemben udvarias, készséges és munkájukat támogató dolgozótársuk lenni. A továbbiakban minden tekintetben változtatni fogok a női dolgozókkal való bánásmódomon.

Meg kell azonban mondani azt is, hogy a helyi viszonyokat figyelembevéve, munkám fizikailag teljes mértékben lekötött és ez egyik oka volt annak, hogy idegeskedtem és nem tudtam a kezdő kartársnőt gyakorlati oktatásban részesiteni. Igyekszem munkámat a lehető legjobban elvégezni, hogy továbbra is értékeljék és elégedettek legyenek vele.

Munkáslevelezőink a TERV sikeréért

Pártunk javaslatára, kormányunk 1952. február első napját a Szabad Nép megjelenésének tizedik évfordulója alkalmából a magyar sajtó napjává nyilvánította. Ebből az alkalomból a Szabad Nép február másodikára és harmadikára összehivja a magyar sajtó munkás- és parasztlevelezőinek első országos konferenciáját.

A sajtó levelezői eddig is döntően segitették a nagy feladatok megvalósitását. Erősitették a béke arcvonalát, jó munkálukkal előbbre vitték a terv teljesitését, a szocializmus építését. Vasutas levelezőinknek fel kell készülniök az ő megbecsülésüket is jelentő első konferenciára. Még több értékes levélen keresztül kell készülnünk a magyar sajtó napjának méltó módon való megünneplésére, és az első konferencián való részvételre, hogy vasutas levelezőink részvétele is segitse a konferencia sikerét.

Munkáslevelezőink feladata

Levelezőink legyenek bátrak, kezdeményezők, tárják fel az üzemben elért eredményeket. Mutassanak rá leveleiken keresztül a meglévő hiányosságokra. Segitsék állandó tájékoztatásukkal, levelezésükkel a szerkesztőség munkáját, tárják fel hiányosságainkat. Birálataikkal segitsék a terv teljesitéséért vivott harcot. A hibák feltárásával segitsék az ujitások bürokratikus elbirálásának felszámolását.

Szerkesztőségünk támogatja levelezőink bátor kezdeményezéseit, s következetesen segiti a terv idő előtti teljesitését akadályozó, gátló körülmények megszüntetéséért folyó harcukat. Dolgozóink széles rétege levelein keresztül tett észrevételeivel, javaslataival segitse munkánk megjavitását, kövesse élenjáró levelezőink példáját, hogy a hibák időben való feltárásával is segitsük ötéves tervünk idő előtti befejezését erősitsük békéért folyó harcunkat.

Naponta keresik fel szerkesztőségünket a dolgozók levelei, amelyek segitik szerkesztőségünk munkájának megjavitását, de nagymértékben hozzájárulnak az üzemekben és állomásokon fennálló hiányosságok megszüntetéséhez is. Vannak levelezőink, akik rendszeres tájékoztatást adnak az üzemek életéről, eredményeiről, vagy hiányosságairól. Vereczkei János, a Landler Müvekből állandó tudósitásával segiti szerkesztőségünk munkáját. Sárossy Gyula, az egri fűtőházból rendszeresen közli az elért eredményeket, de nagy figyelmet fordit a fennálló hiányosságokra is.

„A munkáslevelezők a proletár-közvélemény parancsnokai" — tanitja Sztálin elvtárs. Számos hiba felszámolását segitették elő a dolgozóktól beérkezett levelek. A MAV Pályaépitő és Felujitó Üzemi Vállalat sztálinvárosi főépitésvezetőségének dolgozói például feltárták leveleikben, hogy hiányos az egészségvédelmi felszerelés, a rácalmásiak panaszt emeltek a helytelen munkamegszervezések miatt. Szerkesztőségünk megvizsgálta a felvetett hiányosságokat és lapunk hasábjain bírálatot gyakoroltunk a mulasztást elkövetők felé, melynek eredménye lett, hogy a sztálinvárosi pályaépitő dolgozók részére megfelelő egészségvédelmi berendezést építettek. Rácalmáson pedig a dolgozók javaslatainak megfelelően, az üzemi bizottság támogatásával a szükséges területeken átszervezték a munkákat.

Az eredmények mellett vannak hiányosságok, az egyes vezető elvtársak, vagy funkcionáriusok gátat akarnak emelni a munkáslevelezés birálatainak, egészséges kezdeményezéseinek. Vannak üzemi bizottságaink, mint például Miskolc fűtőház üzemi bizottsága, ahol elveszett Tóth III. János Kossuth díjas főmozdonyvezetőnek irt levél. Egyes elvtársak nem értékelik a munkáslevelezés feladatait és igy nem is tudják felmérni ennek jelentőségét.

Pártunk és kormányunk minden támogatást megad a levelezőknek, hogy bírálatuk fejlesztésével segitsék tovább szocialista építésünket.

Szakkönyvekről RÖVIDEN

V. T. Oszipov:

IRANYVONATOK SZERVEZÉSE ARUBERAKASI HELYEKRŐL

Az irányvonatok közlekedtetése az áruszállitás és a kocsiforduló meggyorsitásának, valamint a kedvezőbb üzemi jellemzők elérésének hatékony módszere. A könyv a vasuti szállitási terv összeállitásának rövid áttekintése után általában az irányvonatok szervezésével és közlekedtetésével foglalkozik. Háromféle irányvonatot tárgyal: a feladás helyén összeállitott, úgynevezett rakodással képzett feladói irányvonatot, a lépcsőzetes irányvonatot és a rendezőpályaudvarokon összeállitott irányvonatot. E három irányvonat összeállitásánál hatékonyságuk a többi vonatnemekkel és egymással szemben is kidomborodik. Az árutovábbitás időszerű kérdéseit a szerző igen sok gyakorlati példával világítja meg.

248 oldal, 103 ábra, füzve: 20.— Ft.

Sportmozgalmunk alapja az MHK

Népi demokráciánk különös gondot fordit a testnevelésre, a sportra. úgy tekinti, mint a szocialista ember nevelésének egyik eszközét.

A vasutas dolgozók, sportolók részére eddig soha nem látott sportolási lehetőséget biztosit, sportpályákat, újabb és újabb sportlétesitményeket, jobbnál jobb felszerelést nyujt népi államunk.

Annak ellenére, hogy teljes szélességében kitártuk sportelepeink kapuit a vasutas dolgozók előtt, nem vált sportmozgalmunk alapjává az MHK. Pártunk szervező bizottsága felhivta figyelmünket az MHK jelentőségére és határozatot hozott az elmaradás behozására.

Pártszervezeteink, üzemi bizottságaink, szakvonalbeli vezetőink, sportaktiváink megszivlelték a párthatározatot és úgy dolgoztak, hogy a területek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom napjáig nemcsak hogy behozták elmaradásukat, hanem kiemelkedő eredményt értek el.

9 számból 33.502 dolgozónk próbázott sikeresen

A próbázás területi megoszlása a következő: Budapest 11.631, Pécs 5531, Debrecen 4718. Szombathely 4007, Szeged 3447 és végül Miskolc, ahol a területén 4168-an próbáztak. Az előirt kilenc számból tehát 33.502 dolgozónk próbázott sikeresen.

A területek közül jó eredményt ért el Pécs és Debrecen. Az üzemi bizottságok közül kiváló munkát végzett a Hámán Kató Fűtőház, a Debreceni Járműjavító ÜV., Dombóvár állomás, Sopron, Püspökszabadi, Miskolc Fűtőház, Budapest-Nyugati p.u. A nyugati pályaudvari lendületre jellemző, hogy

a tavalyi 68 próbázó helyett 608-an próbáztak le mind a kilenc számból.

Nem igy áll a helyzet Hidasnémetin, Putnokon, Nyékládházán, Kazincbarcikán, Bánrévén, Nagybátonyban, Ozdon, valamint Szeged területén, Baján, Mezőhegyesen, Vésztőn, Kiskőrösön és Bácsalmáson. Itt nem mozgósitották a dolgozókat, amelynek az lett az eredménye, hogy nincs kilenc számból próbázó.

Az elmaradt üzemek december 21-e, *Sztálin* elvtárs születésnapja tiszteletére fejezzék be a próbázásokat.

A II. Országos Alapfokú Tornász csapatbajnokság

A SZOT elnöksége által megindított II. Országos Alapfokú Tornász csapatbajnokság versenyére üzemi bizottságaink mozgósitják a már be nevezett csapatokat. Pártszervezeteinknek, üzemi bizottságainknak és szakvonali vezetőinknek nem szabad másodrendű kérdésként kezelni a csapatbajnokságot, mert ezzel az MHK sikerét is veszélyeztetik. A bajnokság férfi és női szabadgyakorlatának anyaga ugyanis teljesen megegyezik az MHK I. szabadgyakorlatával.

A sportkörök szervezzék meg a tornászbajnokságot, tartsanak rendszeresen edzéseket és azt társadalmi munkatársakkal ellenőrizzessék.

FORDÍTSUNK TÖBB GONDOT A NŐI DOLGOZÓK OKTATÁSÁRA, NEVELÉSÉRE

Növekvő iparunk, mezőgazdaságunk, egész népgazdaságunk soha nem látott hatalmas fejlődése felszámolta a mult rendszer átkos örökségét, a munkanélküliséget, sőt a munkanélküliséget a legtöbb munkaterületen a munkaerőhiány váltotta fel. Pártunk II. kongresszusa meghatározta fejlődésünk irányát és megállapította azt is, hogy a további fejlődésünk megköveteli a nők fokozott bevonását a termelésbe.

Rákosi elvtárs kongresszusi beszédében erről a következőket mondotta:

„Különösen emelnünk kell a nők arányszámát a munkások, szakmunkások, a termelés vezetői között. Ez tervünk végrehajtásának egyik fontos feltétele, ez pártunk elhatározott szándéka, ez kormányunk politikája."

A Népgazdasági Tanács a vasút területére ebben az évben 10.000 női munkaerő felvételét írta elő. Bár a női dolgozóknak a vasúti munkában történő bevonásában vannak eredmények, korantsem lehetünk még megelégedettek ezen a téren.

A vasút vezetőinek meg kell érteni, hogy

a dolgozó nő nemcsak munkaerő, hanem ugyanakkor anya is, jeleség is nő is, akinek megvannak a maga sajátos igényei. Aki ezt nem érti meg, az homlokegyenest ellentétbe kerül pártunk, kormányunk politikájával, amelyet a dolgozó nők iránti odaadó gondoskodás jellemez.

A vasutas férfi dolgozók többsége segítőt és munkatársat lát a női dolgozókban és azon van, hogy tapasztalatok átadásával, jó tanáccsal átsegítsék a munkába lépő új vasutas nőket a kezdet első nehézségein.

A vasutas szakoktatás biztosítja azt, hogy az önálló szolgálatra beállított női dolgozó szakmailag képzett és politikailag tájékozott legyen. Erről tanuskodnak azok az eredmények, melyeket már eddig is elértek — a női dolgozók közül többen magas kitüntetésekben részesültek. Általában elmondhatjuk, hogy a szolgálat ellátására kiképzett dolgozó nők többsége derekasan megállja a helyét.

Már azt is elmondhatjuk, hogy a vasúti szolgálat ellátására minden fokú oktatásban részesülnek. Így például az elömunkástanfolyamtól az egyetemi *„vasútépítő mérnöki"* karig, a jegyvizsgáló tanfolyamtól az egyetemi *„üzemmérnöki"* karig. Mind több és több olyan női dolgozó van, aki él is az alkotmányunkban biztosított jogokkal, nem elégszik meg a szakmai alapképzettséggel, hanem tovább tanul, képezi magát.

Bánrévi Eszter kartársnő a forg. keresk. tanfolyam elvégzése után a „Tisztitanfolyamot" kitünő eredménnyel végezte el.

Csizmadia Róza kartársnő — Debrecen állomás egyik legjobb váltókezelője — minden igyekezete az, hogy vonatmenesztő térfelvigyázó legyen.

Kugler Mária kartársnőt, akit vonatkisérő szolgálatra vettek fel, magánszorgalomból távirdavizsgát tett és most jelenleg Debrecen állomáson az ujjelvételes távirászok között a legjobban állja meg a helyét.

Sorolhatnánk százait, ezreit azoknak a vasutas dolgozó nőknek, akik érdeklődnek a magasabb szakmai tudás elsajátitása iránt. Ahol gondot fordítanak az oktatásra és biztosítják is a tanulás feltételeit, ott az eredmény nem marad el.

Az ellenség is felismerte a nődolgozóknak a vasúthoz történő fokozottabb bevonásának fontosságát és épen ezért megkezdte támadó aknamunkáját. Mindazok, akik a régi rendszert visszasirják, a régi rendszer kiszolgálói, a felszabadulás után a vasútra becsempészett ügynökök, kétlaki dolgozók a hanyag, munkafegyelem-lazítók befolyásolni igyekeznek azokat a férfi dolgozókat, akik segítenek a női dolgozók szakmai képzésében, a szakmai ismeretek elsajátításában.

Ezeknek a körülményeknek a hatására kerülnek be ellenséges és egyes esetekben erkölcsi szempontból nem megfelelő elemek a vasútra. Így történhetik meg az, hogy egyes helyeken nem biztositják a nők részére a tanulás feltételeit.

Bakonyszentlászlón az állomásfőnök, a váltókezelők — akiknek tanítani, nevelni kellene a női dolgozókat a vasúti szolgálat ellátására — így nyilatkoznak: „tanitsa az, aki felvette őket".

A felsőrajki állomás vezetője, *Romkányi* Imre, a felvett női dolgozók előtt kinyitotta a kiselejtezett iratokkal teli szekrényét és azt mondta: *„amit itt látnak, azt mind kivülről kell tudni, arra pedig maguk nem képesek, jobb lesz, ha itt hagyják a vasutat".*

Az sem véletlen jelenség, hogy a pályafenntartást még a felszabadulás utáni 7-ik évben is úgy igyekeznek feltüntetni, hogy a vasútnál a *legutolsó szolgálat*. Ezt azért teszik, hogy elvegyék a kedvét azoknak a dolgozó nőknek, akik élethivatásnak tekintik a pályafenntartási szolgálat ellátását. A számos példa közül nem árt egyet-kettőt kiragadni:

míg a forgalmi és kereskedelmi tanfolyamon megfelelő az elszállásolás, addig a pályafenntartási tanfolyamon (pl. Rákosrendezőn) a takcotthon nem kielégitő. Ágynemüt 6—7 hetenként cserélnek a hallgatók részére.

A forgalmi tanfolyamokon a hallgatók részére biztositják az egyenruhaellátást, addig a pályafenntartási tanfolyamon (pl. Debrecen) „különleges rendeletre" hivatkozva az egyébként már meglévő egyenruhákat nem lehet kiosztani.

A hanyag, lelkiismeretlen és nem odaadó munka megmutatkozik a már kiképzett női dolgozók munkába, szolgálatba állitása terén is, — mert itt is támad az ellenség. — Ezért nem állítják szolgálatba a már kiképzett női dolgozókat

Pártszervezeteink a szakszervezet, az MNDSZ-szervezetek küzdjenek erélyesen a nők háttérbeszorítása ellen. Kövessék *Rákosi* elvtárs útmutatását: *„Kíméletlenül fel kell lépni azokkal a maradiakkal, ósdiakkal szemben, akik meg akarják gátolni, hogy a magyar szocialista épités ereibe friss vér kerüljön, hogy benne korlátlanul és szélesen hömpölyögjön a dolgozó nők áradata. A magyar kommunisták, a Magyar Dolgozók Pártja nem fogja kiméln erőt, hogy a dolgozó nőket akadályozó korlátokat kiméletlenül ledöntse és szélesre tárja a kaput minden területen a jelen és jövő legjobb munkásai a dolgozó nők előtt."*

Pártunk, kormányunk megbecsüli a dolgozó nőket. A szakszolgálat feladata, hogy az iránymutatásnak megfelelően biztositsa a vasutas nők számára a szakmai fejlődést, a megfelelő tanulási és munkafeltételeket. Dolgozó nőinken van most a sor, hogy kiharcolják maguknak azt a megbecsülést, amelyet megérdemelnek. Tanuljanak, sajátitsák el a szakmai ismereteket, legyenek fegyelmezettek, leplezzék le és távolitsák el maguk közül mindazokat az erkölcstelen elemeket, akik az ellenséget segítik azzal, hogy az ilyen magatartásukat az öntudatlan emberek szivesen általánosítják a becsületesen dolgozó nőkre is. A fegyelmezett magatartás, a munka fegyelmezett elvégzése a szocializmus építését, a béke ügyét szolgálja —, a lazaság, az erkölcstelenség az ellenség malmára hajtia a vizet.



A Vasútpolitikai Osztály kitünően sikerült téli plakátja is mozgósítja vasutasainkat a téli szállítási feladatok jó elvégzésére.

AZ ELNÖKI TANÁCS A MAGYAR MUNKA ÉRDEMREND ARANYFOKOZATÁT ADOMÁNYOZTA BEBRITS LAJOS ELVTÁRSNAK

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszternek hatvanadik születésnapja alkalmából a Magyar Népköztársaság közlekedésének újjáépítése és fejlesztése terén elért eredményes munkája elismeréséül a Magyar Munka Érdemrend aranyfokozatát adományozta.

A vasutas dolgozók nevében a vasutasok szakszervezetének központi vezetősége táviratilag üdvözölte Bebrits elvtársat és további sikereket kívánt a miniszternek a szocialista vasút megvalósításához.

A minisztertanács vándorzászlajáért továbbfolyik a verseny

Az éves tervek határidő előtti befejezéséért folyó szocialista versenymozgalom további kiszélesítése érdekében a minisztertanács elhatározta, hogy az alkotmány ünnepének tiszteletére kezdeményezett munkaverseny győztes üzemei részére alapított vándorzászlókat — a zászlókkal járó pénzjutalommal együtt — augusztus 20-án kívül minden év január első felében is odaítéli.

Külön vándorzászlót nyer a közlekedés- és postaügyi minisztérium, több minisztériummal együtt.

A vándorzászlókat januárban azoknak az üzemeknek dolgozói nyerik el, akik

a) az előző évi (tehát jelenleg folyó évi) tervük határidő előtti teljesítésében, illetve túlteljesítésében,

b) az anyagtakarékosságban,

c) a termelés minőségében,

d) valamint az üzemek közötti együttműködés megjavításában egész évben a legjobb eredményeket érik el.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete jelentése a minisztertanács vándorzászlójáért folyó verseny állásáról

A közlekedés- és postaügyi minisztérium és a vasutasok szakszervezete jelenti hogy a minisztertanács vándorzászlajáért folyó versenyben a következő üzemek érték el a legjobb eredményt.

1. MAV Rákosrendezői állomás.

Az állomás dolgozói az őszi forgalom során november 30-ig a tehervonatok összeállításában 113 százalékos teljesítményt értek el. Az állomáson élénk, lendületes szocialista munkaverseny folyik. A verseny nyilvánossága jó, nagyrészt ennek köszönhető, hogy az állomás úgy a kongresszusi, mint az alkotmány tiszteletére megindult versenyszakaszok során az élenhaladók között foglalt helyet. Az állomás dolgozói a közlekedő vonatokra megadott tervszámokat 98 százalékra teljesítették. Az állomás balesetmentesen dolgozott. Novemberben 6 késés és 8 hiányzás volt az állomáson.

A munkafegyelem terén tehát még van javítani való.

2. MAVAUT Autóbuszközlekedési Vállalat.

3. Posta Távbeszélő Alközponti Üzemi Vállalat.

4. MAV Szolnoki-fűtőház.

Évi kocsijavítási tervüket 120 százalékra, mozdonyjavitási tervüket 101 százalékra teljesítették. A kocsijavitásnál 1952. év I. negyedévi tervükön dolgoznak, amit december 21-re, Sztálin elvtárs születésnapjára befejeznek. Minőségileg is kiváló munkát végeznek, amit bizonyít, hogy ritkán fordul elő szolgálatképtelenség. A fűtőházi dolgozók a versenymozgalomban mindannyian résztvesznek. Az üzemben a verseny nyilvánossága jó.

5. MASZOVLET.

6 FŐVÁROSI VILLAMOSVASÚT kispesti forgalmi és vontatási telepe.

Egyes vasutasok arra való hivatkozással, hogy a mult évben enyhe tél volt, nem veszik komolyan a téli forgalomra való felkészülést.



Te mondtad azt, hogy nem kell felkészülni a téli forgalomra, mert az idén sem lesz tél?!

a MÁVAG dolgozóinak FELHIVÁSA

a vonatkésések csökkentésére

Mi, a MAVAG Mozdonygyár dolgozói ötéves tervünk során már ezideig is több újabb alkotást adtunk a vasutas dolgozóknak népgazdasági tervünk maradéktalan teljesítésének lebonyolításához, a vasuti forgalomhoz. Nem régen fejeztük be az új 303-as sorozatú mozdony építését, amely a budapest-miskolci vonalon közlekedik. Ugyanitt említhetjük meg a Bo—Co-féle villanymozdonyt is, amelyet a közelmultban adtunk át a vasút dolgozóinak.

Kedves Elvtársak! A tervünk teljesítéséért folytatott harcban, valamint az uj alkotások, tervek valóraváltásához szükségünk van a ti támogatástokra is. A mozdonygyár és a MAVAG-üzembe

több mint 5000 dolgozónk jár vonattal.

Ezeknek a dolgozóknak a terv és annak teljesítése népgazdaságunk erősítését, s a béke védelmét jelenti.

Mi, akik Hatvanból, Ceglédről és Kunszentmiklósról járunk be Budapestre, a már rendszeressé vált vonatkésésből származó munkaóra-kiesést szenvedünk.

Az elmúlt hónap egyetlen napját mérlegelve

közel 400 munkaóra kiesésünk volt vonatkésés miatt a termelésből.

Ezek a késések nemcsak a tervek teljesítését akadályozzák, de szorosan hozzájárulnak a munkafegyelem lazitóinak elképzeléséhez. Harcunk gyengitéséhez. Különösen a kunszentmiklós—budapesti viszonylatban közlekedő munkásvonat rendes közlekedtetését kérjük. Megállapitásunk az, hogy sok esetben azért kap a 939-es 15—20 perces késést, mert egyes állomásokon tehervonattal előztetik meg munkás vonatunkat.

Arra is figyelemmel kell lenni, hogy a késett vonatokról leugrálnak munkástársaink, s hogy néhány percet behozzanak, még életüket is kockáztatják.

Ismételten arra kérünk benneteket, hogy a Hatvanból induló 329-es és 337-es, s a Ceglédről 3 óra 55 perckor és 4 óra 25 perckor induló vonatok menetrendszerinti pontos továbbításáért harcoljatok, használjátok fel ezen a téren is a hős szovjet vasutasok tapasztalatait. Ha pedig kell, lépjetek fel kellő erélyel a munkafegyelem lazitóival szemben, hogy közlekedésünk betölthesse hivatását az ipari terv maradéktalan teljesítése érdekében is.

Kövesdi István ÜB-elnök,
Palánkai István, Pohiba János
a MAVAG dolgozói nevében.

Hirek

A HIRHEDT PEYER-PAKTUMOT 30 esztendővel ezelőtt, 1921 december 22-én kötötték meg. Harminc esztendeje annak, hogy Peyer és a Szociáldemokrata Párt másik két funkcionáriusa, Farkas és Miakits aláírták azt a titkos paktumot, melyben eladták képviselői mandátumuk fejében a magyar munkások szervezkedési jogát. A munkásárulók a paktumban arra is igéretet tettek, hogy nemzetközi kapcsolataik segítségével szolgálatára lesznek a Bethlen-kormánynak külföldi kölcsönök megszerzésében, az ellenforradalmi rendszer megszilárditásában. A felszabadult magyar vasutasság gyűlölettel gondol vissza a mult gyászvitézeire és még szorosabbra zárják soraikat, s kiméletlen harcban állnak Peyerék ittmaradt elvbarátaival, a jobboldali szociáldemokratákkal, az imperialisták aljas ügynökeivel.

A RÁKOSI FŰTŐHÁZ dolgozói december 6-ra részleteiben is teljesítették 1951. évi tervüket. A kocsijavítóműhely dolgozói Sztálin elvtárs születésnapjára 600 teherkocsi megjavítását vállalták és elhatározták, hogy valamennyi kocsit az érkezés napján megjavitanak és visszaadnak a forgalomnak.

BUDAPEST NYUGATI-P U. KERESKEDELMI FŐNÖKSÉGE ez évi tervét december 12-én, a szombathelyi osztálymérnökség dolgozói pedig december 14-én fejezték be.

A LANDLER JENŐ JÁRMŰJAVITÓ ÜV DOLGOZÓI november 30-ra befejezték ez évi tervüket. Ezzel a ténynyel a december havi teljes termelési értékkel mintegy 12 millió forinttal és négy és negyedmillió forint anyagmegtakarítással teljesítették túl tervüket.



VASUTAS Verseny HIRADÓ

HARCI JELENTÉS
az őszi forgalmi verseny állásáról

1951. ÉVI AUGUSZTUS 20-TÓL NOVEMBER 30-IG AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN LEGJOBB ÉS KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK

FORGALMI SZOLGÁLAT

A LEGJOBB SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Miskolc, személypályaudvar.** Az egy kocsira eső mozdítási időt 117 százalékra, a vonatterhelési tervszámokat 126 százalékra, a menetrendszerinti vonatindítást 105 százalékra, a kocsitartózkodási egységidőt 113 százalékra teljesítette. Az anyagtakarékossági tényezőt 125 százalékra teljesítette. Kocsiforgalma 247.238 kocsi. Összes pontszáma: 196 pont. 2. Bp., Ferencváros pu. Összes pontszáma: 194 pont. 3. Pécsbánya—Rendező állomás. Összes pontszáma: 160 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Ceglédi állomás.** Összes pontszáma — 17 pont. 2. **Tatabánya—Alsó, Almásfüzitő és Bicske állomások.** Vonatkozó jelentésüket ismételten nem küldték meg az igazgatóságnak.

VONTATASI SZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. **Szeged, fűtőház.** Mozdonyjavítási költségüket a tervhez viszonyítva 27 százalékkal csökkentették. Az egy üzemi mozdonyra eső napi kilométerteljesítményüket 1 százalékkal emelték. A 2000 tonnás mozgalomban a napi többterhelés 50 tonnával emelkedett. A mosástól-mosásig mozgalomban a mozdonyok kilométerteljesítménye 10 százalékkal emelkedett. A minden út jövedelmezőségéért mozgalomban a vonati mozdonyszemélyzet 100 százalékban résztvett. Szénmegtakarításuk 9 százalékos. A vontatási személyzet hibájából két szolgálatképtelenség fordult elő. baleset nem történt. Összes pontszáma: 520 pont. 2 **Miskolc, fűtőház.** Összes pontszáma: 426 pont. 3. **Szombathely, fűtőház.** Összes pontszáma: 377 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Hatvan, fűtőház** Összes pontszáma: — 291 pont. 2. **Hámán Kató-fűtőház.** Összes pontszáma — 299 pont.

PALYAFENNTARTASI SZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. **Hódmezővásárhelyi osztálymérnökség.** Átlagos teljesítményi százaléka 129 százalék. A felmerült munkaórák 92 százalékát dolgozták le teljesítménybérben. Az átlagos rakodási időt 0.72 óráról 0.40 órára csökkentették Kiváló eredményüket a munka jó megszervezésével érték el. Összes pontszáma: 69.20 pont. 2. **Kiskunhalasi osztálymérnökség.** Összes pontszáma: 68.40 pont. 3. **Békéscsabai osztálymérnökség.** Összes pontszáma: 68 pont

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Székesfehérvári osztálymérnökség.** Összes pontszáma: 42.6 pont. 2.. Bp., Józsefvárosi osztálymérnökség. Összes pontszáma: 42.5 pont.

KERESKEDELMI SZOLGALAT

A LEGJOBB SZOLGALATI HELYEK:

1. **Bp., Nyugati-p. u. kereskedelmi főnökség.** Az átlagos rakodási időt 18 százalékkal csökkentette. A kocsikihasználási, valamint állomási kocsikihasználási tervét 128, illetve 102 százalékban teljesítette. Irányvonatképzés terén 200 százalékot ért el. Ötnapos berakási tervét 100 százalékban teljesítette. A kereskedelmi dolgozók átlagos foglalkoztatási fokát 92 százalékra növelte. Anyagtakarékosság terén 49 százalékot ért el. Jó eredményét a komplexbrigádok aktivizálásán keresztül érte el Összes pontszáma 376 pont. 2. **Záhony állomás, kereskedelmi főnökség.** Összes pontszáma: 369 pont. 3. **Győr állomás, kereskedelmi főnökség.** Összes pontszáma: 339 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Bp. Déli-p. u. kereskedelmi főnökség.** Összes pontszáma: + 77 pont. 2. **Kecskemét, kereskedelmi főnökség.** Összes pontszáma + 77 pont.

MŰHELYI SZOLGALAT

A LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Északi Járóműjavító Üzemi Vállalat.** Időarányos tervét 115.7 százalékra teljesítette. 3.48 százalékos termelékenységgel, és 95.3 százalékos tervszerűséggel. Vállalását 407 százalékra teljesítette. Anyagtakarékosságban az egy főre eső érték 484 forint. Összes pontszáma 41.52 pont. 2. **Miskolci Járóműjavító Üzemi Vállalat.** Összes pontszáma 38.08 pont 3. **Landler Jenő Járóműjavító Üzemi Vállalat.** Összes pontszáma 37.48 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT SZOLGÁLATI HELYEK:

1. **Szombathelyi Járóműjavító Üzemi Vállalat:** Összes pontszáma 29.69 pont. 2. **Szolnoki Járóműjavító Üzemi Vállalat.** Összes pontszáma 16.97 pont.

AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN AUGUSZTUS 21-TŐL NOVEMBER 30-IG BEZÁRÓLAG A LEGJOBB ÉS KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK

FORGALMI SZOLGALAT

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐK (II., III., III/a. csoportba tartozó szolgálati helyeken):

Galambos László főtiszt, Veszprém-külső. A 24 órás vonatforgalmi tervet 78, a tehervonatok terhelését 125, a személyszállító vonatok menetrend szerinti indítását 105, a tehervonatok menetrend szerinti indítását 100 százalékra teljesítette. A 4-es mozgalomban közlekedett vonatok tervszámát 150 százalékra teljesítette. Összes pontszáma: 98.

Majoros Imre forgalmi szolgálattevő, Pécs-bánya-rendező. Összes pontszáma: 88.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐK, VÁLTÓŐRÖK:

Ifj. Sipos Imre állomásfelvigyázó, Debrecen. Személyszállító vonatok menetrend szerinti indítását a tervhez viszonyítva 110, a tehervonatok menetrend szerinti indítását a tervhez viszonyítva 110, a göztartási egységidőt 129, az egy kocsira eső mozdítási időt 116 százalékra teljesítette. A vonatok jelzőnél való feltartását csökkentette, teljesítése 106 százalék. Összes pontértéke: 142.

Nagy Károly váltóőr, Szentes. Összes pontértéke: 130.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐ, VÁLTÓŐR:

Kiss József, Móri Béla és Nagy Benjámin váltóőrök, Pusztaszabolcs állomáson hanyag és figyelmetlen szolgálattételükkel balesetet idéztek elő.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT KOCSIMESTEREK:

Szepesi János főkocsimester. Miskolc szpu. Az egy kocsira eső mozdítási egységidőt 128, a tehervonatok terhelését 125, a tehervonatok menetrend szerinti indítását 95, a 4-es mozgalmi vonatok tervszámát 110 százalékra teljesítette. Összes pontértéke: 121.

Ignácz Dezső kocsimester, Záhony. Összes pontértéke: 78

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐK KÖZÉPÁLLOMÁSOKON:

Tamás Jenő ellenőr, forgalmi szolgálattevő. Mezőlak. A késett személyszállító vonatok menetrend szerinti tartózkodását csökkentette. Teljesítése 182 százalék. Az állomáson tényleges munkát végző tehervonatok tartózkodását csökkentette. Teljesítése 220 százalék. A kocsitartózkodási egységidőt 132 százalékra teljesítette. Összes pontértéke: 234.

Kovács József tiszt, forgalmi szolgálattevő, Debrecen-vásártér. Összes pontértéke: 188.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐ:

Juhász Gábor forgalmi szolgálattevő, Harkányfürdő. Előzetes értesítés nélkül elfoglalt vágányra vonatot járatott.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐK, VÁLTÓŐRÖK:

Kiss Pál Gyula váltókezelő, Fényeslitke. A késett személyszállító vonatok menetrend szerinti tartózkodását csökkentette. Teljesítése 116 százalék. Az állomáson tényleges munkát végző tehervonatok tartózkodását csökkentette. Teljesítése 199 százalék. A kocsitartózkodási egységidőt 246 százalékra teljesítette. Összes pontértéke 261 pont.

Mátyás Ferenc váltókezelő, Mezőlak. Összes pontértéke 234 pont

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT VÁLTÓKEZELŐ:

Pecz Sándor váltókezelő. Harkányfürdő. Előzetes értesítés nélkül elfoglalt vágányra vonatot járatott.

VONTATASI SZOLGALAT

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT MOZDONYVEZETŐK ÉS FŰTŐK:

Tassi Mihály sztahanovista-jelvényes mozdonyvezető. Szakályi Ferenc sztahanovista jelvényes sztahanovista fűtő és Csonka Mihály sztahanovista fűtő. Szeged fűtőház. Összes pontértékük 206 pont. Az egy mozdonyra eső napi kilométerteljesítményüket, a célkitűzésüket 76 százalékkal túlteljesítették. Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva 26 százalék. Mozdonyjavítási költségük 410 forint. Szolgálatukban baleset és szolgálatképtelenség nem fordult elő. Mosástól-mosásig mozgalomban ezideig 25.000 km-t tettek meg. Többterhelésel továbbítottak 17 vonatot, átlagosan 40 százalék többterheléssel. 21 drb 4-es összekapcsolású vonatot továbbítottak. A minden út jövedelmezőségéért mozgalomban részt vesznek, vonatjaikat késésmentesen továbbítják.

Kiss Jenő munkaérdemrendes sztahanovista-jelvényes mozdonyvezető, Szepesvári István és Vasas János fűtő. Miskolc fűtőház. Összes pontértékük: 177.

VONTATASI SZOLGÁLATNÁL GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK:

MOZDONYVEZETŐKNÉL ÉS FŰTŐKNÉL

Körtvéjesi Ödön mozdonyvezető és Bányai Imre fűtő. Békéscsaba fűtőház. November 27-én az 1614-es számú vonattal „megállj" jelző mellett Orosházán behaladtak az állomásba.

Tóth Lajos mozdonyvezető, Pécs fűtőház. Hanyag szolgálattétele miatt jobb hátsó főtengelyágya kiolvadt.

Büszkeségeink

VONTATASI SZOLGALAT.

Tassi Mihály jelvényes sztahanovista mozdonyvezető. Szakály Ferenc és Csonka Mihály sztahanovista fűtők, szegedi fűtőház.

Az őszi forgalom sikeres megvalósítása érdekében ezideig a következő kimagasló eredményt érték el. Az egy mozdonyra eső napi km. teljesítményüket 176 százalékra teljesítették Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva 26 százalékos, a 2000 tonnás mozgalomban 17 túlsúlyos vonatot, a 4-es mozgalomban pedig 21 vonatot továbbítottak. Javítási költségüket a tervhez viszonyítva 42 százalékkal csökkentették A mosástól-mosásig mozgalomban eddigi eredményük 25.000 km. Kimagasló teljesítményüket a forgalmi dolgozókkal való szoros együttműködéssel érték el.

Kovács Mihály sztahanovista mozdonyvezető, Ratkó János és Makai András fűtők, debreceni fűtőház.

Az őszi forgalom eddigi tartama alatt a következő kimagasló eredményeket érték el. Az egy mozdonyra eső napi km. teljesítményüket 173 százalékra teljesítették Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva 28 százalékos. A 2000 tonnás mozgalomban 61 túlsúlyos vonatot, a 4-es mozgalomban 5 vonatot továbbítottak. Javítási költségüket a tervhez viszonyítva 15 százalékkal csökkentették A mosástól mosásig mozgalom eddigi eredményük 18.068 km. Kiváló teljesítményüket példamutató munkájukkal és mozdonyuk jó karbantartásával érték el.

Csóti József jelvényes sztahanovista esztergályos, szegedi fűtőház.

A minőségi munka és az anyagtakarékosság figyelembevételével 209 százalékos eredményt ért el. Kiváló teljesítményét emeli, hogy munkáját használt anyagból végezte, ami mintegy 1520.— forintos megtakarítást eredményezett.

FORGALMI SZOLGALAT.

Budai Lajos forgalmi szolgálattevő, Kiskunhalas.

A kocsiforduló leszorítása érdekében a 24 órás vonatforgalmi tervet 78, a tehervonat terhelését a tervhez viszonyítva 115, a személy- és tehervonatok menetrend szerinti indítását pedig 100 százalékra teljesítette Kiváló teljesítményét a brigád tagjainak szoros együttműködésével érte el

KERESKEDELMI SZOLGALAT.

Nádai György 6 fős brigádja, Szentes.

Az őszi forgalom gazdaságos megvalósítása érdekében az árumozdítás terén 140 százalékos teljesítményt értek el. A munkaórák 80 százalékát teljesítménybérben végezték Kiváló teljesítményük a brigádtagok szoros együttműködésének tulajdonítható.

PALYAFENNTARTASI SZOLGALAT.

Szabó László előmunkás és brigádja, Békéscsaba osztálymérnökség II. pm. szakasz.

A munka jó megszervezésével, valamint a munkaidő teljes kihasználásával sínceserélési munkálatoknál 168 százalékos kiváló teljesítményt értek el

Fontor János előmunkás és brigádja. Ómiskolci osztálymérnökség.

Vámosgyörki szakaszán vágányszabályozási munkálatoknál 148 százalékos teljesítményt értek el. Kimagasló teljesítményüket a „Kovaljov" munkamódszer gyakorlati alkalmazásával érték el.

KERESKEDELMI SZOLGALAT

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT SZÁLLITASI TERVELLENŐRÖK:

Óvári János, Pápa. Összes pontszáma + 213. Az ötnapos berakási tervéneké az eltérés — 4 százalék. A súlyponti vállalatok ötnapos berakási tervénél az eltérés — 6 százalék. Irányvonati terv-teljesítése 230 százalék.

Belczi Sándor, Sárvár. Összes pontszáma + 193.

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT TERVHIVATALNOKOK:

Bicskei Kiss Béla, Győr. Összes pontszáma 300. Az ötnapos berakási tervéneknél az eltérés — 2 százalék A súlyponti vállalatok ötnapos berakási tervelnél eltérés nincs. Irányvonati tervteljesítése 260 százalék.

Fürdős Gyula, Bp. Nyugati. Összes pontszáma: 275.

GYENGE EREDMÉNYT ELÉRT TERVHIVATALNOK:

Lengyel Gábor, Celldömölk. Összes pontszáma — 34.

1951. ÉVI AUGUSZTUS 21-TŐL NOVEMBER 30-IG.

FORGALMI SZOLGALAT

GURITASNAL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOK:

Berta Pál guritásvezető és brigádja, Dombóvár. A vonatszétrendezési műveletek egységidejét 138. a leguritott kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva 165 százalékra teljesítették. Szolgálatukban aláváltás, utolérés és helytelen saruzás nem fordult elő. Összes pontértékük 206 pont.

Juhász Pál guritásvezető és brigádja, Rákosrendező. A vonatszétrendezési művelet egységidejét 119. a leguritott kocsik mennyiségét a tervhez viszonyítva 118 százalékra teljesítették. Szolgálatukban aláváltás. utolérés és helytelen saruzás nem fordult elő. Összes pontértékük 111 pont.

SIKTOLATASNAL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGAD

(Osztályon felüli I., I/a. és I/b csoportba tartozó állomásokon):

Bede II. László tolatásvezető és brigádja, Miskolc szpu. A 24 órás vonatforgalmi tervet 68. az egy kocsira eső mozdítási időt 119. a tehervonatok terhelését a tervhez viszonyítva 127. a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105. a 2000 tonnás vonatok összeállításánál pedig 106 százalékos teljesítményt értek el. Az általuk indított tehervonatok 60 százaléka szavatossági levéllel közlekedett. Összes pontértékük 112 pont.

Mihályi Béla tolatásvezető és brigádja, Szolnok. A 24 órás vonatforgalmi tervet 85, az egy kocsira eső mozdítási időt 106, a tehervonatok terhelését a tervhez viszonyítva 117. a tehervonatok menetrendszerinti indítását 85. a 2000 tonnás vonatok összeállításánál pedig 120 százalékos eredményt értek el. Összes pontértékük 96 pont.

KEVÉSBBÉ JÓ EREDMÉNYT ELÉRT DOLGOZÓK:

Kálóczi Miklós és Majzik Illés kocsirendezők, Bp. Ferencváros. Az őszi forgalom jelentőségét semmibe véve, a munkafegyelmet megszegve, ittasság miatt három napig szolgálatból távolmaradtak.

Ütk

Miért nem lett sztahánovista Császár és Bartha kartárs

A MAV Felépítményi- és Vasanyagjavító ÜV szegedi műhelyének vezetősége sztahánovista oklevél elnyerésére terjesztette fel Császár Nándor villanyhegesztőt és Bartha Ferenc kovácsol, előző háromhavi teljesítményük alapján.

Mindketten még csak fokozták eredményeiket a felterjesztés után és arra törekedtek hogy a sztahánovista büszke címet méginkább kiérdemeljék. Feltételezték. hogy a Vasúti Főosztály 6/d ügyosztálya, miután értékeli a két sztahánovista jelölt jó munkáját, mindent megtesz azért, hogy időben megkapják az oklevelet.

Katona Lajos, a Felépítményi- és Vasanyagjavító ÜV versenyfelelőse — nem is szólva Császár és Bartha kartársakról — egyre testék a Vasúti Főosztályból érkező postát: vajjon megérkezik-e?

Egy napon aztán tényleg megérkezett a várt posta. A 6/d ügyosztály arról értesítette az üzemet, hogy a két sztahánovista beküldött okmányai „eltűntek".

A 6/d ügyosztály rossz munkája miatt a két dolgozó nem lett sztahánovista.

Az a véleményünk, hogy az ilyen „hiányosságokat" egyszer s mindenkorra fel kell számolni a 6/d-ben, mert ezzel nem előrelendítik, hanem fékezik a vasutasok versenyét.

Molnár Lajos újítását elutasították a vasúton, de a Sztálin Vasmúnél már alkalmazzák

A szeptemberben megtartott vasutas újító értekezlet sok hiányosságot hozott felszínre. A szakszervezet segítsége és harca azonban még mindig nem jelenti v égét a vasutnál lévő bürokráciának. amely bürokrácia sok értékes újítás nyakát töri.

Itt az én esetem. Még március első felében beadtam egy újítást. Ebben az ütközőknél ismeretes ütődés. zökkenés csökkentését szolgáló újítpusú heveder alkalmazását javasoltam.

Az újítási bizottság nyolc hónapig tartogatta fiókjában,

mig végre tárgyalás alá bocsátotta. A javaslatot egyébként hétről hétre sürgettem. Azzal biztattak, hogy már rajzolják, s azóta is rajzolják.

Még mult év februárjában megkezdtem újítási tevékenységemet. Turbinák elhelyezését javasoltam például a vízdaruk fővezetékében, hogy áramfejlesztés révén ipari és világítási célra felhasználhassuk.

Az újításomra nem is válaszoltak. Ebben az esztendőben a Sztálin Vasmúnél már alkalmazzák is.

A közben beadott újításaim sorozatát nevetséges indokolásokkal utasítják el. A pályakocsi kirakószerkezet újításomat azzal utasították el, hogy mérnökeink már *„tervezik"* az új pályakocsikat.

Csak újítsanak, majd mi lelőjjük

Agoston elvtárs, mikor kijött a minisztériumból, javaslatomat felülvizsgálni, így vélekedett: *„A multban nem kaptak semmit az ilyen dolgokért, most pedig minden szamársággal jönnek, mint újítással. Különben csak újítsanak, majd mi lelőjjük".*

Persze ez nem vette el kedvemet és egymásután újabb három újítást adtam be: ezek egyike a vasbetonaljaknál új sínrögzítés, amivel a nyombővülés is szabályozható. A másik újítási javaslatom: osztálymérnökségünknek szüksége van 500 darab laikatra. Ócska, használható anyagból erős és biztonságos lakatot állítottam elő. Ezt is beadtam, de hogy mikor kerül tárgyalás alá, azt nehéz lenne megjósolni.

Ezideig 35 újítást adtam be, de negyedrészét sem fogadták el. Osztálymérnökségünk újítási javaslatait egyébként nauslani *Neumann* Rezső volt műszaki főtanácsos bírálja el és határozza meg már előre, hogy az újítás alkalmazható-e, vagy sem. Meg sem várja az ötletnapon a javaslattevők mondókáit, már előre így beszél: *„Ez már van!"* És görcsösen szorítja a pénzes zacskót. de ha a bizottság tagjai mégis elfogadják. ez mondja: *„Kérem jegyzőkönyvbe foglalni, hogy az igazgatóság megbízottja nem járult hozzá".* Igen gyakori eset az is, hogy az egyszerű dolgozók javaslatai egyáltalán nem kerülnek újítási bizottság elé.

Mi, újítók valahogy úgy látjuk, hogy a bürokrácia útvesztőjében már sok kezdeményezés elveszett. Az újításokat felülbíráló bizottság nem vállal felelősséget az újítás elbírálásáért. Elodázzák azzal, hogy az újítás nem megfelelő, s így megszabadulnak az újítótól és az újítás az asztalfiókba kerül.

Molnár Lajos,
a Budapest-Józsefvárosi Osztálymérnökség dolgozója.

Szocialista vasutas

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutas Szakszervezet lapja

Megjelenik havonta kétszer

Szerkeszti a szerkesztő bizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasuti Főosztálya és a Vasutas Szakszervezet

Szerkesztőség:

Budapest, VI., Munkácsy Mihály u. 16. Telefon: 119—887 124—893, 313—744.

Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54.

Szikra lapnyomda. Budapest VIII., József-körút 5.

Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.