VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTAS SZAKSZERVEZET LAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 1. SZAM. * Ára: 20 fill. * 1952 JANUAR 2.

Szilárd munkafegyelemmel a harmadik tervév sikereért

Írta: Gáspár Sándor főtitkár

Felemelt ötéves tervünk második évének végéhez értünk. Most, 1952 küszöbén, az új esztendő első napján megkezdjük a felemelt terv harmadik esztendejét.

Ha most visszapillantunk az elmúlt esztendőre és nagy vonalakban megnézzük, hogyan dolgoztunk a terv teljesítéséért, általánosságban megállapíthatjuk, hogy számos hiányosság ellenére a tavalyinál jobb eredményt tudtunk felmutatni. A Tervosztály december 29-én rendelkezésünkre bocsátott előzetes statisztikai becslési adatai szerint az Államvasutak 1951. évi tervét globálisan teljesítette. Részleteiben az áruszállítási 95—96, személyszállítási tervét 105—106 százalékra, beruházási tervét pedig 100 százalékra teljesítette.

A vasutas dolgozók öntudatos része lelkes és fegyelmezett munkával, a percek kihasználásával törekedett arra, hogy az évi tervet teljesítse és túlteljesítse. A Landler Művek, az Északi Járműjavító ÜV, a MÁV Pályaépítő- és Felújító ÜV és egész sor vasúti üzem már jóval az év vége előtt befejezte tervét. A részleteiben való tervteljesítés lendületes munkát, áldozatkészséget és a cél ismeretét követelte meg. Dolgozóink aktív és eredményes munkáját erőteljesen fokozta pártunk és kormányunk megbecsülése, és szerető gondoskodása, amely a vasutasnap rendszeresítésében, a fizetésrendezésben, a jegyrendszer eltörlésében és az ár- és bérrendezésben nyilvánult meg.

Ugyancsak hatalmas lendületet adott a terv teljesítésének és túlteljesítésének, az őszi forgalmi verseny eredményes befejezésének *Sztálin* elvtárs 72. születésnapjának méltó módon való megünneplésére elindított sztálini műszak is. Vasutasaink ragaszkodásukat és hálájukat bizonyították a nagy *Sztálin* iránt a sztálini műszak rendkívüli eredményességével és egyben jelentős lökést adtak teljesítményükkel a terv határidő előtti teljesítésének. Azok a kiváló dolgozók, akik fegyelmezett munkájukkal kitűnő eredményeikkel segítették a terv befejezését, különösen a sztálini műszakban még előbbi teljesítményüknél is magasabb százalékot értek el. Sok új káder került felszínre, és nem egy régi sztahanovistát elhagytak lángoló lelkesedésükkel az előretörő új versenyzők.

Hasábokon keresztül sorolhatnánk fel *„Az őszi verseny legjobb dolgozója"* címért folyó küzdelem élenjáróit, a sztálini műszak hőseit, legjobb üzemeink dolgozóit, akik példát mutattak az évi terv teljesítéséért és túlteljesítéséért folytatott harcban. Így ért el például *Nyitrai* Dezső intéző, Miskolc állomás rendelkező forgalmi szolgálattevője kimagasló teljesítményt: a tehervonatok terhelését 114, a személyvonatok menetrendszerinti indítását 110, a tehervonatokét 95, a 24 órás vonatforgalmi tervet 65, a *„négyes kapcsolt"*-mozgalom tervét 108 százalékra teljesítette. Vagy itt van *Sebők* István vonatvezető és brigádja Nagykanizsáról. Az általa továbbított tehervonat utazási sebességét menenkint és vonalszakaszonkint 143, a tehervonatok menetrendszerinti közlekedését 110 százalékra teljesítette. *Kovács* Mihály sztahanovista mozdonyvezető, *Ratku* János és *Makai* András fűtők — a debreceni fűtőházban, — napi kilométerteljesítmény célkitűzésüket 98 százalékkal túlszárnyalták, 10 százalékos szénmegtakarítást értek el. A mozdony javítása az őszi forgalom tartama alatt 1213 forint, 73 vonatot továbbítottak túlsúlyosan és 20.485 kilométert tettek meg a *„mosástól-mosásig"*-mozgalomban.

A pályaépítők és a műhelyi, kereskedelmi szolgálat dolgozói sem maradtak el ebben a nemes versengésben. *Szolnoki* István kétszeres sztahanovista kubikos 407 százalékos teljesítményt ért el, ugyanakkor pedig brigádja 280 százalékot teljesített. A Landler Művekben *Poesz* István esztergályos 604 százalékos teljesítménnyel maga mögött hagyta a kitűnő *Vilmányi* Tibort, aki ugyan így sem maradt szégyenben, mert már 1954. évi tervén dolgozik.

A jó eredmény mellett azonban nem hunyhatunk szemet az ellenséget segítő megnyilvánulások felett.

Az elmúlt esztendőnek kétségtelenül legdöntőbb hiányossága a munkafegyelem területén jelentkezik. *Rákosi* elvtárs az MDP Központi Vezetősége 1951 november 30-i ülésén mondott beszámolójában hangsúlyozta; ami ránk — vasutasokra is vonatkozik: *„A munkafegyelem lazasága jelenleg egyik legnagyobb fékünk. Minél hamarább teremtünk e téren rendet, annál erőteljesebb lesz további fejlődésünk."*

Rákosi elvtárs tanításának különösen nagy jelentősége van a vasút területén. A munkafegyelem súlyos hiányosságai komolyan veszélyeztetik a téli szállítási feladatok elvégzését, s ezen, valamint a baleseteken keresztül feszített tervünk harmadik évének teljesítését.

A munkafegyelem megsértése a legkülönfélébbképpen hátráltatja a vasút előtt álló feladatok elvégzését, a kocsiforduló leszorítását. Pedig a munkafegyelem megszilárdításáért kormányzatunk másfél évvel ezelőtt rendeletet adott ki. A Munkatörvénykönyv is a munkafegyelem megszilárdítását segíti elő, azonban sem szakszervezetünk, sem a szakvonal nem alkalmazta és foganatosította az abban foglaltakat megfelelően.

Nagy a munkaerővándorlás a vasútnál, a 14—15 százalékot is eléri. Nem kezeltük súlypontként az üzemekből önkényesen eltávozott dolgozók felelősségrevonását és az üzembe való visszarendelését.

A munkafegyelem lazítását legtöbb esetben az utazószolgálatot teljesítő dolgozóknál látjuk. Az ellenség itt fejti ki leginkább aknamunkáját. A miskolci fűtőháznál például az elmúlt héten huszonhét, a személypályaudvaron tizennyolc ilyen dolgozó maradt el igazolatlanul.

Vagy itt van például *Nagy* Lajos, a szerencsi fűtőház dolgozójának esete: megtagadta a szolgálatot. Az öntudatlan dolgozót társai ítélték el a társadalmi bírósági eljárás során. A Veszprém-külső fűtőháznál pedig *Szép* János mozdonyvezető három napja nem jelentkezett szolgálattételre, mert felettese megrovásban részesítette korábbi mulasztásokért.

A munkafegyelem megsértésével függnek össze a vonatkésések is. Az elmúlt napokban 80—120 perces késéssel közlekedett számos távolsági személy- és gyorsvonat.

Átlagosan négymillió munkást szállítottunk havonta az üzemekbe. Ugyanezen idő alatt a munkásvonatok átlagos késése összesen megközelítette a 80 órát. A szocializmust építő üzemek dolgozói az elmúlt napokban felhívással fordultak vasutasainkhoz a vonatkésések csökkentése érdekében. A MÁVAG dolgozói közül több mint 5000 jár vonattal. Az elmúlt hónap egyetlen napját mérlegelve — amint írják — közel 400 munkaórakiesésük volt vonatkésés miatt a termelésből. Ezek a késések nemcsak a terv teljesítését akadályozzák, de szorosan hozzájárulnak harcunk gyengítéséhez. Nem kétséges ugyanis, hogy a vonatkésések okozta munkaórakiesések akadályozzák több mozdony, kocsi s egyéb szocialista alkotások létrehozását.

A munkafegyelem lazasága a szocializmus építésében résztvevő dolgozók testi épségét is veszélyezteti.

Nem egy esetben üzemek, gyárak, vállalatok dolgozói sérülnek meg a felelőtlen, gondatlan, a munkafegyelmet semmibevevő szolgálat miatt.

Ezek a tények, akár tudatosan vagy nem tudatosan fordulnak elő, — az ellenség ügyét szolgálják.

A néhány példa, amelyet felsoroltunk, megvilágítja minden vasutas dolgozó előtt, hogy kíméletlen szigorúsággal oda kell hatni, hogy a fegyelmezetlen munkának egyszer s mindenkorra véget vessünk. Még az eddiginél is jobban arra kell törekedni a pártszervezeteinknek és üzemi bizottságainknak, aktíváinknak, hogy olyan szellemet alakítsunk ki a vasutasok között, „amely elítéli, megbélyegzi a fegyelmezetlenséget, amelyben a fegyelem megsértése, igazolatlan kimaradás, selejtgyártás, szégyen és gyalázat" — mint azt Rákosi elvtárs mondotta.

A legjobb példa erre Dombóvár öntudatos dolgozóinak kezdeményezése. Itt a dolgozók ököl beszorított kézzel követelték *Máté* Jenő mozdonyvezető megbüntetését, mert négyezerforintos kárt okozott azzal, hogy egy 424-es mozdony szerkocsiját összetörte. Itt történt meg, hogy *Horváth* elvtársat, aki egyébként a szóbanforgó mozdonnyal járt, a többi dolgozónak le kellett fogni, mert elkeseredésében kalapáccsal támadt a nép vagyonát rongáló mozdonyvezetőre.

A jövőben még jobban élnünk kell a társadalmi bíróság összehívásának jogával. Ennek is kemény fegyvernek kell lenni kezünkben a fegyelmezetlenkedők ellen — a munkafegyelem megszilárdításáért.

A kemény kéz politikáját kell alkalmaznunk, mert a munkafegyelem megsértői, dolgozó népünk ellenségei. A notórius lógókat az öntudatos dolgozók közösítik ki üzemeinkből, szolgálati helyeinkről. A fegyelmezetlenkedőket szakszervezeti vonalon is fegyelmezzük; a szakszervezetnek nem szankcióval, hanem elsősorban neveléssel kell a fegyelmet megszilárdítani.

Azokkal szemben — mondotta Rákosi elvtárs — *akiknél a figyelmeztetés, a meggyőzés, a fegyelmezett munkások példamutatása nem használ, természetesen keményebb eszközöket fogunk igénybevenni, különösen, mert olyanok is akadnak közöttük, akiknél fel kell tételeznünk, hogy fegyelmezetlenségük tudatosan szocialista építésünk ellen irányul. Ezeket a rendszabályokat, mint arról nap-nap után meggyőződhetünk, maguk a fegyelmezett dolgozók követelik tőlünk.*

Az új esztendőben végre meg kell találni vasutas dolgozóinknak azokat az eszközöket és módokat, amelyek — *a pártszervezetek és üzemi bizottságok politikai felvilágosító munkája segítségével* — elvezetik őket a szocialista fegyelemhez, az öntudatos vasfegyelemhez. Enélkül szocialista vasutat megteremteni, a szocializmus építését meggyorsítani, a békét hathatósan megvédeni nem lehet. Ezért kétszeres felelőssége minden vasutasnak, hogy szilárd munkafegyelmet tartson. Kötelessége, hogy dolgozótársait erre intse, őrködjön a munkafegyelem betartása felett, mert a szilárd fegyelem a jó munka, a felemelkedés alapja. Elszántan harcoljunk tehát a munkafegyelem ellenségei, alkotómunkánk aláaknázói ellen és mutassuk meg, hogy mi vasutasok követjük nagy pártunkat, szeretett *Rákosi* elvtársunkat a szocializmus felé vezető úton, a felemelkedés útján a terv teljesítéséért, a békéért.

A minisztertanács vándorzászlajáért folyó verseny állása

Az 1951. évi december hó 30-i kiértékelés szerint első helyezett: a MÁVAUT Autobuszközlekedési Vállalat; második helyezett: Budapest Ferencváros állomás. Az állomás a kocsitartózkodási tervét 114 százalékra, az egy kocsira eső mozdítási egységidő tervét 104 százalékra, a tehervonatok terhelésére vonatkozó tervét 106 százalékra teljesítette; harmadik helyezett: a Posta távbeszélő alközpont ÜV; negyedik helyezett: a MÁV Szolnoki fűtőház. A fűtőház mozdonykilométer tervét 108.3 százalékkal, szénmegtakarítási tervét 123.6 százalékra teljesítette.

A vasúton belül kialakult sorrend: 1. Budapest Ferencváros állomás; 2. Szolnoki fűtőház; 3. A Szombathelyi Járműjavító ÜV. Elmaradt a versenyben: Hajduhadház állomás.

A sztálini műszak kiemelkedő eredményei

Dolgozóink nagy többsége magáévá tette *Rákosi* elvtárs 1951 november 30-án, a Központi Vezetőségi ülésen mondott beszámolóját és lendületes munkát fejtett ki az évi terv teljesítése és túlteljesítése érdekében. *Sztálin* elvtárs 72. születésnapjának tiszteletére önként tett vállalásaikkal is harcoltak dolgozóink a terv megvalósításáért, az elmaradások behozásáért, a terv túlteljesítéséért. Ezzel is kifejezésre juttatták szeretetüket felszabadítónk, a világ dolgozóinak szeretett és bölcs vezére, *Sztálin* elvtárs iránt.

Dolgozóink, ismerve a vasút előtt álló döntő feladatokat, ezeket a vállalásokat a december 21-én bezáródó őszi forgalom sikeres végrehajtására, s a téli forgalomra való felkészülésre építették.

A vállalások segítik a terv teljesítését

A forgalom dolgozói a kocsitartózkodási idő csökkentésére törekedtek, szem előtt tartva a gőztartási norma teljesítését. Gurítóállomásainkon a legurított kocsik számának növeléséért harcoltak; a vontatási szolgálatnál a szénmegtakarításért küzdöttek, míg a pályafenntartási viszonylatban a lassújelek idő előtti megszüntetésén fáradoztak.

A Landler Művekben az öntöde dolgozói vállalták, hogy a műszak alatt rekorderedményt érnek el, hogy elláthassák anyaggal a társműhelyeket.

A sztálini műszak december 17-én reggel kezdődött. Dolgozóink hangulata csaknem mindenütt lelkes volt. Nem egy helyen a műszakok ünnepi jelleget öltöttek. Sztálinváros térségében például a dolgozók zárt rendben, zászlókkal, mozgalmi dalokat énekelve vonultak munkahelyükre, majd szálláshelyükre. Kimagasló eredményeket értek el.

Szolnoki István kétszeres sztahanovista kubikos 407 százalékos teljesítményt ért el, míg brigádja 280 százalékos átlaggal került élre.

A Sztálini műszak sok új kádert hozott felszínre. Napról napra kimagasló eredmények születtek, melyek előbbre vitték tervünk teljesítését, illetve túlteljesítését. Különösen a műszak negyedik napján születtek komoly eredmények és nem egy régebbi sztahánovistánkat hagyták el a lelkesen élretörő versenyzők.

A Landler Művekben Poesz István esztergályos 604 százalékos teljesítménnyel szorította maga mögé Vilmányi Tibort, az üzem eddigi legjobb esztergályosát.

Ezen a napon az üzem átlaga elérte a 136.2 százalékot, s így a Landler Művek a járműjavítók versenyében első helyezést kapott.

Hasonló kimagasló eredményeket értek el vasutas dolgozóink a termelés más ágaiban is. Tatabánya dolgozói erejüket megfeszítve dolgoztak, hogy a bányászok által termelt szenet gyorsan elszállítsák. A műszak alatt ünnepélyes keretek között indították útnak az 5000. irányvonatot és 40 irányvonatot indítottak a sztálini műszak alatt.

A Hídműhely dolgozói a somoskőújfalui felüljárót készítették el. Mosonmagyaróvár dolgozói az eddigi 15—17 órás kocsirakodási időt 1 és fél órára csökkentették. A ceglédi 12-es pályamesteri szakasz december 26-án befejezte évi tervét.

A sztálini műszak tapasztalatai alapján megállapíthatjuk, hogy dolgozóink lendületesen, lelkiismeretesen készültek *Sztálin* elvtárs születésnapjának megünneplésére. A műszaki vezetés általában komoly segítséget nyújtott az eredmények eléréséhez. Szervezeteink a kultúrmunka igénybevételével lelkesítették dolgozóinkat, azonban figyelmen kívül hagyták a döntő tényezőket, mint például: a balesetelleni küzdelem fokozását, amelynek elhanyagolása miatt több baleset történt. A műszak megmutatta, hogy még sok javítanivalónk van a szolgálati ágak együttműködésének megjavítása terén. Ugyanakkor a sztálini műszak bebizonyította, hogy üzemeinkben számos rejtett tartalék van és dolgozóinkban hatalmas lendület rejtőzik, melynek segítségével meg tudjuk gyorsítani hazánkban a szocializmus építését.

Előre a munkafegyelem megszilárdításával nagy pártunk vezetése alatt új termelési sikerekért, ötéves tervünk döntő esztendeje célkitűzéseinek maradéktalan megvalósításáért!

Ehhez, eredményeiben gazdag boldog újévet, jó munkát kívánunk a vasút dolgozóinak!

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A Debreceni Járműjavító ÜV pártbizottsága értékes kezdeményezése

Feleme't ötéves tervünk végrehajtása során mind több dolgozó kerül a faluról az iparba és a városokba. „Az idén például a bérből és fizetésből élők száma havonta 21 ezerrel növekedett. Ez egy évre kivetítve, több mint egymegyed millió új munkás és alkalmazott" — mondotta *Rákosi* elvtárs 1951 november 30-i beszédében. Az új munkások mellett sok régi dolgozó is vidékről jár be munkahelyére. Ezek a dolgozók rendszerint a munka után sietnek vonatjukhoz. Többségük semmiféle értekezleten nem jelenik meg, nem vesz részt oktatásban. Politikai fejlődésük ezért nem tart lépést a többi dolgozókkal. Ez megmutatkozik a munkafegyelem, a termelés terén, vagy úgy is, hogy az ellenséges rémhírekel szemben ingadoznak.

A POLITIKAI BIZOTTSÁG 1951 május 17-i határozatának megtárgyalása után a Járműjavító pártbizottsága javaslatot tett „utazó" politikai körök szervezésére, melyekre a vidéken lakó dolgozókat be lehet vonni. Ehhez segítséget kért a politikai osztálytól.

A Járműjavító pártbizottsága és a politikai osztály megbeszélte a vállalat vezetőségével a technikai feltételek biztosítását, melynek eredményeként megkezdődött három, a forgalomból kivont kocsi megjavítása. A munkát a műhely kommunista vasutasai nagy lelkesedéssel, hulladékanyagokból végezték el. Padokkal, asztalokkal, fűtési és világítási berendezésekel szerelték fel a kocsikat.

Ezzel egyidőben a Járműjavító, a fűtőház, és az osztálymérnökség pártszervezetei megkezdték az előadók a hallgatók kiválasztását.

A pártszervezetek három vidéken és három helybenlakó elvtársat jelöltek a politikai körök előadóinak. Mivel a hallgatók zöme még nem vett részt oktatásban, a politikai alapismeretek tanulókörre anyagát veszik át.

Az „utazó" politikai körök először a Debrecen—Püspökladány, Debrecen—Nyírábrány és a Debrecen—Nyíregyháza közötti vonalon indultak meg. A bevont 180 hallgató örömmel fogadta, hogy ilyen lehetőség nyílott számukra a tanulásra. A népnevelők felvilágosító munkája nyomán a mozgó politikai körök a vidékről bejáró dolgozók között igen népszerű lett és már a második héten például a püspökladányi vonalról újabb 20 elvtárs kérte az ebbe az oktatásba való bevonását, de kérték mozgó politikai kör megszervezését más vonalakon is. A kérésnek alapján további három vonalon: Debrecen—Tiszalök, Debrecen—Füzesabony és Debrecen—Nagykereki között is megszervezték a tanfolyamokat. Így most hat vonalrészen összesen 12 politikai alapismeretek köre működik 301 hallgatóval, melyet 12 előadó vezet.

Mivel három megfelelően berendezett kocsink van és annak hat vonalon kell közlekedni, egy-egy kocsi három napig közlekedik, ugyanazon vonalon, a hét további három napján pedig másik vonalon. Az előadók esőre leadják a következő heti anyagot, az éjszakát a forduló állomáson vendégszobában vagy laktanyában töltik, másnap reggel pedig munkába utazva visszakérdezik az előző heti anyagot. A vitára körülbelül egy óra áll rendelkezésre. A további két napon, míg az oktatókocsi azon a vonalon fut, a hallgatók egyénileg tanulnak, vagy a bizalmi vezetésével az anyag egy-egy kérdését megtárgyalják.

AZ UTAZÓ OKTATÁS megszervezésének eredményei máris megmutatkoznak. Nagy elvtárs, a Járműjavító dolgozója elmondja, hogy „most már mi vidékről bejáró dolgozók is képezhetjük magunkat, épen úgy, mint a városi dolgozók". Ez a megnyilvánulás is mutatja, hogy a pártoktatás megszervezésével a városi és vidéki dolgozók közelebb kerülnek egymáshoz, a tanuláson keresztül még egységesebbé formák össze az üzemek dolgozói.

Az „utazó" oktatás megszervezésének eredményét mutatja, hogy míg a vidékről bejáró dolgozók ezelőtt nem igen tettek munkafelajánlásokat, addig most, Sztálin elvtárs születésnapjára a nyírábrányi vonalról bejárók 80 százaléka, a Vámospércsről bejárók majdnem valamennyien tettek munkafelajánlást.

Az „utazó" alapismeretek tankörének hallgatói közül többen még nehezen akarnak megszólalni a szemináriumokon. Ennek oka egyrészt, hogy e ők vesznek részt pártoktatásban.

Megnehezíti az „utazó" politikai körök rendszeres munkáját, hogy az állomás már több esetben nem a megfelelő vonatba sorozta be az oktatókocsit. Legutóbb pl. a püspökladányi szerelvénybe maradt ki az oktatókocsi az állomás hibájából. Ezt a hibát az állomási dolgozók közötti felvilágosító munkával és a hibát elkövetők felelősségrevonásával akarjuk kiküszöbölni.

A mozgó alapismereti tanköröket a Járműjavító pártbizottsága és a Politikai Osztály ellenőrzi. Az ellenőrzést azonban az eddiginél rendszeresebbé kell tenni, be kell kapcsolódni ebbe a munkába mindazon vasutas pártszervezetnek, amelynek tagjai közül résztvesznek ezen oktatási formában.

A rendszeres ellenőrzésen keresztül nagyobb segítséget tudunk nyujtani a tankörök munkájához. Így elősegítjük, hogy a most megindult újszerű oktatási módszer még nagyobb eredményeket hozhasson.

BALLA SÁNDOR
a Debreceni Politikai Osztály nevelési részortjának vezetője

A ceglédi vonal menetirányítói a téli forgalom jó ellátásáért

Országunk egyik legforgalmasabb vonala a Budapest nyugati—ceglédi—szolnok—szajoli fővonal. A menetirányítóra nagy felelősség hárul.

A menetirányító tisztában van azzal, hogy csak úgy tudja feladatát megoldani, ha kellően felkészül, előre tervet készít. Egy terve már van. A menetrend ábrán lefekteték a vonatok menetét. De ez nem elég. Nemvárt és sokszor elháríthatatlan akadályok zavarják a forgalmat. Így borul fel a kidolgozott terv. Ilyenkor mi a további cél? A vonatkésést megszüntetni, a vonatokat visszatéríteni eredeti menetrendjükbe és feltétlenül megakadályozni a késés további emelkedését.

Hogyan éri ezt el a menetirányító? Felveszi az érintkezést a szomszédos vonalak menetirányítóival. Megtudja, hogyan mozognak azok a vonatok, amelyek az ország pereméről futnak Budapest felé. Az adatokat egy másik, üres ábrára halványan felrajzolja. Ez lesz az ő vonatforgalmi terve. Az első szakaszon a hős szovjet vasutasok munkamódszere segít. Kétvágányu a pálya. Ki kell használni az ebből fakadó lehetőséget. Tegyük félre a kevésbbé fontos vonatokat és biztositsuk a személyszállító vonatok forgalmát azzal, hogy mindkét vágányon egymás mellett közlekedtetik őket késés esetén.

Az távolsági nagy utat tesznek meg. A menetirányító kiadja a rendelkezést, hogy a vonatokat olyan vágányra járassák, ahol szerelést, vízvételezést, esetleg tűztisztítást lehet végezni. Helytelen rendelkezés, rossz vágánykijelölés, személyzet késői jelentkezése, mind vonatkésést idéz elő.

A menetirányító felveszi a kapcsolatot a mozdonyvezetővel, hogy késés esetén csökkentse a kezelési időt, hogy rövidítse meg a menetidőt.

Állandóan figyelni kell a vonatok menetét. Nincs-e újabb akadály, hiszen nemcsak személyszállító vonatok közlekednek, a tehervonatokat sem állíthatjuk meg órákra. Számítások mutatják, hogy egy-egy állomástávolságot befuthat a személyvonat előtt. A mezőnyben a személycsoport előtt közlekedik egy tehervonat. A jelentések percről percre futnak be a menetirányítóhoz. A percekért folyik a harc, hogy a tehervonat ne ácsorogjon. Ne fogyjon feleslegesen a szén, ne ácsorogjon a mozdony.

És ekkor Vecsés és Pestszentlőrinc állomás között befékeződik egy tehervonat. A következő vonatokat csak átállítással lehet a másik vágányra terelni. Ez csak növeli a késést. Ennél az esetnél rövid menetidőt alkalmazunk és Kőbánya—Kispesten a csatlakozó ócsai vonal vonatait helytelen vágányra visszük.

A menetirányító megteszi ezeket az intézkedéseket és módosítja tervét. Az ábrán az újabb terv vonalai lassan életrekelnek. Éber figyelemmel kíséri végig a vonatokat, amig rendeltetési állomásukra érnek.

A menetirányító jól dolgozott, a nehézségek ellenére is csak két vonat késett meg. A jó munka után pedig jön a jutalom. A megnyert munkaórákon új vasúti berendezések, vágányok készülnek. A menetirányító munkája jobb lesz, tökéletesebb és biztosabb.

Így segítjük a téli forgalmat, a téli szállítási feladatok megoldását.

A budapest—ceglédi vonal menetirányítói.

KAPCSOLATOM A MŰVEZETŐVEL— követésre méltó

Hosszabb idő óta dolgozom együtt műszaki vezetőimmel. Mint szakszervezeti bizalmi, állandó és szoros kapcsolatban állok művezetőmmel. Közösen beszéljük meg a feladatokat és közös erővel hárítjuk el az akadályokat is.

Egy héttel előre munkatervet dolgozunk ki, melyben meghatározzuk a munka szükségessége szerint az értekezletek sorrendjét a műhelyrészben. Így rendszeressé vált, hogy a munkaidő megkezdése előtt, ebédszünetben és a munkaidő befejeztével munkaértekezletet tartunk. Ez javította munkánkat is.

megszüntette a fegye mezetlenségből származó kisebb nagyobb munkakieséseket, elmaradásokat.

Az értekezleteken értékes javaslatok is születnek. Nagyon jól tudjuk, hogy a Gazda-mozgalom célja a termelés folyamán keletkező hulladékok hasznosítása. A Gazda-mozgalmi javaslatok erősítik népgazdaságunkat. Márpedig az olyan javaslatokat, amelyeknek megvalósítása gazdasági eredményt jelent, az újítási rendelet értelmében újításnak kell tekinteni. Nálunk például Gazda-mozgalmi újítási ötletként vezettük be a használható ócska vezetősinekből a hevedergyártást, amely többezer forintos megtakarítást jelent népgazdaságunknak.

Hogyan számoltuk fel a fegyelmezetlenséget

A munkaértekezletek tették lehetővé voltaképen azt, hogy az osztály átlagteljesítménye 15—20 százalékkal, csoportunk teljesítménye pedig 20—22 százalékkal emelkedett az elmult három hónapban, minőségi munka mellett. November 7-én teljesítettük *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmunkat és minden részletében befejeztük ezévi tervünket.

Barcik József művezető elvtárssal a nap majd minden órájában érintkezem. A felmerült problémákat pártszervezetünkkel megbeszéljük, hogy zökkenőmentesen tudjuk végrehajtani feladatainkat.

Talán soha nem volt olyan jelentősége a munkafegyelemnek, mint épen napjainkban. Erre különösen tekintettel vagyunk. A munkafegyelem megbontóit nem ítéljük pénzbüntetésre, hanem a kollektíva határozza és szabja meg büntetésüket. Ez a módszer segített bennünket a fegyelmezettenség felszámolásában, s nem utolsó sorban a gyengébb dolgozók segítésében. *Barcik* elvtárssal beszéltük meg azt is, hogyan foglalkozzunk gyengébb dolgozótársainkkal. Két erősebb dolgozó közé helyeztük el a termelésben kisebb teljesítményt felmutatókat.

A termelés közvetlen parancsnokával, *Barcik* elvtárssal való kapcsolatom, tehát a művezetőmmel kiépített jó kapcsolat segít szakszervezeti munkámban. Miután a feladatok megvalósításának időpontját világosan látom, ehhez mérten szervezem csoportom tagjait, mozgósítom őket az egyes munkák elvégzésére a kellő időben. Ha erre szükség van, közös elhatározással megfelelően átcsoportosítjuk erőinket a terv érdekében.

Ezt a munkamódszeremet fejlesztem és tökéletesítem a szovjet vasutasoktól átvett munkamódszerekkel.

Hábel II. József,
a MÁV Felépítményi- és Vasanyagjavító ÜV keresztezés-szerelő műhelyének bizalmija

FELHÍVJUK AZ ÜZEMI BIZOTTSÁGOK ÉS SAJTÓFELELŐSÖK FIGYELMÉT arra, hogy legkésőbb január közepéig számoljanak el a „Szocialista Vasútért" 1951. évi hátralékával és küldjék be az 1952. előfizetési díjakat a Népszava 54.695 számú csekkszámlájára. A területi bizottságok ellenőrizzék az elszámolás megtörténtét.

Nemzetközi HIREK

Szovjet fiatalok ajándéka a Landler ifiknek

A Landler Művek ifjúmunkásai a szovjet ifjúság, a hős lenini Komszomol iránti szeretetük jeléül társadalmi munkában művészi kivitelű kicsinyített esztergápadot készítettek és azt a Magyar Vöröskereszt külügyi osztálya útján elküldték a Szovjetunióba.

A magyar ifjak ajándéka a tbiliszi 7. számú vasutasiskola iparostanulóihoz került, akik kitörő lelkesedéssel fogadták és ünnepség keretében vették át a küldeményt. A szovjet fiatalok válaszul gyönyörű albumot készítettek. S mint ahogy a magyar ifjak maguk gyártották az esztergapad minden egyes darabját, a szovjet fiatalok is maguk készítették el a hatalmas, művészi kivitelű díszalbumot. Rajzoltak, festettek, fényképeztek és amikor elkészült az album, elküldték a magyar ifjaknak.

A Magyar Vöröskereszt titkársága bensőséges ünnepség keretében adta át az értékes ajándékot a Landler Jenő Járműjavító ÜV ifjúmunkásainak.

A Német Demokratikus Köztársaság vasutasainak levele

Az elmúlt napokban a német demokratikus vasutasszakszervezet központi vezetősége megküldte a magyar vasutasok szakszervezetének újabban kiadott brosúrálukat. A brosúra az üzem folyamat újjászervezéséről, valamint a vasúti üzemi munka brigádszerű elszámolására vonatkozó tervet tartalmazza.

A brosúrához csatolt levélben elmondják, hogy azokat a tapasztalatokat használták fel, amelyeket a szakszervezet tanulmányi küldöttsége gyűjtött össze a Szovjetunióban.

A kollektíva visszatérése után dolgozta ki a megküldött brosúrában szereplő tervet. Ez a terv, — főbb tényezőiben —, az észak-kaukázusi vasút batajszki vasúti üzemének munkamódszereire támaszkodik és a német vasutasok munkájának máris átfogó jellegű megjavulását eredményezi a munkafolyamat és az önköltségcsökkentés tekintetében.

Hálásak vagyunk a szovjet vasutasoknak — irják levelükben —, azért az önzetlenségért, amellyel átadják nekünk munkamódszereiket. Köszönetünket azzal a kötelezettségvállalással egészítjük ki, hogy minden erőnkkel azon leszünk, hogy még szorosabbra fűzzük a barátság szálait a Német Demokratikus Köztársaság és a Szovjetunió között.

Ugyanakkor azonban azt az óhajunkat is kifejezésre juttatjuk, hogy ezzel a tervvel kapcsolatban tapasztalatcsere formájában érintkezésbe léphessünk a magyar vasúti üzemekben dolgozó szaktársakkal is és hogy így elmélyíthessük a Német Demokratikus Köztársaság, valamint a Ti országotok vasutasai között fennálló barátságot.

Csatlakozásra hívom fel a vasútüzem művezetőit a munkafegyelem megszilárdításáért folyó küzdelemhez

Romhányi Géza elvtárs, az Északi Járműjavító ÜV művezetője elők közölt csatlakozott *Deák* János MAVAG-művezető felhívásához, amelyet a munkafegyelem megszilárdítása érdekében bocsátott ki a művezetők felé.

Romhányi elvtárs szerkesztőségünkhöz intézett levelében csatlakozásra hívja fel a vasútüzem művezetőit, a mozdony- és villamos vonalfelvigyázókat, szemafor- és pályamestereket és minden műszaki vezetőt, hogy legmesszebbmenően szerezzen érvényt a munkafegyelemnek és gátolják meg a munkafegyelem meglazulását. Arra hívja fel dolgozótársai figyelmét, hogy szívós nevelőmunkával hassanak oda, hogy a dolgozók magukévá tegyék pártunk, kormányunk elé kitűzéseit. Ahol pedig erre szükség van, a legszigorúbb rendszabályokat alkalmazzák, hogy ezzel is fékezzék az ellenség behatolását az üzemekbe.

Így „segíti" Zanta János a téli forgalom lebonyolítását

Az elmult napokban *Heródek* Lajos, a Hámán Kató Fűtőház mozdonyvezetője, a szegedi fűtőházhoz érkezve, kérte a fűtőház vezetőit, hogy mozdonyán kisebb javitási munkát végezzenek el.

Csamangó Jenő belsős mozdonyfelvigyázó hozzájárult a kéréshez. Kardos művezető pedig, hogy hamar elkészüljenek a javítással, engedélyt kért arra, hogy a mozdonyt göztelenítsék.

Eddig rendben is van a dolog. Ekkor azonban *Zanta* János külsős mozdonyfelvigyázó, alig hogy észrevette, hogy engedik a gőzt, magából kikelve rendelkezett: azonnal zárják el a gőzt.

A gőzt elzárták és utána jó darabig azon vitatkoztak, hogy joga van-e ordítani a dolgozókkal *Zantának*, avagy sem. *Zanta* kifejezte, hogy őt ez nem érdekli, a javítást nem engedi elvégezni. Mit tehetett *Heródek* elvtárs, ismét felkereste *Csamangót*, aki újból engedélyt adott a mozdony megjavítására. Amikor *Zanta* János erről tudomást szerzett, a következő magabiztos kijelentést tette, nyilván nem számolt azzal, hogy rajta kivül még mások is vannak a fűtőházban: *„Amíg én itt leszek, addig semmiféle javítás nem lesz a mozdonyon megcsinálva."*

Zanta szörnyű magyartalansággal tett fenyegető kijelentését *Heródek* tudomásul vette és javítás nélkül tért haza Budapestre. *Zantának* még ma is vaskalap van a fején, mereven ragaszkodik elavult szabályzatokhoz, még nem tanulta meg a szovjet vasutasoktól a kölcsönös segítségnyujtást, a kollektív együttműködést. A fűtőházat saját területének tekinti, ahol korlátlan úrnak érzi magát. De egy pillanatra sem villan fel előtte, hogy a szegediek is azért küzdenek, amiért a pestiek és neki is küzdeni kell a sovinizmus megszüntetésével a téli forgalom lebonyolításáért. Ha nem tudná *Zanta* János, elmondjuk: a Hámán Kató Fűtőház dolgozói a szegedi mozdonyok javítását mindig készségesen végezték el és megmentették több esetben a szegedi mozdonyokat a fekvemaradástól. A segítségnyujtás a tervet segíti, a gáncsoskodás a tervet fékezi.

Reméljük, *Zanta* János az előbbit választja...

A szakszervezeti taggyűlések tapasztalatai

A szakszervezeti taggyülések jórésze december 17-én kezdődő hétre tolódott el egyéb rendezvények miatt. A területi bizottságok, vonalfelelősök és a szakszervezeti központ munkatársai több üzemben ellenőrizték az előkészületeket.

Az üzemi bizottságok munkájának középpontjában mondhatni, a taggyülések előkészítése állt, amit

összekötöttek a téli forgalomra való felkészüléssel, a téli feladatokra való mozgósítással.

A beszámoló taggyüléseken a dolgozók megvitatták *Rákosi* elvtárs november 30-i beszédét és ezzel kapcsolatban a munkafegyelem megszilárdítását.

A területi bizottságok és vonalfelelősök, üzemi bizottságok felhasználták az előző értekezletek tapasztalatait és a legtöbb üzemben a beszámolók kapcsán foglalkoztak az üzemi bizottságok munkájával, a szakszervezeti munkával. El lehet mondani, hogy épen ennek következtében

emelkedett a taggyülések színvonala, az eddiginél jóval több birálat és önbirálat hangzott el.

A taggyüléseken a dolgozók 60—65 százaléka vett részt. Hozzászólásaikban kifejezésre juttatták véleményüket, zömében helyeselték a jegyrendszer eltörlését, feltárták a termelést gátló körülményeket. Egyrészük komoly bírálatot mondott az üzemi bizottság munkája felett. Számos helyen kifogásolták a bizalmiak rossz szervező munkáját. Budapest-Nyugati pályaudvaron például kifogásolták, hogy a bizalmiak nem végeznek kellő politikai felvilágosító munkát csoportjukban és a legtöbb bizalmi munkája abból áll, hogy a tagdíjat összeszedi.

A tapasztalat azt mutatja, hogy az üzemi bizottságok még mindig keveset foglalkoznak a dolgozókkal, és

sokan még ma sincsenek tisztában a bér- és árrendezés jelentőségével.

A miskolci osztálymérnökségnél például az üzemi bizottság utasította a pályamestert, hogy *„munkaidő után fogja ott a dolgozókat"*. A Hámán Kató Fűtőházban pedig ami biztos, az biztos — a jelenléti ivet még

a munkaidő alatt lekörözték és mind a 67-en aláírták.

A hiányosságok ellenére azonban a szakszervezeti taggyülések elérték azt, hogy a dolgozók figyelmét sikerült ráirányítani az őszi forgalom befejezésére és a téli forgalomra való felkészülésre. A dolgozók bírálata és önbírálata felszínre hozta a rossz munkamódszereket, amelyek az üzemi bizottságok egy része a szervezési kérdéseket kívánta megoldani.

Milyen tapasztalatokat szereztünk az ŐSZI VERSENYBEN

A vasutas dolgozók nagy tábora csatlakozott *„Az őszi forgalom legjobb dolgozója”* címért indított munkaversenyhez. Fizikai dolgozókon kívül nagyszámban csatlakoztak mérnökök, — technikusok, művezetők —, pályamesterek és különböző területeken dolgozó műszaki és értelmiségi munkavállalók.

A szocialista munkaversenyben állókat nagymértékben segítették műszaki értelmiségi dolgozóink, akiknek munkája nagyban hozzájárult ahhoz, hogy

az őszi szállítások megkezdésére a járműpark javítási munkálatai befejeződtek

és megfelelő tartalékok készenlétbe helyezésével láthattunk feladatainkhoz.

Ugyancsak megtették előkészületeiket a pályafenntartási dolgozók is. A vágányhálózat nagyrészét rendbehozták a lassújeleket megszüntették, vagy távolságát megrövidítették, a vágányzárak idejét csökkentették.

Evek során a hős szovjet vasutasoktól átvett tapasztalatokkal, különösen a vontatás dolgozói, — jelentős mértékben járulnak hozzá az őszi forgalom sikeres megvalósításához. Igy ez évben is komoly eredményeket értek el az *„500 kilométeres”*-mozgalomban, ahol a vállalt 190 kilométer napi átlagot 196 kilométerre teljesítették, vagy a napi túlsúlytovábbítást 50.000 tonna helyett 57.479 tonnára teljesítették. Számos mozdonyvezető csatlakozott a Nazarova-mozgalomhoz és vállalták a mozdonyok szocialista megőrzését. Nagy eredményeket értek el a *„mosástól-mosásig”*-mozgalomban és ezzel lehetővé tették a mozdonyok jobb kihasználását.

A vontatás dolgozóihoz hasonlóan jó eredményeket értek el a forgalom, kereskedelem, pályafenntartás dolgozói is. Forgalmi és kereskedelmi dolgozóink a kocsiforduló három és féles napos megvalósítása céljából a szállító felekkel komplex-brigádokon keresztül eredményesen megjavították az együttműködést. Ennek következménye az, hogy míg szeptember hónapban egyes napokon a kirakatlan kocsik száma elérte az 1200 kocsit, addig ez a szám december hónapban naponta 250 kocsi.

Egyes szakszolgálatok dolgozói között az együttműködés terén javulás tapasztalható. Számos olyan esetről tudunk, hogy a forgalmi és vontatási dolgozók közös értekezleten beszélték meg feladataikat és egymás segítségét kérték azok megvalósításához. Például Ferencváros állomás, fűtőház, Debrecen állomás, fűtőház stb.

Hasonlóképen javulást mutat a felső vezetés együttműködése a forgalmi és vontatási szakszolgálatnál, ahol közösen vitatják meg a kocsiforduló kedvező alakulását akadályozó körülményeket, mint például vonatácsorgás, vonatkésés, gépvárás, hosszabb menet — gépkezelés stb. problémáit. A pártszervezetek, a Politikai Osztály irányításával és segítségével szakszervezetünk különböző szerveinek nagy segítséget adtak. Igy fokozottabb mértékben és eredményesebben vették ki részüket az őszi forgalom előkészítéséből. A dolgozókkal való foglalkozás területén javulás mutatkozik. Ez abban jelentkezik, hogy segítették dolgozóinkat a helyes versenyvállalások megtételében — rendszeresebben ellenőrizték azok teljesítését, javították a verseny nyilvánosságát, népszerűsítették az élenjáró dolgozókat. Az üzemek közti párosversenyt rendszeresen értékelték. Sok helyen belefolytak a komplex-brigádok szervezésébe és rendszeresen kiértékelték hiányosságait.

A szakszolgálati vezetők nagy többsége megteremtette a munkaverseny és az őszi forgalom előfeltételeit és biztosította a műszaki és egyéb feltételeket az őszi forgalom sikeres végrehajtásához, a dolgozók versenyvállalásainak teljesítéséhez. E tények nagymértékben hozzájárultak ahhoz, hogy üzemeink, szolgálati helyeink jóval az év vége előtt befejezték évi tervüket és ma már az 1952. évi terven dolgoznak, mint például az Északi Járműjavító ÜV., a Landler Jenő Járműjavító ÜV., a Józsefvárosi Osztálymérnökség, a Szolnoki Fűtőház stb.

Nagy lendületet adtak az őszi forgalomnak a november 7-e tiszteletére és Sztálin elvtárs 72. születésnapjára a dolgozók által tett munkafelajánlások. Ezek a felajánlások hű tükörképként mutatják, hogy vasutas dolgozóink nagy többsége magáévá tette a Nagy Októberi Szocialista Forradalom célkitűzéseit, mutatják a szeretetet és hálát a világ dolgozóinak nagy vezére, *Sztálin* elvtárs iránt.

A vasutas dolgozók munkájának elismeréseként rendezte pártunk kezdeményezésére a miniszertanács a vasutasok bérét és erre a célra 73.5 millió forintot bocsátott rendelkezésre. A vasutas dolgozók között ez a tény, nagy örömet keltett. Ez látszik például abban is, hogy számos dolgozónk levélben köszönte meg az újabb gondoskodást. De megmutatkozott a termelékenység fokozásában is. Számos dolgozónk munkafelajánlást tett a bérrendezés alkalmából — vállalták a harcot a munkafegyelem megszilárdításáért —, a kocsiforduló megjavítását.

Hogyan hasznosítjuk a tapasztalatokat a téli feladatok végrehajtásában

Eredményeink mellett azonban sok hiányosságunk van.

Szakszervezeti funkcionáriusok nem tekintették minden esetben központi feladatnak az őszi forgalom kérdését.

Ennek következtében egyes szolgálati helyeken *„Az őszi forgalom legjobb dolgozója”* címért indított versenyt a szakszolgálati vezetők szervezték, holott a verseny szervezése a szakszervezet feladata. Egyes helyeken például mechanikusan kiírták, hogy milyen felajánlásokat tegyenek a dolgozók, azt nem beszélték meg röpgyűléseken, termelési értekezleteken minek következtében a dolgozók nem érzik magukénak a versenyvállalásokat.

Ez a hiányosság a politikai nevelőmunka elhanyagolásából ered.

Szakszervezeti aktíváink nem foglalkoznak a dolgozók politikai és szakmai nevelésével, ennek következtében a munkaversenyvállalások gyakran formálisak...

Az őszi forgalom fő hiányossága — a munkafegyelem meglazulása

Az őszi forgalom fő hiányosságainak egyike a munkafegyelem nagymérvű meglazulása. Az egyes szolgálati helyeken már nagymértékben jelentkezik, hogy pártszervezeteinknek, szakszervezeti szerveinknek erőteljesen kell ezzel a kérdéssel foglalkozni. Megengedhetetlen az, hogy egyes dolgozók az ellenségtől befolyásolva, megtagadjak szolgálatukat és ennek következtében komoly akadályok merülnek fel a vasúti forgalomban. Ehhez hozzájárul, még az, hogy dolgozóink öntudatlanabbik része elhanyagolja a gondjaira bízott mozdonyokat, kocsikat, váltókat és egyéb munkaeszközöket, és ezzel veszélyeztetik a vasútüzem biztonságát.

Hogy a munkafegyelem ilyen nagymértékben meglazult a vasút területén, annak az az oka, hogy

egyes szolgálati vezetők népszerűtlen feladatnak tartják a munkafegyelem megsértőivel szembeni erélyes fellépést

és nem alkalmazzák az új fegyelmi szabályzatot, valamint a minisztertanácsnak a művezetőkről, mesterekről szóló határozatát. Az ellenség elleni harcot sem folytatjuk következetesen. Ez látszik abban is, hogy a vasútüzem területén a balesetek száma nem hogy csökkenne, hanem állandóan növekszik, ami komoly mértékben gátolja a téli forgalom végrehajtását is. Ezek az okok nagymértékben hozzájárulnak a kocsiforduló kedvezőtlen alakulásához.

Az őszi forgalom időszaka alatt a vasutas dolgozók eredményesen harcoltak az áruk elszállításáért. Azonban ezek a feladatok a téli időjárás beálltával egyre nagyobbak és megoldásukhoz nagyobb szakmai tudás, nagyobb akarat szükséges. Elengedhetetlen feltétele, hogy az őszi forgalom ideje alatt feltárt hiányosságokat megszüntessük.

A pártszervezetek, a Vasútpolitikai Osztály iránymutatása alapján szakszervezeti funkcionáriusaink támogassák a szakszolgálati vezetőket a munkafegyelem megszilárdítására irányuló munkájukban. Politikai nevelőmunkával hassunk oda, hogy dolgozóink a szocialista fegyelmet betartsák, s elszántan küzdjenek az ellenség elleni harcban. Üzemi bizottságaink, bizalmijaink ellenőrizzék, hogy az egyes szolgálati helyek megtették-e a kellő intézkedéseket a téli forgalommal kapcsolatban, a szolgálati vezetők biztosították-e a technikai feltételeket az akadályok elhárítására? Az 1952. év terveljesítésének eredményei nem kis mértékben függnek vasutas dolgozóink jó munkájától, így kövessünk el mindent a hős szovjet vasutasok példamutatása alapján a téli forgalom sikeres lebonyolításáért.

Máté Sándor
a Vasutasok Szakszervezete Bér- és termelési osztályának vezetője.

Büszkeségeink



Kovács Mihály mozdonyvezető kitűnően állta meg helyét az őszi forgalmi versenyben. Két társával, Ratku János és Bakai András fűtővel elérték a mozdonyukra a tervben előírt napi 230 kilométer teljesítményt, majd azt 398 kilométerre emelték. 28 százalékos szénmegtakarítást értek el. A „2000 tonnás” mozgalomban előirányzott 57 vonat helyett 107-et továbbítottak. Az előirányzott javítási költséget 8,2 százalékra csökkentették. A legutóbbi időben éber szolgálattételükkel súlyosnak igérkező baleseket hárítottak el.

Ennyit a hivatalos jelentés... De mit mond Kovács Mihály sztahanovista mozdonyvezető arról a munkáról, melynek révén az első helyre került.

1908-ban születtem Debrecenben — írja levelében. — Édesapám a Debreceni Fűtőház előfűtője volt, édesanyám szegény munkásszülők gyermeke.

Tizen voltunk testvérek, szüleim igen nehezen neveltek bennünket és nem tudták taníttatni. Amikor elvégeztem az elemit, évekig még csak tanoncnak sem vettek fel sehova. Édesapám szeretett volna tovább taníttatni, meg is próbálta, de csak két középiskolát jártam ki.

Végülis géplakatos tanonc lettem. A mester, bármennyit és bármilyen jól dolgoztam neki, mindig verésnek és szidalmazásnak tálalta meg.

Amikor géplakatos segéd lettem, hosszú évekig nem tudtam elhelyezkedni és több mint öt esztendeig dolgoztam a Püspökladányi Fűtőháznál napszámosként és végeztem mindennemű munkát.

A nap minden perce nehéz és küzdelmes volt reszemre a mult rendszerben, hiszen havonta csak 58 pengőt kaptam a megfeszített munkáért. Ugyanakkor láttam, hogy azok, akik nem dolgoznak, de ügyesen tudják a fejüket bólogatni, jól élnek a mi verejtékes munkánkon keresztül. Apám nem egyszer emlegette előttem, a sérülő ifjú előtt a rendszer átkait, így tanultam meg, hogy osztályomhoz, a munkásosztályhoz hogyan kell hűnek lenni és miért utálják a kizsákmányoló „urakat”.

A Szovjetunió felszabadító harca előtt, a fasiszta fenevadak lába alatt már égett a talaj, igyekeztek fokozni a termelést, így állítottak be gépiakatosnak. Mozdonyvezető lettem. Munkámat azonban kedvetlenül végeztem, mert nem láttam biztositottnak jövőmet.

A Szovjetunió dicsőséges hadseregének felszabadító harca után, a magyar dolgozó nép felszabadítása után ismerkedtem meg a hős szovjet mozdonyvezetők munkamódszerével és azzal a lendülettel, amely a szoviet embert jellemzi. Állandóan tanulmányozom a szovjet brosurákat, a szovjet vasutasok életét és munkáját.

Igaz hazafiként akarok dolgozni a szocializmusért, a proletárnemzetköziségért, a Szovjetunió oldalán a békéért. Ebben a szellemben végzem munkámat, képezem magamat szakmai oktatáson, s politikai tudásomat igyekszem a gyakorlatban hasznositani: megtanítani dolgozótársaimat a munka észszerű elvégzésére. Az anyagtakarékosságot a vontatásnál, a „2000 tonnás”-vonatok továbbításánál a legmagasabbra tudtam emelni és iparkodtam minél több feleneh sebességű és irányvonatot továbbitani. Ez év elején sztahanovista oklevéllel tüntettek ki, most pedig a jelvényt is megkaptam. Pártom megbecsüli a jól dolgozókat, a szocializmus építésében élenjárókat.

Eredményeim elérésében oroszlánrésze volt két fűtőnek is, akik fáradságot nem ismerve dolgoznak velem együtt a szocialista vasút megteremtéséért.

Kovács Mihály ennyit írt magáról. Biztosak vagyunk abban, hogy Kovács elvárs a téli forgalomban is megállja a helyét és arra törekszik, hogy átadja tapasztalatait az elsőtleseknek, továbbra is az őszi közdi harcol a vasút tervének teljesítéséért.

Az országgyűlés elfogadta a közlekedési tárca 1952. évi költségvetését

December 17-én az országgyűlés megkezdte az 1952. évi költségvetés általános vitáját.

A közlekedés- és postaügyi tárca költségvetésének tárgyalására december 20-án került sor.

Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára volt az előadója a tárcának, aki részletesen ismertette a költségvetés fontosabb adatait.

Elmondotta többek között, hogy a tárca 1952. évi előirányzata az elmult évivel szemben több mint négymillió forinttal emelkedik. A kiadási előirányzat jelentős részét, 45.5 millió forintot vízgazdálkodással kapcsolatos munkálatokra, a tárca összes kiadásának 17 százalékát pedig kulturális és szociális célokra fordítják.

Jelentős összegek szolgálják a műszaki káderek képzését.

Nagy gondot fordítanak a közlekedéssel kapcsolatos különböző tudományos kutatóintézetek fejlesztésére is. Erre a célra a költségvetés több mint 11 millió forintot irányoz elő. Négymillió forint jut a közlekedési műszaki egyetem számára.

Ugyancsak jelentős összegeket irányoztak elő a minisztérium felügyelete alá tartozó hat ipari technikum számára, a gépjárművezetőképzés költségeinek rendezésére, valamint a mélyépítőipari szakmunkásképzés biztosítására.

A Vasutasok Szakszervezete társadalombiztosítási központjának 1952. évi kiadási előirányzata 114.5 százalékkal emelkedik az 1951. évihez képest.

A tervberuházások 23 millió forintos felemelését javasolják

Gáspár elvtárs után *Rácz* Kálmán elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára szólalt fel. Elmondotta, hogy a vasút a szocializmus építése követelményeinek megfelelően szervezeti felépítésében, munkamódszereiben, bérezési rendszerében és teljesítményében az elmult egy esztendő alatt nagy változáson ment keresztül. Ez a körülmény lényegesen hozzájárult a vasút áruszállítási tervének 11.5 százalékkal, személyszállítási tervének 28 százalékkal történt növeléséhez az 1950. évi teljesítményhez viszonyítva. Az 1952. gazdasági évre a vasúti áruforgalmat az 1951. évihez viszonyítva 19 százalékkal, a személyforgalmat pedig 8 százalékkal növelték az előirányzatban.

Ezután ismertette a vasuthálózat fejlesztésében elért eredményeket. Elmondotta, hogy

a közlekedés gyorsítását és egyben biztonságosságát elősegítő automata-berendezések számát növelik. Üzembehelyezik a budapest-tatabányai, valamint a budapest-ceglédi vonalak térközbiztosító berendezését.

Jelentős mértékben fejlesztik a mozdony- és kocsiparkot is.

Rácz elvtárs ezután javasolta, hogy a költségvetés egy-egy tételét növeljék így újabb 4 és félmillió forintot fordítsunk a trolibusz-hálózat fejlesztésére, újabb 15 millió forintot az úthálózat megjavítására, további 3 és félmillió forintot biztosítsunk a dudarbányai vasútvonal építésére.

Gém Ferenc felszólalása után az elnök javasolta, hogy az elhangzott javaslatot tegyék át a gazdasági és pénzügyi bizottsághoz, majd az országgyűlés a javaslatot elfogadva, a közlekedés- és postaügyi minisztérium költségvetését általánosságban és részleteiben is elfogadta.

Így készültünk fel a téli forgalomra

Népgazdaságunk növekedő termelékenysége és soha nem látott fejlődése szükségszerűen megköveteli a még mindig fokozódó őszi forgalomban a téli forgalomra való felkészülésünket.

Arra kell törekedni minden fűtőháznak, hogy ne tekintse kampányszerű feladatnak a tervév szakaszaira való felkészülést, hanem folyamatos harci követelménynek.

Le kell vonni az 1951-es év tapasztalatait és úgy kell felkészülni, hogy a menetközbeni mozdonykarbantartást ne hanyagoljuk el.

A Keleti p. u. fűtőház felkészülésének minden feladatát, terveit felbontottuk, műszaki összevont értekezleten megtárgyaltuk, határidőre felelősöknek és azok ellenőreinek kézbesítettük.

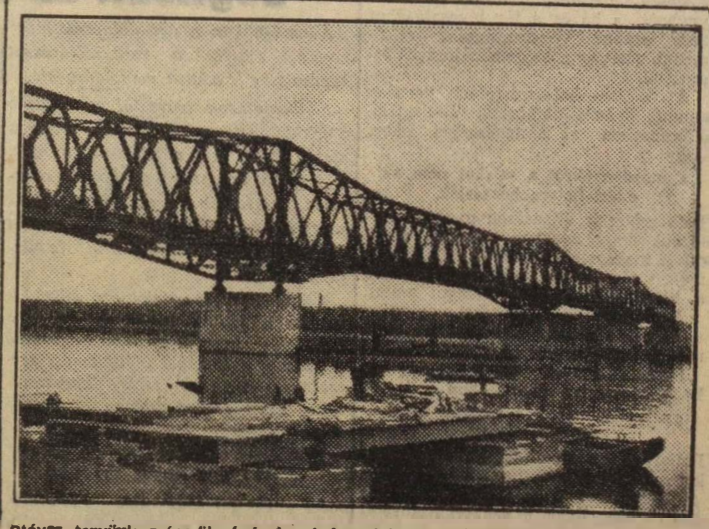
Ezen feladatok a 72. sz. Hivatalos Lapban foglaltakon kívül még a következő intézkedésekkel bővültek: A párt és szakszervezet segítségével a felvilágosító munkán keresztül felhívtuk dolgozóink figyelmét az erős téli forgalomra és fagyveszélyre. A mozdony-, villanymozdony és motorvezető dolgozóinkat pedig járműveik jókarbantartására. A csurgás, csepegés, továbbá a fúvások teljes kiküszöbölésére. A műszaki vezetés minden segítséget megad a járművek kifogástalan állapotban való tartására. A járművek jókarbahozása után a vezetők jelentik, hogy járművük készen áll a téli forgalom lebonyolítására és szerződést kötnek a fűtőházvezetőséggel. Aláírja a szerződést a járművezetőn kívül a művezető, szakos mérnök és a fűtőházfőnök.

Ezen téli forgalomra kötött szerződéseken keresztül kezdeményezzük a Nazarova-mozgalmunkat is. A futójavításoknak tervszerű végzését bekapcsoltuk a „mosástól-mosásig” való mozgalomba, úgyhogy a felmerült és hosszabb javítási időt igénylő, de nem üzemveszélyes javításokat a mozdonyvezetők mosáskor végezhetik el. Az apróbb javításokat részben a mozdonyszemélyzet maga végzi el, részben pedig a futótakatosok a mozdony forduló szerinti idejében.

Megszerveztük az időszaki vizsgálatokon álló mozdonyoknál, valamint a mosó mozdonyoknál a minőségi javítást. Dolgozóink vállalták, hogy a kétszer feladott javításokat teljesen kiküszöbölik. Ilymódon érjük el, hogy üzemben lévő mozdonyaink kifogástalan állapotban legyenek, viszont javítási állagunk a megengedettnél is kisebb legyen.

A műszaki oktatásokon az 53. sz. Utasítás zord időjárásra vonatkozó pontjain túlmenően minden nap foglalkozunk a fiatal járművezető dolgozóinkkal, akik még erősebb téli forgalomban nem vettek részt.

Csapó Mihály,
a Keleti fűtőház vezetője.



Ötéves tervünk második évének végén adták át a forgalomnak a dunaföldvári közúti vasúti hidat. Képünk az új hidat ábrázolja.

Hogyan segíti a távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat a téli forgalom lebonyolítását

A téli forgalom lebonyolítása a távközlő- és biztosítóberendezési szolgálatra is jelentős feladatot ró.

A 72. számú Hivatalos Lapban előírt feladatok végrehajtása céljából november 29-én az igazgatóságok és sztahánovista távírda- és szemafórmesterek bevonásával értekezletet tartottunk, melyen a feladatokat megtárgyaltuk és azok elvégzésére határidőket állapítottunk meg. A központi előadók részére ellenőrzési tervet dolgoztunk ki.

A téli forgalomra való előkészületek során nagy súlyt helyeztünk a menetirányító berendezésekre. Ezek légvezetékeit és egyéb tartozékait felújítottuk. A zord időjárás kétségkívül nagy megpróbáltatást jelent a légvonalakra. Éppen ezért a beálló zavarok gyors elhárítása érdekében az őszi forgalom alatt elrendelt állandó műszaki felügyeleti szolgálatot továbbá is megtartjuk és a posta illetékes szerveivel kötött komplex-brigád szerződéseket tovább szélesítjük és felújítjuk.

Korszerű szelektoros menetirányító berendezés

A menetirányítók központi berendezéseinek fejavítása tervszerűen folyik. Azok a hibák, amelyek az őszi forgalom kezdetén kétségtelenül fennálltak, mindinkább eltűnőben vannak. A budapesti igazgatóság épületében a közeli napokban helyezzük üzembe az egymás mellett készített korszerű, modern helyiségekben a felújított és fejavított régebbi és a most felszerelésre kerülő új központi berendezéseket.

Még ebben az évben üzembehelyezzük a budapesti—újszász—szolnoki vonalon a korszerű szelektoros menetirányító berendezést és

1952. év első negyedében további három vonalon.

Budapest—Cegléd—Szolnok, Dombóvár—Bátaszék és Bátaszék—Kiskunhalas viszonylatban.

Az elmult hetekben a budapesti igazgatóság épületében

üzembehelyeztük a MÁV eddig épített legnagyobb telefonközpontját

és még ez év végén készen lesz a szegedi igazgatóság új távbeszélő központja is.

A gurítódombok teljesítőképességének fokozására

tervbe vettük a gurítópályaudvarok mozdonyainak ultrarövidhullámú rádiótávbeszélővel való felszerelését,

ez a feladat nagy nehézségekbe ütközött, mert a hazai ipar ilyen készülékek gyártása terén nem rendelkezik tapasztalatokkal, külföldről pedig devizahiány akadályozta a beszerzést.

Az elmult hónapban hosszas utánjárás után sikerült 25 darabot szereznünk. Ezeknek a készülékeknek mozdonyrádió céljára való átalakítása folyamatban van és

az első ilyen berendezést minden valószínűség szerint még ez évben üzembehelyezzük Budapest—Ferencváros állomás gurítódombján.

A jövő évben sorozatosan el fogjuk látni a többi gurítódombokat és nagyobb siklótatású rendezőpályaudvarainkat hasonló berendezéssel.

Az áruirányító szolgálat részére távközlőhálózatot kibővítettük és tervbevettük ennek a hálózatnak az elkövetkezendő két év során további teljes kifejlesztését. Főleg vezetékanyag hiánya az akadálya annak, hogy ezek az építkezések nem haladnak olyan ütemben, mint az kívánatos volna.

Nagy könnyebbséget fog jelenteni a távközlés vonalán a december hó folyamán üzembehelyezendő *tapolcai rádiótávíró állomás* is.

A biztosítóberendezések területén a kitérővágányokon való áthaladás lehetővététele a biztosítóberendezések megfelelő átalakításával nagyrészt befejeződött. A biztosítóberendezések legkényesebb tartozékának,

a szigetelt síneknek megfelelő karbantartása,

vízlevezetésének biztosítása is megtörtént.

Hogyan készültünk a télre

Az elektrodinamikus állomási biztosítóberendezéseknél új problémával állunk szemben a télen, mert már van néhány olyan állomásunk, amelyek szigetelt váltókkal dolgoznak. Itt ugyanis a hó és a jég olvasztásához nem szabad vegyianyagokat alkalmazni, mert ez a szigetelés jóságát lerontaná.

A siófok—balatonboglári vonalon vannak ilyen állomásaink. Ezeken az állomásokon az is nehézséget okoz, hogy

a mozdonyokról a salakot nem az előírt helyre bocsátják.

Balatonboglár állomáson gyakran előfordul, hogy az ilyen elszórt salak miatt a szigetelt sínmezők esős, havas időben rövidzárba kerülnek, s ilyenkor a készülék vágányfoglaltságot mutat.

A szükséges intézkedéseket megtettük, de sajnos a mozdonyvezetők azt nem minden esetben tartják be.

További súlyos nehézség még az, hogy ezeken az állomásokon

gyakori a szünet a hálózati áramszolgáltatásban.

Emiatt áramkimaradás esetén a váltókat egyenként kézierővel, forgattyú segítségével kell állítani. Ez a tény, valamint az,, hogy a szükségáramszolgáltatás céljára tervezett benzinmotoros agregátorok még a mai napig sem érkeztek meg, gyakran okoz zavart és késlelteti a forgalom lebonyolítását.

A helyhez kötött jelzők lámpáit felülvizsgáltuk, a szükséges javításokat elvégeztük. Továbbmenőlegesen

a jelzők megfelelő kivilágítására az igazgatóságoknak nagyobb gondot kell fordítani

és gondoskodniok kell arról, hogy megfelelő mennyiségű kőolaj álljon e célra rendelkezésre.

Budapest—Kelenföld állomáson a biztosítóberendezést most kikapcsolták, a korszerűsítés és az önműködő térközbiztosítás építése miatt. Ez kétségbevonhatatlanul nehezíti a forgalom lebonyolítását, de a biztosítóberendezési szakszolgálat dolgozói folytonos éjjel-nappali munkával igyekeznek a kikapcsolás idejét lerövidíteni. Nehézségek ennél a munkánál is vannak főképen

a telefongyári szállítások késése miatt,

de érdemes megemlíteni egy másik olyan tényt is, amely zavart okozott, ez pedig az volt, hogy dolgozóink olyan — az Anyaghivatal által beszerzett — mérőszalagokat használtak, amelyek *hosszúságban különböztek* egymástól. A talált két darabnál az egyik kétméteres mérővessző 22 mm-rel volt rövidebb a normálisnál.

A téli forgalom lebonyolításának biztosításánál az említett műszaki feltétele szükségességén kívül döntő szerep jutott a szocialista munkaversenyeknek.

A versenyek kiértékelésénél örvendetes fejlődés állapítható meg úgy mennyiségi, mint minőségi szempontból. Amíg a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójára dolgozóink 98 százaléka tett felajánlást, Sztálin elvtárs 72. születésnapja tiszteletére már minden dolgozónk felajánlást tett. A versenyvállalások javarésze a berendezések hibamegelőzésére és az előfordulható üzemzavarok idejének lerövidítésére vonatkoznak.

Intézkedéseinket összegezve és dolgozóink egyre fejlődő öntudatára építve, — pártunk irányításával, szakszervezetünk támogatásával bátran nézünk a legzordabb időjárás elé is, mert úgy érezzük, hogy mindent elkövetünk annak érdekében, hogy a távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálat maradéktalanul ellássa feladatát és ezáltal segítségére legyen a forgalmi és vontatási dolgozóknak hatalmas szállítási feladataik végrehajtásában.

Kmetty Imre,
szakosztályvezető

Kilenc gyermekem nevében köszönöm pártunknak...

Nagy esemény volt népes családom körében Rákosi Mátyás elvtárs beszéde, amelyben bejelentette pártunk és kormányzatunk határozott intézkedéseit dolgozó népünk érdekében. Már a fizetésemelés is boldogan érintett bennünket, de bölcs vezérünk bejelentése a jegyrendszer eltörléséről, meg arról, hogy rendezik az árakat és hozzá viszonyítják fizetésünket, — nagy megelégedéssel töltött el bennünket.

Tizenegyen hallgattuk a rádiót és feleségemmel azokra az időkre emlékeztünk vissza, amikor nem törődtek a nagy családdal. Az én családom is, mint egész dolgozó népünk, boldogulásunkat, örömünket, eredményeinket népi demokráciánknak, elsősorban pártunknak köszönhetjük. A felszabadulást megelőző nyomorúságból és reménytelenségből újjáéledő országunkban pártunk emelt ki. Csak azóta van szép lakásunk, csak azóta tanulhattam és ma már biztosítva látom gyermekeim jövőjét.

Népes családommal nyugodtan tekintünk a jövőbe. És bár eddig is minden támogatást megkaptunk, most a fizetéseknek és a családi pótléknak felemelése, az eddigi 306 forint családi pótlék 810 forintra való emelkedése nemcsak életszínvonalunk emelkedését jelenti, de munkámnak is újabb lendületet adott. Még erőteljesebben harcolhatok munkám területén a szilárd munkafegyelemért, azért, hogy a tervet teljesítve felépüljön szép hazánkban a szocializmus és mindennap erősebbek legyünk, elszántabbak a béke védelmében.

BÁNSÁGI JÓZSEF
a MÁV Pályaépítő és Felújító U.V. dolgozója.

A „SZOCIALISTA VASÚTÉRT" BÍRÁLATA NYOMÁBAN

A *„Szocialista vasútért"* december 17-i számában *Molnár* Lajos elvtárs, a Józsefvárosi Osztálymérnökség dolgozója panaszt emelt *Agoston* Gusztáv műszaki főintéző ellen, az újításával kapcsolatos magatartása miatt.

Agoston Gusztáv szerkesztőségünkhöz írt levelében elmondja, hogy a cikkel annyiban egyetért, hogy *„a minisztérium a helytelen újítási javaslatokat — azokat, amelyeknek sem gazdasági, sem műszaki jelentősége nincsen — minden további nélkül visszautasítja. Azokat pedig, amelyeknek gazdasági jelentőségük van — elfogadja. Utóvégre a vasút nem fejőstehén, hogy mindenféle, idejét múlt szerkezeteket bevezessünk és ezáltal anyagi előnyökre tegyen valaki szert. A cikkben említett újítási javaslatok — egyáltalán nem tartoznak ügyosztályunkhoz és így azokkal nem foglalkoztunk. Ellenben igazság az, hogy közel másfél évvel ezelőtt Molnár kartárs egyik újítási javaslatát elutasítottuk. Ebben a vágánygépkocsi kipuffogó dobjára egy sikot akart szereltetni, amit korszerűtlennek tartottunk és ezért elutasítottunk. Ezt még 25—30 évvel ezelőtt, az autózás bölcsőkorában használták. A cikkben megjelölt kitétellel, hogy ‚csak újítsanak, majd mi lelőjjük', nem értek egyet. Azt mondottam, hogy a jó újítást elfogadjuk, a rosszat pedig elutasítjuk. Az újítások felett nem egy ember dönt, hanem többtagú műszaki bizottság, akik elbírálják: bevezethetők-e, vagy sem. A kérdéses tárgyaláson pedig Molnár kartárs maga is részt vett és kifejthette nézeteit."*

Segítsük az első teleseket

Állomásunkon a női dolgozók most kerülnek először a zord időjárással kapcsolatos feladatok megoldása elé.

Szakoktatáson keresztül ismertetjük a feladatokat, amit a zord időjárás esetén tudni kell minden dolgozónak. A legjobb dolgozók gyakorlati oktatásban részesítik az első teleseket és ezzel elősegítik, hogy szükség esetén öntevékenyen el tudják látni feladataikat.

A vonatkíséretnél dolgozó nőket a legjobb brigádokba osztottuk be, arra törekszünk, hogy a vonalon előforduló rendkívüli eseményekről tudomást szerezzenek és az itt leszűrt tapasztalatokat saját szolgálatukban hasznosítsák.

Különös súlyt helyezünk a munkafegyelem megszilárdítására,

mert a téli időjárás még pontosabb, lelkiismeretesebb, szocialista munkafegyelmet kívánó szolgálatot követel. Máris 72 női dolgozónk teljesít szolgálatot, akik feladataikat jól végezve, biztosítják a maguk területén a téli forgalom zavartalan lebonyolítását.

Pártszervezetünk és üzemi bizottságunk a bizalmiakon keresztül állandóan neveli ezeket a nődolgozókat, és kitűnő segítőtársak női kartársainknak a rendkívüli téli viszonyok között ellátandó szolgálatban. Bizalmiaink éberen őrködnek a női dolgozók szakmai továbbképzésén, amit nagyban elősegít a most szervezett téli szakmai továbbképző tanfolyam.

Női dolgozóink megszerették a vasutat, máris magukénak érzik s első teleseink között becsülettel megállják helyüket.

Maszárovits János
sajtóudósító,
Budapest Keleti p.-u.



A Horthy-rendszer egyik jellemzője volt a munkanélküliség, amely szegénységbe, nyomorba, nélkülözésbe döntötte a családok tízezreit. Amikor a régi úri Magyarországon egy gyári munkás 1938-ban átlagosan 1200 pengőt keresett egyévi nehéz munkájával, addig például Dréher Jenő gyáros bevallott évi jövedelme meghaladta az egymillió pengőt. Akiknek sikerült rendkívüli nehézségek leküzdése árán leérettségizni, vagy főiskolát, egyetemet végezni, kénytelenek voltak bármilyen munkát elfogadni, hogy a kínos nélkülözéstől megszabaduljanak.

Hazánkban a dolgozók életszínvonalának emelkedése kifejezésre jut abban is, hogy országunkban megszűnt a munkanélküliség s a nagy munkaerőszükséglet következtében egy-egy családból átlagban már többen dolgoznak és keresnek, mint eddig. Nálunk nem félnek a tanulnivágyó dolgozóktól, hanem minden erővel elősegítik tanulásukat, szakmai továbbképzésüket és képességüknek, képesítésüknek megfelelően bármikor elhelyezkedhetnek. Felsőoktatásunk új létesítményekkel bővült, amire legjobb példa éppen a vasutas egyetem létesítése Szegeden. Ugyanakkor 10.000 dolgozó nőt állítunk munkába a vasúton.

Mi volt ezzel szemben a multban. Jó példa erre *Kocsán* Béla érettségizett pályamunkás esete, aki 1938 júliusában a vasútra való visszahelyezése ügyében több társával együtt kérvényt adott be az akkori miniszterhez. Tanulságul, teljes egészében közöljük a MÁV elnökének levelét, amelyet ebben az ügyben a miniszternek írt.

Nagyméltóságú dr. vitéz Imrédy Béla úrnak, m. kir. titkos tanácsos, miniszterelnök, kereskedelmi és közlekedésügyi miniszter. 2255/1938.

Kegyelmes Uram!

A multban is számos alkalommal tapasztaltuk, hogy érettségizett fiatalemberek, akik intézetünkhöz képzettségüknek megfelelő kezdő állásokra, megfelelő üresedés hiányában, felvételt nem nyerhettek, érettségi végzettségüket tudatosan elhallgatva, az egyes külszolgálati főnökségeknél pályamunkás minőségben nyertek alkalmazást. Kétségtelen, hogy az így felvételt nyertek iskolai végzettségüket, illetőleg az illető külszolgálati főnökségeket megtévesztették és ezáltal képzettségüknek meg nem felelő napszámos munkás minőségben nyertek alkalmazást. Ezek az érettségizett pályamunkások azután az idők folyamán, hivatkozva arra, hogy ők érettségizettek, rendszeresített kezdő állásokba való átvételüket kérték, mely elől — tekintve, hogy intézetünknél több év óta, mint munkások teljesítettek szolgálatot, szociális szempontból nem zárkózhatunk el. De a szolgálat érdekében is helytelenítenünk kell érettségizett egyéneknek intézetünkhöz, munkás minőségben való ilyen beszivárgását, mert az egyrészt elégedetlenséget vált ki a kisebb iskolai végzettségű pályamunkások között, akik kenyerüket féltik, másrészt elégedetlenséget vált ki idők folyamán az illető érettségizettek sorában is, akik iskolai végzettségüknek meg nem felelő fizikai munkát kénytelenek évek során végezni. Mindez csak a szolgálat zavartalan ellátásának a rovására történhet, amit az üzem rendje és biztonsága érdekében feltétlenül kerülnünk kell.

Mindezekre való tekintettel, utasítottuk a külszolgálati főnökségeket, hogy szigorúan ügyeljenek arra, hogy érettségizettek munkás minőségben ne alkalmaztassanak.

A „Hivatalos Lapban" újabb rendeletet fogok kiadni és utasítani fogjuk az összes külszolgálati főnökségeket, hogy a felvételeknél a jövőben minden munkás felvételt kérőt kérdezzenek ki iskolai végzettsége felől és egyben figyelmeztessék az illetőket, hogy magasabb iskolai képesítés tudatos elhallgatásának következménye a szolgálatból való elbocsátás.

Így „segítették" a magyar fiatalságot 1938-ban...

A versenygyőztes ercsi komplex-brigád a kocsiforduló leszorításáért

Ercsi állomás vasutas dolgozói a Vasútüzemi Értekezlet határozatai, majd ezt követően a Rákosi elvtársnak tett fogadalmuk alapján a cukorgyárral szervezett komplex-brigád értekezleten megtárgyalták a multévi tapasztalatokat, ahol a rakodási versenyben Ercsi elmaradt.

Az ercsiek megszervezték a versenyt, jobban mint tavaly és megkezdték a munkát. Az elmult évben hiba volt az például, hogy a vasút gyenge teljesítményű tolatómozdonyt alkalmazott, begyakorlatlan volt a tolatószemélyzet. A rossz munkamódszer következtében ugyanazt a kocsisort többször kellett mozgatni kocsibeállításkor. Nem biztosították a verseny nyilvánosságát és rossz volt a versenyszellem.

Ebben az esztendőben elsősorban kiépítették a jó szocialista együttműködést: cselekvőképes komplex-brigádot hoztak létre és valamennyi tavalyi észlelt hibát levetkőzték. Kibővítették az iparvágányhálózatot és azt mindkét oldalon bekötötték az állomási vágányhálózatba.

Ezenkívül a répa rakodások meggyorsítására az úsztatók falát felemelték, ezzel megakadályozták, hogy kirakásnál a répa a kocsik alá hulljon és akadályozza a kocsik kihúzását. Ezzel igen sok meddő teljesítményt küszöböltek ki, s egyúttal csökkentették répaselejtjüket.

Ezenkívül számos kisebb építkezést hajtottak végre, amellyel elősegítették munkájukat.

Az elmult esztendőben 85 ezer forint költségtöbbletet jelentett a cukorgyárnak a kocsik kényszerkirakása. Ugyanakkor csupán október hónapban 50 ezer forint kocsiálláspénzt fizetett a gyár. Ezzel szemben ebben az évben sem kocsiálláspénzt, sem kényszerkirakási díjat nem fizetett. A vasút számára nemhogy kocsiálláspénzkiesést nem jelentett a gyár jó munkája, hanem a 3.9 órás rakodási átlag komoly önköltségcsökkentést tett lehetővé a vasút számára, és elősegítette a kocsiforduló leszorítását.

Ezek voltak azok az előzmények, melyekkel Ercsi a cukorgyárak egymásközti rakodási versenyében az élre került és első helyét a verseny során mindvégig meg is tartotta.

A kezdeti sikerek azonban elbizakodottá, önhitté tették a rakodóbrigádokat és a komplex-brigádot. A 2.51 órás rakodási átlag 4.56 órára romlott. Erre azonban felfigyelt a pártszervezet és segítő bírálatot gyakorolt. A hibák kiküszöbölését tovább halogatni nem lehetett. Értekezleten megállapították, hogy a három vasúti kocsirendező csapat vezetője közül kettő fegyelmezetlenségével akadályozta a kocsik gyors mozgatását. A csapatokat átszervezték és a pártszervezet, az üzemi bizottság segítségével megfelelő felvilágosító munka kezdte éreztetni hatását.

A verseny műszaki előfeltételeit biztosították, de ugyanígy súlyt helyeztek a verseny nyilvánosságára is. Az éjjeli rakodóbrigádokat megerősítették és átszervezték.

A jó munkának meg is lett az eredménye. Újból az első helyre kerültek. Megjutalmazták *Tunák* István váltókezelőt, aki élete kockáztatásával akadályozta meg 36, répával rakott kocsi megindulását. Ezer forint jutalmat kapott érte. Most van folyamatban *Zsigmond* Gábor váltókezelő megjutalmazása ugyancsak balesetelhárításért. A magunk részéről példaként állítjuk az ercsi komplex-brigád jó munkáját a többi komplex-brigád elé. Használják fel tapasztalataikat saját munkájuk megjavítására. A szállítási feladatok most, az őszi forgalom befejeztével sem csökkennek. A téli forgalom folyamán a megnövekedett szállítási feladatokat a komplex-brigádok jó munkájával kell biztosítani.

Kostya György,
sajtótudósító

Használjuk fel a szovjet tapasztalatokat a TÉLI FORGALOMBAN



A szovjet tél igen mostohán bánik a pályafenntartás dolgozóival. A pályafenntartás dolgozói azonban jól felkészülve fogadják a 30—40 fokos hideget és a hóviharokat. Augusztusban jártam a Szovjetunióban, de akkor már folytak a téli előkészületek. Az egyes osztálymérnökségeken és pályamesteri szakaszokon már vizsgálták, hogyan hajtották végre és mit kell még végrehajtani azokból a szabályokból, amelyek betartása a legzordabb tél esetén is biztosítja a forgalom zavartalan lebonyolítását.

A legtöbb nehézséget a hó okozza. A legkülönfélébb rendszerű és fajtájú hóvédművekkel találkoztunk. Készülnek földből, élősövényből, vasbetonlábakra szerelt deszkából és hasonló jellegű létesítményekből. Leggyakoribb és

legcélravezetőbb az élősövény.

Ezek az élősövények 4—5 méter magas, rendkívül sűrű ágazatú, különleges fenyőfajtából vannak telepítve, de rendszerint nem egy sor, hanem kettő, esetleg három sor. A szovjet elvtársak véleménye szerint a hó elleni védekezésnek ez a fajtája a legletégítőbb. Ezek a fenyők a mi éghajlati viszonyaink között is termeszthetők, ezért ilyen kísérleteket mihamarabb folyamatba kell tenni.

Még az ősz beállta előtt felülvizsgálják ezeket a védműveket, a hibákat kijavítják. Fontos feladatuknak tartják a vizvezetékek, daruk fagytalanítását és a hótakarításhoz szükséges eszközök biztosítását. A szovjet vasutaknál a legkülönfélébb hóekék igen nagy számmal állnak rendelkezésre. Ezeknek a gépeknek a kijavítása ugyancsak a téli előkészítéshez tartozó fontos feladat.

Vannak olyan hókotró gépek, amelyek a havat, a hóeke után akasztott vasúti kocsikba rakják és megfelelő helyen önműködően kiürítik.

Erre az ottani viszonyok között nagy szükség van, mert egyrészt az állomásokban rövid idő alatt nagymennyiségű hó hullik le, amit helyben nem lehet deponálni, másrészt pedig a hóvédművek ellenére egy szokatlan irányú és hevességű hófúvás a bevágásokba nagymennyiségű havat hord össze és ilyenkor célravezető egy részének az elszállítása.

A szovjet pályafenntartási dolgozók télen sem ülnek tétlenül. Elmondta egy mérnök elvtárs, aki hosszú ideig szolgált Szibériában, hogy még 40—50 fokos hidegben is dolgoztak a pályán, hézagrendezési és hasonló jellegű munkákkal.

Különösen nem szünetel a munka a sürgős új vasútvonalak építésénél sem és például a nagy volgai vízierőművekhez vezető új vasútvonalak építésénél a földmunka, — a felépítményfektetést is beleértve, — egész télen fennakadás nélkül folyt le, és folyik ezen a télen is. A nagyméretű földkotrógépek a fagyott felső réteget eltávolítva hozzájutnak a töltésépítésre is alkalmas anyaghoz.

A szovjet vasutak pályafenntartási dolgozói harcolnak a tél viszontagságai ellen és

úgy értékelik ezt a harcot, mint a kommunizmus építésének eszközét.

Nem rettennek vissza a nehézségektől, mert tudják, hogy a pálya forgalomképes állapotát minden eszközzel biztosítani kell és semmi áldozattól nem riadnak vissza, hogy ezt biztosítsák is.

Nálunk a téli időjárás sokkal enyhébb. Az utóbbi évek tapasztalatai bizonyos mértékig kényelmesekké és elbizakodottakká tették a pályafenntartási dolgozók egy részét és azt hiszik, hogy nem szükséges felkészülni a télre, mert az utóbbi évek során alig volt hó. Ez az álláspont helytelen, sőt veszélyes is, mert az egyre növekvő vasúti forgalom egyetlen órányi forgalombeszüntetést sem engedhet meg a szállítási terv és így lényegében népgazdasági tervünk teljesítésének veszélyeztetése nélkül.

Vegyünk példát a szovjet vasutasoktól, akik időt és fáradságot nem kímélve, rendkívül mostoha körülmények között biztosítják télen is a vasút zavartalan forgalmát. Kövessünk el mindent, tegyük meg a szükséges előkészületet, hogy a téli forgalmat az utóbbi években tapasztaltaknál sokkal zordabb időjárás mellett is feltétlenül biztosítsuk.

SURÁNYI JÓZSEF
KPM I. Vasúti Főosztály 6. Szakosztályának vezetője

Csatlakozzunk a Röder-mozgalomhoz

Röder Béla elvtárs, a Rákosi Művek kiváló sztahanovista esztergályosa — amint köztudomású — felhívást intézett az ország sztahanovistáihoz, hogy vállalják a száz százalékon aluli dolgozók patronálását teljesítményeik emelésére.

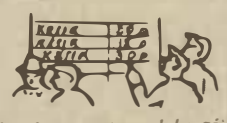
A Landler Művek sztahanovistái értekezleten tárgyalták meg a felhívást. Megállapították, hogy 17 dolgozójuk 80—100 százalék, öt dolgozójuk pedig 80 százalék alatt teljesítette normáját.

Máris mutatkozik az üzemben megindult mozgalom eredménye. *Alberti* Gyula sztahanovista abroncsesztergályos *Molnár* Károly társával kidolgozott egy tervet, ami lehetővé teszi, hogy *Molnár* jelenlegi 122 százalékát 150 százalékra emelje. *Vilmányi* Tibor két átképzős védnökségét vállalta, akik ez év végére befejezték évi tervüket.

Hasonló lelkesedéssel tették magukévá gyengébb munkatársaik patronálását az Északi Járműjavító DV sztahanovistái. *Nagy* Balázs sztahanovista esztergályos *Balog* Mihálynál 9, *Michnai* Károlynál 14, *Vasanics* Lajosnál 40 százalékkal emelte a termelékenységet. *Budár* Zoltán munkamódszerének átadása révén például *Sarkadi* Ferenc esztergályos 68 százalékról 109 százalékra, *Veres* Ferenc 97-ről 122 százalékra emelte teljesítményét.

Ugyancsak kitűnő eredménnyel adják át gyengébb munkástársaiknak *Kiss* József Ernő, *Egeresi* László, *Jávor* Béla sztahanovista esztergályosok és *Petter* István sztahanovista fúrós a munkamódszerüket.

Dolgozóink válaszolnak a MÁVAG felhívására A VONATKÉSÉSEKKEL KAPCSOLATBAN



Lapunk december 17-i számában „A MÁVAG dolgozóinak felhívása a vonatkésések csökkentésére" cím alatt közöltük a MÁVAG-mozdonygyár felhívását a vasutas dolgozókhoz a vonatkésések megszüntetésére. Az azóta eltelt idő alatt több levél érkezett szerkesztőségünkbe. Ezekben a levelekben az öntudatos vasutas dolgozók hozzászólnak a kérdéshez és elmondják, hogyan próbálják kiküszöbölni a vonatkésést.

Benke István ellenőr, Hatvan rendelkező forgalmi szolgálattevője így ír: *„A helyből induló munkásvonatok összeállítására a brigádokba beosztott dolgozók figyelmét időben felhívom. A gépnek szerelvényre járását a gép jelentkezése után azonnal végrehajtom, hogy a szerelvényt az indulási időre megfelelően előfűtsük. A vonat kijáratását az indulás előtt három perccel biztosítom. Az utasokat az indulás előtt 2—3 perccel beszállítom, hogy a vonatot rendesen indíthassam.*

Az átmenetben érintő munkásvonatok rendessége érdekében a be- és kijáratot időben biztosítom, hogy a jelzőnél és az állomásba föl ne tartóztassam. Ugyanakkor a vonatok menetét figyelemmel kísérem a vonalon. Munkámmal hozzá akarok járulni ahhoz, hogy a MÁVAG dolgozói és általában az üzemek dolgozói gyorsan, biztosan és pontosan érkezzenek rendeltetési helyükre."

Vecsés állomás dolgozói nevében *Gál* Ferenc, *Csillei* Béla és *Kiss* János lapunkon keresztül nyílt levelet intéznek a MÁVAG dolgozóihoz. Ezeket írják, benne:

„Felhívástokra, melyben a vonatkésések elleni harcot tűzitek elébünk célul, mi, Vecsés állomás forgalmi dolgozói örömmel csatlakozunk. Minden erővel azon leszünk, ennek érdekében mindent el fogunk követni, hogy a vonatkéséseket a lehető legkisebb mérvűre szorítsuk, a késést okozó mulasztásokat, hibákat a munkafegyelem megszilárdításával kiküszöböljük, hogy a gyárakba járó dolgozók a mi hibánkból el ne késsenek és így a munkaidőt teljesen kihasználják ötéves tervünk győzelme érdekében.

Dobosy István főintéző Vácról írja: *„A lap decemberi számában olvastuk a vonattal Budapestre utazó üzemi dolgozók felhívását a munkásvonatok rendességének biztosítására.*

Vác állomás vasutas dolgozói megértik a kérdés fontosságát. A három forgalmi brigád harci feladatként kezeli a munkásvonatok menetrendszerinti közlekedésének biztosítását. Ennek a célnak elérését a helyből indított vonatoknál a fűtőházzal való együttműködéssel máris megvalósítottuk. Az átmenő és csatlakozásra váró vonatok rendességét, illetve késésének legkisebbre való csökkentését, dolgozóink az árukezelés lehető leggyorsabb elvégzésével, a csatlakozó vonatnak Vác-Alsóvárosig való elküldésével, az átszállítások meggyorsításával igyekszünk elérni."

A vasutas dolgozók kövessenek el mindent, hogy az üzemek dolgozói, a MÁVAG felhívásának megfelelően a menetrend pontos betartásával, a menetrend-vastörvény jelmondatunk megvalósításával pontosan és biztosan, gyorsan szállítsák a dolgozókat a célállomásra.

Hogyan segítik elő a munkavédelmi bizottságok a téli forgalom sikerét

Szakszervezetünk, a területi bizottságok és üzemi bizottságok termelési értekezleteken és taggyüléseken megtárgyalták a téli forgalom sikeres lebonyolításával kapcsolatos szakszervezeti feladatokat. Üzemi bizottságaink egy része harcol a vonatkísérő és mozdonyszemélyzet pihenőhelyiségének biztosításáért, azok szociális körülményeinek megjavításáért. A békéscsabai fűtőház munkavédelmi bizottságának elnöke, aki megbeszélte a szakszolgálati vezetővel, hogy a lakás céljaira felhasznált laktanyahelyiségekben lakóknak felmondanak és azt a szolgálattól fáradt dolgozók pihenésének biztosítására használják fel. Felvették a városi tanáccsal a kapcsolatot és segítségükkel helyiséget igényeltek a laktanyákban elhelyezett irodák részére. Vagy a szombathelyi területi bizottság, amely többszöri eredménytelen felszólítás után a központ segítségét kérte a veszprémi rendelkezési főnökség dolgozói szálláshelyén a szociális viszonyok megjavítása érdekében.

A munkavédelmi bizottságok intézkedésére a laktanyák és szálláshelyek jelentős részét látták el megfelelő takaróval és tettek intézkedést a laktanyák, szálláshelyek fűtésére. A munkavédelmi bizottságok a dolgozók egészségügyi és szociális körülményeinek megjavításán kívül nem foglalkoztak kellő mértékben a téli forgalom biztonságának, a balesetek megelőzésének kérdésével, amelyeknek lehetősége a téli zord időjárás következtében fokozott mértékben fennáll.

Az egyes szakszolgálati vezetők és üzemi bizottságaink egy része, az eddigi kedvező időjárást véve alapul, lebecsülik a téli forgalom előkészületével kapcsolatos feladatok végrehajtását, vagy az ellenség hangjának adva hitelt, azt mondják, hiábavaló ez a nagy készülődés és sok munka, úgysem lesz komoly tél. Pusztaszabolcson, az egyes váltók el vannak hanyagolva, piszkosak és így azok nehezen kezelhetők és baleseti veszélyt rejtenek magukban. Az állomás vágányai között a javítási munkálatok következtében felhalmozódott kavics és gödrök nincsenek eligazítva, amelyek megnehezítik a kocsirendezők munkáját, és veszélyeztetik a dolgozók testi épségét.

Az üzemszervezetek feladata, hogy mozgósítsák a munkavédelmi, kultúr- és társadalombiztosítási aktívákat a munkafegyelem megszilárdítása, a forgalom biztonságát szolgáló rendeletek, utasítások betartása, és a fokozott óvatosság érdekében végzett politikai nevelő munkára. A munkavédelmi aktívák nevelő munkájuk során hívják fel a dolgozók figyelmét az ellenség elleni harcra, akik kártevésükkel igyekeznek akadályozni a téli forgalom lebonyolítását, megnehezíteni az előttünk álló feladatok végrehajtását. Leplezzék le a dolgozók előtt a munkafegyelem sorozatos megbontóit, az utasítások, rendeletek és törvények be nem tartóit, hogy az ilyen dolgozókat az öntudatos vasutas dolgozók közmegvetése kísérje és követeljék azok eltávolítását soraikból.

A munkavédelmi bizottságok az üzemszemlék során vizsgálják meg az állomás vágányhálózatát, váltóinak állapotát, azoknak tisztaságát, győződjenek meg a téli forgalom sikeres lebonyolítása érdekében kiadott rendelet végrehajtásáról, a berendezések könnyen és gyorsan kezelhetőségéről, a tolatási helyek megfelelő kivilágításáról.

A jelenlegi kedvező időjárás még módot és lehetőséget nyújt arra, hogy hibáinkat, mulasztásainkat kiküszöböljük, és ezzel nagymértékben elősegítsük a téli forgalom sikeres lebonyolítását.

Kvassay István,
a Vasutas Szakszervezet Munkavédelmi Osztályának vezetője.

Dolgozóink bérrendezése KÉRDÉS ÉS FELELETEKBEN

KÉRDÉS: A második csoportba sorozott állomáson teljesítek szolgálatot. Kocsirendező vagyok és 15 évi szolgálattal rendelkezem. Mennyi lesz a keresetem december hónapban a béremelés után és hogyan alakul keresetem 1952. január havában, amikor érvénybe lép a vasutas dolgozók bérrendezése?

FELELET AZ ELSŐ KÉRDÉSRE:

A minisztertanács a munkabérekre vonatkozó egyes rendelkezések tárgyában kiadott 204/1951 XII. 2/MT számú rendeletében foglaltak alapján 1000 forinton aluli keresetet 21 százalékkal kell növelni. Ennélfogva a kocsirendezők keresete az első területi csoportra számolva, 15 éves szolgálat után a következő:

az alapfizetés, 242 forint, ehhez járul a munkaköri bér, a 16—17 bérosztályi véve figyelembe, 310—317 forintig, tehát egy második csoportú állomáson szolgálatot teljesítő kocsirendező keresete december hónapban: 242+310=552 forint.

FELELET A MÁSODIK KÉRDÉSRE: 1952 január 1-től kezdve a 21 százalékos emelést a bérrendezés alapján megállapított munkaköri bérére vonatkoztatva kell kiszámítani a dolgozónak. Az alapfizetésnél változás nem lesz, miután a minisztertanács rendelete értelmében azt már december hónapban megemelték 21 százalékkal. Január hónaptól kezdve a bérrendezés alapján megállapított munkaköri béreket kell 21 százalékkal emelni.

A második csoportú állomás kocsirendezői a 20—21-es munkaköri bérosztályba tartoznak és az új munkaköri bérük 335—345 forintig terjed és ezt kell január 1-től kezdődően 21 százalékkal emelni. Ennek következtében a munkaköri bér 405—417 forintig terjed. Ennélfogva január 1-től kezdődően a kocsirendező dolgozó fizetése — 15 éves szolgálati időt figyelembevéve —, 242 forint alapfizetés és 405 forint munkaköri bér, azaz 647 forint lesz.

Hasonlóan 21 százalékkal kell emelni a prémium összegét is, de ez az emelés csak december elseje után elért teljesítményre vonatkozik. Így tehát a most kifizetésre kerülő novemberi prémiumra nem vonatkozik.

ELŐRE A HARMADIK TERVÉV SIKERÉÉRT!



AZ ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓBAN
— Boldog új évet kívánok!
— Elkésett az elvtárs. Mi már november óta az 1952. évi terven dolgozunk.

Biztosítsuk a munkásvonatok menetrendszerű közlekedését!



FORGALMISTA: Miért olyan mérges az elvtárs? Csak 25 percet késtünk.
UTAS: 17.500 percet késtek! Ennek a 700 dolgozónak a késése 291 munkaóra kiesést jelent a népgazdaságnak.

Hétszáz dolgozó jelenlétében zajlott le a „Teljes gőzzel" ankétja

Szakszervezetünk Kultúrnevelési Osztálya december 19-én — kisebb hiányosságok ellenére is — jólsikerült ankétot rendezett a MÉMOSZ kongresszusi termében a „Teljes gőzzel" cimü vasutastárgyú film bemutatása kapcsán.

Az ankéton Ákos Miklós, a darab irójának és Szinetár György, a film rendezőjének jelenlétében tartották meg és minden jelentősebb üzem, szolgálati hely képviseltette magát.

A megbeszélésen a hozzászólók egyöntetüen megállapitották, hogy

a film elkészitése újabb tanujele pártunk és kormányunk megbecsülésének.

Megmondták azt is, hogy kisebb hibái ellenére a film elérte kitüzött célját, fokozott éberségre neveli a dolgozókat. Megmutatja, hogy a vasút területén milyen aljas eszközökkel igyekszik az építő munkát akadályozni az ellenség.

A vasutasok jobban vigyázzanak a „véletlenekre"

Tölgyesi József, az Északi Járműjavító ÜV dolgozója arról beszélt, hogy az újirányú film nemcsak, hogy visszatükrözi az ellenség munkáját a vasúton, de még fokozottabb éberségre tanit bennünket. Pásztor Ilona, amikor a tanulás, az ideológiai fejlődés fontosságára mutatott, feltárta a film hiányosságát, amely kirivóan végigvonult a cselekményen: a párt nevelő szerepét nem mutatták be megfelelően.

Czinger Tiborné igy beszélt: „A hős szovjet vasutasoktól átvett mozgalmakért vivott harc, az én harcom is volt. A mozgalmak erősödésével megszilárdult a nődolgozók helyzete is. Ma már a férfi-dolgozókkal egysorban munkálkodom a termelékenység emeléséért.

Rácz József, a Landler Müvek dolgozója arról beszélt, hogy a film megtekintése elősegiti munkáját. A jövőben nagyobb lendülettel dolgozik majd és körültekintőbben, tüzetesebben fogja megvizsgálni

az üzemben előforduló balesetek és géptörések okait és okozóit.

Szabó Gyula felszólalásában felhivta a vasutasok figyelmét, hogy ne nyugodjanak bele a szolgálat közben előforduló „véletlenekbe", a véletlen hiányosságokba, hanem keressék minden lazaság és nemtörődömség mögött az ellenséget. Erre a film jó példát mutat.

Számos hozzászóló mutatott rá a film jó oldalaira és hiányosságaira még. Az ankét hüen tükrözte vissza az iró és a néző közötti megváltozott viszonyt. Ákos Miklós felszólalásában hangsúlyozta, hogy nagyon sokat tanult a birálatból, megköszönte az építő kritikát és kifejezésre juttatta, hogy világossá vált méginkább: csak az a mü talál megértésre és számithat sikerre, amely a munka örömeit, szépségét, a való életet ábrázolja.

Az ankét résztvevői azzal távoztak az értekezletről, hogy lelkes agitációjukkal felkeltik a vasutas-dolgozók érdeklődését a film iránt, hogy egyetlen vasutas-dolgozó se legyen, aki nem nézi meg a munkájához annyira szükséges vasutas-filmet.

A hozzászólásokra Kaszás István elvtárs, a Vasutasok Szakszervezete Kultúrnevelési Osztályának vezetője és Szinetár György elvtárs adták meg a választ.

Társadalmi edző és oktatóképző tanfolyamot indít a Lokomotiv Sportegyesület Országos Elnöksége

A Lokomotiv Sportegyesület Országos Elnöksége a sportkörökben mutatkozó szakképzett edző és oktató, valamint a sportszakosztályokban fennálló munkaerőhiány felszámolása végett az alapszabályban biztositott jogainál és kötelezettségénél fogva edző és oktatóképző tanfolyam inditását határozta el.

Ezzel kapcsolatban felhivjuk vasutas sportolóinkat, dolgozóinkat, hogy vegyenek részt az edző és oktatóképző tanfolyamon. Ezeket minden sportágban, munkaidőn kivül rendezik meg a területi, illetve sportköri elnökségek, tiz héten keresztül 2—2 órai előadás keretében, feszitett tanulmányi terv alapján.

A tanfolyamon résztvehetnek:

a) MHK-jelvényesek,
b) osztályba sorolt sportolók,
c) versenyt abbahagyott sportolók,
d) sportág ismerők, legalább 3 évi gyakorlattal.

A tanfolyamokat testnevelési tanárok, kiváló edzők, szakemberek, valamint sportorvosok tartják.

Jelentkezni lehet: 1952. január 10-ig, a Lokomotiv sportkörök elnökségeinél, ahol a tanfolyammal kapcsolatos további felvilágositásokat is megadják.

Az OTSB, illetve TSB-k edző, oktatóképző tanfolyamára csakis azok jelentkezhetnek 1952. évben, akik a Lokomotiv SE keretén belül a társadalmi edző- és oktatóképző tanfolyamot sikeresen elvégezték és hathónapos társadalmi oktatói és edzői müködésüket igazolni tudják.

A Lokomotiv S. E. Országos Elnökségének határozata: *„Az 1952. évtől kezdve a Lokomotiv S. E. kebelében a sportköröknél nem müködhet képesités nélküli edző".*

A Pécsi Lokomotív SE az NB I-ben

A Pécsi Vasutas Sportklub az egyik legrégibb vasutas sportegyesület. Utódja a Pécsi Lokomotiv SE. A közelmultban bekerült az NB. I-be. *Csapkai* Károly elvtárs, a Pécsi Lokomotiv labdarúgó szakosztályának vezetője ezeket mondja a pécsiek győzelméről:

Az átszervezés után sok nehézséggel kellett megküzdenünk. Amig eljutottunk a nemzeti bajnokság első osztályáig, sokat kellett dolgoznunk. Át kellett formálni a játékosokat, s meg kellett közelitenünk a szocialista sportember tipusát. Hosszas nevelés után megértésre talált ez a felfogás, amely egyaránt helytállást követel a sportolótól a sport és a munka területen. Kialakult a kitünő kollektív szellem, amelynek döntő része volt abban, hogy a Pécsi Lokomotiv labdarúgószakosztálya megajándékozhatta az ország vasutas szurkolóit a régóta várt NB. I-be való bejutással.

Játékosaink egyszerü dolgozó emberek. Bátran állithatom, hogy országunk egyik legjobb szellemü csapata, amelyet hatalmas küzdeniakarás jellemez.

Nem hallgathatom el azt sem, hogy a termelés területén is van néhány kiemelkedő játékosunk, akik komoly munkát végeznek. Ezek közé tartozik *Tura* Emil, *Kelenfi* Károly, *Hirczi* Ferenc, *Horváth* László, *Meggyes* Lajos és még sokat tudnék emliteni.

Edzési terveinket előre készitjük. Tervszerüen dolgozunk és felhasználjuk mindazokat a szakcikkeket, amelyek szovjet sportemberektől származnak.

Erőnlétünk nagyban hozzájárult a győzelemhez. Az MHK-t is nagyszerüen hasznositottuk, különösen erőnlétünk feljavitásánál. Csapatunk minden tagja határidő előtt teljesitette valamennyi számban az MHK második szintjét. Egyébként az MHK próbáztatások eredménye elérte a 288 százalékot. Ezt a kitünő munkát *Bányai* Gyulának köszönhetjük.

Arra kérjük felső vezetőségünket, hogy jövőben többet foglalkozzanak velünk. Azt szeretnénk, ha csapatunk erősitésének megszervezésében segitségünkre lennének.

Megragadom az alkalmat — fejezte be Csapkai elvtárs nyilatkozatát —, hogy a pécsi, valamint az ország vasutas szurkolóinak köszönetet mondjak, hogy kitartottak mellettünk a bajnoki küzdelmek során. Igyekszünk méltóak maradni erre a megbecsülésre.

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. 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

Miért maradt el a Hámán Kató Fűtőház a versenyben

A minisztertanács vándorzászlaját az első félévi értékelés alapján a közlekedési üzemek közül a Hámán Kató Fűtőház nyerte. A siker azonban fejükbe szállt a fűtőháziaknak. Önteltség, megelégedettség lett úrrá a dolgozók nagyrészén. Ezzel párosult a mozgalmi szervek helytelen munkája. Elhanyagolták a mozgósitást, a versenyvállalásokra való felhivást. Élesen tükröződik ez abból, hogy november 7-re a dolgozóknak csak 60 százaléka tett felajánlást. Azóta ugyan már a bizalmi- és aktivahálózat újjászervezésével mind több dolgozót vontak be a versenybe, de mégsem tudták a korábbi lemaradást behozni.

A versenymozgalom terén mutatkozó hiányosság mellett a jobb eredményt gátolta az is, hogy a fűtőház helytelen tervét csak később helyesbitették.

A lemaradás legfőbb oka azonban a munkafegyelem terén mutatkozó hiányosságokban keresendő.

Bodnár Endre ellenséges hangon jelentette ki, hogy ha bakancsot nem kap, annyit sem dolgozik mint eddig, sőt lesz gondja, hogy a többiek se dolgozzanak. *Vaszóc* László „*betegállományban*" borért jár, *Kmetli* János borgőzös fejjel megtagadta a szolgálattételt, sőt munkatársainak is azt mondta, hogy nem kell szolgálatba menni. *Kecseli* János fűtő napokig távolmaradt munkahelyétől. A dolgozók kérték az üzemből való eltávolitását. *Deák* Ferenc mozdonyvezető elaludt mozdonyán, amivel népgazdaságunknak tetemes kárt, a forgalmi szolgálatnak pedig többórás kiesést okozott. Október elejétől 9 fekvemaradás történt a fűtőháznál.

Az ilyen hanyag dolgozók lerontják becsületes munkatársaik teljesitményét, pedig a fűtőháznál a dolgozók többsége szivügyének tekinti a helyi szállitási feladatok elvégzését, a szocializmus épitését.

Rab Ferenc, Varga László, a Fogarasi-brigád már az 1952. évi II., a kocsimühely pedig a III. negyed évi tervén dolgozik. A fűtőház évi tervét december 13-án teljesitette. A Röder-mozgalomhoz 32 sztahanovista csatlakozott.

Ahhoz azonban, hogy a vándorzászlóért folyó versenyben ismét élre kerülhessenek, sokat kell tenniök. A pártbizottság és szakszervezet aktiváinak a becsületes dolgozókkal karöltve

könyörtelen harcot kell folytatni a munkafegyelem lazitóival szemben.

A verseny nyilvánosságának még nagyobb teret kell biztositani. Az elvtársi birálatot tovább kell szélesiteni. Be kell vonni minden dolgozót a munkaversenybe, mert csak igy kerülhet ismét a fűtőház kapujára a gyönyörü élüzem jelvény, csak igy kerülhetnek a vándorzászlóért folyó versenyben a legjobbak közé.

JELENTKEZZÜNK VITORLÁZÓREPÜLÉSRE

Ünnepeljük az új esztendőt azzal, hogy minél több vasutasfiatal lép be a repülők, a bátrak soraiba.

Módjában áll minden ifjúmunkásnak, hogy motoros- és vitorlázórepülőgép-vezetővé képezze magát. Minden becsületes, osztályhü ifjúmunkás jelentkezhet repülőgépvezető kiképzésre, ha orvosilag megfelel.

Az ellenség igyekszik az ifjúságot lebeszélni és a repülés veszélyességét bizonyitgatni. Mi, a MÁV repülőszervezet részéről elmondhatjuk, hogy az évi kiképzést teljesen balesetmentesen hajtottuk végre, amit az élenjáró szovjet módszerek nek köszönhetünk. Ez annál jelentősebb, mert évi felszállásaink száma meghaladta a háromezret.

A repülés területére hivunk benneteket, ifjúmunkás elvtársak. Gyertek soraínkba és győződjetek meg a repülés szépségéről, előnyeiről és fontosságáról. Jelentkezni lehet a Magyar Repülőszövetség MÁV Üzemi Szervezeténél, Budapest, XIV., Thököly-út 41. szám alatt.

HAMENDA FERENC
fővezető

Ütköző

Ami az „Éjféli utazásból" kimaradt

A *„Független Magyarország"* december 27-i számában *Vajda* István háromhasábos riportot irt. A nem annyira ebbe illeszkedő, mint amennyire terjedelmes riportnak *„Éjféli utazás a tűz, a füst és a korom örvényében az 1710-es gyorsvonatmozdonyon"* megtagadó cimet adta a riporter.

Mi, vasutasok igen csodálkoztunk a riport tartalmán. És talán nem is azt hiányoljuk benne, amit megirt, inkább azt, ami hiányzik a cikkből. *Vajda* István ugyan beszél az imbolygó kalauzlámpáról, a felvillanó kazántűzről, a szaporán dolgozó fűtőkről és úgy irja, mintha a pokol lángja tombolna a mozdony gyomrában. Arról sem feledkezik meg, hogy a tüz, a füst és a korom örvényét, mi színes jelzőt felhasználja ebben a fölösleges utazásban.

Az újságiró a riport irásánál elkövette azt a hibát, hogy irását elvonatkoztatta az élettől. Amikor minden nyomtatott betűnek a szocializmus gyorsabb ütemü épitését kell szolgálnia, haszontalan dolog formalista izü cikkben úgy vázolni a mozdonyon való utazást, mintha a vontatási személyzetnek semmi baja sem lenne, hogy ott csupán hősök vannak és feneketlen tejjel az utazás a mozdonyon.

Az újságirónak arra kellett volna törekednie, hogy háromhasábos riportjával előbbre vigye a vasutasok munkáját a hibák feltárásával, s a jó mellett meg kellett volna mutatnia egy ilyen út árnyoldalait is. De ehhez kicsit szemfülesebbnek kellett volna lenni, egy kicsit érezni kellett volna, hogy ez az utazás nem az újságiró szórakozását szolgálja, hanem a vasutasok támogatását.

Ha igy lett volna, *Vajda* elvtárs könnyüszerrel megtudta volna a vasutasoktól, hogy a vontatási szolgálat egyik legnagyobb problémája az, hogy nincsen elegendő és elég jóminőségü szén. Észrevehette volna, hogy a mozdonyvezetők és fűtők munkáját, mennyire megnehezíti az a körülmény, hogy sok esetben rosszminőségü, palával és kővel vegyes szénnel fütenek. És ez igy van és mégis mennek vonataink, mert mennie kell a vonatnak. Az a munka, amelyet a mozdonyon látott, így lesz érthetően hősivé, amikor fűtőink és mozdonyvezetőink a palával, kővel elegyitett „szénnel" viszik a vonatot. Erről egy sor sincs, egy betü sincs az egész cikkben.

Arról is lehetett volna irni például, hogy rengeteg baj van a rossz olaj miatt. És ez óriási erőfeszitésekre sarkalja a mozdonyszemélyzetet menetközben és a vonat tartózkodásánál egyaránt. Erről sem beszél a riport.

Persze minden nem fér bele egy cikkbe. De az feltétlen belefért volna, hogy az újságiró megirta volna ebben a hősi küzdelemben a szenet osztályozó bányászok egyrészének felületes munkáját. Ha ezt észreveszi, nyilván a riport a vasutasokkal együtt küzdő hős bányászok felé is üzen. És ebben az üzenetben arra kérte volna őket, hogy vigyázzanak a bányából kikerülő szén minőségére. És biztosan tudjuk azt, hogyha feltárjuk nyiltan a bajokat és segitségüket kérjük, öntudatos bányászaink jobban fognak vigyázni annak a szénnek minőségére, amelyet a vasútüzemnek adnak.

Lapunk pótolni akarja a riport mulasztását és *Vajda* István tapasztalatait kiegészitve a mi tapasztalatainkkal, eljuttattuk a „Bányamunkás" szerkesztőségének azzal, hogy hívjon össze ankétot sztahanovista bányászok bevonásával a minőségi szénért, hogy mielőbb bányász-jelmondattá váljon ez a négy szó: *„minőségi szenet a vasútnak!"*

Ehhez kérjük *Vajda* elvtárs segitségét is.

A RÁKOSI FŰTŐHÁZ „TÉVEDÉSE"

A *Szabad Nép* december 14-i számában olvastuk, hogy a rákosi fűtőház dolgozói december 7-vel befejezték évi tervüket. Ezt a közlést mi, a Landler Járműjavító ÜV dolgozói örömmel vettük tudomásul. Ugyanebben a cikkben a rákosi fűtőház dolgozói felajánlották, hogy a sztálini műszak ideje alatt 600 darab futójavitásos kocsit készitenek el *Sztálin* elvtárs születésnapjának tiszteletére.

Ez a felajánlás gondolkodóba ejtett bennünket. Elhatároztuk, hogy tapasztalatcserére megyünk a rákosi fűtőházba. Az elhatározást tett követte December 15-én délelőtt háromtagú brigád ment a rákosi fűtőházba, hogy megnézze, milyen módszer szerint dolgoznak a fűtőház kocsijavitó mühelyének dolgozói.

Mikor közöltük a rákosi fűtőház vezetőivel, hogy miért jöttünk, örömmel álltak rendelkezésünkre, de mikor azt kérdeztük: *hogyan fogjátok megcsinálni a 600 kocsit a sztálini-müszak alatt,* — akkor kitünt, hogy tévedés van. Ugyanis a rákosi fűtőház vezetője, *Iványi* elvtárs szerint a 600 kocsinak az elkészitése december 6-tól értendő. *„Tehát* — mondja ő — *nyilvánvaló, hogy elirás történt a felajánlás tárgyában".* Egyébként megállapitottuk, hogy

naponta legfeljebb 25—30 futójavitásos kocsit tudnak elkésziteni,

mert ennél többet az állomás javitó részlege befogadni nem képes.

Amikor pedig kértük *Iványi* elvtársat, hogy a *Szabad Néphez* intézett levelének eredeti példányát mutassa meg, kiderült, hogy a *Szabad Népben* úgy van irva, mint ahogy azt mi állitottuk. Ők azonban *elfelejtették* megirni, hogy december 6-tól érvényes a 600 kocsijavitás felajánlása.

Engem, mint a Landler Müvek üzemi tudósitóját az késztet ennek a levélnek a megirására, hogy nekünk a szocialista munkaversenyben az adatok helyességére különösen vigyáznunk kell, mert a helytelen adatszolgáltatás a munkaverseny lejáratását fogja eredményezni. Ezt abból is látom, mert, ahogy ez a cikk a *Szabad Népben* megjelent, már aznap délelőtt a Landler Müvek kocsiosztályának futójavitását végző részlege kifogásolta és azt mondták, hogy havi 200—250 db kocsinál többet terület hiányában nem készithetnek.

Elképzelhető ez, mert a rákosi fűtőháznak csak 1/5 rész helye van, mint a Landler Üzemnek.

Kérjük a Szerkesztőséget, hogy a jövőben a kapott adatokat jobban ellenőrizzék és ha egy mód van rá, ezt a felajánlást a rákosi fűtőház részére helyesbitsék, mert ezzel vasutas dolgozóink további versenylendületét is fokozzák.

Vereckei János,
a Landler Jenő Járműjavító ÜV üzemi tudósitója

A 6/D dolgozói a névszerinti bírálatot kérik

Nemrég lapunk „Ütközőjében" birálatot gyakoroltunk egy fontos ügyirat elvesztése miatt. Most válaszoltak az osztály dolgozói. Ezeket irják:

Mi, a 6/D osztály dolgozói örömmel üdvözöljük a *„Szocialista Vasútért"* cimü lap cikkeit, és különösen az *„Ütköző"* rovatot, ahol épitő birálatokkal segit a lap a munkánk közben elkövetett hibák kiküszöbölését.

Az 1951 december 17-i szám *„Ütköző"*-be azonban egy kis tévedés csúszott be, ugyanis „Császár és Bartha kartársak sztahanovista oklevél elnyeréséhez szükséges felterjesztéséért" nem a 6/D osztály, hanem a 6/E osztály felelős — névszerint Elek és Simon elvtársak.

A jövőben kérjük az „Ütköző" anyagát körültekintőbben megvizsgálni és ha lehet, névszerinti birálatokat gyakorolni." *(Igaza van az elvtársaknak, a birálatot elfogadjuk és felhasználjuk tanácsukat munkánk megjavitására. A szerk.)*

A tervteljesítés hírét azonnal továbbítják

Ugyancsak a 6/D válaszol az „Ütközőben" megjelent és a bürokráciát kifogásoló cikkünkre. Elismerik, hogy a Fatelitő Vállalat tervteljesitésére vonatkozó táviratot egyik osztálytól a másikig továbbitották. A szakosztály levelében kifejezi, hogy az illetékes előadók a jövőben feltétlenül rugalmasabban járnak el majd és a tervteljesitésre vonatkozó örömhírt postakönyv helyett személyesen fogják továbbitani.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM. ★ Ára: 20 fill. ★ 1952 JANUAR 19.

A szeretet és hála vállalásai

Az egész országban, a vasút területén, minden üzemünkben és szolgálati helyen, anélkül, hogy szervezeteink erre felhívták volna dolgozóink figyelmét, elindították a szeretet és hála kifejezésének mozgalmát *Rákosi* elvtárs 60. születésnapjának tiszteletére. Ezek a megnyilvánulások, amelyek dolgozóink legmélyebb érzelmeit, a dolgozó magyar nép szeretett vezére és tanítója iránti rajongó szeretetet és hálát juttatja kifejezésre, úgy gyűrűznek tova, mint a hullámok a víz hátán. Mindig több és több dolgozó kapcsolódik a kezdeményezéshez és mind többen, ezrek és tízezrek jelentkeznek munkafelajánlásaikkal, hogy tanúbizonyságot tegyenek érzéseikről.

Már az új esztendő első napjaiban s most a termelési értekezleteken a hozzászólások során számos öntudatos dolgozónk állt fel és fejezte ki *Rákosi* elvtárs iránti érzelmeit és mondotta el, hogyan akarja méltóképpen ünnepelni 1952 március 9-ét, *Rákosi* Mátyás születésnapját. Ezek a megnyilvánulások azt mutatják, hogy dolgozó népünk, s közöttük a vasutas dolgozók, tudatában vannak annak, hogy mit köszönhetnek a magyar dolgozók vezérének, annak a férfiúnak, aki a felemelkedés útjára, a szocializmus építésének útjára vezette őket, szerető gondoskodással van irántuk és építi jövőjüket.

Máris látszik, dolgozóink megnyilatkozásai pedig azt mutatják, hogy ez a munkaverseny eredményeiben túl fogja szárnyalni a második kongresszus tiszteletére indított munkaversenyt. Ez egyben azt jelenti, hogy segítenünk kell a dolgozókat, szervezettebbé kell tenni kezdeményezéseiket.

Amikor a vasúton tízezrek indultak harcba az új munkaverseny során, nem lehet közömbös, miként történik az. A november 7-e tiszteletére indított munkaversenyhez hasonlóan kell a dolgozók kezdeményezését szervezetté tenni és a vállalásokat az üzemi háromszög és az élenjáró dolgozók bevonásával levélben juttatják majd el *Rákosi* elvtárshoz.

Az öntudatos dolgozók nagyon jól tudják, hogy felajánlásaikkal akkor tesznek jó szolgálatot felemelkedésünknek, ha a vasút szűk keresztmetszeteit igyekszünk felszámolni. Amellett, hogy eredményeket kell elérnünk az anyagmegtakarítás, az önköltségcsökkentés, a minőségi munka, a százalékos túlteljesítés, a határidők megrövidítése stb. területén, mégis teljes súllyal a munkafegyelem megszilárdítására, s ezen keresztül a vonatkésések megszüntetésére kell törekednünk. Minden dolgozó igyekezzen, hogy saját területén a legértékesebbet nyujtsa felajánlásával *Rákosi* elvtársnak. Éppen ezért jól meg kell gondolni a vállalásokat, hogy azok értékelhetők legyenek.

A vállalások, a nemes versengés alapja az üzem, illetve szolgálati hely évi terve legyen. Ahol ilyen még nincs, ott a negyedévi, vagy a havi operatív-terv alapján vállalhatnak dolgozóink felajánlásokat egyénileg, vagy brigádban.

A teljesítményszázalék növeléséért való versengés egyben arra figyelmezteti az öntudatos dolgozókat, hogy még fokozottabban vigyázzanak az üzemeinkben még megbúvó jobboldali szociáldemokraták és egyéb ellenséges elemek támadására, akik megkísérlik majd a normák fellazításával fékezni a versenyt.

A verseny nyilvánosságát minden körülmények között biztosítani kell. Szakszervezeti aktíváinknak mozgósítaniok kell dolgozóinkat az üzemen belül a szakma legjobb címéért folyó versengésre. Rendszeresen értékeljék, hogy ki az üzem legjobb esztergályosa, lakatosa, művezetője, mérnöke, stb. Népszerűsítsék az élenjárókat, a sztahanovisták és más jó eredményt elérő dolgozók nyujtsanak elvtársi segítséget az elmaradóknak.

A dolgozók kezdeményezését segítsék a műszaki értelmiség legjobbjai, teremtsék meg az előfeltételeket a dolgozók vállalásainak teljesítésére.

A versenyben vállalt felajánlások teljesítése alapvetően függ attól, hogy a munkafegyelmet a vasút területén milyen mértékben tudjuk tovább szilárdítani. Magas termelési eredmények ugyanis csak a munkafegyelem betartásával születhetnek. Ezért meg kell teremteni a társadalmi ellenőrzést, hogy az egyszemélyi felelősség elve el ne mosódjon és mindenkor az illetékes szolgálati hely, vagy üzem vezetője legyen a felelős a munkafegyelem betartásáért. Az öntudatos dolgozók mozgósítsák társaikat a munkafegyelem lazítói ellen, és ne riadjanak vissza a munkafegyelem sorozatos megsértőinek még az üzemből való eltávolításától sem. A pártszervezeteknek és szakszervezeti vezetőknek támogatniok kell a szolgálati vezetőket minden olyan tevékenységükben, amelyek a munkafegyelem megszilárdítására irányulnak.

Fokozottabb mértékben foglalkoznunk kell a sztahanovistákkal, kísérjük figyelemmel termelési eredményeiket, adjunk segítséget munkájukhoz. Segítsük szakmai tudásuk növelésében, vonjuk [illegible] őket a műszaki [illegible]ábbképző körön belüli tapasztalatcsere átadásra és a gyengébb dolgozók oktatására.

Rákosi elvtárs utat mutatott a magyar sztahanovistáknak a Sztahanovisták I. Országos Kongresszusán mondott beszédében. Sztahanovistáink mutassanak példát a többi dolgozók felé munkafelajánlásaik megtételében, teljesítésében és az öntudatos vasfegyelemben. Mutassanak példát a vonatkésések felszámolásában, a munkásvonatok rendes közlekedtetésében. Mutassanak példát a végrehajtó szolgálat sztahanovistái, az őszi forgalomban most jutalmazott élenjáró dolgozók és segítsenek felszámolni a hanyag, lelkiismeretlen, felületes munkát, amelyek előidézik a munkásvonatok késését, s ezáltal közvetve fékezik a szocialista építés ütemét.

A SZOT elnöksége január 17-én hozott határozatában megállapítja, hogy az ötéves terv harmadik, döntő évében a népgazdaság előtt álló feladatok megvalósítása érdekében *„a szakszervezeti munkát olyan színvonalra kell emelni, hogy hathatós segítséget tudjon nyujtani a terv teljesítéséhez, a munkafegyelem megszilárdításához, az akadályok leküzdéséhez... Legyenek a műhelybizottságok, a bizalmiak a szocialista munkaverseny szervezői, olyan szakszervezeti vezetők, akik az első sorban harcolnak a tervek teljesítéséért, munkafegyelem megszilárdításáért a szocialista munkavédelem megvalósításáért folyó küzdelemben”.*

A határozat felhív minden dolgozót, hogy csatlakozzék *Rákosi* elvtárs 60. születésnapjának tiszteletére kezdeményezett nemes versenyhez: *„A szakszervezeti munkások és az öntudatos szervezett dolgozók tegyenek bizonyságot Rákosi elvtárs iránt érzett forró szeretetükről: mutassanak példát a termelő munkában, lelkesedésükkel, odaadásukkal serkentsék új munkahőstettekre a dolgozók százezreit”.*

Vasutas Dolgozók! Egyemberként csatlakozzatok a nemes kezdeményezéshez és lelkes versenyvállalásaitok túlszárnyalásával, szilárd munkafegyelem révén született új eredményekkel, a vonatkésések megszüntetésével, negyedévi tervünk határidő előtti teljesítésével készüljetek méltó módon ünnepelni *Rákosi* elvtárs 60. születésnapját!

Rákosi elvtárs születésnapjának tiszteletére, március 9-re befejezem első negyedéves tervemet

A vállalások ezreivel készülnek dolgozóink a magyar nép ünnepére

A diósgyőri vasmunkások után minden üzemben hatalmas lelkesedéssel és örömmel tesznek munkafelajánlásokat az öntudatos vasutas dolgozók március 9. *Rákosi* elvtárs 60. születésnapja tiszteletére.

A Szolnoki Járműjavító ÜV dolgozója, *Fehér* Lajos csőszerelő lakatos versenyfelhívással fordult az üzem többi dolgozójához. Ezeket írja benne:

„Én, Fehér Lajos, csőszerelő lakatos felmértem azt a hatalmas munkát, áldozatkészséget, bátor helytállást, amelyet Rákosi elvtárs tanusított a multban és jelenben egyaránt. Látom azt és meggyőződtem arról, hogy amit tett egész életén át miértünk, a dolgozó magyar nép felemelkedése érdekében cselekedte. Rákosi elvtárs a Horthy vérbíróság előtt, az akasztófa árnyékában is kitartott elve mellett. Még az utolsó szó jogán is ezt hangoztatta: „Ugyanolyan harcosa vagyok a kommunizmusnak, mint voltam és csak ismétlem, hogy bármi legyen az én egyéni sorsom, az ügy, amelyért én harcolok, győzni fog”. És győzött... Itt van közöttünk szeretett Rákosi elvtársunk, segít nekünk, vezet bennünket.

Rákosi elvtárs vezetésével soha nem tapasztalt iramban haladunk a boldog jövő, felemelkedésünk záloga, a szocializmus felé. Ezért, szeretetem, megbecsülésem és hálám jeléül, Rákosi elvtárs és pártom iránt — megfogadom, hogy március 9-re, Rákosi elvtárs 60 születésnapjának tiszteletére harmadik tervévem első negyedévi tervét befejezem.

Ezenkívül vállalom a 324—167-es számú, átalakítás alatt álló mozdony részére az összes hideg és meleg kenőcsövezetéknek programon felüli elkészítését március 8-ra.

Rákosi elvtárs és pártom iránti ragaszkodásomat, szeretetemet a legjobban úgy tudom kifejezni, ha ötéves tervünk maradéktalan és határidő előtti befejezését je[illegible] segítem. Ezzel a béke ügyét szolgálom.

Éppen ezért én, Fehér Lajos az zal a felhívással fordulok üzemünk minden dolgozójához, hogy kezdeményezésemhez mindannyian hasonlóképpen csatlakozzatok. Ezzel hatalmas csapást mérünk békés építőmunkánk minden ellenségére.”



Szerte az országban nagy lelkesedéssel majd minden üzemben elindult útjára az öntudatos dolgozóink nagyszerű kezdeményezése: minőségileg jobb és mennyiségileg több munkával ünnepeljük tanítómesterünk, a magyar dolgozó nép vezérének, szeretett Rákosi elvtársunknak 60. születésnapját. Képünkön a ferencvárosi gurítódomb egyik brigádja éppen megbeszélést tart a gurítás szünetben. Molnár Károly elvtárs, sztahanovista tolatásvezető közli társaival, hogy Rákosi elvtárs 60. születésnapjára vállalja, hogy a fajlagos kocsimozgatást 97 százalékról 100 százalékra, a kocsitartózkodási normát 105-ről 110 százalékra, a menetrendszerű vonatindítást pedig 90 százalékra teljesíti. Ezenkívül vállalta a munkafegyelem megszilárdítását a brigádban, az igazolatlan távolmaradás felszámolását jó politikai felvilágosító munkával, vagy szigorúbb eszközökkel.

Molnár elvtárs és brigádja az elmult hónapokban elérte, hogy 24 óránkint 3300 kocsit gurított le. Ezért már harmadízben 200—200 forint pénzjutalomban részesültek. Balesetmentesen végzik szolgálatukat a brigád több tagjával, Galló Sándorral, Sára Józseffel és Szauer Jánossal minden esetben megbeszélik a tennivalókat és jó kollektív munkával biztosítják a téli szállítási feladatok lebonyolítását.

A személy- és munkásvonatok késését négy százalékról másfél százalékra csökkentjük

Földvári Lajos üzemi tudósítónk arról számol be, hogy Szeged állomás forgalmi dolgozói nagy lelkesedéssel készülnek március 9-re. *Lovas* Gábor sztahanovista mozdonyvezető és brigádja vállalta, hogy az utazási sebességet 98 százalékról 105-re emeli. A Tisza-pályaudvar forgalmi szolgálattevői: *Csonka* József és *Kalmár* László felajánlották teljesítményük 5 százalékkal való emelését.

Karlócai Sándor sztahanovista kocsimester és brigádja, akik most nyerték el *„Az őszi forgalom legjobb brigádja”* címet és 900 forint jutalmat kaptak, — vállalták, hogy a decemberi 117 százalékos eredményüket március 9-re 125 százalékra emelik és ugyanakkor vállalták brigádjukban az öntudatos vasfegyelem bevezetését.

Székely Gyula vonatvezető személyvonati brigádjával ugyancsak most nyerte el *„Az őszi forgalom legjobb személyvonatos brigádja”* címet és ugyancsak 900 forint jutalomban részesültek.

vállalták, hogy a személy- és munkásvonatok késését a decemberi 4 százalékról 1.5 százalékra csökkentik.

Földvári elvtárs ezután így folytatta beszámolóját:

„A jó eredmények mellett nem feledkezünk meg a munkafegyelem lazítói elleni harcról sem, akik ellen kíméletlen szigorral küzdünk. Így január 16-án Ördög Ferenc főkalauzt, aki nyolc napot hiányzott igazolatlanul, eltávolítottuk a szolgálatból. Ugyancsak tegnap távolítottuk el Horváth István kocsirendezőt, aki három nap szabadságát önkényesen nyolc napra emelte fel és amikor ezért szolgálati főnöke megbüntette, megtagadta a szolgálatot.

Én úgy érzem, hogy felajánlásainkat nemcsak teljesíteni, hanem túl is fogjuk szárnyalni és mindent elkövetünk, hogy ezt a munkafegyelem megszilárdításával megvalósítsuk.

Így tudjuk megmutatni hálánkat Rákosi Mátyás elvtársnak, dolgozó népünkért folytatott önfeláldozó munkájáért.”

A MÁV Pécsi Szertár teljesítménybérben dolgozói is csatlakoztak a munkaversenyhez. Vállalták, hogy jelenlegi 265 százalékos átlagteljesítményüket március 9-re 270 százalékra emelik. A szertár dolgozói felajánlották, hogy első negyedévi tervüket tíz nappal előbb befejezik.

A MÁV Északi Járműjavító ÜV-ben nagy lendülettel folyik a munkafelajánlási mozgalom. A gépi megmunkáló műhely főművezetője, Tóth Lajos elvtárs például vállalta, hogy százszázalékosan megszünteti a késéseket és igazolatlan távolmaradásokat azzal, hogy a minisztertanács által biztosított művezetői jogával élni fog. Ezenkívül kiszélesítik a Röder-mozgalmat, megszüntetik a száz százalékon aluli teljesítményeket. Ugyanitt Somogyi József elvtárs, vasesztergályos vállalta, hogy átlagos teljesítményét 220-ról 245 százalékra emeli és **vállalta, hogy a magyar nép ünnepére, Rákosi elvtárs születésnapjára 1954. évi május havi tervét befejezi.**

Vereckei János elvtárs, lapunk tudósítója színes írásaiban számol be a lezajlott termelési értekezletek harci lendületéről, amely *„bizonyítja, hogy dolgozóink megértették a január 12-én megtartott gazdasági vezetői aktíván Gerő elvtárs szavait és megszívlelték Rákosi elvtárs hozzászólását a munkafegyelem kérdéséhez.”*

Vereckei elvtárs a [illegible] között ezeket írja:

„Nem volnánk képesek felsorolni azoknak a dolgozóknak neveit, akik nap mint nap magasan túlszárnyalják napi normájukat. Azonban egynéhányat kiragadok a sok közül. Például a VII. osztályban Szűcs János fagépmunkás, egyéni versenyző, Rákosi elvtárs születésnapjára tett felajánlásban e havi tervét három nappal előbb fejezi be; a 15-i eredménye 265 százalék volt, melynek nyomán napi keresete 74 forintra emelkedett. Az öntödénkben Opreha Joachim vasöntő 246 százalékos teljesítményt ért el, napi keresete 88 forint, a VIII/a osztályban Poesz István esztergályos, aki vállalta Rákosi elvtárs születésnapjára, hogy ezévi tervét április 1-re befejezi. 15-i teljesítménye 212 százalékra emelkedett és napi keresete elérte a 87 forintot.

Alig egy hét alatt a Rákosi elvtárs születésnapjára felajánlók száma az egyéni versenyzőknél 438 főre, a brigádok száma 229-re emelkedett. Így készülnek üzemünk dolgozói szeretett Rákosi elvtársunk 60. születésnapjára, mert mint mondották: az eddigi szocialista versenyeket túlszárnyaló eredményekkel kívánják e napot megünnepelni.”

Ugyanez a lelkesedés és öröm hatja át a többi üzemek dolgozóit is, mint ahogy levelezőink és tudósítóink jelentéseiből kitűnik. A vasutas dolgozók felajánlásaikkal, vállalásaikkal olyan kimagasló eredmények elérésére törekszenek, amellyel méltóan tudják bizonyítani érzéseiket, a szeretet a hála és ragaszkodás érzéseit.

Üdvözöljük „Az őszi forgalom legjobb dolgozója“ címért indított verseny győzteseit!

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Pápán jó eredményt értek el a DISZ-oktatás terén

Pártunk, személyesen Rákosi elvtárs, az ifjúság jóságos édesapja nagy gondot fordít a fiatalok között végzendő munkára. A pártkongresszuson elhangzott útmutatásai irányt szabnak az ifjúsági szövetségben folyó munkáknak. A pápai vasútüzemi DISZ-szervezet vezetősége ezért Rákosi elvtárs útmutatásai áttanulmányozásával látott hozzá az oktatási év megszervezéséhez. A DISZ-vezetőség gondosan áttanulmányozta pártunk Politikai Bizottságának 1951 május 17-i, valamint a DISZ Központi Vezetőség oktatás megszervezésével kapcsolatos határozatát és tudatosította a fiatalok között az oktatás, tanulás fontosságát. A DISZ-fiataloknak mintegy 60 százaléka be lett vonva a szervezett DISZ-oktatásba. Egy politikai kör és egy DISZ-alapfokú politikai iskola indult meg.

A pártszervezet vezetősége megértette Rákosi elvtárs azon tanítását, hogy a DISZ csak akkor válik egy olyan szervezetté, „amely az egész ifjúságot pártunk vezetése alatt átfogja és a szocialista fejlődés szolgálatába állítja ... ha összes pártszervezeteink a legkomolyabban foglalkoznak vele”.

A pártszervezet vezetőségi ülésen több esetben meghallgatta és megvitatta Egyedi Antal elvtárs, DISZ-titkár beszámolóját a DISZ munkájáról és konkrétan a DISZ-oktatás megszervezéséről. Segítséget nyujtott a nehézségek kiküszöböléséhez. A pártszervezet titkára és vezetőségi tagjai jól ismerik a DISZ-oktatás problémáit, mert rendszeresen ellenőrzik a politikai iskolákat és beszélgetnek a DISZ-propagandistákkal. A DISZ vezetősége az oktatás zavartalan menetének biztosítása érdekében elbeszélgetett a szolgálati főnökökkel is. Felvilágosító munkával elérte, hogy a szolgálati főnökök szívügyüknek tartják a DISZ-oktatás elősegítését és lehetővé teszik, hogy a fiatalok azon résztvegyenek. Kiss Ernő állomásfőnök elvtárs büszke arra, hogy hozzájárulhat a fiatalok oktatásához. „Én magam örülök legjobban, ha a fiatalok lelkiismeretesen és szívesen tanulnak, mert az oktatásban való részvétel meglátszik a fiatalok termelőmunkájában is. Sajnos, nekünk nem volt alkalmunk ifjú korunkban tanulni.

A pápai vasutasfiatalok szeretnek tanulni. Rendszeresen és örömmel járnak a politikai iskolára és a körök foglalkozásaira. Közülük többen egyszer sem hiányoztak. Külön ki kell emelni Győrffi Matild, Rosta Jenő, Támton Etel, Nagy Mária és Hansági Teréz ifiket. A politikai iskola hallgatói bírálják azokat, akik igazolatlanul hiányoznak a foglalkozásokról. A hiányzó társaikat felkeresik munkahelyeiken és ott magyarázzák meg, mennyire fontos az oktatásban való részvétel, az iskolákra való rendszeres eljárás. Például amikor Renkó Marika több esetben elmaradt a foglalkozásokról, Tihanyi Ernő elment hozzá a fűtőházba, elbeszélgetett vele arról, milyen nagy felelősség hárul a DISZ-tagokra és ezen keresztül megértette az oktatás jelentőségét. Renkó Marika komolyan vette ezt a beszélgetést és most egyik legaktívabb tagja a politikai iskolának. A politikai iskolák színvonala állandóan emelkedik.

A fiatalok készülnek a politikai iskolára és a vitákon tisztázzák a felmerült problémákat. Különösen jól szoktak felkészülni Kovács Tihamér, Tóth Margit, Kovalszki László elvtársak.

Az eredmények mellett azonban vannak még hiányosságok is. Nem minden fiatal jár el rendszeresen a politikai iskolára. Ilyen Lencse Zoltán, Károlyi Gizella, Polgár Antal ifjúmunkások. A városi DISZ-bizottság a politikai iskolák beindítása után viszonylag kevés segítséget ad az iskola további munkájához. Egyes DISZ-politikai körökön előfordulnak még fegyelmezetlenségek.

A DISZ vezetősége a városi DISZ-bizottság és a pártszervezet segítségével a hibákat az új évben kiküszöböli és elősegíti a politikai iskolák színvonalának további emelését. A fiatalok felismerték, hogy a DISZ Központi Vezetőség december 29—30-i ülésének határozata, valamint Rákosi elvtársnak útmutató felszólalása nagy segítség a DISZ-munkában meglévő hiányosságok kijavítására.

Pete Imre,
Pápa állomás politikai tisztje.



A Szovjetunió vezetésével közös erővel harcolunk a béke fenntartásáért

Német vasutasok levele

Kedves Barátaink, kedves Elvtársak! Az évforduló alkalmával a Német Demokratikus Köztársaság vasutasai, de Nyugat-Németország valamennyi haladószellemű és békére vágyó vasutasa nevében s testvéri üdvözleteinket és legjobb kívánságainkat tolmácsoljuk.

A legnagyobb érdeklődéssel követjük hazátok fejlődésének ütemét, a szocialista építés, a béketermelés gyors ritmusát, a béke céljait szolgáló építkezések gyors végrehajtását és különösen az új vasútvonalak kiépítését.

Rendkívül örvendetes számunkra a magyar vasút, s vasúti szállítás dolgozóinak fejlődése. Szerencsekívánatainkat fejezzük ki sikereitekkel kapcsolatban, hiszen tudjuk, hogy a dolgozók hatalmas teljesítményekre képesek a béke és az újjáépítés érdekében, ha kiszabadultak az imperialista kizsákmányolás és elnyomás járma alól.

A nagy Szovjetunió vezetése mellett közös erővel és elszántan harcolunk a béke fenntartásáért, a népek boldogabb életéért és Németország újból való egységesítéséért. Mindezzel egybekötjük azt a kívánságot is, hogy a jövő évben sikerüljön megvalósítani — lehetőség szerint széles alapokon — az üzemi küldöttségcserét a mi Birodalmi Vasutunk üzemei és a Ti vasutaitok között, hogy megismerhessük egymás módszereit, eredményeit, hogy ezzel is elmélyítsük országaink vasutasainak barátságát.

Nemzetközi szövetségünk, a kínai és lengyel vasutas szakszervezet üdvözlete

中國鐵路工會全國委員會

Az új esztendő alkalmából a kínai vasutasok szakszervezete díszes kiállítású újévi üdvözletében fejezte ki a magyar vasutasok iránti jókívánságait. Üdvözletét ezzel fejezi be: *„Világ proletárjai egyesüljetek a világbéke megvédésére!”*

A lengyel vasutasok szakszervezetének elnöke, Sztaniszlo Sztachacs elvtárs ezeket írja: *„Az új esztendő alkalmából szívélyesen üdvözöljük Önöket és terveik megvalósításához további jelentős sikereket, valamint szakszervezetünk további fejlődését kívánjuk. Fogadják valamennyi lengyel vasutas nevében a magyar vasutasok számára azon testvéri kívánságunk kifejezését, hogy 1952-ben sikeresen teljesítsék a terveket hazájuk, a szocializmus építése és a világbéke megszilárdítása érdekében”.*

A Szárazföldi- és Légiközlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetségének főtitkára, Stelian *Moraru* elvtárs ugyancsak táviratilag üdvözölte a magyar vasutas dolgozókat és az új esztendőben sok sikert kívánt a szocializmus építésében és a béke védelmében.

A társadalmi bíróság elbocsátásra javasolta a dévaványai állomásfőnököt

Január negyedikén... A reggeli nyirkos időben szokatlanul forgalmas a békéscsabai Vécsei-utca. A vasutasdolgozók, akik csak tehetik, igyekeznek a szakszervezeti székházba. Ott akarnak lenni és véleményüket akarják nyilvánítani az első társadalmi bírósági tárgyaláson. A tárgyalóterem zsúfolásig megtelik. Az állomás dolgozói még most is felháborodással tárgyalják *Nemes* Sándor dévaványai állomásfőnök népellenes tevékenységét. Itt vannak Dévaványáról is és a vonal több állomása elküldte egy-két dolgozóját, hogy résztvegyenek a tárgyaláson.

A bíróság tagjai élenjáró dolgozókból, sztahanovista vasutasokból állnak. A vádirat felolvasásakor kiderül, hogy *Nemes* Sándor arra használta fel állomásfőnöki tisztségét, hogy

sovány sertését kicserélte az állam kövér hízójával.

Olyasvalamivel is dicsekedett, hogy az ő kézlegyintésére az egész vasutasság sztrájkba lép, leáll minden, ezután pedig megnyitja nyugaton a sorompót. Persze ezt az imperialisták szeretnék és ehhez jó segítőtársuk nekik *Nemes* Sándor és elvbarátai. *Nemes*, amikor az ellenség uszályába került és ilyeneket fecsegett, alaposan lebecsülte az öntudatos dolgozók ellenkező véleményét, agitált a párt politikája ellen, de ugyanakkor védőpajzsul akarta felhasználni a pártot, amikor a rendőrségen azt mondotta, hogy ő a párt tagjelöltje. Ez persze kitalálás, bizonyítani nem tudta.

Csikhelyi vonalfőnök menteni próbálja Nemest

A vádirat felolvasása után a hozzászólásokban a dolgozók szigorú, igazságos ítéletet követeltek. *Polyák* elvtárs például ezeket mondotta:

„Milyen munka lehet Dévaványán, ahol nem merik a dolgozók bírálni a főnököt, mert az hát mégis csak főnök? Vajjon milyen vezető lehet az, aki csak akkor hajlandó a háromnapos kocsiforduló érdekében harcolni, ha a közellátás kedvez neki.”

Miskolci elvtárs úgy látta, hogy *Nemes* nem veszi komolyan a tárgyalást, még itt is gúnyolódik. Ezzel lebecsüli a dolgozók bíróságát. Arra kérte a bíróságot, hogy igazságos ítéletet hozzon, olyant, amely megmutatja: aki népi demokráciánk fejlődését akadályozza, arra lesújt a munkásság vasökle.

A hozzászólások során még akadt olyan dolgozó, aki mentegetni próbálta *Nemest*. *Csikhelyi* vonalfőnök például azt mondotta, hogy *Nemest* igen jó szakembernek, elsőrendű állomásvezetőnek tartja és hangoztatta, hogy szakvonalon jó munkát végzett. *Drinyovszki* kartárs pedig *Nemest* *„jó szakembernek és szigorú, jó főnöknek”* ismerte. *„Nekem semmi bajom nem volt vele* — mondotta —, *pedig sokáig együtt szolgáltunk.”*

Tudtam a bűneiről, de mégis csak főnököm

A liberális ízű, megalkuvó állásfoglalások közül is kirívó *Tamási* kartárs hozzászólása: *„Igazságos és keménykezű embernek ismerem Nemest, szolgálatát kifogástalanul látta el, mivel szolgálati főnököm, bírálatot nem gyakorolhatok jelé, tudtam a bűneiről, de mégis csak főnököm és... nem figyelmeztettem. Nemessel eddig még semmi bajom nem volt, a Békekölcsönjegyzés idején helyesen járt el.”*

Nemes, az utolsó szó jogán, 18 évi szolgálatát hozza fel mentségül.

A bíróság ezután véleményt nyilvánított és javaslatot tett *Nemes* Sándor elbocsátására, miután bizonyítottnak vette a vádat. A javaslatot táviratilag közölték a szegedi MÁV Igazgatóság vezetőjével, aki távirati válaszában elismerte a társadalmi bíróság javaslatának átvételét.

A bírósági tárgyalás után beszélgettem néhány dolgozóval a társadalmi bíróság működéséről. *Szabó* Mihály kartársnak az volt a véleménye, hogy a társadalmi bíróság tárgyalásait rendszeresíteni kell, hogy a dolgozók legjobbjai, a dolgozók bevonásával ítéletet hozzon a munkafegyelem lazítói, alkotómunkánk ellenségeivel szemben. Abban látta a hiányosságot, hogy a TB nem elég szigorral állította keresztkérdések elé a vádlottat. Hiba volt az is, hogy *Nemes* tanult egy-két szó után már elintézettnek vette a bíróság, holott többet is tudtak volna mondani, mint amit a bizonyítékok tártak fel. *Szabó* Mihály azt mondotta még, hogy a hibákat le kell küzdeni a jövőben. A társadalmi bíróság ítéletét helyesnek tartja.

Ugyanígy nyilatkozott *Földesi* Pál elvtárs is. Hibáztatta, hogy a tagság nem volt elég cselekvő, nem éltek jogaikkal. Kifogásolta, hogy az egyik vádló,

Puskás pályamester maga is feketéző volt, hat zsák kukoricát koboztak el tőle.

Puskás csak arra tudott hivatkozni, hogy ezt, meg ezt hallotta. Az egész tárgyalás érdekességét és komolyságát veszélyeztette, hogy a szembesítést a vádlókkal nem lehetett megejteni és a TB csak *„papírra”* támaszkodott az ítélet meghozatalában. A tárgyaláson derült azonban ki csak igazán, hogy *Nemes* állomásfőnök dolgozó népünk ellensége volt. Lebecsülte a pártot, a munkásosztály vezetőszerepét a szocializmus építésében és tudatosan akadályozta a kocsiforduló leszorítását.

Tóth Lidia véleménye az, hogy a TB jól működött. Az ítélet helyes, mert megsértette a vasutasság hírnevét, annak becsületébe gázolt. Mi, női dolgozók is követeljük a legszigorúbb eljárást a munkafegyelem lazítóival, a dolgozó nép tolvajaival szemben. Előbb-utóbb úgyis ki fogjuk seperni a vasút salakját.

Öntudatos vasutas dolgozóink azzal távoztak a TB tárgyalásáról, hogy a dolgozó nép ellensége rövidesen elveszi méltó büntetését.

Székely János,
népnevelő, Békéscsaba-állomás,
sajtótudósító

Nem hagyja szégyenben...



A KIS „VASUTAS”: Apukám! Azt mondják, hogy aki így hálálja meg a családi pótlékot és a bérrendezést, mint Te, — az szégyellje magát... Én inkább elmegyek helyetted rendesen szolgálatba, mert nem akarom, hogy szégyenben maradj.

KIRIL SZPÁSZOV DIMITROV LEVELE:

„FELAJÁNLÁSAIM AZ 1952-ES ESZTENDŐRE”

Kiril Szpászov Dimitrov, a szófiai fűtőház mozdonyvezetője levelében beszámol arról, hogy erre az esztendőre milyen felajánlást tett a pártnak, Cservenkov elvtársnak, a párt főtitkárának, a kormánynak.

A közöttem és a Szófia—mezdra vasútállomások közötti személyes szerződés eredményeként az 1951-es év 11 hónapjában a következő eredményeket értük el:

1. 700.000 tonna terhet szállítottunk, ami 71,860.000 tonna per kilométerrel egyenlő és 78 833 tényleges kilométert tettünk meg;

2. megtakarítottunk 733,500 tonna szenet, 255 kg cilinderolajat és emulziót és 82 kg kenőolajat;

3. én magam 16.000 tonna terhet szállítottam normán felül, ami 2,710.000 levába kerül.

Az 1952-es évre a következő felajánlást tesszük a pártnak és V. Cservenkov elvtársnak:

a) az 1952-es évben 1,500,000 tonna terhet fogunk szállítani, melyből 300,000 tonna teher normán felül, ami népgazdaságunknak 58,820.000 leva megtakarítást jelent;

b) ugyanezen idő alatt 83.000 kilométert teszünk meg;

c) mozdonyunk javításának költségeit tonna/kilométerenként kilenc leváról 0.10 levára csökkentjük;

d) megtakarítunk 1000 tonna szenet, mely megtakarítás értéke 1,800.000 leva;

e) a 6000 kg olajjárandóságból 500 kilogrammot megtakarítunk 150.000 leva értékben;

f) ötszöri mozdonymosást hajtunk végre, melyből 300.000 leva feletti megtakarítást érünk el.

Hogyan érem el mindezeket az eredményeket:

1. A fűtőházban mindig pontosan, és gyakran a kitűzött idő előtt jelenek meg.

2. Mielőtt a fűtőházba mennék a munkára, telefonösszeköttetésbe lépek a napos forgalmistával, akinél arról érdeklődöm, hogy hol van a mozdonyom és mikor érkezik meg a fűtőházba. Ezt azért teszem, hogy az időmet a mozdonynak a vonathoz való sikeres és időben történő előkészítésére beoszthassam.

3. Amint a mozdony megérkezik, megbeszélést folytatok az átadó mozdonyvezetővel, akinél a mozdony állapota felől érdeklődöm, amennyiben a legfigyelmesebben meghallgatom az úton észlelt hiányosságokat és hibákat.

4. Miután a mozdonyt átvettem, annak összes alkatrészeit és felszereléseit a legalaposabban átnézem. Ellenőrzöm, hogy a segédmozdonyvezető elvtárs alaposan beolajozza-e a mozdony összes súrlódó alkatrészeit, csapágyait, stb.

5. Jól átnézem a homokszórót, szenet és vizet veszek fel és jól előkészítem a mozdony tüzét. Miután már a vonatra kapcsoltak, átnézem a vonatot is, amennyiben rendszerint a vagonok ellenőrével együtt ellenőrzöm a légvezeték tömítését és a készülék rendbenlétét, valamint a vagonok és az ütközők közötti távolságot, nehogy a szerelvény túl laza, vagy nagyon szoros legyen. Az erősen meghúzott kapcsolások komoly ellenállást okoznak a kanyarokban menetközben. A kapcsolások jó beállításával felesleges súrlódás kerülhető el, ami néha többszáz tonna holtteherrel egyenlő.

6. Mielőtt a vonat indul, kapcsolatba lépek a napos forgalmistával, akitől „zöld utca” — szabad út biztosítását kérem.

7. Menetközben ügyelek arra, hogy gyöngébb tűzzel dolgozzam és a vízmérőüveg feléig érő vízzel a legfigyelmesebben kihasználom az út profilját a vonat könnyebb elvezetésére.

Ezek a felajánlásaim az 1952-es évre.

Közérdekű rendeletek

1/1952. (I. 6.) SZOT: Az állami vállalatok által fizetendő betegségi biztosítási járulékkulcs megállapítása.
1/1952. (I. 6.) Po M.: A vasúti árufuvarozás szabályzatának kiadásáról szóló 208/1951. (XII. 9.) M. T. számú rendelet helyesbítése.
4/1952. (I. 11.) P. M.: A szellemi szabadfoglalkozásúak adójának levonás útján való beszedéséről.

A Magyar Államvasutak hivatalos lapjából:

7802/17/1951. I/4.: A szabadságügyekkel kapcsolatos egyes kérdések szabályozása.
143/1/1952. I/4. A.: Az 1952. évi szabadságolási ütemtervek elkészítése, felterjesztése és jóváhagyása.
7810/247/1951. K. P. M.: Az államvasúti dolgozók fegyelmi szabályzata.
9040/80/1951. I/1. C.: Az 1952 évi munkaverseny feltételei.
144/3/1952. MÁV Főkv. C. (5 HL): Tanfolyami és egyéb kiképzéssel kapcsolatos intézkedések.
362/2/1952. I/3. A. (5 HL. 1952. jan. 12): Az elhalálozás esetén járó háromhavi készpénzjárandóság megszüntetése.

Országos értekezleten tárgyalták a pályafenntartási dolgozók a munkafegyelem kérdéseit

Január 10-én országos értekezletre ültek össze a Royal épületében a pályafenntartás dolgozói.

Az értekezlet előadója *Surányi* József elvtárs volt, a Vasúti Főosztály 6. szakosztályának vezetője. *Surányi* elvtárs az építési és pályafenntartási szakszolgálat 1951-ben elért eredményeivel és azokkal a hibákkal és hiányosságokkal foglalkozott, melyeknek kiküszöbölése révén biztosítani tudják az 1952. évi megnövekedett feladatok végrehajtását.

A mult évben nagyobb pályahibából származó balesetek nélkül biztosítottuk a forgalom lebonyolítását — kezdte beszédét. — A vasútüzemi értekezlet határozatainak megfelelően az őszi forgalom idejére

megszilárdítottuk a vágányzári fegyelmet

és általában lényegesen csökkentettük a vágányzárak időtartamát. Az önkezelési kocsik rakodási idejének átlaga az őszi forgalom alatt 1.2 órára csökkent és ezzel is segítettük a kocsiforduló meggyorsítását.

Befejeztük és a forgalomnak átadtuk mindazokat az országos jelentőségű munkákat — folytatta —, amelyek 1951. évi tervünk súlypontját képezték. Ezek közül megemlítem a Vác—Aszód közötti új vasútvonal építését, a nógrádszakái új vasútvonal építését, a Pusztaszabolcs—Sztálinváros közötti vasútvonal átépítését, a Szerencs—Sátoraljaújhely közötti második vágány helyreállítását, Budapest—Ferencváros személypályaudvar átépítését és így tovább.

Szalagszerű pályafenntartás

Eredményes kísérleteket folytattunk a Szovjetunió pályafenntartási szolgálatánál meghonosodott szalagszerű pályafenntartás hazai megvalósításával és a szerzett tapasztalatok lehetővé teszik az ilyen rendszerű fenntartás szélesebb körökben való elterjesztését. Különösen kitűnt ebben a munkában *Fehér* László pályamester.

Elmondotta, hogy jelentős előrehaladást értek el az elmult év folyamán a Sztahanov-mozgalom és az újítási mozgalom terén. Amíg 1950 decemberében mindössze 52 sztahanovista volt, 1951 végére már 1054 dolgozó kapott sztahanovista oklevelet. Az újítási mozgalom fejlődésére mi sem jellemzőbb, hogy az elmult év 11 hónapjában az elfogadott újítási javaslatok egyéni megtakarítása közel nyolc és félmillió forint értékű.

Hogyan jelentkezik a bérrendezés a pályafenntartásnál

Surányi elvtárs ezután a vasutas dolgozók bérrendezéséről beszélt és hangsúlyozta, hogy ennek során a pályafenntartási szakszolgálatnál különösen a műszaki dolgozók értek el jelentékeny fizetésemelkedést. Így például *Ladányi* Jenő főmérnök, aki családi pótlékkal együtt november hónapra 1149 forint fizetést kapott, a december elsején hatályba lépett.

általános béremelés következtében 1149 forintról 1458 forintra emelkedett a fizetése, a bérrendezés következtében a 39. bérosztályba került és összes illetménye január hónapban meghaladta az 1600 forintot, vagyis novemberi fizetésének 143 százalékát.

Varga József főpályamester esetében pedig a következőképpen alakulnak a számok. November hónapra 743, december hónapra 916 forint illetményt kapott. Január havi illetménye, a bérrendezés után már november havi fizetésének 164 százalékára, 1219 forintra emelkedik. Ezek a számok is ékesen bizonyítják, hogy pártunk és kormányzatunk anyagilag is megbecsülte azoknak a dolgozóknak a munkáját, akik feladataiknak megfelelve, munkájukat jól végezték.

Amikor csupán egy vállalatnál több mint félmillió munkanap vész el igazolatlan mulasztások következtében

Surányi elvtárs ezután a munkafegyelem kérdéséről beszélt. Hangsúlyozta, hogy nem sikerült ezen a területen a kívánt eredményeket elérni. A fegyelmezetlenségek csakis úgy terebélyesedhettek el, hogy a pályamesterek, építésvezetők, osztálymérnökök nem éltek azokkal a jogokkal, amelyeket számukra a fennálló szabályok biztosítanak. Ennek a laza, elnéző magatartásnak bizonyítéka például, hogy az elmult esztendőben, egyedül a pályaépítő vállalatnál

577.000 munkanap veszett el igazolatlan mulasztások következtében. Ez kereken 2300 embernek az évi munkája.

Ugyanennek bizonyítéka az, hogy a kisújszállási osztálymérnökség mindössze 10 forintra büntette *Francz* Gáspár pályaőrt, aki szolgálatában elaludt, *Cinege* Vincét pedig 5 forintra, mert munkahelyét munkaidő alatti önkényesen elhagyta.

Elősegíti a laza munkafegyelmet a pályamestereknek magatartása, mert nem élnek a részükre biztosított fegyelmi jogokkal, hogy jó fiúk maradjanak. Igen kevés még azoknak a pályamestereknek a száma, akik helyesen nyúlnak ehhez a kérdéshez. Ilyen a Győri Osztálymérnökség 3-as pályamesteri szakaszának pályamestere, aki hanyag munkábajárásért, vagy a munkaidő alatti lógásért több ízben büntetést szabott ki.

Továbbiakban hangsúlyozta, hogy a munkafegyelem terén semmiféle elnézésnek, vagy lazaságnak helye nincs.

Surányi elvtárs a munkafegyelem különböző megnyilvánulásáról beszélt, majd kifogásolta, hogy a munkakönyv kiállítása tekintetében is hibák merülnek fel. A sztálinvárosi építésvezetőségnél például 200 olyan dolgozót foglalkoztattak, akik munkakönyvvel nem rendelkeztek.

Surányi elvtárs ezután a tervszerűtlenség kérdésével foglalkozott és hangsúlyozta, hogy ez a hiba jelentékeny mértékben a minisztériumból indul ki.

Az építési és pályafenntartási szakosztály az elmult tervévben nem tudta biztosítani a tervszerű munkáltatás előfeltételeit.

Nem biztosította, hogy a műszaki tervek a munka végrehajtása előtt a kivitelező szervek rendelkezésére álljanak. A szakosztályok nem segítik az építési és pályafenntartási szakszolgálatot a tervszerű munkáltatásban.

Ezután a Gazda-mozalom kérdésével foglalkozva megállapította, hogy sem a műszaki vezetés, sem a mozgalmi szervek nem tettek meg mindent a mozgalom kiszélesítése érdekében. A Magasépítményi Osztálymérnökség VI-os pályamesteri szakaszán

35 mázsa különféle méretű betongömbvas hever hosszú idő óta, ugyanakkor a 3. szakaszon lévő raktárépítkezésnél betongömbvashiány miatt elmaradnak.

Beszéde végén a munkát akadályozó bürokratizmusról, az ellenőrzés lazaságáról emlékezett meg, majd a munkaverseny eredményeit és hiányosságait foglalta össze a szovjet mozgalmak tükrében.

Surányi elvtárs beszéde után megkezdődtek a hozzászólások, amelyről lapunk legközelebbi számában számolunk be.

A román közlekedésügyi miniszter látogatása



Az elmult napokban hazánkba érkezett Augustin Alexa elvtárs, a Román Népköztársaság közlekedésügyi minisztere, hogy Bebrits elvtárssal a két baráti népet érdeklő közlekedési kérdéseket megtárgyalják. Alexa elvtárs látogatást tett Sztálinvárosban, a sztálinvárosi vasútépítőkkel hosszasan elbeszélgetett. Másnap megtekintette a Landler-műveket. A román miniszter kitűnő magyarsággal érdeklődött az üzem problémái iránt. Alberti Gyula sztahánovista esztergályostól például azt kérdezte: hol tart a terv teljesítésében? Alberti elvtárs rámutatott a gépéhez közel álló nagy táblára, amelyen ott állt: „1952 szeptember". A miniszter mosolygott, melegen gratulált kitűnő dolgozónknak. Képünkön Alexa elvtárs Németh János elvtárssal, a mozdonyosztály vezetőjével és Monoki Zoltánné esztergályos átképzéssel beszélget a folyamatban lévő munkákról. Augustin Alexa elvtársat, magyar nyelven mondott búcsúszavai után, az üzem dolgozói nagy tapssal köszöntötték és hosszan éltették a román és magyar nép barátságát.

A minisztertanács és a SZOT határozata az 1951. évi terv határidő előtti befejezéséért indított verseny győzteseinek jutalmazásáról

A magyar dolgozó nép sikerrel hajtotta végre az ötéves terv második évének tervét. A gyáripar teljes termelési tervét 103.4 százalékra teljesítette. Számos üzemben kimagasló eredményeket értek el a termelékenység emelése, az anyagtakarékosság, a minőség megjavítása terén. A sikerek döntő tényezője a dolgozók alkotó kezdeményezése, az egyre szélesedő munkaverseny és a gazdasági vezetés színvonalának emelkedése. Az elért eredmények dolgozó népünk nagy győzelmét jelentik az ötéves tervért, a békéért vívott harcban.

A minisztertanács és a Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöksége — a miniszteriumoknak az illetékes szakszervezetek elnökségeivel egyetértésben elterjesztett javaslatára — az 1951. évi terv határidő előtti befejezéséért és túlteljesítéséért indított szocialista munkaverseny eredményét az alábbiakban állapítja meg:

A közlekedésben

A verseny második helyezettje
A MAV FERENCVÁROSI ÁLLOMÁS.

Az állomás kocsitartózkodási tervét 115, a kocsimozditási tervét 104, a tehervonatok terhelési tervét pedig 107 százalékra teljesítette. Az irányvonatok tervteljesítése 125.5 százalékot ért el.

Az állomás dolgozói 50.000 forint pénzjutalomban és dicsérő elismerésben részesülnek.

A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa és a Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöksége felhívja a munkásokat, alkalmazottakat, művezetőket, mestereket, technikusokat, mérnököket, az üzemek és vállalatok igazgatóit, hogy az 1952. évi tervek sikeres teljesítése és túlteljesítése terén kövessék az élenjárók példáját. Az 1952. évi terv minden egyes napjára előírt tervfeladat teljesítésével és túlteljesítésével érjenek el új sikereket, tárják fel a termelés újabb rejtett tartalékait, a munkaverseny lendületének fokozásával biztosítsák az ötéves terv harmadik évének célkitüzéseit.

Termelési értekezleteink fejlődést mutatnak

A SZOT határozata értelmében január 3—12-e között termelési értekezleteket kell tartani üzemeinkben. A termelési értekezletek előkészületeinek ellenőrzése azt bizonyítja, hogy szervezeteink a SZOT-határozat szellemében, a vasút élete visszatükröző termelési értekezleteket szerveztek. Az üzemek nagyrészében megtartották az üzemi bizottsági, illetve összbizalmi értekezleteket, tárgyalják a munkafegyelem, a terveljesítés kérdését, a termelést gátló körülményeket és a közölt szempontokat a bizalmiak csoportértekezleteken vitték a dolgozók közé. A Hámán Kató fűtőháznál például az ÜB-értekezletet műhelybizottsági értekezlet, majd bizalmi csoportértekezlet követte. A jó mozgósításnak tulajdonítható, hogy a mozdonyvezetők részére megtartott termelési értekezleten 130-an vettek részt és az értekezlet végig lendületes és értékes volt.

A termelési értekezletek beszámoló az előző értekezletekhez viszonyítva, ugyancsak javulást mutatnak. A legtöbb beszámoló éles hangon vetette fel a munkafegyelem lazítóival szemben tanusított helytelen magatartásokat. A beszámolókban azonban kevés bírálat hangzott el a szakszolgálat felsőbb vezetőszervei, a szakszervezet és a pártszervezetek felé.

Miről beszéltek a dolgozók

A hozzászólások általában felvetett problémákhoz kapcsolódtak. A műszaki dolgozók bírálták a gépkarbantartás hiányosságait és a műszaki vezetők mulasztásait.

A munkafegyelem kérdésében sokhelyen maguk a dolgozók bélyegezték meg a munkafegyelem lazítóit és kérték büntetésüket, vagy az üzemből való elbocsátásukat. Szentes állomáson például *Marosán* Mária kemény bírálatot mondott *Balogh* Jánosné vonatkísérő felett, aki közel egy hónapig nem jelentkezett szolgálattételre. Javasolta, hogy távolítsák el a vasút kötelékéből. A Miskolci Fűtőháznál *Tóth* László mozdonyvezető, a fűtőház területéről eltávolított négy fegyelemlazítóra ezeket mondotta: *„Megérdemelték a sorsukat, mert mi is, de államunk is súlyosan érzi hatását a lógások rossz munkátának. Azt hiszem nagyon sokan tanulhatták a történtekből."*

Dolgozóink öntudatos része felhasználta a termelési értekezleteket arra, hogy helyes feljánlásokkal tovább szélesítsék a munkaversenyt, a Gazda-, a Röder- és a Deák-mozgalmakat. A ceglédi fűtőháznál például *Gurdácsi* és *Patai* mozdonyvezetők vállalták egy egy szakmailag elmaradt fűtő felkarolását. Ugyanitt *Mayer* István mozdonyvezető vállalta, hogy 25.000 kilométerről 30.000-re emeli teljesítményét a *„mosástól-mosásig"*-mozgalomban. Budapest Keleti-pályaudvaron *Jeni* sztahánovista kocsikezelő vállalta a kereskedelmi szolgálatnál a száz százalékon aluli dolgozók patronálását. Ugyanitt a Műszaki Kocsihivatalnál

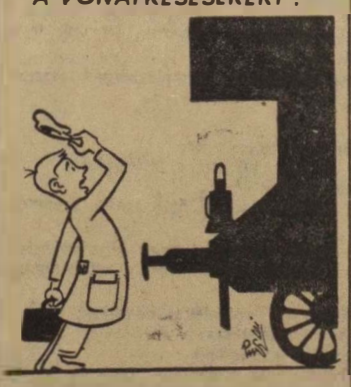
valamennyi művezető csatlakozott a Deák-mozgalomhoz, hogy november 30-ig befejezik ezévi tervüket.

Az eredmények mellett azonban hiányosságokat is tapasztaltunk. A szervezésnél még mindig fékez a mechanizmus. A beszámolóknál sok helyen a termelési kérdéseket nem vitatták meg kellőképpen, hanem a munkafegyelem kérdését tárgyalták. Néhány helyen egyenruhaellátás és tüzelőanyag problémák kerültek felszínre.

A munkafegyelem kérdését egyes szolgálati vezetők, vagy üzemi bizottságok liberál san kezelik. A Ferencvárosi Fűtőháznál például *Wittinger* főmérnök nem említette meg névszerint a fegyelem lazítóit és amikor ezért bírálatot kapott, válaszában kijelentette, hogy nem híve a *„pellengérezésnek"*. Az üzemi bizottságnak arra kell törekednie, hogy ellenőrizze a Munka Törvénykönyv következetes végrehajtását a szakszolgálatnál.

Ha a termelési értekezletek tapasztalatait összefoglaljuk, megállapíthatjuk, hogy az előző értekezletekhez viszonyítva termelési értekezleteink fejlődést mutatnak. Növekedett az értekezletek változatossága. A dolgozók mindinkább érzik ezeknek a termelési értekezleteknek a szükségességét, ahol bírálat formájában feltárhatja a termelést gátló körülményeket. Az értekezleteket most olyirányba kell terelni, hogy javaslatokat és határozatokat is hozzanak a feltárt hiányosságok kiküszöbölésére. Üzemi bizottságaink pedig több gondossággal járjanak el az előkészítés és szervezés terén, javítsák meg agitációs munkájukat és harcoljanak a szervezés terén tapasztalt bürokratizmus ellen.

KI A HIBÁS A VONATKÉSÉSEKÉRT?



A MUNKASVONAT UTASA: Drága jó munkásvonat! Te kapod a legjobb mozdonyvezetőt, a legjobb szenet, minden vonat előreáll előled, miért nem kördelkedsz rendesen, hogy ne kelljen mást, tad mindig elkésnem a munkából... Vagy talán nem is te vagy a hibás?...

Az újítást elkenő bürokraták akadályozzák az újító-mozgalom kiterjesztését

Szakszervezetünk elnöksége a SZOT határozata alapján megvizsgálta az újítási mozgalmat és még mult év augusztus 27-én határozatot hozott a Sztahanov- és újítómozgalom terén fennálló hiányosságok felszámolására. Az azóta eltelt idő azt mutatja, hogy a határozatot számos területen sikerült végrehajtani. Eredményeink mellett azonban hiányosságok is tapasztalhatók újítási mozgalmunkban.

Hibák mutatkoztak a területi és üzemi bizottságok munkájában, akik már többször kaptak felszólítást az újítási és észszerüsítési bizottságok megállapítására, több területen még ma sem hozták létre, még egyes területi bizottságon a központunk felé, valótlan adatot juttatott el a bizottságok működésével kapcsolatban. Pécs területi bizottsága például beirta jelentésébe, hogy a dombóvári fűtőház ban újító- észszerüsítési bizottság működik az ÜB mellett.

Ellenőrzésünk során kiderült, hogy a bizottságot csak ellenőrzésünk után alakítják meg.

Hiányosságnak tudható be területi bizottságaink részéről, hogy az igazgatóságokon újítási targyalásokra a szakszervezet részéről nem jelöltek állandó bizottsági tagot és igy sok esetben előfordult, hogy akadályozták az újítási tárgyalások kimenetelét.

Bürokrata vagy — ellenség

A szakszolgálat részéről hiányossag, hogy több esetben nem adják meg a benyujtott javaslatokhoz a kellő szakvéleményt, ami miatt az újítási javaslatok elbirálása bürokratikussá vált.

Az ellenség hangja szólal meg az egyes szakosztályokban dolgozó, régi gondolkodású főtanácsosok részéről, amikor például, a javaslatok kipróbálásának időpontját elhúzva, bürokratikussá szándékoznak tenni a vasutas dolgozók által felvetett javaslatok intézését. Az Északi Járműjavító ÜV-nél dolgozó *Bertha* Ferenc és *Homokszentgyörgyi* János esztergályosok újítási javaslatát, például még mult év október 18-án tárgyaltuk a *„vastűzszekrényes kazánoknál vörösréz támcsavar helyett, vastámcsap alkalmazása"* cimmel. A tárgyaláson részvevő *Varju* főtanácsos. — a javaslat kipróbálására szükséges idő megállapításánál a következő kijelentést tette: *„óvatosan akarjuk bevezetni a javaslatot, egy-két év szükséges ahhoz, hogy a javaslat megfelel-e?"*

Varju főtanácsos kijelentésével szemben, a szakszolgálat által 3 hónap kipróbálási idő után javasolta a szakszervezet a gazdaságossági számítás elkészítését, majd az ügy újra tárgyalását a díjazás megállapítása végett.

Hiányosság az is, hogy egyes szakosztályok sürün változtatják az újítási bizottság elnökét, amivel a személyi felelősség elkenésének törekvése látszik.

Az újítómozgalom területén mutatkozó eredmények és a még fennálló hiányossagok kiküszöbölése érdekében a szakszervezet elnöksége elhatározta, hogy kiváló vasutas újítóink és észszerüsítőink munkamodszerét brosúra formájában közkinccsé teszi, vándor újítókiállítások további megrendezését tüzi ki célul, s ezzel egyidejüleg Gazda-újítókiállításokat rendez.

Területi bizottságaink, vonalfelelőseink, üzemi bizottságaink ellenőrizzék és segitsék, hogy az üzemi bizottság mellett működő újító- észszerüsítő bizottságok a SZOT határozata értelmében mindenütt megalakuljanak, és a már korábban megadott szempontok szerint végezzenek eredményes munkát.

A szálláshelyeken folyó kultúragitációs munka hatása a termelékenységre

A kultúrforradalom kiszélesitésének fontosságát megértették a szálinvárosi vasútépitők is. A dolgozók fontos érhálózat épitésén munkálkodnak serényen, amelluel összekötik Szálinvárost az ország vasúthálózatával. A vasútépitők maguk mellett látják azt az óriást, melynek épitése szocialista technikánk és kultúránk egyik legnagyobb büszkesége.

A Szálin Vasmü és a város épitésének gyors tempója arra kötelezi a pályaépitőket, hogy elősegitsék a szocialista alkotás mielőbbi befejezését.

A pártszervezet itt is éleniár és támogatja, irányitja és magával ragadja tömegszervezeteinket, növeli aktivitásukat.

Kéthetenkint tömegelőadásokat szerveznek és egy-egy ilyen előadást közel 300 dolgozó hallgat nagy érdeklődéssel. Az elmult héten tartott előadáson Szilágyi János vasútépitő hozzászólt az anyaghoz és megvilágitotta a mult és jelen vasútépitőinek helyzetét. Elmondotta, hogy korlátlan lehetőségük van a tanulásra, továbbképzésre, ismereteik bővitésére, s most indul közülük 16 dolgozó elömunkástanfolyamra.

Beszélgetünk Szabó Sándor bizalmi'val. Örömmel újságolja, hogy kényelmes, tiszta szálláshelyük van. Ma, — mondotta — meleg szobában, matracos ágyon piheniük ki fáradalmainkat. Könyvtár, kultúrterem áll rendelkezésünkre, bezzeg a multban a vasútépitőket istállóba dugták be, senki nem törődött velük, mert nem volt abban az időben értéke az embernek.

A sztálinvárosi vasútépitők a szálláshelyeken esténkint megvitatják a „Szabad Nép"-ben megjelent cikkek anyagát, s ebben segitik őket a helybeli pártszervezet és szakszervezet funkcionáriusai is. A rádiót rendszeresen hallgatják és az érdekesebb müsoranyagról elbeszélgetnek.

Persze az ilyen jó alapos oktató, nevelő munkának látható eredményei is vannak. A munka mindinkább becsület és dicsőség és hősiesség dolga lesz. A sztálinvárosi pályaépitők megvetik a reseket és lustákat, kiközösitik soraik közül a munkafegyelem lazitóit. Éppen a rendszeres oktatás, a dolgozók látókörének kiszélesitése révén vált lehetővé, hogy kellő időben számolianak le olyan befurakodott ellenséggel, mint Hartyáni Ottó 50 holdas kulák, aki iszákosságra, kártyázásra, munkafegyelemlazitásra igyekezett rávenni a dolgozókat. A jugoszláv határszélről befurakodott ellenség elnyerte méltó büntetést. Ezzel az eljárással azonban nem váltak önteltekké, az eredmények nem szédítették meg őket, a dolgozók és vezetőik tudják, hogy még sok a tennivaló a kultúragitációs területen is.

Ezt célozza az is, hogy termelési értekezleteken népszerüsitik a nődolgozókat és kipellengérezik a hanyagokat. Igen népszerü a csasztuska-brigádjuk.

Egymásután alakulnak ki az oktatófelvilágositó munka nyomán az élenjáró brigádok. Egyik brigádjuk átlagos teljesitménye eléri a 132 százalékot, egy másik brigádjuk vándorzászló tulajdonos, de valamennyi brigád már most

lelkesedéssel és örömmel készül Rákosi elvtárs születésnapjának méltó megünneplésére.

Miért hanyagolják el az isaszegi vasutépitőket

Egészen másképpen fest a helyzet a szálláshelyek dolgozóival való foglalkozás terén az isaszegi vasútépitőtáborban Rákoson dolgozó kirendeltségénél. A 80 pályaépitőt az aszódi laktanyában szállásolták el. Nem foglalkoznak velük, magukra hagyják őket.

A párttitkár és az üzemi bizottság elnöke ritkán néznek feléjük.

Persze a magukrahagyott dolgozók között könnyen végzi munkáját az ellenség. Sok az önkényesen kilépők száma, ma már komoly munkaerőhiánnyal küzdenek, mert nem gondoskodnak a dolgozók neveléséről, a Munka Törvénykönyv jogszabályainak alkalmazásáról. Az átlagos termelési százalékuk alig haladja meg a százszázalékot, sokszor alatta is marad. Ahelyett, hogy a lógósokat, naplopókat közmegvetés tárgyává tennék, ezek viszik bérfizetéskor a hangot, kevesebbet a hanyag és elfecsérelt órával csökkentett bérezésüket.

A fegyelmezetlenség vezet olyan túlkapáshoz is, hogy Juhász pályamunkás, vezetője utasitására sem volt hajlandó munkához kezdeni.

Beszéltünk a pártszervezet és az üzemi bizottság vezetőjével. Megmagyaraztuk Varga párttitkár és Szlonka Jenő üzemi bizottsági elnök elvtársaknak, hogy változtassanak munkamódszerukön, törődjenek a szálláshelyek kultúragitációs munkájával és mozgósitsák a népnevelőket és bizalmiakat a siker érdekében. Csakis igy lehet kiküszöbölni a munkafegyelem terén észlelt hiányosságokat. Fogadják el segitségül Kapcella István és Jámbor Imre vasútépitők javaslatait a munkafegyelem helyi megszilárditására és termelékenységük emelésére. A kirendeltség javitsa meg munkáját és szilárd munkafegyelmet teremtve, a termelékenység emelésével, a szálláshelyek kulturális munkájának, a dolgozókkal való bánásmód további javitásával készüljenek március 9-re.

Az isaszegi pályaépitő- és felujitó főépitésvezetőség pedig nézzen utána: mi történik Rákoson és használják fel munkájukban a sztálinvárosi tapasztalatokat.

A „Szocialista Vasutért" bírálata nyomában

A Rákosi Fűtőház mégsem tévedett

A *„Szocialista Vasútért"* előző számában közöltük *Vereckei* János elvtársnak, lapunk tudósitójának bírálatát. Ebben kifogásolta, hogy a Rákosi Fütőház dolgozói a sajtót úgy tájékoztatták, hogy december 21-re 600 teherkocsit megjavitanak, holott megállapitásuk szerint nap 25 kocsinál többet nem tudnak befogadni a kocsijavitóműhelyben, hely hiányában.

Most, a Rákosi Fütőház dolgozói nevében az üzemi háromszög eljuttatta hozzánk a *„Szabad Nép"*-hez és lapunkhoz irt eredeti jelentésének másolatát. Ebben ez áll többek között:

Továbbá vállaljuk, hogy a kocsijavitómühely dolgozói 1951 december 21-re, *Sztálin* elvtárs 72. születésnapjára

még 600 teherkocsit megjavitanak és a kocsit az érkezés napján megjavitva, visszaadják a forgalomnak.

Igy a vállalás. Most, cikkünk megjelenése után igy irnak nekünk:

„Büszke örömmel jelentjük, hogy a Rákosi Fütőház dolgozói a „Szabad Nép"-hez és szeretett Rákosi elvtársunkhoz eljuttatott jelentésünkben foglaltak csak annyiban nem felelnek meg a valóságnak, hogy december 6-a helyett teljesitettük évi tervünket minden részletében az utána számolt pontos, hiteles adatok alapján.

A kérdéses 600 kocsival kapcsolatban pedig megjegyezzük, hogy vállalásunkat nem a sztálini müszakra tettük, hanem vállattuk még 600 kocsi megjavitását december 21-re, amit 615 kocsira teljesitettünk is. Kocsijavitóreszlegünk befogadóképessége ugyanis nem 25—30, hanem 70 kocsi és ezt jó felvevő munkával fokozni tudjuk... Mi szivesen látjuk újból a Landler Müvek brigádját tapasztalatcserére és azt mi is viszonozni fogjuk, hogy tanuljunk.

Kocsijavitóreszlegünk 1952. évi május havi tervét végzi és büszkék vagyunk arra, hogy kis mühelyünk két év alatt megjavitott többezer kocsija közül hónutás, selejtkocsi egy sem volt.

A Rákosi Fütőház kommunistái az általuk adott anyagért felelősséget vállalnak. Tudjuk, mivel tartozunk pártunknak, szeretett Rákosi elvtársunknak és hogy milyen anyagot adhatunk a „Szabad Nép"-nek, valamint a „Szocialista Vasútért"-nak.

Köszöniük a Landler Müvek tudósitójának bírálatát, de kérjük, hogy az épitő legyen. Mi igéretet teszünk, hogy erőfeszitéseinket fokozva a munkaverseny vonalán ezévi tervünket határidő előtt fejezzük be."

(A szerkesztőség örömmel közli kivonatosan a Rákosi Fütőház dolgozóinak válaszát. Bizunk abban, hogy a kocsimühely dolgozói Rákosi elvtárs születésnapjára tett vállalásaik túlteljesitésével lendületesen segitik a vasúti feladatainak elvégzését.)



válaszol lapunk bírálatára

A *„Szocialista Vasútért"* január 2-i számában egyik cikk foglalkozik üzemünkkel és birálatot gyakorolt afelett, hogy miért maradt le fütőházunk az őszi forgalmi versenyben. Megirta, hogy augusztus 20. után feljünkbe szállt a dicsőség, önteltség lett urrá rajtunk és kiemelte, hogy legnagyobbrészt a munkafegyelem lazulása okozta azt, hogy a versenyben elmaradt.

Ezekben a kérdésekben elfogadjuk a bírálatot. Igaza van a cikk irójának mert valóban azt gondoltuk: megnyertük a miniszertanács vándorzászlaját, most már kicsit megpihenünk, kifujuk magunkat.

Nem értek azonban egyet azzal, hogy elhanyagoltuk a versenyvállalásokra való mozgositást. Mert annak ellenére, hogy november 7-re dolgozóinknak csak hatvan százaléka tett felajánlást a hosszúlejáratú versenyszerződéseken kivül, december 21-re *Sztálin* elvtárs születésnapjára, már üzemünk 85 százaléka tett vállalást. Ugyanakkor az utolsó negyedévi tervünket, úgy elegytonnakilométerben, mint szénmegtakarításban jobban túlteljesitettük, mint az augusztusi munkaverseny ideje alatt. Ez azt igazolja, hogy nem aludtunk el a versenyben. Annak ellenére, hogy 5 nagyteljesitményü és nagytávolsági vonatot elvettek tőlünk és az elegytonnakilométert pedig meghagyták.

A politikai osztály és a szakszervezeti központ mulasztásából csak november végén változtatták meg tervüket.

A felsőbb szervek teljesen magukra hagyták a fütőházat

Annak, hogy a Hámán Kató fütőház a munkaversenyben nem került az élre, az az oka, hogy teljesen magára hagyták a felsőbb szervek. Nem kaptunk elegendő ellenőrzést, nem figyelmeztettek hibáinkra, hogy ezáltal kitudtuk volna azokat küszöbölni.

Az augusztusi munkaverseny ideje alatt 10—15 elvtárs is kijött ellenőrizni egy nap alatt. Ennek felét meghagyhatták volna az őszi forgalmi versenyidejére és nem következett volna be az, hogy hiányosságaink elkerüljék a figyelmet. Mert ahhoz, hogy valaki jó munkát végezzen, a felsőbb szervek támogatása is szükséges.

Az azonban tagadhatatlan igaz, hogy az ellenség elleni harcban kissé elaludtunk. Ezért következett be nyolc szolgálatképtelenség, bár ennek fele nem a fütőház dolgozóinak hibájából eredt, hanem a mühely és az anyag hibájából. Mégis, mind a nyolc szolgálatképtelenséget dolgozóinknak tulajdonitották. Az igaz, hogy vannak dolgozók, akik nem eléggé öntudatosak és nem úgy végzik a rájuk bizott feladatokat, mint ahogy a szocializmus épitése megkivánja azt tőlük. Ezeket a dolgozókat iparkodunk szocialista öntudatra ébreszteni és nevelni, hogy hasznos tagjai legyenek a hazának.

Minden termelési, szakszervezeti, mühelyértekezleten foglalkozunk a munkafegyelem kérdésével és szigorúan alkalmazzuk a Munka Törvénykönyvében lefektetett szabályokat azokkal szemben, akiknél a nevelő munka nem segit. Azokat pedig, akiket nem lehet nevelni, dolgozóink eltávolitják az üzemből. Mert az öntudatos dolgozó nem türi, hogy egy pár hanyag dolgozó tönkre tegye eredményeinket.

A szakszervezeti vezetőség is észrevette azokat a hiányosságokat, amelyek befolyásolták azt, hogy nem sikerült az elsők között végeznünk. Minden igyekezetünk erre irányul most, hogy a hibákat kiküszöböljük. Már is átszerveztük a bizalmi hálózatot, minden héten megtartjuk a vezetőségi értekezletet és ezen keresztül a mühelycsoportértekezletet. Ez azt eredményezte, hogy évi tervünket december 13-ra fejeztük be.

Az őszi verseny tapasztalatai megtanitottak bennünket arra, hogy sohasem lehetünk elbizakodottak és sohasem lehetünk elégedettek. Még akkor sem ha igen nagyok az eredmények. Megtanultuk, hogy teljesitményünket tovább kell fokoznunk, mert ha nem növe jük akkor lemaradunk és ismét úgy járunk, mint az őszi forgalmi versenyben.

Ötéves tervünk döntő évében nem szeretnénk ugyanazokat a hibákat elkövetni, harcba indulunk a hibák kiküszöbölésével újabb jó eredmények eléréséért, hogy méltóan ünnepelhesse fütőházunk március 9-ét, *Rákosi* elvtárs 60. születésnapját és a dicsőséget jelentő élüzem jelvény ismét fütőházunk főbejáratát diszithesse.

Sági László,
a Hámán Kató Fütőház üzemi bizottságának elnöke.

AZ L—438 GAZDÁI

Varrása fölé hajolva, kezében tüvel, fején gondolatok sokaságával ült odahaza Agripina Zacharova. Nem nyugtalan volt, inkább izgatott. — Vajon merre forognak az L—438 vörös kerekei? Bizonyára nem messze már.

— Férje, Alekszei Makarovics még tegnap utazott el. Ő maga, mint annyi éve idáig, előre felkelt, levest, második fogást készitett, csak aztán keltette fel a férjét.

Igy vezette be, mióta csak emlegyezte magát a fiatal mozdonyvezetővel. Akkortájt sikerült is egyszer mozdonyon utaznia, először életében. Szerelmese lett akkor nemcsak a vezetőnek, de a pompás szerkezetnek is. Elbüvölten figyelte Tichonov Alfosa gyakorlott mozdulatait, előreszegzett, éber tekintetét, amivel a pályát fürkészi.

Ez járt most is a fejében. Akkor tanulta meg becsülni férje mesterségét s azóta is igyekszik nagy felelősségéből némi részt magára vállalni.

Agripina Zacharova nem ritka vendég a mozdonyház körül. Segitséget nyujtott már nem egyszer a Tichonov-brigádnak. Legelőször segitett rendet csinálni a mozdony fülkéjében. Olyan rendet, hogy Mozsajszkban is mindig megnézik az L—438-at. Az ablakokra boltos függönyöket varrt, huzatokat az ülésekre és a könyöklőkre. Büszke is rá, valahányszor vidáman, lelkesen füttyent a férje szerelvénye, ahogy Mozsajszk felé menet, elhalad a vasúti telep mellett.

— Halljátok!? — terelgeti ilyenkor nagybüszkén az ablak felé a gyerekeket. — Apátok megy ott, szerelvényt visz Mozsajszkba! — A gyerekekben is ébrentartotta a megbecsülést apjuk, a mozdonyvezető munkája iránt.

Férje Tichonov brigádja, az Ujicsről elnevezett fütőház egyik legjobb brigádja volt. A exej Makarovicsot tisztelet és megbecsülés vette körül, találékonyságáért, áldozatkészségéért, vidámságáért és becsületességéért. Agripina Zacharova gondolatai tovább peregtek, mint az orsó. Eszébe jutott, amikor őt is külön meghivták az ünnepi ülésre, amikor a miniszter helyettese átadta Alexejnek a „Munka Vöröszászló" érdemrendet. Vele is kezetszoritott akkor.

Nem is egészen érdemtelenül érte akkor őt is ez a kitüntetés. Hiszen tagja ő — nem is akármilyen tagja — a fütőház aktivistái tanácsának. Karöltve harcolt ő is a többi asszonyokkal a mühelyek és a lakótelep tisztaságáért és nem eredménytelenül. Annyira nem, hogy a fütőház közössége őt küldte be a pálya téli előkészitésének ellenőrzésére kinevezett bizottságba. Sok vona at, sok csomópontot bejártak, megfordultak Orsán, Szmolenszkban, Vjazmán, ellenőrizték a pályát, a váltókat, az állomásokat. Sokat tanultak és sokat tanitottak.

A saját fütőházukná' hasznositották a tudásukat, tapasztalataikat. Most is emlékszik, mikor Jakovlovna Gamzinával az emelőmühelyben jártak. Egy mozdony mostak épen. A csatornában szenny, cigarettavégek — nem tetszett nekik. Azóta szépen rendbehozták, kimeszelték a csatornát. Restelne is hárki piszkos mozdonnyal állni fölé. Juk, vagy cigarettacsutkát dobálni a csatornába.

Agripina a nagy emlékezésben ölébe ejtette varrását. — Az ám! Van mire büszkélkednie. Valahányszor benéz mostanában a fütőházba, a versenytáblára esik először a szeme. A Tichonov név áll az első helyen. Igy: „Tichonov mozdonyvezető a norma szerinti 75.000 km helyett 110.000 km-t futott be gépével. Megtakaritott 128 tonna fütőanyagot. Csupán az utolsó hónapban 1500 tonna rakományi szállitott a terven felül, ami egy teljes vonatot tesz ki. Brigádjával a javitásra rendelkezésére bocsátott anyagból 10.000 rubelnyi megtakaritást ért el.

Különösen kiválóan dolgozik a Tichonov-brigád, amióta a verseny az „500 km-es közepes mozdonyteljesitményért" folyik. A brigád tagjai napról napra gyorsabban vitték gépeiket, a rövid vesztegzések alatt gondoskodtak a kisebb javitásokról, anélkül, hogy fütőházba kellett volna befutniok.

Tegnap azután Tichonov kalauzával és kocsimesterével együtt egyezményt kötött, a menetirányitóval — és azért volt épen izgatott e percekben Zacharova —, hogy nehézsulyu szállitmányukkal egy órával előbb érnek-e ki füzött céljukhoz. Csak „szabad pályát" kértek, semmi egyebet.

Zacharova éles füttyre kapta fel a fejét. Az L—438 szeretett hangja volt. Éjfél lehetett, Zacharova sietett a konyhába. Ezt a szokását nem hagyta volna el soha, hogy megvárja a vonatot. Hamar tiszta abroszt tett, a megitőből kivette az ételt, s hamarosan kopogtak is Alexej Makarovics léptei. Frissen és vidáman érkezett, mint legtöbbször. Zacharova nagyon jól látta arcán, mi a helyzet, s csak úgy szokásból kérdezte meg, miképen a zubbonyát húzogatta lefelé:

— No, apus, hogy utaztál?

Alexej Makarovics hátradőlt a pamlagon, átvette a forró teát a felesége kezéből és mosolyogva mesélni kezdett.

Elmesélte, hogyan teljesitette a kubinkai 7 perces vesztegzés ellenére vállalt kötelezettségét az L—438-cal.

Agripina Zacharova csillogó szemekkel hallgatta. Közös ügyükről, közös örömükről beszélgettek.

Ferencvárosi fiatalok csatlakoznak Kék Zoltán ifjúmunkás felhivásához

A Ferencvárosi fütőház *Petőfi* mozdonybrigádja és az állomás *Ságvári Endre* vonatkisérőbrigád magáévá tette a gazdasági vezetők aktivaértekezletén elhangzott *Kék* Zoltán elvtárs felhivását. Ehhez a felhiváshoz csatlakozott a két ifibrigád és komplexbrigádot alakitottak.

„Mi nagy tanitónkat és példaképünket, a magyar ifjúság nagy barátját, Rákosi elvtársat példaképül állitjuk magunk elé, hálánkat és szeretetünket úgy kivánjuk kifejezni és elmélyiteni Rákosi elvtárs iránt, hogy születésének 60. évfordulója alkalmából termelékenységünket fokozzuk, tervünk teljesitésében kimagasló eredményeket érünk el.

A szakmai sovinizmus kiküszöbölése érdekében komplexbrigád szerződést kötünk.

Vállaljuk:

1. 32 ezer százegy-tonna-kilométer havi teljesitését;
2. Mosástól-mosásig mozgalomban 30 ezer kilométer teljesitését;
3. A javitási költségek 20 százalékos csökkentését;
4. A pernye és másodrendü szenek felhasználásával öt százalék szénmegtakaritást;
5. A Röder-mozgalom kiszélesitése terén vállaljuk, hogy mozdonybrigádunk minden egyes tagja Rákosi elvtárs születésnapjára eléri a sztahanovista szintet;
6. Utazási sebességünket 96 százalékról 101 százalékra növeljük;
7. A menetrendszerinti közlekedtetést 85 százalékra;
8. A tehervonatokat szavatossági levéllel továbbitjuk;
9. Brigádunkban késés és szolgálatból való távolmaradás nem fordul elő;
10. Számadás elválasztását és kocsi elhurcolást a brigádon belül megszüntetjük a vonatok selejtmentes és gyors felvételével és biztositjuk a menetrendszerinti indítást, illetve közlekedtetést.

A komplexbrigád tagjai együttesen vállaljuk, hogy politikai és szakoktatásban részt veszünk.

Jutalmazási ünnepségek keretében osztanak ki 700.000 forintot, az őszi verseny élenjárói között

December 21-én, *Sztálin* elvtárs 72. születésnapján fejeződött be a vasutasok nagy erőpróbáját jelentő őszi csúcsforgalom. A vasutas dolgozók megálltak helyüket a hatalmas szállítási feladatok végrehajtásában, amely a tavalyihoz képest 20 százalékkal volt magasabb.

A versenybe lendült vasutasok — az őszi csúcsforgalomban észlelt hibák és hiányosságok mellett is — eredményesen harcoltak *„Az őszi csúcsforgalom legjobb dolgozója"* becsületet és dicsőséget jelentő cím elnyeréséért.

A vasút illetékes szervei az elmult napokban értékelték ki és állították össze a verseny élenjáróinak névsorát.

A jutalmakat a napokban osztják ki ünnepélyes keretek között, a verseny első három helyezettjének valamennyi szakszolgálati ágnál és szakmában, 700.000 forint értékben.

A békéscsabai kisvasút fűtőháza nyerte el a SZOT megyei vándorzászlaját

A Békéscsabai Alföldi Kisvasút fűtőházának dolgozói sokat tanultak a Szegeden, majd Békéscsabán rendezett Gazda-mozgalmi kiállításon.

A párt szervezet és a szakszervezet, valamint a szakvonali vezetők sokat foglalkoztak a dolgozókkal, ennek volt aztán eredménye az, hogy mind több dolgozónk kapcsolódott be a mozgalomba.

A műhely vezetője *Klivényi* József műszaki intéző irányította, szervezte a dolgozókat és foglalta össze a jó ötleteket és *kezdeményezéseket.*

Az üzem még 1951. augusztus 15-re teljesíteni tudta tervét. A lelkesedés és lendület csak fokozódott *Sztálin* elvtárs születésnapjára tett újabb vállalásokkal. Ezek teljesítése vezetett olyan eredményekhez, melyek révén a békéscsabai ÁKV-Fűtőház a SZOT békésmegyei vándorzászlaját elnyerte.

Az anyagok észszerű felhasználása révén egész sor dolgozónk tűnt ki, mint például *Kaucsik* Sándor és *Egeresi* Sándor kazánkovács, vagy a *Klivényi* József és *Petrik* Károly csoportvezető által irányított kocsiépítő komplex-brigád.

Az elmult napokban fejezték be a közel 200.000 forint értékű megtakarítást jelentő munkálatokat a műhelyben. *Asványi* László esztergályos újításával 230 százalékot ért el. *Remző* János ifjúmunkás 200, *Daraics* László 250, *Kovács* Béla rúgókovács 242 százalékot ért el.

Ezt a lendületet az üzem dolgozói a mi drága tanítónk és édesapánk, Rákosi elvtárs 60 születésnapjára nemcsak megtartják, hanem túl is szárnyalják.

Lakatos Ferenc
a Szegedi MÁV Igazgatóság levelezője.

A villamos-felsővezetéki dolgozók jó munkája eredményeként villamosítottuk a körvasutat

Örömmel jelentjük a vasút dolgozóinak, hogy január 7-én befejeztük a körvasút villamos-felsővezeték építését Budapest-Ferencváros—Rákosrendező között. Ezzel ötéves tervünk keretében jelentős lépéssel jutottunk előbbre a vasút korszerűsítése terén.

Elmondhatjuk, hogy a villamosfelsővezetéki dolgozói áldozatos munkája segítette a 15 kilométer hosszúságú vasútvonalnak, a körvasútnak gyorsütemű villamosítását.

Január 9-én már meg is tette az első villamosgép sikeres próbaútját és ezzel át is adták a vonalat rendeltetésének.

Ahhoz, hogy a két nagy rendezőpályaudvart villamoskörvasút kösse össze, hogy az áruk továbbítása most már Hegyeshalom felől Rákosrendezőig mozdonycsere nélkül történhet, hogy a villamosmozdonnyal továbbított áruk, ipari nyersanyagok és gépek korábban érkeznek rendeltetési helyükre, ezen a területen — ehhez jelentős segítséget nyujtottak az üzem brigádjai.

Rendkívül nehéz és veszélyes a szerelőbrigádok munkája, amelyek többméter magasságban, a legtöbbször egy szál dróton végzik szerelőmunkájukat, hiszen szélnek, fagynak, esőnek, viharnak. Mégis igen szép eredmények születtek ebben a harcban. *Fucsik* Mihály szerelőbrigádja például 132 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozott ebben a hatalmas munkában. Ugyancsak jó munkát végeztek *Ötvös* Károly és brigádja, akik 116, *Pálfalvi* Vilmos és brigádja, akik 111 százalékos átlagteljesítménnyel tették lehetővé a körvasút villamosfelsővezeték építésének befejezését, a villamosvontatású forgalom megindítását.

Jászoba Béla
sajtótudósító

Második negyedévi tervünket március 9-re befejezzük



Kelemen Imre, jelvényes sztahanovista villamosmozdonyvezető, a „200.000 kilométeres mozgalom" elindítója, aki brigádjával vállalását 209.000 kilométerre teljesítette, most már az újabb 200.000 kilométerért harcol. A főjavítástól főjavításig való kilométertávolság meghosszabbítása jelentősen segíti népgazdaságunkat. Kelemen elvtárs féltő gonddal kezeli a V. 40—027. számú villamosmozdonyát. Ezeket írja nekünk:

„Minden erővel azon leszünk, hogy túlteljesítsük vállalásunkat a főjavításig. Állandóan sztahanovista szinten mozog teljesítményünk. Az 1951. évi tervet még november 3-ra befejeztük és jelenleg a márciusi tervhónapot teljesítjük. A szovjet vasutasok példáját követve, mozdonyunkat szocialista tulajdonban vettük. A mozdonyon szükséges kisebb javításokat a brigád maga végzi el Lunyin elvtárs munkamódszere szerint. Brigádunk vastörvénye a mozdony kiváló karbantartása, szilárd munkafegyelem, a tapasztalatok kicserélése, a forgalommal való legszorosabb együttműködés, és nem utolsó sorban munkamódszereink átadása kartársainknak.

Nagy élményt jelentett számomra a szófiai találkozásom Pányin elvtárssal. En itt üdültem és amikor megtudta Pányin elvtárs, hogy magyar sztahanovista mozdonyvezető is van az üdülőben, azonnal felkeresett és végtelen szívélyességgel hosszan elbeszélgetett velem.

Minden öntudatos magyar dolgozó számontartja Rákosi elvtárs, népünk vezérének március 9-i születésnapját. Most, születésének 60. évfordulójára vállaltuk, hogy második negyedévi tervünket március 9-re befejezzük. Ezenfelül nemcsak brigádunkban, hanem a szolgálatunkkal érintkezésben lévő más szolgálati ágaknál is harcolunk a munkafegyelemért és nem türünk fegyelemlazítást. Ebben a harcban felhasználjuk Rákosi elvtársnak a munkafegyelemről mondott útmutatásait, főként pedig a legutóbbi két tanítását, amelyet a Központi Vezetőségi ülésen és az országos aktiván mondott. Mi, éber, körültekintő szolgálatellátással előzzük meg a baleseteket, résztveszünk a „négyes kapcsolt"-mozgalomban mozdonyunkkal, mert ezzel is erősíteni akarjuk a szocialista vasút fejlődését."

A képen balról jobbra: Tóth József gépkezelő és Kelemen Imre mozdonyvezető.

MŰSZAKI ÉRTELMISÉGÜNK ANYAGTAKARÉKOSSÁGGAL A TERV TELJESÍTÉSÉÉRT

A MAV Hidépítő ÜV az elmúlt napokban büszkén jelentette, hogy a székesfehérvári építkezésnél dolgozó *Orosz* Ferenc és ácsbrigádja, december 1-ig 489, mult év decemberétől pedig átlagosan 648 százalék teljesítményt ért el íves zsalugátnál.

Az Orosz-brigád eredményét új munkamódszerrel, *Orosz* Ferenc ács újításával érte el. Az újító elgondolása szerint készített zsaluzási módszerrel a hosszú boltozatok betonozása lényegesen meggyorsult, mert a leeresztés után — a külön erre a célra beépített kocsin — az egész zsaluzatot egyszerűen előre lehet tolni egy zsalutábla hosszúsággal és így kisebb igazítások után a betonozás rövidi időn belül ismét folytatható.

Mintegy 50 méter boltozat készült már el ezzel a módszerrel és ennél az 50 méternél 21.080 forint megtakarítást értek el. Az ács-brigád munkafegyelme példamutató. Szabadságukon is dolgoznak. A brigád vezetőjét *Orosz* Ferencet két ízben tüntették ki a Magyar Népköztársaság Érdemérmével kiváló munkájáért.

A vasuti teknőhidakhoz évente közel 20 tonna szögvasat használunk fel, hídkorlát céljára. *Kádár* Imre, a MAV Hidépítő ÜV műszaki tanácsosának anyagtakarékossági javaslata alapján az új szögvas helyett Off-forrasövekből készítjük a hídkorlátokat, amely elegendő mennyiségben áll rendelkezésre a járműjavító üzemekben. *Kádár* tanácsos már 1949-ben forrasó korlátot készített kísérletképpen a soproni Rák-patak hídjához, amely minden tekintetben bevált és tetszetős. Méris több műtárgyunkon készítettünk forrasókorlátos hidakat. Az eddigi anyagtakarékosság már a kezdet kezdetén megtakarítás értéke jóval meghaladta a 20.000 forintot, s közel 20 tonna új szögvasmegtakarítást eredményezett.

Ugyancsak *Kádár* műszaki tanácsos javaslatára az ország különböző részein felvő rejtett tartalékban feltárt, használt I-tartókat újként építettük be különböző most épült hidakba. Ilyen feltárt tartalékból készült el egész sor híd-műtárgyunk.

Ezidáig mintegy 160 tonna használt I-tartót építettünk be újként épülő műtárgyainkba. A megtakarítás meghaladja a 200.000 forintot.

A MAV Hídépítő ÜV Gazda-mozgalmi megtakarításai ebben az esztendőben igen figyelemre méltó eredményeket tud majd felmutatni és ezzel is segíti az üzem évi tervének teljesítését, illetve túlteljesítését.

CSILLIK SÁNDOR,
a „Szocialista vasútért" levelezője.

Gazda-mozgalom a Keleti Műszaki Kocsihivatalban

Az üzemben a javaslatok és kezdeményezések egész sora követte a megkezdett úton az első csatlakozókat.

Sándor János sztahanovista főművezető 158 ezer forintos anyagmegtakarítást

ért el azáltal, hogy a Gödöllő állomás környékén feltalhető csak, használható villanyvasalópokat megjavította.

A mozgalom egyre szélesedett, melynek eredményeként szeptemberben 84 ezer, december végére már 671 ezer forint megtakarítást értek el a műszak dolgozói az OH-anyagok felhasználásával.

A mozgalom kiszélesítése végett a közelmultban Gazda-mozgalmi kiállítást szerveztek a dolgozók. A szakszervezeti aktivák, az üzemi bizottság és a szakvonali versenyfelelős szoros együttműködése a pártszervezettel biztosította a tapasztalatcserét szolgáló kiállítás sikerét.

A dolgozók bemutatták értékes ötleteit, javaslataikat, azok kivitelezését s megmutatták, hogy mennyi megtakarítás származik abból. Például nagy érdeklődéssel kísérték a dolgozók *Debreceni* Ferencnek, az előfűtőtelep művezetőjének újítását. Eddig fáklyát használtak a műszaktól beérkezett fagyos kocsik, jégcapok olvasztására. Most egy kis szerkezettel, olajos gyapot felhasználásával sokkal gyorsabban, kevesebb befektetéssel végezhetik az olvasztást. Vagy itt van például *Löwi* Gyula úlfása, amellyel külföldi anyagokat pótolt a kocsik világítását szabályozó tűz-szektor és ellenálláshíd csiszolásával. Igen értékes a kocsik égőjének úlfításával, több mint ezer égőt tett használhatóvá. És még hosszan sorolhatnánk a jobbnál jobb úlfásokat.

A kiállítást nemcsak az üzem dolgozói, hanem számos kinti üzem dolgozói is megnézték, hogy saját munkaterületükön is alkalmazhassák a vasutasok újítását, munkamódszereit és Gazda-mozgalmi tapasztalatait.

BÜSZKESÉGEINK



Mihálka László elvtárs, Budapest—Ferencváros állomás főnöke az őszi forgalmi versenyben „A legjobb állomásvezető" címét érdemelte ki, s így joggal tekinthetik az ország többi állomásvezetői példaképüknek.

Mihálka László azzal, hogy a 24 órás vonatforgalmi tervet 72, a vonat terhelését 102, a kocsitartózkodást 112 százalékra teljesítette, s hogy az állomásán közlekedő vonatokkal baleset nem fordult elő — valamennyi magyar állomás között a legmagasabb teljesítményt tudta felmutatni.

Mivel érdemelte meg Mihálka elvtárs „Az őszi forgalom legjobb állomásfőnöke" címet? Erre felel Mihálka László levele szerkesztőségünkhöz, amelyben munkamódszerét közli:

„Ferencváros állomás eredményének elérését a kollektív munka, a pártszervezet, szakszervezet és a szakvonal jó együttműködése hozta meg. Az őszi üzemi értekezlet után kezdtük meg a tömegek mozgósítását a feladatok elvégzésére. A mozgósító erő azonban nem szünt meg, az folyamatos volt úgy a nagyobb, mint a kisebb feladatok elvégzésénél.

Az üzemi háromszög megbeszélte egymás között a legjobban bevált módszereket és azoknak az alkalmazását a összes dolgozókkal átbeszélte. A kollektív és mozgósító erő segítette a dolgozókat éjjel-nappal. Irányt vettünk a kommunisták egyéni példamutatásán keresztül arra, hogy az magukkal ragadta a dolgozókat a terv teljesítéséért vívott harcban. Állandó figyelemmel kísértem, hogy állnak a dolgozók a versenyben és minden alkalommal ismertettem a további feladatokat, valamint a terv teljesítésének az állását.

A verseny nyilvánosságában mindig, legalább is gyakran, újat és újat vittünk be. A verseny érdeklődése így meg is volt. A párosversenyre nagy súlyt fektettem, különösen a gurítódomb teljesítésének a fokozásánál. Az értékelést a dolgozókkal még hazamenetelük előtt ismertettük.

Egyik igen eredményes módszer volt a termelési értekezletek újjászervezése. Termelési értekezletet, eltérően az előző gyakorlattól, termelési egységenként tartottunk. Egy-egy alkalommal 11 esetben és egységnek tartottunk értekezletet. Az értekezleteken a dolgozók 80—90 százaléka vett részt már eleinte. Az értekezleteken elhangzott javaslatokról és hozzászólásokról egy külön könyvet vezettem. A dolgozók javaslatairól és azoknak megvalósításáról minden esetben külön névreszóló írásbeli értesítést kaptak és javaslatuk a lehetőségekhez képest, meg is lettek valósítva. Ezen intézkedés a következő termelési értekezleteken még aktívabbá tette a dolgozókat.

Éreztük, hogy résztvesznek nemcsak a termelésben, hanem annak irányításában és vezetésében.

Igyekeztem megszerettetni a dolgozókkal a tervet. Megmagyaráztam, az életünk fő célja a terv teljesítése. Ez a kérdés nagyon soknál élő valóság és eleven hús lett.

A reszortvezetőknek állandó oktatást és útmutatást adtam. A feladatok megoldásánál nagy hatáskört, de ugyanakkor felelősséget is adtam. Reszortvezetők munkájának megkönnyítéséhez a magam részéről a legnagyobb tudásomat adtam és a nehézségek leküzdésére az állandó éjjel-nappali munkámmal példát mutattam. Szeptember hónapban például 612 órát töltöttem az állomáson. Célom csak egy volt: a terv maradéktalan teljesítése.

A Politikai Osztály előadása nyomán reszortvezetőimmel a bolsevik munkastílusról és vezetésről ismertető előadásokat tartottam.

A munkafegyelem fontos kérdését állandóan az értekezleteken ismertettük. A munkafegyelem megsértőit a termelési értekezleteken megszégyenítettük. Az elmaradók hozzátartozóinak külön levelet irtunk, melyet az üzemi háromszög irt alá."

Hogyan segítik kultúrcsoportjaink a téli feladatok végrehajtását

Párturk M. kongresszusának határozata leszögezte a kultúrnevelő munka fontosságát és szükségességét a termelés növelésére. Hogy ez mennyire így van, azt fűtőházunk dolgozói bizonyíthatják, akiknek munkájában hathatós támogatást nyujtanak kultúrbrigádjaink.

A brigádok népszerűsítik a termelésben élenjárókat, harcolnak a munkafegyelem lazítói, a táppénzcsalók és lógósok ellen, rövid jeleneteken, csasztuskákon keresztül. Például fűtőházunk büszkeségét, *Kovács* Mihály kétszeres sztahanovista mozdonyvezető elvtársunkat és két fűtőjét, *Batai* András és *Ratku* János elvtársakat a gépjüknél üdvözölte brigádunk. Előtörtünk *Jenei* Imre sztahanovista esztergályos munkapadjához is és egy-egy dallal, verssel köszöntik a kimagasló eredmények elérésénél.

Csasztuska-brigádunk harcol a munkafegyelem lazítói ellen. Így például, amikor *Gáspár* Károly mozdonyvezető indulás előtt nem vett vizet és vonatával fekve maradt, csasztuska-brigádunk a következő strófával *„üdvözölte"*:

Menne a gőzös, menne a gőzös
Nyiregyházára,
De nem hat el, de nem jut el
csak Hadházára,
Mert a vezér nem vett vizet,
Gáspár Károly mindezekért
később fizet.

Szinjátszó-brigádjaink ugyancsak nagy segítségünkre vannak a téli szállítási feladatok sikeres elvégzéséért vívott küzdelmünkben. Igen sikeresen használjuk fel az üzemünk dolgozói által írt szindarabokat. *„A gépek beszélgetnek"* című sorozat első részében például a 22—128-as számú tiszta mozdony és a 376—565-ös számú mozdony — amely szinte ragad a piszoktól —, beszélget egymással és elmondja a tiszta mozdonynak panaszait az őt kezelő mozdonyszemélyzetről. Az eredmény azonnal mutatkozott. Harmadik reggelre, a kis számú bemutatása után a rosszul karbantartott, piszkos mozdony — ragyogó tisztán csillogott. És ugyanígy panaszkodott a csasztuska *„Az eszterga, fúrógép"* egyik dolgozójának. Ebben magára ismert *Dóró* László salétromtelepi esztergályos, aki esztergapadjának fogaskerekét eltörte és utána nyugodtan elment szabadságra.

De mindenütt ott vannak brigádjaink, ahol dicsérni kell a jólvégzett munkát, ahol bírálatot kell gyakorolni a munkafegyelem lazítóival szemben. Az eredmény meg is látszik. Fűtőházunk dolgozói a dicséret hallatára még jobban emelik termelékenységüket, azok pedig, akiket a csasztuska megbírált, igyekeznek megjavítani munkájukat, hogy legközelebb róluk is jót mondhassanak kultúrbrigádjaink. Így harcolnak mi-nálunk, a Debreceni Fűtőházban kultúrbrigádjaink a téli forgalom sikeréért. Így ünnepeljük a dolgozókat a Rákosi elvtárs születésnapjára tett vállalások túlteljesítésével.

KISS JENŐ,
a „Szocialista Vasútért" levelezője.

A MULTBÓL...



PÁLYAMUNKÁSFELVÉTEL. A PÁLYAMESTER: Ehező családjára való tekintettel felveszem magát. . Ezt a kis figyelmességet pedig, amit nekem hozott, — mérnök úrra is gondolnom kell.

ZÁRÓ JELENTÉS az őszi verseny befejezéséről



Kimutatás az őszi forgalomban, országos viszonylatban legjobb eredményt elért dolgozókról.

FORGALMI SZOLGALAT: ÁLLOMÁSFŐNÖKÖK

1. **Mihálka László** állomásfőnök, Bp., Ferencváros. Bp. Ig. 2. **Pilisi Ferenc** állomásfőnök, Ratvan, Bp. Ig. 3. **Békési Rezső** állomásfőnök, Rákosrendező, Bp. Ig.

ÁLLOMÁSI IRÁNYÍTÓ RENDELKEZŐ FORGALMI SZOLGALATTEVŐK (I., I/a, I/b csop.)

1 **Nyitrai Dezső** forgalmi szolgálattevő, Miskolc szpu., Miskolc Ig. 2. **Hamza János** forgalmi szolgálattevő, Bp. Ferencváros. Bp. Ig. 3. **Tóth Tibor** forgalmi szolgálattevő, Debrecen állomás, Debrecen Ig.

FORGALMI SZOLGALATTEVŐK (II., III., III/a csop.)

1. **Vass Bertalan** forgalmi szolgálattevő, Záhony állomás, Debreceni Ig. 2. **Szőllősi József** forgalmi szolgálattevő, Kőbánya Felső, Bp. Ig. 3. **Kovács Pál** forgalmi szolgálattevő, Salgótarján-Külső, Miskolc Ig.

KÜLSŐ FORGALMI SZOLGALATTEVŐK

1. **Gutai Mihály** forgalmi szolgálattevő, Bp. Ferencváros. Bp. Ig. 2. **Kiss Sándor** forgalmi szolgálattevő, Debrecen, Debrecen Ig. 3. **Mikesi Lajos** forgalmi szolgálattevő, Pécs, Pécsi Igazg.

VONATMENESZTŐ, NAPLÓZÓ FORGALMI SZOLGALATTEVŐK

1. **Lengyel Zoltán** forgalmi szolgálattevő, Debrecen, Debrecen Ig. 2. **Gál Sándor** forgalmi szolgálattevő, Füzesabony, Miskolc Ig. 3. **Horváth Rózsa** forgalmi szolgálattevő, Győr, Bp. Ig.

VONATMENESZTŐ, TÉRFELVIGYAZOK

1 **Balogh Sándor** térfelvigyázó, Miskolc, szpu., Miskolc Ig. 2. **Dörnyei Tibor** térfelvigyázó, Dombóvár. Pécs Ig. 3. **Erdei Imre** térfelvigyázó, Debrecen, Debrecen Ig.

VÁLTÓKEZELŐK, VÁLTÓŐRÖK

1. **Ifj. Sipos Imre** váltókezelő, Debrecen, Debrecen Ig. 2. **Boros István** váltókezelő, Sopron GYSEV. 3. **Kőrösi Gyula** váltóőr, Szerencs, Miskolc Ig.

KOCSIMESTEREK

1. **Szepesi János** kocsimester, Miskolc szpu., Miskolc Ig. 2. **Barrada István** kocsimester, Dombóvár. Pécs Ig. 3. **Csire László** kocsimester, Szombathely, Szombathely Ig.

H. KÖZÉPÁLLOMÁSOKON

ÁLLOMÁSVEZETŐK

1. **Godo György** állomásvezető, Kondoros, Szeged Ig. 2. **Varga József** állomásvezető, Várpalota, Szombathely Ig. 3. **Sipos Sándor** állomásvezető, Újfehértó, Debrecen Ig.

FORGALMI SZOLGALATTEVŐK

1. **Kovács József** forgalmi szolgálattevő, Debrecen Vásártér, Db. Ig. 2. **Posta Gizella** forgalmi szolgálattevő, Szatymaz, Szeged Ig. 3. **Porcsontos Katalin** forgalmi szolgálattevő, Isaszeg, Bp. Ig.

VÁLTÓKEZELŐK ÉS VÁLTÓŐRÖK

1. **Tóth András** váltóőr, Debrecen állás., Debrecen Ig. 2. **Németh István** váltóőr, Várpalota, Szombathely Ig. 3 **Papp János** váltókezelő, Pusztapó, Szeged Ig.

VONTATASI SZOLGALAT

MOZDONYVEZETŐK ÉS FŰTŐK

1. **Kovács Mihály** mozdonyvezető, **Ratku János** és **Bakai András** fűtők, Debrecen fth., Debrecen Ig. 2. **Kis Jenő** mozdonyvezető, **Szepesvári István** és **Vass János** fűtők, Miskolc fth., Miskolc Ig. 3. **Elek József** mozdonyvezető, **Kisfaludy István** és **Tobiás József** fűtők Tapolca fth., Szombathely Ig.

FŰTŐHÁZVEZETŐK

1. **Barbacsi Gyula** fth. főnök, Szolnok fth. Bp. Ig. 2. **Morvai Viktor** fth főnök, Nyíregyháza fth., Debrecen Ig. 3. **Hegyi János** fth. főnök, Debrecen fth., Debrecen Ig.

PÁLYAFENNTARTÁSI SZOLGÁLAT

ELŐMUNKÁSOK

1 **Józsa György** előmunkás, Szombathely om. III. pm szakasz. Szombathely Ig. 2. **Szőgyi Pál** előmunkás Kiskunhalas om XI. pm. szakasz. Szeged Ig. 3 **Fentor János** előmunkás, Ómiskolci om. I. pm. szakasz, Miskolc Ig.

PÁLYAMESTEREK, VONALTISZTVISELŐK

1 **Mezei Lajos** pályamester, Kiskunhalas om. XI Pm. szakasz. Szeged Ig. 2. **Kovács István** pályamester. Debreceni om. XXXIII pm szakasz Debrecen Ig. 3. **Kondorosi József** pályamester Szeged, X. pm. szakasz. Szeged Ig.

SZAKMUNKÁSOK

1. **Valecskó Zoltán** kalyhás, Ómiskolci om. Miskolc Ig 2. **Papp László** kőműves, Magasépítményi Üzemi Vállalat. 3 **Oomján József** festő és mázoló, Pécsi om. I pm. szakasz. Pécs Ig.

FATELITŐ VÁLLALAT DOLGOZÓI

1. **Botos Mihály** munkás, Püspökladányi Fatelítőtelep. 2. **Arl Sándor** munkás, Püspökladányi Fatelítőtelep. 3. **Majer György** munkás, Dombóvári Telítőtelep.

ÉPÍTÉSVEZETŐK, A PALYAÉPÍTŐ ÉS FELÚJÍTÓ ÜV-NÉL

1. **Bogáti József** építésvezető, Előszállás. 2 **Horváth Márton** építésvezető, Martonvásár 3. **Toth István** építésvezető, Szentes.

OSZTÁLYMÉRNÖKÖK

1. **Bárány Ákos** osztálymérnök, Szombathelyi om. vezetője. Szombathely Ig. 2. **Kovács Lajos** osztálymérnök, Bajai om. Szeged Ig. 3. **Horváth Ferenc** osztálymérnök, Hódmezővásárhelyi om Szeged Ig.

KERESKEDELMI SZOLGALAT

SZÁLLÍTÁSI TERVELLENŐRÖK

1. **Bojczi Sándor** tervellenőr, Sárvár Szombathely Ig 2 **Kovács Béla** tervellenőr, Kőbánya Teher pu., Bp. Ig. 3. **Óvári János** tervellenőr, Pápa, Szombathely Ig

GÓCPONTI ÁRUIRÁNYÍTÓK

1 **Antal Ferenc** áruirányító Füzesabony Miskolc Ig. 2. **Baranyai Géza** áruirányító Nyíregyháza, Debrecen Ig. 3. **Kasza Géza** áruirányító Kazincbarcika, Miskolc Ig.

ÜZEMI RAKODÁSI FELELŐSÖK

1 **Stümmer György** rakodási felelős, Békéscsaba. Szeged Ig 2 **Haraszti Lajos** rakodási felelős, Debrecen. Debrecen Ig. 3. **Traiszia Vilmos** rakodási felelős, Mátészalka, Debrecen Ig

DARABÁRUS RAKTÁRNOKOK

1. **Kunhegyesi János** darabárus raktárnok, Szerencs állomás. Miskolc Ig. 2. **Váli Albert** darabárus raktárnok, Püspökladány. Debrecen Ig. 3. **Balogh István** darabárus raktárnok, Záhony, Debrecen Ig

KOCSIRAKOMÁNYOS RAKTÁRNOKOK

1 **Csomor Gyula** kocsirakományos raktárnok, Nyíregyháza Debrecen Ig 2. **Lévai Zoltán** kocsirakományos raktárnok, Kisújszállás. Debrecen Ig 3. **Kristóf István** kocsirakományos raktárnok, Püspökladány. Debrecen Ig.

KIMUTATÁS

AZ ŐSZI FORGALMI VERSENYBEN LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOKRÓL

FORGALMI SZOLGALAT

GURITASNAL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOK

1. **Nagy László** gurításvezető és brigádja, Rákosrendező, Budapesti Ig 2. **Pető István** gurításvezető és brigádja, Dombóvár. Pécsi ig. 3 **Pásztori István** tolatásvezető és brigádja, Debrecen, Debreceni ig.

SIKTOLATASNAL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOK

(Oszt. felülli I. A. és I. B. csoportba tartozó állomások)

1 **Mihályi Béla** tolatásvezető, Szolnok, Budapesti ig. 2. **Bede I. László** tolatásvezető és brigádja, Miskolc szpu., Miskolci Ig. 3 **Boros István** tolatásvezető és brigádja, Dombóvár Pécsi Ig.

SIKTOLATASNAL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOK

(A II., III. és III/a csp. áll.)

1. **Bajnok István** tolatásvezető és brigádja, Diósgyőr Vasgyár, Miskolci Ig. 2. **Trinter Vilmos** tolatásvezető és brigádja, Pécsbánya. rendező, Pécsi Ig 3. **Hutás József** tolatásvezető és brigádja, Záhony, Debreceni Ig.

VONTATASI SZOLGALAT

LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT 500 KM ES KOMPLEXBRIGÁDOK

1 **Pányin komplexbrigád**, Vezérigazgatóság. Tagjai: 1 szakosztály: dr. **Diószegi** Zoltán főtanácsos, 5. szakosztály: **Kostya** György intéző, 7 szakosztály: **Sebestyén** József intéző, 8. szakosztály: **Nemes** István felügyelő 2. **Kassai komplexbrigád**, Pécsi Ig Tagjai: Ker. részéről: **Szalai** László felügyelő Forgalom részéről **Kovács** Lajos főintéző. Vontatás részéről **Kassai** Károly műsz. ellenőr Pályafenntartás részéről: **Váron** Kálmán műsz. intéző. 3. **Rajnyák** komplexbrigád, Celldömölk, Szombathelyi Ig Tagjai: Kereskedelem részéről: **Ulitz** Imre főintéző. Forgalom részéről: **Miklós** István főintéző. Vontatás részéről: **Rajnyák** Fábián műsz felügyelő

KERESKEDELMI SZOLGALAT

RAKODÁSI FŐNÖKSÉGNÉL LEGJOBB EREDMÉNYT ELÉRT BRIGÁDOK

1 **Sándor Zoltán** és brigádja, Debrecen Debreceni Ig. 2 **Kubisch János** és brigádja, Budapest, Nyugati pu., Budapesti ig. 3. **Ifj. Horváth József** és brigádja, Pécs, Pécsi Ig.

120 levelezőnk munkáját BÉNITOTTA MEG

A MISKOLCI TERÜLETEN AZ ELLENSÉG

Amint ismeretes, pártunk február 1-ét — a „Szabad Nép" megjelenésének emlékezetére — a magyar sajtó napjává nyilvánította A „Szabad Nép" ezzel kapcsolatban február 2—3-ra országos munkáslevelező-értekezletet hív össze. Az országos értekezletet megelőzően a budapesti kerületi, valamint a megyei pártbizottságok levelezőkonferenciát tartottak.

Ezeken a megyei levelezőkonferenciákon szép számmal vettek részt a vasutas munkáslevelezők, lapunk levelezői is.

A miskolci megyei levelezőkonferencián többek között felszólalt *Láng* Lajos elvtárs, a *„Szocialista vasútért"* miskolcterületi sajtótudósítója is. Elmondotta, hogy a munkáslevelezőnek a proletárközvélemény öntudatos, bátor, megingathatatlan harcosának kell lenni. Mégis sokan nem merik megírni az igazságot, mert félnek a megtorlástól. Elhallgatnánk az igazságot — mondotta *Láng* elvtárs —, ha nem mondanánk meg őszintén, hogy nálunk is észlelhető szorványosan olyan jelenség, hogy pártbizottsági, vagy szakszervezeti tényezők befolyásolni igyekeznek a munkáslevelezőket.

A „Népszavá"-ban közölt munkáslevél után ellentámadásba ment át az ellenség

Láng elvtárs ezután elmondotta, hogy megpróbálták őt is elhallgattatni, *„befogni a száját"*, nehogy még egy olyan cikket merészeljen írni mint amilyen a „Népszava" egyik számában jelent meg *„Leplezzük le a még megbúvó ellenséget"* címen.

— Ez a cikk a vasutasok határtalan örömével és lelkesedésével találkozott — folytatta. — De mi történt ezután? A vasúton egyesek félnek a bírálattól, nem szeretik a kritikát. Levelem miatt felelősségre vontak: *miért nem mutattam be a cikket, mielőtt elküldtem a szerkesztőségnek. Egymást követték az ötórás jegyzőkönyvi kihallgatások, majd a koholmányok özönének gyűjtése ellenem. Végül is*

távollétemben, a cikk megjelenése után alig másfél hónapra, alaptalan rágalmakkal pártfunkciómtól megfosztottak és a vasútról is el akartak távolítani.

Akiről a cikket írtam — egy volt *nyilas vészbírósági tagról* —, azt *csupán megdorgálták*, s elismerték, hogy amit írtam, az igaz.

— A párttól megkaptam a támogatást, mert beigazolódott, hogy igazat írtam. Az ellenség jó elvtársakat is félrevezet a vasúton. Ezért történhetett meg, amit elmondottam. Én

helyemen maradtam, sőt bizalmi beosztásba helyeztek és büszke örömmel közlöm, hogy párttagsági könyvemet is visszakaptam.

Az ellenség már nincs a helyén, a vizsgálat még folyik ellene. Feltesszem a kérdést, kit terhel a felelősség, hogy a vasúton 120 levelező, s közöttük 54 női levelező munkája megakadt? Kinek volt az fontos, hogy ezek a levelezők hónapokon keresztül ne működjenek, ha nem az ellenségnek? Kik féltek attól, hogy ezek a levelezők bírálni fogják munkájukat? Nem véletlen az, hogy nálunk, a vasúton vannak hibák. Meg kell mondanom őszintén, hogy ez annak tudható be, hogy még vannak a Győrkefalvihoz hasonló elemek, nem is kis számban, akik kerékkötői munkánknak, akik akadályokat gördítenek a szocialista vasút megteremtéséért folytatott munkánk elé.

Láng elvtárs harca legyen minden munkáslevelezőnk előtt jó példa arra, hogy a proletárközvélemény parancsnokait, akik írásaikkal a szocializmus építését, a béke megvédését segítik elő, pártunk mindenkor megvédi az ellenség aknamunkája ellen. A miskolci terület ellanyhult munkáslevelező-mozgalmát pedig *Láng* elvtárs újult erővel, jó kezdeményezésekkel, az eddigi tapasztalatainak felhasználásával, a hibák nyílt feltárásával, s az ellenség elleni kérlelhetetlen harccal vigye előre és készüljön az irányítása mellett működő 120 munkáslevelező az országos levelezőkonferenciára.

Monkáslevelezőink segítsék a szocialista magyar filmművészet megteremtését

Igen nagy jelentőséget tulajdonítunk a szovjet dolgozók részéről a filmjeink alkotóihoz és szereplő művészeinkhez a közelmultban érkezett leveleknek.

Ezek a levelek nemcsak a művészi munka további fejlődését segítik elő, hanem a szovjet dolgozóknak a művészeinkkel való kapcsolatát is kimélyítik és példaképül szolgálnak a hazai filmvonatkozású munkáslevelezés kifejlesztésére, a szimpatizánsok széles gyűrűjének, a filmgyár és a művészek köré való kiépítésére.

Különösen időszerű ennek a mozgalomnak a megindítása most, amikor küszöbön áll a „Szabad Nép" megjelenésének 10. évfordulóján, február 2-án és 3-án az első országos levelezői konferencia.

Filmjeinket hazánkban milliók tekintik meg.

A dolgozók, a közönség részéről érkezett leveleknek azért tulajdonítunk különös jelentőséget, mert a felvetett problémákkal, javaslatokkal, kezdeményezésekkel nagy szolgálatot tesznek a filmgyártás ügyének. Egyben segítik művészeinket is a sematizmus elleni harcban.

A munkáslevelezés kiépítésével közvetlen kapcsolatot kívánunk teremteni a dolgozó néppel, biztosítani akarjuk a dolgozó tömegek bíráló szerepét a legszélesebb körben

A Magyar Filmgyártó Vállalat (Budapest, XIV., Gyarmat-utca 39.) felkéri a dolgozókat, a közönséget, hogy bemutatott filmjeinkkel, konkrétan a most futó „Teljes gőzzel" című vasutastárgyú filmünkkel kapcsolatos észrevételeiket, bírálataikat levélben írják meg. A beérkező leveleket gondosan értékeljük, s a legjelentősebbeket csokorba szedve a napi és heti sajtóban nyilvánosságra kívánjuk hozni.

ÁCS KÁROLY,
a Magyar Filmgyártó Állami Vállalat dolgozója

A hibák nyílt feltárásával is segíteni akarom A TERV TELJESÍTÉSÉT

Ebben a levelemben tiszta képet akarok adni a Landler Művek VIII. osztálya legutóbbi szálíni-műszakjával kapcsolatos eredményeiről és hiányosságokról.

A szakszervezeti taggyűlésen *Hernádi* elvtárs, műhelybizottsági titkár ismertette a műszak jelentőségét. A taggyűlésen *Matisz* elvtárs, osztályunk vezetője, nem vett részt, mert egy napig szabadságon volt. Így persze az osztályvezető részéről semmi felvilágosítást, buzdítást, lelkesítő szavakat nem kaptunk a taggyűlésen.

A politikai felvilágosító munka, a bizalmi és népnevelő hálózat eredményeire támaszkodva kezdték meg osztályunk dolgozói a szálíni-műszakot. *Poesz* István esztergályos járt az élen, 350 százalékkal, utána az üzem második legszebb eredményét tartotta *Bartos* József. Feltűnő szép eredményt ért el *Mayer* József esztergályos átképzős, aki a műszak előtti időben százszázalékos is alig tudott eljutni, már az első napon 200 százalékra küzdötte fel magát. *Turcsányi* Ferenc ifjúmunkás esztergályos 190, *Keszthelyi* József fúrós 280, *Ress* Lajos és *Gurubi* János gyártási lakatos brigádjai 172 százalékot értek el.

Ezek a kitűnő eredmények a műszak második napján tovább emelkedtek. *Poesz* elvtárs 450 százalékra, *Bartos* elvtárs 350-re, *Mayer* 225-re, *Turcsányi* 210-re, *Farkas* átképzős esztergályos pedig 100 százalékról 200 százalékra emelte teljesítményét. Az osztály 129-ről 137 százalékra emelte átlagos teljesítményét.

Parázs botrány és az ellenség keze lefogja a dolgozók lendületét

Sajnos, a műszak harmadik napján már mutatkoztak a hibák, amelyek végül is az eredmények további növekedését akadályozták. Az első, amely a legjobban visszavetette a lendületet, az üzemgazdasági osztály helytelen eljárása volt.

Annak a munkának az árát, amelyen Poesz elvtárs nagyszerű eredményét elérte, tévesnek találta, s parázs botrány közepette levette, holott már három hónapja dolgozik ugyanilyen ár mellett.

Elvették a kedvét *Poesznek*, de a többi dolgozónak is, mert joggal gondolhatják azt, hogy esetleg a már hónapok óta bevett árat az üzemgazdasági osztály egyszerűen visszaveszi.

A szervezéssel is sok baj volt. Ügyintézik a műszaki vezetők még mindig nem okultak a hibákból. *Bartos* József esztergályos, sztahanovista például négy óra munkaidő kiesést szenvedett a hanyag szervezés következtében. A többieknek is úgy kellett keresegélni munkát.

A harmadik hiányosság az volt, hogy a kerékgyártócsoport éjszakai műszakja kieselt a munkából, mert

nem kapott a sajtoló sem sűrített levegőt, sem gőzt.

Jó lenne megnézni, mi okozta a hibát. Vajon nem-e az ellenség keze van itt is.

A negyedik hiba: a sztálini-műszak alatt akartak elesztergagépet elszállítani. Ezeken *Szekeres* és *Csonka* elvtársak 150—180 százalékos teljesítményt értek el. *Varga* elvtárs, üzemünk pártfitkára akadályozta meg ezt a felelőtlen kapkodást. Ugyancsak hiba az, hogy egyes személyeket pont a műszak idején akartak áthelyezni egyik osztályból a másikba. *Kárpáti* elvtársnőt például csupán személyeskedésből helyezték át.

Kárpátiné és Matisz osztályvezető között nemrégen fegyelmi eljárásra is sor került és súlyos vádak merültek fel Matisz ellen.

Matisz osztályvezető ellen merült fel az a vád, hogy vezetői beosztásánál fogva igyekszik megszabadulni az irodában dolgozó párttagoktól. Ez két áthelyezési kísérletben is megnyilvánult. Az a vád is felmerült *Matisz* osztályvezető ellen, hogy jobb oldali szociáldemokrata, s hogy az egyesülés előtt olyan kijelentést tett, hogy mi nek menjünk a kommunisták után, amikor mi többen vagyunk. *Matisz* e kijelentést el is ismerte és azzal védekezett, hogy abban az időben mindenki így beszélt és ő ennek hatása alatt állott. Az a vád is felmerült, hogy negyedmillió forintot elöre elszámolt. Ennek részesei *Naszádi* János volt művezető akit szabotálás miatt helyeztek át osztályunkról a Dunakeszi Főműhelybe, ahol normás lett. A másik, *Sátor* Viktor, még októberben meghalt. Halála után derült csak ki, hogy miért részesítette *Matisz* osztályvezető védelemben.

A pártfegyelmi következménye az lett, hogy *Kárpátiné* az osztálvon maradt, de *Matisz* osztályvezető nem sokat tett az őt ért súlyos vádak ellen. Véleményem szerint, ha e súlyos vádak alaptalanok lettek volna, legalább is a magam részéről, nem nyugodtam volna bele és addig vittem volna az ügyet, míg becsületemet az alaptalan rágalmaktól meg nem tisztítom.

Most, egy pár héttel az ügy után, mégiscsak távozni kell *Kárpátiné* elvtársnőnek. Valahogy úgy fest, hogy valami nincs rendjén, s ezt meg kell nézni.

Így néz ki osztályunk belső élete akkor, amikor az öntudatos dolgozók harcba indulnak a harmadik tervév teljesítéséért, a téli forgalom lebonyolításáért, hogy meghálálják pártunknak és népi kormányunknak a bérrendezéssel követett újabb megbecsülését.

Kerényi József
sajtótudósító.

Az MHK jó eredményei biztosították a Lokomotiv SE minőségi teljesítményeinek elérését

A szakszervezeti sportegyesületek közül a Lokomotiv SE megalakulása óta mind jelentősebb eredményeket ér el. Az ökölvívók, úszók, vízilabdázók, vívók, labdarúgók, atléták, kosár- és röplabdázók kiváló teljesítményei mellett a tömegsportban, az MHK-ban is eredményes a Lokomotiv SE munkája.

1950-ben a Lokomotivnak — az egész országban — mindössze 11 895 igazolt versenyzője volt 1951 végére azonban ez a szám 21.690-re növekedett. A legtöbb vasutas dolgozó — számszerint 9250 — Budapesten sportol. Ezután a debreceni terület következik 3200 sportolóval. A nagylétszámú versenyzőgárda az ország 90 sportkörének 416 szakosztályából kerül ki.

Az aktív versenyzők mellett jelentősen növekedett a tömegsportban, az MHK-ban és az alapfokú tornászcsapatbajnokságon résztvevők száma is. Összehasonlítva a két évet, a helyzet a következő:

1950-ben 25.600 vasutas MHK-zó volt és 133 csapat indult a tornászbajnokságon. 1951-ben viszont már 36.829-re növekedett az MHK-zók száma.

A II. alapfokú tornászcsapatbajnokságra pedig 292 együttes jelentette be részvételét 3000 sportolóval.

A jó eredmények eléréséhez nagy segítséget nyújtott, hogy az elmult évben országszerte számos új sportlétesítmény épült. A vasutas dolgozóknak

162 sportlétesítményük volt 1950-ben. Számuk a mult esztendőben 284-re növekedett.

Öt labdarúgópálya, több tornacsarnok, röp-, kézi- és kosárlabda-, valamint 87 új MHK-pálya épült. Ezenkívül a versenyzőket és a tömegsportok résztvevőit megfelelő felszereléssel látták el.

Szocialista vasútért
A Közlekedésügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság.
Laptulajdonos:
a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete
Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16. Telefon: 113—887. 124—893. 313—744.
Kiadóhivatal: VR., Rákóczi-út 54.
Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasutért

A KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM. 3. SZÁM. Ára: 20 fill. 1952 FEBRUÁR 2.

Segítsük dolgozóinkat vállalásaik teljesítésében

A magyar dolgozók forró szeretete és hálája nyilvánul meg *Rákosi* elvtárs felé azokban a határmasméretű munkafelajánlásokban, amelyekkel népünk szeretett vezére 60. születésnapja méltó megünneplésére készülnek. Népünk tudatában van annak, hogy eredményeinket nagy pártunknak és szeretett vezérünknek, *Rákosi* elvtársnak köszönhetjük, ezért akarják az üzemek, hivatalok dolgozói több és jobb munkával meghálálni a szerető gondoskodást.

Ez a szerető gondoskodás megnyilvánult a közelmultban, amikor vasutas dolgozóink bérrendezésére pártunk és kormányzatunk 735 millió forintot irányzott elő, ezzel is elismerve a vasutas dolgozók eddigi munkáját.

Ez tükröződik vissza *a Hámán Kató Fűtőház dolgozóinak leveléből, amelyben vállalták, hogy a terhhez viszonyítva 5 százalékos szénmegtakarítást érnek el, az előírt utazási tervet 6 százalékkal túlteljesítik és a vonatok átlagos terhelését a forgalmi dolgozókkal való jó együttműködéssel 2.5 százalékkal növelik.*

Ferencváros Fűtőház dolgozói az első negyedévben 210 tonnás szénmegtakarítást vállaltak. A műhelyek dolgozói a minőségi munka megjavítását, fokozott mértékű anyagmegtakarítást és a termelékenység fokozását vállalták. Budapest—Keleti-pályaudvar és Debrecen állomás dolgozói a vonatok menetrendszerinti közlekedésének biztosításával, a vonatok jobb kiterhelésével és a munkafegyelem megszilárdításával készülnek az ünnepre.

A dolgozók versenyindítása és lelkesedése fokozott feladatok elé állítja a szakszervezeti funkcionáriusokat is. Szervezeteinknek sokkal jobban be kell kapcsolódni a munkaverseny szervezésébe, mint ahogy azt a múltban tették. A dolgozók vállalásainak csak úgy tudnak becsületesen eleget tenni, hogyha a pártszervezetek iránymutatását követik és a szakszervezeti funkcionáriusoktól a legmesszebbmenő támogatást megkapják.

Általában az tapasztalható, hogy a szakszervezeti aktívák nem kapcsolódnak be kellő mértékben a verseny szervezésébe, rábízzák azt a szakvonali vezetőkre, vagy a verseny adminisztrálásával megbízott dolgozókra. Nem segítik a dolgozókat a vállalások helyes megtételében az üzemi bizottság tagjai, a bizalmiak nem ismerik a dolgozók vállalásait, így nem is tudnak segítséget adni azok teljesítéséhez.

Ferencváros Fűtőház ÜB-elnöke, Huszár elvtárs, nem kezelte kellő gonddal a verseny szervezését. Megelégedett azzal, hogy a szakvonali versenyadminisztrátor előnyomtatott versenyfelajánlásokat iratott alá a dolgozókkal.

Nem fordítanak gondot arra sem, hogy a műszaki értelmiség teljes mértékben bekapcsolódjon a munkaversenybe, pedig ez egyik előfeltétele annak, hogy a dolgozók vállalásaikat teljesíteni tudják, mert ahol jó volt a kapcsolat, ott a munkában is megmutatkozott. *Tóth Lajos részvezető például az Északi Járműjavító ÜV. VIII/A Osztályában vállalta a munkafegyelem megszilárdítását, segíti azokat a dolgozókat szakmai tudásának átadásával, akik száz százalékon aluli teljesítményeket érnek el, jelenleg és azt március 9-ig száz százalék fölé emelik. Megszervezi üzemében a munkát, hogy minden gépre olyan munkát biztosít, amit a gépen a leggazdaságosabban lehet elvégezni.*

A jó versenyszervező munkának elengedhetetlen feltétele, hogy a bizalmiak tevékenyen részt vegyenek a szervező és ellenőrző munkában. A bizalmiaknak ismernie kell, hogy csoportjának tagjai milyen felajánlásokat tettek, hogyan állnak a teljesítésre, mik azok az akadályok, amelyek a felajánlás teljesítését gátolják. Gondoskodjon arról, hogy a vállalások értékelése rendszeresen megtörténjen, és minden egyes dolgozóra kiterjedjen, mert a verseny nyilvánossága hatalmas lendítőerőt biztosít a vállalt feladatok teljesítéséhez. A versenyszervezésben jó munkát végzett *Vebró* János szakszervezeti bizalmi a Lauder Jenő Járműjavító ÜV. famegmunkáló műhelyében, ahol a

bizalmi csoportja tagjaival és a művezetővel megbeszélte, hogy Rákosi elvtárs születésnapjára milyen felajánlásokat tegyenek. A vállalások teljesítését rendszeresen ellenőrzi.

A bizalmi gondoskodjon arról, hogy az élenjáró dolgozók népszerűsítése megfelelő formában megtörténjen, hogy ezen keresztül is láthassák a dolgozók, hogy legjobbjaink hogyan teljesítették *Rákosi* elvtársnak adott szavukban vállalt kötelezettségeiket.

Szolgálati helyeinken, üzemeinkben állandósítani kell „*A szakma legjobb dolgozója*" címért folyó versenyt. Ebben a versenyformában vegyen részt a szakmán belül minden dolgozó és versenylendületével vigye előre terveink határidő előtti túlteljesítését. Ebben a versenyben is biztosítani kell a kiértékelést minél gyakrabban, de legalább tíznaponként, mert erre elevenné tudjuk tenni az üzemen belüli versenyt. Ugyancsak értékeljük, hogy a szolgálati helyen, üzemen belül melyik üzemrész, vagy brigád a legjobb.

Szakszervezeti aktíváink fokozottabb mértékben figyeljenek fel az új kezdeményezésekre és azoknak szélesebb mértékben való elterjesztésére. Népszerűsítsék például a gyorsvágási mozgalmat, az első telesek mozgalmát, az egy útra szóló szerződésvállalásokat, stb. Keressék fel a műszaki értelmiségieket, hogy olyan irányú vállalásokat tegyenek, amelyek biztosítják a jobb munkaszervezést, a nyersanyagellátást, szerszámok, műszaki rajzok megfelelő időben való előkészítését. Vegyenek részt rendszeresen a versenyértékelésben is.

Ahhoz, hogy vállalásainkat maradéktalanul teljesíteni tudjuk, elengedhetetlen feltétele üzemeinkben, szolgálati helyeken a munkafegyelem megszilárdítása. Szakszervezeti aktíváinknak a legmesszebbmenőig támogatni kell a szakvonali vezetők mindazon tevékenységét, amelyek a munkafegyelem megszilárdítására törekszenek. Fel kell használni erre a taggyűléseket, termelési értekezleteket. A február 1-től 10-ig terjedő időben tartandó termelési értekezleteken foglalkozni kell a január havi tervek és a *Rákosi* elvtársnak tett fogadalom állásának értékelésével. A terme ési értekezletek helyességének mutatója a terveljesítés. Csak azokon a helyeken beszélhetünk sikeresen megszervezett termelési értekezletekről, ahol a tervhez viszonyítva lemaradás nem mutatkozik, hanem azt minden részletében teljesítették, vagy túlteljesítették. Szakszervezeti szerveinknek ezért elsőrendű feladatuk, hogy mindent elkövessenek a dolgozók mozgósítására, ezt legjobban úgy tudják elvégezni, hogy személyes agitáción keresztül és bizalmi csoportértekezletek megtartásával mozgósítják a dolgozókat a termelési értekezletekre.

A tömegszervezeti aktívák jó munkájától függ, hogy a dolgozók adott szavukat milyen mértékben tudják megvalósítani. Éppen azért javítsuk meg a szakszervezeti munkát, harcoljunk a tervek teljesítését gátló akadályok leküzdéséért, a munkafegyelem megszilárdításáért, a vonatkésések megszüntetéséért, mert legmélyebben a szakszervezeti aktívák úgy vehetik ki részüket *Rákosi* elvtárs születésnapjára indított munkaversenyből, ha elősegítik a dolgozóink által vállalt feladatok maradéktalan teljesítését.

A MAGYAR SAJTÓ NAPJÁN KÖSZÖNTJÜK A „TÍZÉVES SZABAD NÉPET"

Tíz esztendeje annak, hogy az illegális Kommunista Párt központi lapjaként megjelent a Szabad Nép első száma, amely megjelenésétől napjainkig következetes harcot folytat a magyar nép szabadságáért, a békés, boldog és szebb építőmunkáért. Ezt a harcát siker koronázta. Első szerkesztője Rózsa Ferenc elvtárs, a magyar munkásmozgalom mártírja. Ő ugyan meghalt, de harcos szelleme a lap hasábjain tovább erősödött és győzedelmeskedett. A Szabad Nép ma szeretett vezérünk és édesapánk, Rákosi elvtárs irányításával tovább harcol az új eredményekért, a tartós béke megszilárdításáért. A bolsevik sajtó tapasztalatait helyesen alkalmazva a dolgozó tömegek széles bírálatára és aktivitására épülő sajtótermék, amely a magyar dolgozók mindennapi barátjává és harcos segítársává vált.

A minisztertanács 1951 november 16-i határozatával a Szabad Nép-nek az elnyomatás éveiben és a felszabadulás után, népünk küzdelmeinek és győzelmeinek sikerre vitelében, a békeharcban, a szocializmus építésében elért eredmények elismeréseként a Szabad Nép első száma megjelenésének tizedik évfordulóját a magyar sajtó napjává avatta. Ettől az időtől kezdve minden február elseje a magyar sajtó ünnepe lesz. Ez a nap nemcsak emlékezés a multra, hanem útmutatás a jövőre és egyben kifejezője annak a nagy megbecsülésnek, melyet dolgozó népünk a sajtó és a sajtó munkásai iránt érez.

Alkotmányunk biztosítja a sajtószabadságot, biztosítja a szabad sajtó megbecsülését. Alkotmányunk szellemében az illegális Szabad Nép hősi harcára emlékezve ünnepeljük a sajtó napját, azért a sajtóét, amelyről elmondhatjuk: igazi barátja, harcos segítőtársa a szocializmust építő, eredményekben gazdag, szorgalmas magyar népnek.

„Rákosi elvtárs születésnapjának tiszteletére befejezem ötéves tervemet"

Fél hét múlt pár perccel. Az Északi Járműjavító ÜV kapuján belép egy középmagas, mosolygós arcú férfi. Határozott léptekkel siet az esztergaműhely felé. Egyre sűrűbben hull a hó, a keskeny járda már fehér, s a léptek helyén fekete foltok maradnak. Közeledik a műhely, szaporábbak a léptek. Még jobban felderül az arca, mikor az ismerős gépeket megpillantja. Új nap, újabb feladatok — mondja *Somogyi* elvtárs, a munkaérdemrend büszke tulajdonosa, háromszoros sztahanovista. A műhelyben friss, reggeli a levegő. Élénk mozduulatta törölgeti munkagépét, különös figyelemmel körüljárja, figyeli a csavarokat s a frissen szállott port letörli. A munkához szükséges darabokat előkészíti: szerszámot, rajzot, s ami szükséges még a munka elvégzéséhez.

Hét óra. — Indul a gép, mint lassú szellő zúg a kis motor. Simán megy, mert gazdája úgy vigyáz rá, mint sajátjára, úgy gondozza, mint a kényes virágot, mint hűséges munkatársát.

Január 12-én párosversenyre hívta *Huszár* Lajos sztahanovista esztergályost, „*A szakma legjobb dolgozója*" cím elnyeréséért. *Rákosi* elvtárs születésnapjára vállalta *Somogyi* elvtárs — aki az őszi forgalom jutalmazási ünnepségén kiváló teljesítményéért, jó munkájáért 800 forint jutalomban részesült —, hogy befejezi ötéves tervét, munkamódszerét átadja munkatársainak. Ezzel hálálja meg azt a sok jót — a korszerű munkagépet, a jegyrendszer előírt esetben az ár- és bérrendezést —, melyet a párt és *Rákosi* elvtárs biztosított számára, munkatársainak és az egész ország dolgozóinak.

Tegnap 250 százalékot teljesített, de magáévá tette *Lay* Árpád Albert-telepi frontmester kezdeményezését:

Termelj ma többet, mint tegnap!

Célul tűzte maga elé, hogy március 9-re 270 százalékra fokozza teljesítményét. A kiváló teljesítmény elérésében



Somogyi elvtárs munkaközben

segíti *Somogyi* elvtársat az élenjáró szovjet munkamódszerek alkalmazása: — a gyorsvágás, az egyes munkadarabok készítésénél a különféle műveletek összevonása. Egy befogással három műveletet hajt végre. Például, ha rúdanyagból készít fogaskereket, akkor a fúrást, az esztergálást és a leszúrást, vagy egy csavaranya készítésénél a fúrás, esztergálás, esztergálás és a menetvágás operációját összevonja és egy befogással végzi. Feladatainak végrehajtásában az eredmények fokozásában segítségére van *Nyul* László művezető, aki mindenkor segítségére van azzal, hogy a feladatok elvégzéséhez biztosítja a műszaki előfeltételeket. *Somogyi* elvtárs most azt mondja:

— Igazán érdemes dolgozni, kéz a kézben segítjük egymást, hogy győzelemre vigyük a béke tervét, még több új gyárat építhessünk, több fogaskerék, több gép kerüljön szocialista iparunk fejlesztésére.

Somogyi elvtárs munkatársai figyelemmel kísérik munkáját, figyelemmel kíséri az egész üzem, hogy tapasztalatokat vegyen át és minél több dolgozó jelenthesse határidő előtt a terv teljesítését. December 31-én, az ötéves terv utolsó évének ötödik hónapjában tartott *Somogyi* elvtárs a terv teljesítésében. Most fokozott szorgalommal igyekszik, naponta értékeli teljesítményét, számolja a napokat, munkaórákat a győzelmi jelentés megtételének határidejét. *Berba* elvtárs, termelési felelős naponta keresi fel a műhelyben, segítséget nyújt a munkához, hogy március 9-én büszkén jelenthesse *Somogyi* elvtárs: *Rákosi* elvtárs szeretett édesapánk, teljesítettem ötéves tervemet!

A Szovjetunió Központi Statisztikai Hivatalának jelentése az 1951. évi állami tervek teljesítéséről

Közzétették a Szovjetunió minisztertanácsa mellett működő Központi Statisztikai Hivatal jelentését a Szovjetunió 1951 évi állami népgazdasági tervek teljesítményének eredményeiről. A jelentés az ipar, a mezőgazdaság és a közlekedés fejlődéséről, a népanyagi és kultúrszínvonalának emeléséről, a beruházások és áruforgalom fejlődéséről számol be.

A Szovjetunió egész iparának összetermelése 1951-ben 1950-hez viszonyítva 16 százalékkal növekedett.

A nemzeti jövedelem az előző évihez viszonyítva összehasonlító árakban 12 százalékos emelkedést mutat. Az iparban foglalkoztatott munkások munkájának termelékenysége 1950-hez viszonyítva 10 százalékkal emelkedett.

A Szovjetunió ipara 1951. évi tervét 103.5 százalékra teljesítette.

1951-ben a vasúti teherszállítás évi tervét túlteljesítették. A teherforgalom az 1950. évihez viszonyítva 12 százalékkal növekedett. Az átlagos napi rakodási tervet a vasutak 103 százalékra teljesítették. A kocsiforduló gyorsítására az állami tervben kitűzött feladatokat a múlt évben túlteljesítették. Az egy tonnakilométerre eső üzemanyagfelhasználás a vasutaknál 3 százalékkal csökkent.

Az ipari termelés önköltségének csökkentésével 1951-ben több mint 26 milliárd rubelt takarítottak meg, nem számítva a nyersanyagok és segédanyag nagykereskedelmi árának leszállításából származó megtakarításokat. Az ipar fejlesztésében 1951-ben elért sikerek, a munka termelékenységének növelése és a termelési önköltség csökkenése alapján, a kormány 1952 januárjában elsejétől újból

leszállította a fémek, gépek és felszerelések, a fűtőanyag, a vegyszerek, építőanyagok és a papír nagykereskedelmi árát, a villamos- és hőenergia, valamint a teherszállítás díját.

Az életszínvonal nagyarányú emelkedését úgy mérhetjük le helyesen, ha figyelembe vesszük, hogy a dolgozók jövedelme az 1951. évben az előző évhez viszonyítva 10 százalékkal emelkedett.

Üdvözöljük a magyar sajtó levelezőinek első országos konferenciáját!

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A Keleti állomás 3-as alapszerve eredményesen harcol pártunk politikájának érvényre juttatásáért

A Keleti állomás 3-as alapszervének tagsága bizalommal és lelkesedéssel választotta meg a vezetőségek újjáválasztásakor az új vezetőségét. Az öttagú vezetőségbe két elvtársnő is bekerült. A titkári teendőkkel *Szarka* Károly elvtársat bízták meg, az agit. prop. titkár *Kőnczöl* Ferencné, a szervező titkár *Megyeri* István, az oktatási felelős *Szalontai* Vilmosné, a gazdasági felelős pedig *Vigh* János elvtárs lett.

A 3-as alapszerv vezetősége sok nehézséget leküzdött, egész sor feladatot sikeresen megoldott. Az új vezetőség jó munkájának bizonyítéka, hogy az aránylag nagy területet jól ismeri, ott vannak a dolgozók között és nem tömegektől elszakadt íróasztal-politikát folytatnak.

Az új oktatási évad

beindítása, az őszi forgalom sikeres elvégzésére való mozgósítás, a munkafegyelem megszilárdítása, a népnevelő munka megjavítása várt az új vezetőségre. Nézzük meg, hogyan tett eleget mindennek a nehéz feladatnak az új vezetőség.

Az oktatási évad beindítása elég eredményes volt, de időközben nagymérvű lemorzsolódás mutatkozott. A 3-as alapszerv vezetősége helyesen mozgósította a népnevelő elvtársakat a lemorzsolódások megszüntetésére. A népnevelők felfigyeltek azokra a dolgozókra, akik elmaradoztak a politikai iskolákról és felvilágosító munkájukkal jelentős sikereket értek el. *Iványi* Mátyás térfelvigyázó például már a kezdet kezdetén rendszeresen elmaradt az iskoláról, mikor megmagyarázták neki, hogy saját magának árt vele, ha nem képezi magát, megértette ezt és azóta rendszeresen látogatja a politikai iskolát és jól tanul. *Solti* Pál állomáselőljáró szintén egyike volt azoknak, akik lebecsülték a pártoktatást, szakvonali munkára való hivatkozással rendszeresen elmaradozott a politikai iskoláról. Mikor a népnevelő elvtársak megmagyarázták neki, hogy pártunk lehetőséget nyujt számára tudása gyarapítására, amire a multban semmi lehetősége nem volt, akkor Solti Pál így felelt:

— Igazuk van az elvtársaknak. Ostoba voltam, hogy lebecsültem a számomra kínálkozó alkalmat. Igéretet teszek, hogy ezentúl mindig ott leszek a politikai iskolán és alaposan felkészülök az anyagból.

Solti Pál betartotta szavát. Azóta nem maradt el a politikai iskoláról és igen jó előmenetelt tanusít.

Míg az oktatási évad elején a 18-as létszámú politikai iskolán 6—7 hallgató jelent meg, ma már a

lemorzsolódás csaknem teljesen megszünt

Ez a jó eredmény a helyesen végzett felvilágosító munka mellett a jól megszervezett fordaszemináriumok következménye is. A vonatkísérő személyzet számára úgy szervezték meg a fordaszemináriumokat, hogy azon hetenkint három egymást követő napon bármelyik azonos fokú politikai iskolán résztvehetnek a hallgatók. Ez a módszer, noha hiányossága az, hogy az előadók nem ismerik meg teljesen a hallgatókat és nem tudják követni kellőképpen fejlődésüket — mégis eredményesnek bizonyul, mert a hallgatók számára lehetőséget nyujtott a rendszeres tanulásra.

A Keleti állomáson a politikai iskolák előadói a pártszervezet kezdeményezésére versenyre hívták ki egymást a még előforduló lemorzsolódások megszüntetésére és a tanulási színvonal emelésére. A napokban lesz az első kiértékelése ennek a versenynek.

Jó a viszony a szakvonali vezetéssel

A pártszervezet jó kapcsolatot tart a csoportvezetőkkel, tájékoztatja magát a munkaverseny eredményeiről és a munkafegyelem kérdéseiről. *Bányai* Elek intéző, termester rendszeresen beszámol az alapszerv vezetőségének a munkaverseny állásáról, a fegyelemről és munkájához meg is kapja a kellő támogatást a pártszervezettől.

A kétszeres bérrendezéssel

majd *Rákosi* elvtárs 60. születésnapjának méltó megünneplésére indított munkaversennyel kapcsolatos felvilágosító munka eredményességéhez nagymértékben hozzájárult a hármas alapszerv vezetősége.

Voltak dolgozók, akik kezdetben nem helyesen értékelték pártunk és kormányunk határozatát az ár- és bérrendezésről. A jó felvilágosító munka nyomán most már egészen másképen látják a kérdést. *Kálmán László* pártonkívüli, aki először azt mondta, hogy *„nem vezet jóra az ár- és bérrendezés"*, most, hogy először megkapta felemelt fizetését, ezeket mondotta:

— Én pártonkívüli vagyok, de ezúttal is megtanultam, hogy a párt szavára biztosan lehet építeni. A kétszeres bérrendezéssel és azzal, hogy mindent lehet kapni, sokkal jobb körülmények közé kerültem, mint azelőtt.

Ugyanígy nyilatkozott *Zsiros* János kocsimester, *Varga* István kocsirendező, *Szalai* Béla stb.

A dolgozókra támaszkodva

szállt szembe a 3-as alapszerv vezetősége a munkafegyelem lazítóival. A 3-as alapszerv vezetőségének munkája eredményezte, hogy a dolgozók felismerték, milyen veszély rejlik az olyan elemekben, mint *Zsemle* II. István kétlaki, aki rendszeresen kimaradozott a szolgálatból, bérdemagógiát folytatott. A dolgozók követelték *Zsemlye* II. István eltávolítását, úgyanúgy, mint *Török* Sándort, aki pártellenes kijelentéseket is tett több alkalommal. A két ellenséges elem leleplezése nagyban hozzájárult a munkafegyelem megszilárdításához.

A taggyüléseket

a vezetőségválasztás óta az élénk kritika és önkritika jellemzi. A tagság legutóbb megbírálta *Szarka* Károly titkár elvtársat, hogy nem elég alaposan készült fel titkári beszámolójának megtartására. A tagság kritikája helytálló volt. Kétségtelen, hogy a csúcsvezetőség nem foglalkozik eleget az új vezetőséggel, nem nyujt elég támogatást számukra. Ezen a hibán sürgősen változtatni kell a Keleti állomás csúcsvezetőségének, hogy az újonnan választott alapszervi vezetőségek még sok esetben tapasztalatlan tagjait felvértezzék a pártmunkában való jártassággal.

Pályafenntartási dolgozók a munkafegyelem megszilárditásáért

Az Országos Pályafenntartási Értekezlet részvevői *Surányi* elvtárs beszámolója után döntően a munkafegyelem kérdésével foglalkoztak. *Táncos* elvtárs hozzászólásában kifejtette, hogy azzal válaszolunk legméltóbban a háborús gyújtogatók mesterkedésére, ha megszilárditjuk a munkafegyelmet és kiméletlen harcot folytatunk az ellenség minden néven nevezendő kisérletei ellen. A pályafenntartás területén is számtalan példa bizonyítja, hogy ahol nem türték az ellenség garázdálkodását, ott megjavult a munkafegyelem, emelkedett a termelés. Szolgálati főnökeinek egy részénél azonban még ma is tapasztalható, hogy nem lépnek fel kellő szigorral a fegyelemlazítók ellen. *„Népszerűségre törekszenek, közszeretetben álló arcot vesznek fel, a jófiú szerepét akarják játszani."*

Kispéter János szegedi előmunkás az egy-két napos betegségekről beszélt. Megtörtént, hogy egy dolgozó üzleti bántalmak miatt otthon maradt, de még ugyan az nap valaki meglátta a *„beteget"* kocsmában, ahol remekül kuglizott és túltett az egészséges kuglizókon is. Fel kell hívni az orvosok figyelmét az ilyen esetekre, akiknek egyébként is kötelességük a lógósokról nyilvántartást vezetni. *Balda* István a műszaki értelmiség fokozott felelősségével foglalkozott.

A munkafegyelem ellen vétőket példásan meg kell büntetni úgy, hogy abból a többi dolgozók is tanuljanak, vessék meg a fegyelemlazítókat, távolítsák el soraikból az ellenség beépített ügynökeit.

Az egyéni felelősség kérdésével kapcsolatban *Mohácsi* István a következőket mondotta: *„Nekünk el kell ítélnünk azt a kartársat, aki nem tud saját portáján rendet teremteni. A pályamestereknek kötelességük eljárni a lógósok ellen, megvalósítani az öntudatos vasfegyelmet"*.

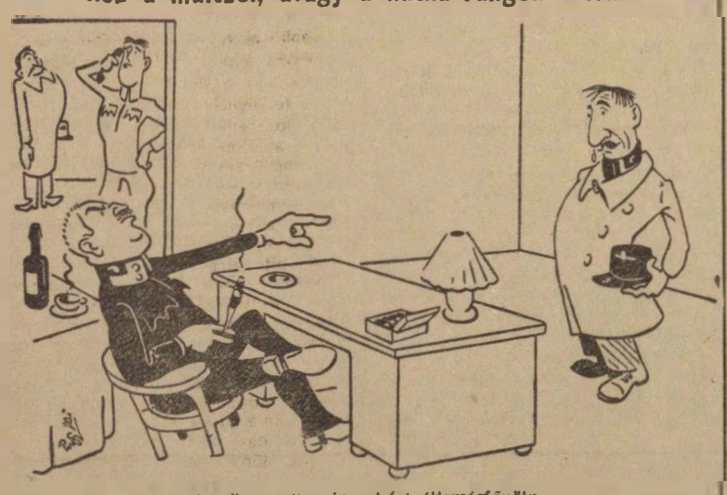
Gerstmayer Ferenc a dolgozó népet akarta megkárositani

A gazdasági élet kártevőit a szakszervezeti munka vonalán is megtalálhatjuk. Akadnak olyan szakszervezeti tagok, akik megfeledkeznek az alapszabályban lefektetett kötelességeikről és csak akkor keresik fel a szakszervezetet, amikor segélyt vagy egyéb kedvezményt akarnak kérni szakszervezeti tagságukra hivatkozva. Igy volt ez *Gerstmayer* Ferenc Dunakeszi Járműjavító ÜV dolgozójának esetében, aki a szakszervezettől házassági segélyt igényelt, de mivel több hónapon keresztül nem fizetett tagsági díjat, s tudva azt, hogy éppen ezért segélyben nem részesülhet, a hiányzó bélyegeket már régóta nem használt szakszervezeti bélyegek beragasztásával akarta pótolni.

A szakszervezeti központ társadalombiztosítási osztályának dolgozói és *Torda* József tagdijkezelő felfigyeltek erre az esetre és *Gerstmayert*, aki a dolgozók pénzéből illymódon akart őt meg nem illető segélyhez jutni, feljelentette a bírósághoz. A budapesti büntető járásbíróság január 7-én tárgyalta az ügyet és *Gerstmayer* Ferencet, aki időközben a Ganz Hajógyárban vállalt munkát és itt munkához való viszonya igen rossz volt, *nyolchónapi börtönbüntetésre ítélte.*

A tanuvallomások alapján, kétségtelenül kizáróan bebizonyosodott, hogy dolgozóinkat akarta megkárositani. Az itéletet a szakszervezetbe tömörült dolgozók védelmének érdekében hoztak. Az itélet szolgáljon figyelmeztetésül minden szakszervezeti tagnak és aktivának, hogy éberen őrködjön azon, hogy hasonló cselekményekkel szocializmust épitő népgazdaságunkat az ilyen és hasonló esetekkel meg ne károsithassák.

Kép a multból, avagy a nátha rangok szerint



Aradi, a volt nyiregyházi állomásfőnök:
— Micsoda, maga influenzás? Jegyezze meg magának, influenzás csak én lehetek. A forgalmista tiszt ur az náthás lehet, maga pedig csak közönséges taknyos! Szabadságot azt nem adok! Lelépheti

Nemzetközi HIREK

Az egységért folyó küzdelem jegyében tartották meg a francia vasutasok országos kongresszusát

A francia vasutasok országos kongresszusát 1800 küldött részvételével tartották meg Mutualitében. A kongresszus olyan időpontban ült össze, amikor a francia vasutasokat, különösen a pályamunkásokat a munkanélküliség veszélye fenyegeti. Raymond *Tournemaine* beszédében hangsúlyozta, hogy a vasutasok társadalombiztositási rendszere elleni támadások, a vasutasok széttagolása, számos alkalmazott elbocsátása, ami ma a pályamunkásokat fenyegeti. Mindezek megakadályozására védelmi bizottságok létesültek. Az egységes fellépések és sztrájkok eredményeként a vasutasok a mult évben két izben kaptak fizetésemelést. A mult évben 60.000 nyugdijas tért vissza a CGT-be. *Tournemaine* elvtárs szervezési kérdésekkel foglalkozva felhivta a küldötteket, hogy egyesitsék az összes vasutasokat egy alapvető programm szerint. A vasutasok között számos *Henri Martin*-bizottság alakult. A pantini vasutasok 95 százaléka aláirta az öthatalmi békeegyezményre irányuló követelést.

Mezerette, a pantini pályafenntartási szolgálat egységes szakszervezeti alapszervének titkára hangsúlyozta, hogy a munkások csak akkor tudnak eredményeket elérni, ha egyetlen szakszervezetük, egyetlen szövetségük lesz. Ma Franciaországban az egész vasutasságnak a többi dolgozóval karöltve harcolnia kell, hogy a kormánytól kikényszerítsék az egyes vonalakon a forgalom fenntartását. Követelik a bérjegyzékek egyszerűsítését és a fizetés országos viszonylatban való egységesitését.

Alphonse *Drouard* a Nemzetközi Szállitási Szakmai Csoport elnöke, szövetségi titkár leleplezte a kormánynak az amerikai megszállással szemben tanusitott szolgalelkűségét és a miniszterelnek azon igyekezetét, hogy a washingtoni meghivásoknak eleget tesznek. A nyugati országok háborús politikájáról beszélve kijelentette, hogy

a munkásegység meg tudja akadályozni, hogy ezt a tervet megvalósitsák. Ki kell terjeszteni a békeharcot, aláirásokat kell gyüjteni az öthatalmi egyezmény mellett, küldöttségeket és beadványokat kell az ENSZ-hez juttatni.

A kongresszuson megtárgyalták a harci eszközöket a széttagolódás, az elbocsátások, a vegyesbizottság elleni támadások és azok ellen a veszélyek ellen, amelyeknek az öregségi és társadalombiztositás van kitéve. A nyugdijasok, nők és fiatalok követeléseit részleteiben is megfogalmazták. A francia vasutasok elszántan törekednek az egyesülésre, hogy ezzel elhárítsák a fenyegető veszélyeket. Ez a kongresszus az egység kifejlődését és a szakszervezeti csoportok létrehozását készitette elő. A kormány különféle terveivel és javaslataival, melyekkel a francia vasutasok harcát le akarja szerelni, szemben áll a vasutasok szövetségének gazdasági békeprogrammja.

Miután a kongresszus egyhangúlag elfogadta a határozatokat, Raymond *Tournemaine* a kongresszust berekesztette. Záróbeszédében felhivta a vasutasokat, hogy tegyék erőteljesebbé egységharcukat a vasutasok védelméért, az elért sikerért, a fizetésekért és az elbocsátások ellen.

Éjjeli Szanatórium a Jasi-i államvasutak főműhelyénél

Jasiban, csakúgy mint mindenütt a Román Népköztársaságban, lelkesen dolgoznak az új épitkezéseken, amelyekben modern üzemek, világos iskolák vagy üzlethelyiségek, munkáslakások, stb. lesznek elhelyezve. Mindezek a dolgozók életszinvonalának emelését szolgálják. Ezen épitkezések között szerepel az Államvasutak yasi-i főműhelyének éjjeli szanatóriuma is, melynek épitését 1950 novemberében kezdték el és amelyet már azóta befejeztek és megkezdte működését.

Az éjjeli szanatóriumok újtipusú intézmények, melyeket azok nyomán létesitettek, amilyenek a Szovjetunióban a legfontosabb üzemek mellett működnek. Ezekben a szanatóriumokban bizonyos ideig tartózkodnak azok a dolgozók, akik orvosi kezelésre szorulnak, de betegségük nem gátolja a termelési munkában való részvételüket.

A munka utáni különös gondozás esténként és az éjszaka folyamán, valamint az évtemód, megakadályozzák a betegség súlyosbodását és elérik a dolgozók gyógyulását anélkül, hogy a termelés menetét akadályoznák.

A Jasi-i államvasutak főműhelye számára létesitett új éjjeli szanatórium 30 kétágyas pihenőszobából áll.

Ezek a higienikus szobák, amelyek színes mozaikokkal vannak kirakva, minden beteg részére külön szekrénnyel, hideg-meleg viz szolgáltatással ellátott mosdóval és minden szükséges eszközzel vannak berendezve. Az épületben van egy orvosi rendelő, amely állandóan szolgálatot tart, egy patika, könyvtár, olvasótermek, világos társalgók, ebédlők, zuhanyozó fürdők, stb.

Ezekben a szanatóriumokban a dolgozókat teljesen ingyen kezelik.

HARC A MINDENNAPI KENYÉRÉRT

A Szovjetunióban az 1951. évben elért sikerek, a munka termelékenységének növelése, és a termelési önköltség csökkentése alapján 1952 január 1-től egy sor iparcikk árát, valamint a teherszállitás díját leszállitották. A Román Népköztársaságban szintén nagyarányú árleszállitást hajtottak végre, de a népi demokráciák többi államának minden intézkedése szintén a dolgozók életszinvonalának emelését célozza. Ellenben a kapitalista államokból naponta érkeznek hirek a dolgozók békeköveteléseiről, sztrájkjairól, a munkáscsaládok nyomorgó életéről.

Olaszországban egy hattagú család egy évben összesen 800 kilogramm kenyeret, 6 kilogramm igen rossz minőségü húst, 3 liter olajat és egyetlen kilogramm cukrot fogyasztott egy nemrégiben elfolytatott hivatalos anketon elhangzott adatok szerint. Vajat, gyümölcsöt soha nem látott a család, sajtot csak kétszer: családi ünnep alkalmával. Lakásuk egyetlen kicsiny ablaktalan szobából áll.

Világosan megmutatja a *„Hurriyet"* cimü isztambuli újság egyik számában megjelent levél a török nép helyzetét: egy öttagú török család létfenntartásához szükséges minimum megvásárlására egy hónapban 363 török font szükséges. Az állami tisztviselők havi keresete 80—100 török font. Milyen körülmények közöt élhetnek akkor a munkások, akik ennél sokkal kevesebbet kapnak? Az éllelmiszerárak állandóan emelkednek, megállapitható tehát, hogy Törökország állagos munkásjövedelme messze a létminimum alatt van.

Franciaországból naponta érkeznek a dolgozók egységsztrájkjairól szóló hirek, amelyet a drágaság ellen és a béremelésért folytatnak. Az elmult hetekben zajlott le 20.000 marseillei vas- és fémipari, vegyipari, épitőipari és közlekedési dolgozó egynapos figyelmeztető sztrájkja a drágaság ellen, a népek közötti tartós béke megteremtéséért.

KÖZÉRDEKÜ RENDELETEK

A „Magyar Közlöny", a Magyar Népköztársaság Hivatalos Lapja közli:

1001/1952 (I. 19.) Mt. h.: Az 1951 évi tervek határidő előtti befejezése, illetve túlteljesitése érdekében indított szocialista munkaverseny győzteseinek jutalmazásáról.

6/1952 (I. 23.) P. M.: A dolgozók egységes társadalombiztositási nyugdijának a bérrendezéssel kapcsolatos felemeléséről.

1/1952. (I. 23. Np. M.: A kultúrotthonokról szóló 136/1951. (VII. 4.) Mt. számú rendelet végrehajtása.

A Magyar Államvasutak Hivatalos Lapjából:

147/3/1952. Vfk. C.: Ujitó dijaknak takarékbetét formájában való kiszolgáltatása.

6266/38/1951. I/3. A: Családi pótlék folyósitásának egyes feltételei

ad 6260/M/101/1951. I/4: Az új bérszabályzat végrehajtási utasitása 3. sz. mellékletének módositása.

Bánfi József „Az őszi forgalom legjobb ifjúmunkása" február 15-re befejezi negyedévi tervét

Ötéves tervünk végrehajtása során egyre több árut kell rendeltetési helyére szállítani a vasutnak. A dolgozók életszínvonalának állandó emelkedése következtében napról napra szaporodik a darabáru szállítás. A szállítás lebonyolításában nagy feladat. Komoly felelősség terheli azokat a dolgozókat, akik a szállíttató felek részéről, szállításra feladott árukat kezelik, hogy gyorsan és biztosan érkezzenek meg rendeltetési helyükre a feladott áruk.



Budapest-Nyugati pályaudvar dolgozója, *Bánfi* József kétszeres sztahanovista berakómunkás, látva ezt a fontos feladatot, csatlakozott *Födi* Sándor elvtárs felhívásához, hogy harcba indult az *„Az őszi forgalom legjobb ifjúmunkása"* cím elnyeréséért. Az őszi forgalom ideje alatt teljesítette a kitűzött feladatot,

minden kár nélkül kezelte a szállíttatók által feladott darabárukat. Normáját átlagosan 160—170 százalékra teljesítette.

Az árukat úgy helyezte el a kocsikban, hogy a súlyosabb darabokat a kocsi aljára rakta, figyelembe vette azok terjedelmét, csomagolási módját és alakját. Az őszi forgalom ideje alatt fokozta teljesítményét, ami az értékelésnél be is bizonyosodott. Egyéni versenyben a budapesti Igazgatóság első helyezettje lett.

Pontos, fegyelmezett munka

a kollektív szellem kialakítása, szoros együttműködés a vezető raktárnokkal, a jól megszervezett munka segítette *Bánfi* elvtársat az eredmények elérésében. *„Kezdetben többet dolgoztam a kelleténél* — mondotta — *mert nem rendelkeztem megfelelő ismerettel, amely szükséges a darabáruk kezeléséhez. Szovjet brosúrákból olvasott tapasztalatok alapján igyekeztem munkámat megkönnyíteni. Napokra felbontott terv segítségével már a munka megkezdésekor láttam azt, hogy milyen feladatok várnak rám. Eredményeim elérésében nagy segítségemre volt a párt és a szakszervezet azzal, hogy az esetenként felmerült problémák megoldásában közbenjárt a szakszolgálatnál, s így tervemet nemcsak teljesíteni tudtam, hanem túl is teljesítettem."*

Rákosi elvtárs születésnapja tiszteletére vállalta, hogy negyedévi tervét február 15-re befejezi. Teljesítményét napról napra fokozza: január első tíz napjában 180, a másodikban 183, 24-én pedig már 237 százalékos teljesítményt ért el.

A rakott kocsikról szovjet tapasztalat alapján szavatossági levelet állít ki, hogy ezáltal is ellenőrizhesse az általa rakott áru sértetlen megérkezését rendeltetési helyére.

Így hálája meg *Bánfi* elvtárs azt a támogatást, melyet a párt és a népi demokrácia nyújtott számára. A felszabadulás után tanult meg írni, s nyílt mód képességei továbbfejlesztésére. A mult év októberében munkájának elismeréséül az élcsapat tagjelöltjeinek sorába került. Az őszi forgalomban elért jó munkájáért nemcsak elismerőlevelet, hanem 1600 forint pénzjutalmat is kapott.

Bánfi elvtárs nem elégszik meg az elért eredményekkel, tovább folytatja a harcot, hogy az őszi forgalomban kiérdemelt első helyezést tovább is megtartva, példamutató munkával újabb, nagyobb eredményeket érhessen el.

Tervszerű munkaerőgazdálkodással szüntessük meg a béralaptúllépést

Gerő elvtárs január 12-én a gazdasági vezetők országos aktivaértekezletén elhangzott beszédében részletesen foglalkozott a népgazdaság fejlő dését károsan befolyásoló sorozatos béralaptúllépésekkel. Megállapította, hogy számos üzemben, gyárban, építkezésen sokkal jobban emelkedett a kifizetett bérek összege, mint az elvégzett munka mennyisége. Ez a megállapítás a vasút egyes üzemeire és vállalataira is vonatkozik. Már az 1951-es év első három negyedében is voltak béralaptúllépések,

a negyedik negyedévben ez azonban olyan méreteket öltött, amely élesen rávilágít a vasút egyes szakvezetőinek liberális állásfoglalására a helytelen munkaszervezés következtében állandóan jelentkező létszámemelési törekvésére.

A béralap az az összeg, amely az üzemek, vállalatok termelési tervének végrehajtásánál foglalkoztatott munkások és alkalmazottak munkabérének kifizetéséhez szükséges. A munkások és alkalmazottak létszámának megállapítása a műszaki és kiszolgálási normák alapján történik, figyelembe véve a szocialista gazdálkodásban a munka termelékenységének állandó és fokozatos emelkedésének döntő fontosságát. A munka helyes megszervezését mutatja, hogy

a szombathelyi igazgatóság pályafenntartási osztályán egy vonalllsztviselő két nagy osztálymérnökség vonalbiztosi teendői ellátása mellett még az üzemelszámolási csoport vezetője is.

Helytelen azonban, hogy ugyanitt Madarasi műszaki tanácsos csak az igazgatóság legkisebb osztálymérnökségének vonalbiztosi teendőit látja el.

Az ezévben előttünk álló megnövekedett feladatokat nem a tervezett létszám felemelésével, hanem a munka termelékenységének emelésével kell végrehajtani. A MAV létszáma az 1951-es tervidőszak folyamán a negyedik negyedévben nagymértékű növekedést mutatott. A legtöbb szolgálati ág a munkatervek figyelmen kívül hagyásával nagymértékű létszámemelést hajtott végre, amivel az ipar más területéről vonta el a dolgozókat. *A Vasúti Főosztály gépészeti szakosztályának vezetője például olyan rendelkezést adott ki, hogy az igazgatóságok még abban az esetben is vegyenek fel munkásokat, ha azokra pillanatnyilag szükség nincs,* de a többi szolgálati ágak is tovább növelték a létszámot, ugyanakkor azonban a teljesítmények fokozatosan csökkentek. A létszám növelése helyett

alapos elemző munkára lett volna szükség, amely felfedte volna a termelékenység csökkenésének okát és megmutatta volna azok kijavításának módját.

A hiányosságok felszámolásával meg lehetett volna akadályozni az átlagos utazási sebesség és a tehervonatterhelés rohamos csökkenését, a vonatácsorgásokat, az üres meneteket, amellyel a mozdony- és vonatkísérő személyzet magas havi óraszámának csökkenését is elértük volna.

Gerő elvtárs beszédében felhívta figyelmünket munkaerőtartalékainak felszínrehozására is, amikor ezeket mondotta: *Nagyon felduzzadt az adminisztratív és kisegítő apparátusunk. Ennek létszámából a munkaerő egy bizonyos részét tervszerűen át kell irányítanunk a termelőmunkába.* Nemcsak a forgalom lebonyolítását végző üzemi létszám vonalán vannak lazaságok. Lényegesen nagyobb és károsabb létszámtúllépések mutatkoznak — indokolatlanul — az adminisztratív létszámnál. Például a

pályafenntartási szakszolgálat az adminisztratív létszámtervét háromszáz fővel túllépte.

Ezek a jelenségekre a terv végrehajtásában közvetlenül fel kell figyelni, erélyesen és időben fel kell lépni a munkafegyelem megsértői, az igazolatlan hiányzók, a lógósok ellen, mert ezek is előidézői a béralaptúllépéseknek. A tervfegyelem szempontjából — mondotta *Gerő* elvtárs — szükséges, hogy a lógósok, az önkényesen kilépők, az igazolatlanul mulasztók ellen, szigorúbb rendszabályokat alkalmazzunk, amelyre jogszabályaink lehetőséget adnak, és amit a becsületes dolgozók, azaz a dolgozók túlnyomó többsége már régesrégen követel. A szolgálati vezetők tekintsék a terveket vastörvénynek, azok bétarlását és túlteljesítését minden eszközzel igyekezzenek elérni.

Hogyan gondozzák a váltókat télen

Tanácsok a fiatal vasúti dolgozóknak

A váltókezelő munkájának technológiája, akinek állítótornya a tolatási körzetben fekszik, nagyon sajátságos és érdekes. A váltókezelő itt állandóan mozog. Gyors munkájától, ügyességétől nagymértékben függ a vonatok rendezésének üteme. A váltókat előkészítve a tolatásra kerülő szerelvények átállításához, a váltókezelő a következő műveleteket végzi: először — *„Megállj"* — *jelzést ad a mozdonyvezető felé,* másodszor *átállítja a váltókat,* harmadszor — *a szerelvény mozgatására jelzést ad.* Azt mondhatnók, hogy ebben nincs semmi bonyolult, az egész nagyon egyszerű. De ezek az egyszerű műveletek is körültekintést, a tolatás menetével megegyező szabályos összehangolást igényelnek. Munkánkat mi a vonatok összeállításával és rendezésével kapcsolatos valamennyi művelettel hangoljuk össze. A tolatási meneteknél az úgynevezett többlet futás csökkentésére törekszünk, amely rendszerint a 150—200 métert is eléri. Tolatás közben a többlet futást gyakran sikerült teljesen kiküszöbölnünk.

Alapvető eljárásunk lényege az, hogy a mozdonyvezető felé a „Megállj" jelzést korábban — a tolatott szerelvénynek az elosztó váltón történő áthaladása előtt adjuk. Tolatási körzetünk és a vágányzat teljes ismeretében helyesen kiszámíthatjuk, mikor kell a „Megállj" jelzést korábban adni.

Meg kell érteni, hogy a vonatösszeállítási és rendezési terv teljesítéséné. a kocsirendező brigáddal mindenkor szoros kapcsolatot kell fenntartani. *A szerelvény részekre osztása közben hozzávetőlegesen ki kell számítani, mennyi lesz minden egyes leakasztott rész súlya, számításba kell venni, milyen időjárási viszonyok mellett adják a jelzést, tudni kell, milyen sebességgel fognak tolatni.* Ilyen körülmények mellett a mozdonyvezető helyesen és kellő időben veszi észre a jelzést és nem engedi meg a tolatott szerelvény többlet futását.

Meg kell érteni azt is, hogy ha köd van, akkor a tolatás megkezdése előtt a váltókezelő kötelessége megtudni a tolatás menetének a sorrendjét. Ilyen időjárás esetén gyakran hangjelzéseket kell alkalmazni. Olvadáskor a tolatás megkezdése előtt a váltóktól 50—100 méter távolságban a vágánykörök homokkal való felszórását nem kell elfelejteni.

Minden váltókezelőnek tudnia kell hogy hidegben a kocsik mozgási tulajdonságai megváltoznak. Nyáron mondjuk, szalasztásos tolatásnál egy kihúzással visszahúzás nélkül 9—10 dobást végezhetnek. Télen azonban a dobások száma 4—5-re csökken, miközben növelni kell a lendületet, fokozni kell a sebességet. Ebben az időszakban a tolatandó szerelvény egyik vágányról a másik vágányra való átállításához a váltókezelő gyakran kiszámított peronokkal rendelkezik. De még az ilyen nehéz körülmények között is lehet és kell is a tolatási menet hosszát csökkenteni.

Képzeljük el, hogy hóviharban tolatnak. A mozdonyvezető mereven néz, figyeli, milyen jelzést adnak. Az arcába hulló hó elkődösíti látását. A jelzéseket lassabban észleli. Következésképpen csökkenti a tolatás ütemét.

Még ilyen rossz időjárás mellett is el lehet és el is kell kerülni a tolatás lelassítását. Azért, hogy a mozdonyvezetők a jelzéseket hóviharban is határozottan észrevegyék, a szerelvénytől kissé oldalra kell a jelzés adáskor elmenni. Világos háttérben a jelzés világosabban látható.

Éjjel, amikor az állomáson sok jelző fény ég, a váltókezelőknek teljesen ép és jól hangzó sípot kell használniok. A sípot rendben kell tartani, hogy erős hangjuk legyen. A kézilámpákat lunyinista módon kell gondozni. Mindig ügyelni kell arra, hogy a lámpa ajtaja szorosan záródjék — a szél akkor nem oltja el a ángot. Az üveget időről időre meg kell tisztítani és ügyelni kell arra, hogy a hó ne takarja be.

A fiatal váltókezelőknek meg kell tanulniok a váltók téli gondozásának lunyinista szabályzatát. Jó alapotban kell tartani, állandóan ellenőrizni kell a surlódó és csúszó alkatrészeket — a csúcssínszékeket, a csúcssintalpakat, a gyököket stb. *A váltó valamennyi alkatrészének mindenkor tisztának kell lennie, különben a szennyréteg alatt nem vehetők észre a forgalmat veszélyeztető repedések.* Különösen gondosan kell megtisztítani mindenekelőtt a *vezetősín csavarjait az átlító rúd működését sokszor kell ellenőrizni és a keresztezéseket felülvizsgálni.* Nagyon fontos az összekötőrúd csavarjának az ellenőrzése. Ha a csavar meglazul, a csúszósín a tősíntől eltávolodik.

Arra is ügyelni kell, hogy a váltótalpfákat az ágyazatban tömören felfeküdjenek, hogy leülepedés ne legyen. Azért, hogy hóeséskor a csúszósín a tősínhez pontosan záródjék, *a csúszósínt a hótól kellő időben meg kell tisztítani, a váltójelző alól a keresztezések nyomvezetővályuiból a havat ki kell seperni.* A váltókezelő seprűt és kaparóvasat mindenkor tartson kéznél. *Száraz hidegben a váltók valamennyi fémalkatrészét és az anyavágányban fekvő sineket petróleummal* kell bekenni.

A váltókezelőknek a váltókörzetben a sinillesztéseket *mintha saját tulajdonuk lenne,* úgy kell gondozniok. Ha az illesztésben nagyobb hézagot és úgynevezett lépcsőt fedeznek fel, erről a feljebbvalóikat azonnal értesíteni kell, minthogy az illesztésben előforduló lépcsők a tolatási sebességet csökkentik.

Az év minden szakában a váltók helyes gondozása — a kocsirendező brigádoknak nagy segítség! Kiszámították, hogy ez minden egyes vonat rendezésénél nyáron 12—15 perc, télen 9—10 perc megtakarítást eredményez. (Megjelent a Gudok 1951. november 31-i számában.)



dolgozói harcot indítanak a minisztertanács vándorzászlajának visszaszerzéséért

Szeretett Rákosi Elvtárs!

Mi, a Hámán Kató Fűtőház dolgozói az elmúlt esztendőben elnyertük a minisztertanács vándorzászlóját, de az őszi versenyben elmaradtunk. Elmaradásunk oka, hogy fejünkbe szállt a dicsőség, megpihentünk babérainkon. Nem léptünk fel idejében a munkafegyelemlazítókkal szemben, melynek következtében mozdonyaink egy részének állapota leromlott és így nem tudtunk teljes mértékben eleget tenni az őszi forgalom nagy feladatainak, melyet joggal várt el tőlünk pártunk.

Mi, most elhatároztuk, hogy hibáinkat kijavítjuk. Rákosi elvtárs 60. születésnapjának méltó megünneplésére pedig harcot indítunk a vándorzászló visszaszerzéséért.

Ezért vállaljuk:

1. Szénfogyasztásunkat a mozdonyok jó karbantartásával, tervszerű javítási munkálatokkal és az egylapátos tüzelési módszer továbbfejlesztésével tervünkhöz viszonyítva öt százalékkal, valamint a száz elegytonna kilométerre eső összes költségeinket öt százalékkal csökkentjük. Ezt a feltételt március 9-re elérjük és az év többi részében tartjuk, illetve a költségeket tovább csökkentjük.

2. A körfolyamatos mozdonyforduló, a grafikus vezénylési rendszer kiterjesztésével és az 500 kilométeres mozgalom továbbfejlesztésével az 1952. évben előírt kilométer-tervünket havi hat százalékkal túlteljesítjük. Első negyedévi tervünket március 25-re befejezzük.

3. A vontatási és forgalmi szolgálat dolgozói között létesített komplexbrigádok jó munkájával elérjük azt, hogy 1952-ben a tervhez viszonyítva vonataink átlagos terhelését 2.5 százalékkal növeljük. Ezt az eredményt Rákosi elvtárs 60. születésnapjára elérjük és az év további folyamán tartjuk, illetve tovább növeljük

4. A munkafegyelem megszilárdítása terén az egyszemélyi felelős vezetés érvényesítésével, a Deák-mozgalom kiszélesítésével az igazolatlan távolmaradásokat, a termelést gátló munkafegyelemsértéseket március 9-ig megszüntetjük, valamint a fűtőház dolgozóinak hibájából eredő szolgálatképtelenségeket a minőségi munka megjavításán keresztül augusztus 20-ig egy százalék alá csökkentjük.

Vállalásunkat pártunk irányításával, a Szovjetunió hős vasutasaitól átvett tapasztalatok felhasználásával valósítjuk meg. Fokozott gondot fordítunk mozdonyaink és megmunkáló gépeink jó kihasználására, a javítási munkák tervszerű alkalmazására, megelőző javítással az önköltség csökkentésére és a vezetés színvonalának emelésére. Ezzel a vállalásunkkal akarunk tanúbizonyságot tenni szeretett Rákosi elvtársunk iránt való hűségünkről.

A fenti vállalásunk alapján szocialista munkaversenyre hívjuk Szolnok fűtőház dolgozóit, hogy a verseny kiszélesítésével minél hatásosabban szolgáljuk békénk megvédését és a szocializmus építését.

Budapest, 1952. január 22.

A Fűtőház dolgozói nevében:

Jász Árpád sk., szakszerv. elnök h. — Szakos István sk., a pártbizottság titkára. — Fábián Krisztina sk., DISZ-titkár h. — Pongrácz Imre sk., fűtőházfőnök

Hosszúlejáratú VERSENYSZERZŐDÉSSEL az új tervév sikeréért



Az elmúlt év tapasztalatait értékelve kezdtük meg a hosszúlejáratú versenyvállalások szervezését. *Gerő* és *Rákosi* elvtársak beszédei a gazdasági aktivaértekezleten számunkra értékes és sok hasznosítható javaslatot nyújtanak. A januárban megtartott termelési értekezleten dolgozóink *Gerő* elvtárs által felvetett kérdések tükrében vizsgálták teljesítményüket. Az 1952-es tervévet eredményesen fejeztük be, az őszi csúcsforgalom feladatait eredményesen oldottuk meg. Járműjavítóink között

első helyezést értünk el. A pártszervezet irányítása és ellenőrzése, a munka helyes szervezése tette lehetővé eredményeink elérését.

Kiemelkedő eredményt ért el *Dunai* Árpádné kenőpárnavarró, aki 151 százalékos, *Eredics* Károly tüzikovácsbrigádja, akik 150 százalékos átlagteljesítményt értek el.

Dolgozóink javaslatot tettek a folyamatos munka biztosítására és kérték a műszaki vezetőket, hogy kövessenek el mindent az anyagellátás területén eddig megmutatkozó lazaságok felszámolására. Bírálták a szakszervezetet, hogy nem segíti és nem ellenőrzi a helyes munkamegszervezést, hiányos a munkája a dolgozókkal való foglalkozásban is. Több apró hiba feltárásával segítették a vezetés színvonalának emelését. Már az év elején, de különösen január 12-e után mind a fizikai, mind a műszaki dolgozók a szűk keresztmetszetek felszámolására tettek javaslatot, kötöttek hosszúlejáratú versenyszerződést. Ezzel kívánják a kampányszerűséget felszámolni, a terv mindennapos teljesítését elérni. Az elmult évben eredményeket értünk el a felvilágosító munka területén, ami megmutatkozik abban, hogy az igazolatlanul távolmaradók száma napról napra csökken. Nagy jelentősége volt üzemünk életében, az eredmények elérésében

a politikai és szakmai oktatásnak, amelybe egyre többen kapcsolódnak be.

Az új tervévben tovább szélesítjük az eddig jól bevált szovjet munkamódszerek alkalmazását, a gépek szocialista megőrzésbe való átvételét, a *Kuznyecov-* és *Vorosin*-mozgalmakat. A közelmultban választott új pártvezetőség az eddiginél is eredményesebben segíti a dolgozókat, s támogatja építő bírálatával a műszaki vezetésben mutatkozó hiányosságokat. Üzemi bizottságunk a vállalatvezetéssel nagy gondot fordít a balesetek csökkentésére, a száz százalékon aluli teljesítők patronálására. Műszaki vezetőink versenyszerződéseket kötöttek, melyben közös erővel, műszaki tudásuk legjavát adva segítik a dolgozók javaslatainak megvalósítását, ötéves tervünk döntő évének tervteljesítését.

Kován Lajos,
a Szombathelyi Járműjavító ÜV ÜB-elnöke

BÜSZKESÉGEINK



Józsa György elvtárs előmunkás, a szombathelyi osztálymérnökség III. számú pályamesteri szakaszának előmunkása az őszi forgalmi versenyben „A legjobb előmunkás" címet érdemelte ki s így büszkén tekinthetik az ország többi előmunkásai, munkavezetői példaképüknek.

Józsa elvtárs és brigádjának az átlagos teljesítése 151 százalék. A teljesítmény- és időbéres óráinak viszonyszáma egy óra. A kocsikirakási versenyben átlagos teljesítménye 0.45 óra. Munkáit kifogástalanul, a minőségi munka figyelembevételével végezte.

Józsa elvtárs a következőkben számol be arról, milyen módszerrel érte el a kiemelkedő eredményt.

„Az elmúlt év februárjában pártszervezetünk javaslatára, a szakszervezet segítségével 10 főből álló ifjúbrigádot alakítottunk. A feladat az volt, hogy a brigádon belül megszilárdítsuk a munkafegyelmet s minőségi munkával fokozzuk teljesítményünket. Ezt úgy tudtuk elérni, hogy a munkaidő minden percét termelőmunkára fordítottuk. Kommunista tízperceket vezettünk be a munka megkezdése előtt, amelyen belül megbeszéltük a napi munkát. Munkánk jelentőségéről felvilágosítottam a brigád minden tagját, mert ez az a munka, melyen alapszik a vasút lényege. A brigádban jó kollektív szellemet alakítottunk ki. A brigád minden egyes tagjával ismertettem a darabbérezés jelentőségét és technikai kivitelezését ezáltal minden dolgozótársam tisztán látta azt, hogy miért, mennyit kell dolgoznia. Külön oktattam és a munkaidőn kívül foglalkoztam a brigád tagjaival, hogy a felépítményi munkák részleteibe bevezessem őket: átszegelés, vágánymérés és kapcsolás. A vágányszabályozási munkáknál csatlakoztunk a Kovaljov-mozgalomhoz, melynek alkalmazása nagyban segített bennünket és megkönnyítette a munkánkat. Az átverést négy fő kettes ütemben végzi. Fontos feladat a szerszámok gondos kezelése, tisztántartása. Ezzel megszüntettük a szerszámok javításából, vagy rossz szerszámok használatából származó munkakieséseket. További célkitűzésünk: eredményeink fokozása s ötéves tervünk harmadik évének időelőtti teljesítése, az esetleges téli forgalmi akadályok megelőzése, a pálya jó karbantartásával".

Megjutalmazták az őszi forgalmi verseny legjobb dolgozóit

A közelmúltban történt meg az őszi forgalom egyjobb dolgozóinak kitüntetése és jutalmazása. Azok a a dolgozók, akik nagy feladataink végrehajtásából példamutatóan kivették részüket, elismerő oklevéllben és pénzjutalomban részesültek. Ez a jutalmazás is azt mutatja, hogy pártunk és kormányunk a megbecsülésen kívül is megjutalmazza azokat, akik a terveljesítésben, a munkafegyelem megszilárditásában élenjárnak.

A minisztertanács és a SZOT vándorzászlajáért folyó versenyben második helyezést elért Budapest-Ferencváros állomás dolgozóinak január 25-én adták át az 50.000 forint pénzjutalmat. Az elnöki megnyitó után kultúrműsor következett. Az ünnepi beszédet *Lindner* József elvtárs, a 8. Szakosztály vezetője tartotta, aki beszédében ismertette az állomás dolgozói által elért eredményeket és hangsúlyozta, hogy csak a szolgálati ágak szoros együttműködésének eredményeként érhették el ezt a megtisztelő helyezést. *Lindner* elvtárs beszéde után *Gáspár* Sándor elvtárs, a szakszervezet főtitkára üdvözölte az állomás dolgozóit. Kiemelte a bizalmiak és a népnevelők jó munkáját, további kemény harcra buzdította a dolgozókat a *Rákosi* elvtárs születésnapja tiszteletére indított versenyszakaszban. *Gáspár* elvtárs beszéde után *Takács* János elvtárs, a multévi második helyezett Autóbuszüzem dolgozói nevében üdvözölte a ferencvárosiakat és fogadalmat tett munkatársai nevében, hogy lemaradásukat behozzák és tovább harcolnak a vándorzászlóért a március 9-i versenyben. Ezután kezdődött meg a jutalmak kiosztása, majd a hozzászólások következtek. A hozzászólók hangsúlyozták, hogy eredményeik további fokozásával harcot indítanak az első helyért a munkafegyelem megszilárditásával, jó együttműködéssel, eredményeik túlszárnyalásával fogják ünnepelni *Rákosi* elvtárs születésnapját.

Az átadások a többi szolgálati helyen is ünnepélyes keretek közt folytak le. Bátaszéken a dolgozók családtagjai is résztvettek az ünnepségen. A kultúrcsoport énekszámokkal tette nivósabbá a műsort. A jutalmak átadása után a dolgozók lelkes hozzászólásokban tettek felajánlást *Rákosi* elvtárs születésnapjára. A hozzászólók hangsúlyozták, hogy

az eredményeket a kollektív együttműködés segítségével érték el.

Gyarmati György mozdonyvezető arról beszélt, hogy teljesítményeinek elérésében nagy segítségére volt a szovjet brosúrák alapján bevezetett munkamódszer.

Sopron állomáson szűknek bizonyult a kultúrterem, így a dolgozók egy része folyosón hallgatta végig az ünnepséget. A jutalomkiosztás után a résztvevők még hosszú ideig együttmaradtak, megbeszélték munkájuk eddigi eredményeit és hiányosságait, valamint a további feladatokat. Szegeden állomáson a kultúrműsorral egybekötött ünnepségen *Bálint* Béla szertárfőnök ígéretet tett, hogy *Rákosi* elvtárs születésnapjára normáját 282 százalékról 312 százalékra emeli. *Szögi* István, a szegedi fűtőház előfűtője, aki országos harmadik helyezést ért el, a gőztartási egységidő 27 százalékkal való csökkentését és 10 százalékos szénmegtakarítást vál alt.

Az Északi Járműjavító ÜV-ben Somogyi József sztahanovista vállalta, hogy ötéves tervét március 9-re befejezi és versenyre hívta ki Huszár Lajos sztahanovistát.

A jutalomkiosztás után a Radiátorgyár kultúrcsoportja vidám jeleneteivel és a szakszervezeti központ pengetős zenekara, zeneszámokkal szórakoztatta a dolgozókat.

Kőbánya—Felső-pályaudvaron *Szőllősi* József forgalmi szolgálattevő, aki országos viszonylatban második helyezést ért el, hozzászólásában hangsúlyozta, hogy az eredményt úgy tudta elérni, hogy mindenkor a párt útmutatásait követte. *Rákosi* elvtárs születésnapjára vállalta, hogy munkamódszerét átadva *Dézsi* József kartársát rendelkező szolgálattevőnek képezi ki.

Az ünnepségeket az egész országban a dolgozók felhasználták újabb vállalások megtételére, ezzel is kimutatva szeretetüket és ragaszkodásukat pártunk szeretett vezére, *Rákosi* elvtárs iránt.

Az őszi forgalmi versenyben legjobb eredményt elért dolgozók névsora a Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja 1951 január 29-i számában található.

Sportköreink feladata az iskolák patronálásában

A múlt év elején megválasztott sportköri elnökségeink egyik legfontosabb feladata, hogy dolgozóink minél nagyobb tömegét vonják be az állandó, rendszeres sportolásba. A testnevelés és sport hazánk fejlődésében fontos állami feladattá vált. Olyan feladattá, amelynek célja, hogy dolgozóink, ifjúságunk százezreit a sportlehetőségeken keresztül a társadalom edzett, egészséges tagjaivá nevelje, akik félelmet és nehézséget nem ismerve, a szocializmus ügyébe vetett hitte harcolnak felemelt ötéves tervünk sikeréért, a békéért.

Sportköreink patronálást vállalnak egy-egy iskola felett, melynek lényege nemcsak az, hogy a fiatalokat felkészítik, oktatják, előkészítik a versenyre, hanem az is, hogy anyagi támogatást nyujtsanak a patronált iskola számára, testnevelési és sport célokra.

Sportköreinknek a tanulókat abba a sportágba kell bekapcsolni, amely testi és szellemi képességeiknek legjobban megfelel. A helyes fejlődés biztosítéka, ha a sportkörök elnökei együtt dolgoznak az iskola igazgatójával és testnevelési tanárával.

A kapitalista sportban az ifjúság felszívta a sport egyesületben uralkodó rossz szellemet, romboló tevékenységet folytatott tanulótársai között. A mostani patronálási rendszerben ifjúságunk részére biztosítva van a komoly politikai nevelőmunka is. Figyelemmel kell kísérni a dolgozók tanulmányi eredményeit is. Ösztönözni kell a gyengébbeket a sportolás mellett a jó tanulásra is. Egyik legfontosabb feladat tehát, hogy jó kapcsolat létesüljön a patronáló sportkör és az iskola között. A cél, a feladatok azonosak: *a szocialista sport fejlesztése!*

Kelljenek versenyre a patronáló sportkörök, hogy melyik végez eredményesebb nevelőmunkát, melyik tölti be jobban azt a szerepet, amelyet az iskola ifjúsága a patronáló egyesülettől joggal elvár.

Az új prémiumrendszer bevezetése óta szorosabbá vált a szolgálati ágak közötti együttműködés

Az új premizálási rendszer bevezetésével a szocialista bérezés terén újabb lépést tettünk előbbre. Dolgozóink megértéssel fogadták ezt az intézkedést, melyben újabb tanujelét látják annak, hogy a jó, felkiismeretes munkáért a fizetésen kívül még jutalomban is részesülnek.

Gódán Béla kartárs, a Nyugati-pályaudvar dolgozója az új prémium bevezetéséről a következőket mondja:

„Állomásunk az új premizálási rendszer forgalmi szempontból nézve határozott előnyt jelent a vonatforgalom rendességének biztosítása, a vonatkésések megszüntetése tekintetében. Az előző a külön premizálási rendszer mellett sem a fütőházi, sem a műszaki kocsihivatali dolgozók nem érezték kellően annak szükségességét, hogy állomásukról a vonatok időben elinduljanak. Sőt, bizonyos fokú szakmai sovinizmussal élve, kerestek a forgalmi szolgálati ág gyengéit: például miért nem tolták be a szerelvényt előbb, miért nem tolták egészen a bakra, miért erről a vágányról indítják? stb.

Akadtak mozdonyvezetők, akik induláskor és fékpróbatartáskor jogosan elővigyázatosságot színlelve, a meglévő kisebb késést szándékosan jokozták, hogy a vonalon legyen mit „behozni", s ennek alapján percenként egy-egy forinthoz juthassanak. A kocsivizsgáló személyzet mereven ragaszkodott a 10—15 perces keresztidőhöz, pedig jobb, észszerűbb és körültekintőbb munkával egész vonatforgalmi csoportok késését lehet kiküszöbölni.

Az új premizálási rendszer ezen lazaságokat gyökeresen kiirtotta. Már a bevezetés utáni napokban szembetűnően érezhető a hatása. A mozdonyvezető igyekszik vonatjára rájárni. Ha a gépkisérő bármily okból az összeakasztásnál nem lehet jelen, a mozdonyfütő leugorva a gépről, összeakassza a szerelvényt, összerakja a tömlőket, hogy a fékek feltöltése, a légnyomás kiegyenlítése mielőbb megtörténhessen.

A műszaki személyzet is mintha gyorsabb lábakon járna. A dolgozók induláskor izgatottan érdeklődnek: hogy indult? — s megkönnyebbülten veszik tudomásul a választ, ha igy hangzik: „rendesen indult".

Szolgálat végeztével értékelik, hogy mennyi volt a rendes és a késett vonatunk. A késési okokat elemezzük, hogy tanuljunk belőle a jövőre nézve. Az új premizálási rendszer közelebb hozta egymáshoz a szolgálati ágak dolgozóit, nagyban elősegíti a vonatkésések megszüntetését, mert közösen érdekeltté tett bennünket, a jobb pontosabb, biztonságosabb vonatközlekedés elérésére, a késések kiküszöbölésére."

Barcsai Jenő kalauz az új premizálási rendszer bevezetésénél az alábbiakat mondja:

„Ha valaki igyekszik, a többi munkatársával karöltve dolgozik, nagyon sok hibát kiküszöbölhet munkájából. A közös jó munka eredményeként megszüntethetjük a vonatkésést. Mindezek elérésére új lendületet adott a most bevezetett premizálási rendszer, amely nagyobb kereseti lehetőséget nyujt annak a dolgozónak, aki becsülettel végzi munkáját."

ÖTÉVES TERVÜNK: BÉKETERV

cím alatt érdekes könyv jelent meg, melynek előszavát Vas Zoltán elvtárs irta szocializmust épitő hazánk fejlődését mutatja be és azt pontos adatokkal támasztja alá. Számos képpel, grafikonnal, rajzzal ábrázolja eddigi eredményeinket és további feladatainkat.

Ez a könyv hasznos segítőtársa lesz ötéves tervünk ismertetésében, a felvilágosító, nevelő és gazdasági munka területén pártfunkcionáriusok, propagandisták, népnevelők, gazdasági és műszaki vezetők részére egyaránt.

A könyv beszerezhető: Pártszervezeteknél, Propagandaanyag Terjesztőnél, Állami Könyvesboltokban és üzemi könyvpropagandistáknál.

Ára: füzve 10., kötve 15.— Ft.

Szocialista vasútért

A Közlekedésügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Megjelenik havonta kétszer

Szerkeszti a szerkesztő bizottság.

Laptulajdonos:
a Közlekedésügyi Minisztérium
I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete

Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 18. Telefon: 113—887, 124—893, 313—744.

Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54.

Szikra Lapnyomda, Budapest VIII., József-körút 5.

Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

HOGYAN SEGITIK kultúrcsoportjaink dolgozóinkat a tervteljesítésben

Dolgozóink *Rákosi* elvtárs születésnapjának tiszteletére lelkes felajánlásokban vállalják tervük időelőtti befejezését, hogy ezzel bizonyítsák be hálájukat, szeretetüket a magyar dolgozó nép vezére iránt. Budapest Józsefváros állomás kultúrcsoportja megértette ezen versenyvállalások jelentőségét, a kultúragitáció minden eszközét felhasználja a versenylendület további fokozására.

A kultúrcsoport tervszerint dolgozik. Központi kérdésnek tartják ötéves tervünk, időelőtti teljesítését, illetve túlteljesítését elősegíteni. *Pálai* Ilona, oktatási felelős *„A téli forgalom feladata"* cimü előadás meghallgatására 80 dolgozót szervezett. Az előadás után megbeszélték a téli forgalomma kapcsolatos feladatokat az elsőteles vasutasok segítésénél követendő eljárásokat.

A jó felvilágositó munka eredményeként a rendszeres olvasók száma 120 ra emelkedett. A kultúrcsoport — helyesen — nem a háromfelvonásos szindarabok tanulására fekteti a fő súlyt, hanem rövid, hatásos oktatójellegü számokkal neveli a dolgozókat. *Bogdács* János párttitkár és *Patkovszki* Béla OB elnök elvtársak közvetlen segítségével csasztuskákkal, jelenetekkel azonnal reagálnak azokra a jelenségekre, melyek a feladatok teljesítését előbbreviszik, vagy akadályozzák.

Jó kultúrmunkával a munkafegyelemért

A helyes kultúragitáció eredményeként megszüntek az igazolatlan mulasztások. A kultúrbrigád nevelő, oktató műsorának érezhető hatása van. *Nagy* János raktári munkás munkához való viszonya megváltozott, amióta egy csasztuskán keresztül kipellengérezték. Azóta példás magaviseletet tanusit, leszokott a borozásról.

Az élenjáró dolgozóknak munkahelyükön rövid műsort adnak, ezzel is elősegitik a legkiválóbbak népszerüsitését.

A kultúrcsoport minden tagja felajánlást tett *Rákosi* elvtárs születésnapjára. *Kővári* Gyula kultúraktiva tagja az őszi forgalmi versenyben első helyezést nyert komplex-brigádnak.

A dolgozók lelkesedését bizonyitja, hogy a tervbevett új kultúrotthon épitéséhez 67.000 forint értékü társadalmi munkát ajánlottak fel.

Lázasan készülnek az MSZT-hónapra. Február 15-én nagyszabásu kultúrműsort adnak, s mindezen túlmenőleg azon igyekeznek, hogy március 9-ét a dolgozók felejthetetlen ünnepévé tegyék.

Nem ilyen a helyzet a Budapest-Nyugati pályaudvaron. Az állomás voit üzemi bizottsága, nem látta a kultúrmunka jelentőségét. A kultúrcsoport szétoszlott, előadásokat nem tartottak.

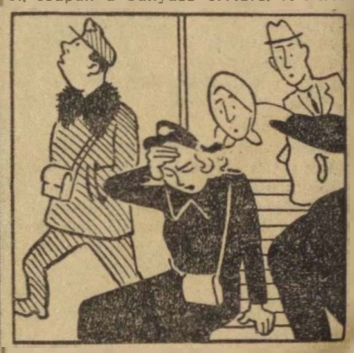
Az utóbbi időben javulás mutatkozik a kultúrmunkában. *Papp* Gyula kultúrfelelős példamutatóan végzi munkáját. Átlagosan 150 százalékra teljesíti normáját. *Rákosi* elvtárs születésnapjára vállalta, hogy befejezi negyedévi tervét és teljesen selejtmentes munkát végez. A pártszervezet és az üzemi bizottság segítségével megkezdték a kultúrcsoport ujjászervezését. A mozgalmi szervek felvilágositó munkája eredményeként az elmult napokban 150 mozi és 100 színházjegyet adtak el a fizikai dolgozók között. A kultúraktivák tisztán látják, hogy a kultúrmunka csak úgy tölthető be hivatását, ha minden eszközzel segiti pártunk célkitüzéseinek megvalósitását.



Hogyan „segítette" Gyarmati István vonatvezető női munkatársát

1951 december 23-án az 1919-es számú személyvonattal indultam szolgálatba Budapestre. Dombóvár felé már igen rosszul éreztem magam. Az állomásra megérkezve, jelentettem *Gyarmati* István vonatvezető kartársnak, hogy beteg vagyok és szolgálatomat nem tudom ellátni. Erre ő azt a választ adta, hogy most már nem tudcsinálni semmit, miért nem szóltam Pécsen, s igyekezzem Budapestig szolgálatomat ellátni. En eleget akartam tenni kötelességemnek, de nagyon fájt a fejem, a torkom és rázott a hideg. Nagy nehézségekkel Sárbogárdig elláttam feladatomat, de a következő állomáson már nem tudtam leszállni a vonatról és egy utastól üzentem az egyik kartársamnak, hogy a vonatról nem tudok leszállni. Leültem egy fülkében, ahol két nagyműnyoki bányász elvtárs és egy idősebb asszony utazott, azok vettek ápolásba, amikor már mintegy 40 fokos lázam volt.

A kalauz kartársam Kelenföldön jött oda és nézte meg, hogy mi van velem. Az egyik bányász elvtárs látva betegségemet, mentőkért telefonált, s mire a Déli-pályaudvarra megérkeztünk, már vártak rám a mentők. Kartársaim még az autóig sem kísértek el, csupán a bányász elvtárs. A MAV



kórházban koponyaüvegelést hajtottak végre nálam, de *Gyarmati* vonatvezető kartárs, annak ellenére, hogy telefonon megkértem, arra sem volt hajlandó, hogy aggódó szüleimet értesítse.

MOLNÁR ERZSÉBET
kalauz

A paksi laktanyában cincognak az egerek

Paks állomáson a vonatkisérőlaktanya olyan piszkos, hogy a dolgozók nem mernek lefeküdni. Altól félnek,



hogy megfertőződnek. A szalmazsákokban és a fejpárnákban szalmatörédék van. A pokrócok vékonyak és szakadozottak. Mivel a hálószobában és konyhában összesen egy három ábú szék van, a dolgozók még étkezés céljából is kénytelenek az ágyra ülni, ruhájukat pedig a földre tenni, vagy a falbavert szegekre akasztani.

A szobában az egerek tucatszámra mászkálnak. A dolgozók élelmiszereit, sok esetben táskáikat is megrágják. Megtörtént, hogy Paksról még a táskánkban is hoztunk haza egeret.

A szakvonal felé már többizben panasszal éltünk a paksi laktanya hiányossága és piszkossága miatt, azonban mindeddig még semmi intézkedés nem történt ezen tűrhetetlen állapot megszüntetésére. Nem hisszük, hogy mikor minden üzemben modernül felszerelt öltözőket, mosdókat, laktanyákat létesitenek, éppen Paks állomáson ne lenne mód arra, hogy a vonatkisérők ne ilyen piszkos és egészségtelen helyen kelljen eltölteni pihenési idejüket. *Budapest-Déli p. u. vonatkisérői*

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 4. SZAM. Ára: 20 fill. 1952 FEBRUAR 20.

A vállalások teljesítése becsületbeli kötelességünk

Szeretett vezérünk, *Rákosi* elvtárs 60. születésnapját a vasút dolgozóinak több, mint 85 százaléka szocialista kötelezettségvállalással ünnepli. A vállalások általában reálisak, konkrétak. Kifejezik a vasutasság szeretetét, ragaszkodását azért a sok segítségért, amelyet a felszabadulás óta a párttól és *Rákosi* elvtárstól kaptunk.

Javult a műszaki értelmiség viszonya a versenyhez, ami a kötelezettségvállalásokban is kifejezésre jut.

Böjtös Ferencné művezető, az Eszaki Járműjavító ÜV. dolgozója megelőzte párosversenytársát. A Deák-mozgalom keretében elérte, hogy a hozzá beosztott dolgozóknál igazolatlan mulasztás nem volt. A Vorosin-mozgalomban munkaterületén kifogásolni valót nem találtak. Január 10-től kezdve a beiisős és belsős művezetői teendőket is ellátja.

Ma a legfontosabb feladatunk, hogy következetesen segítsük dolgozóinkat a vállalások végrehajtásában. Ehhez az szükséges, hogy az eddiginél alaposabbá és rendszeresebbé tegyük a felvilágosító, segítő és ellenőrző munkát, kiiönösen bizalmiaink, művezetőink vonalán.

Nem történhet meg az, ami Nagykamzsa fűtőháznál megtörtént, hogy a művezetők azért nem vállalták a termelési értekezletek megtartását, mert „képzetlennek" tartották magukat.

Az eddigi eredményeinket nem lehet úgy tekinteni, mintha minden rendben volna. A *„minden simán megy"* helytelen nézet számos funkcionáriusnál, szakvonali vezetőnél tapasztalható. Ez az elbizakodottság vakká tesz bennünket a hiányosságokkal, az ellenséggel szemben, ami végsősorban a munkánk rovására megy. Ez mutatkozik meg a Hámán Kató fűtőház dolgozóinál, akik augusztusban elnyerték a Minisztertanács vándorzászlóját, az évvégi értékelésnél azonban lemaradtak.

Dolgozóink ugyan lelkesen vesznek részt a versenyben, de teljesítményük emelése közben nem mindegyik látja tisztán az összefüggést a terv időelőtti teljesítése és a vasutas dolgozók kétszeres bérrendezése, a vasútüzem korszerüsítése, az életszínvonal emelése között. A párt- és a szakszervezeti funkcionáriusoknak, a bizalmiaknak feladata ezt a hiányosságot kiküszöbölni. Igy növeljük a verseny tudatosságát és ezen keresztül minőségi szinvonalát.

Másik komoly hiányosság, hogy a szakszervezet versenyszervező munkája elmarad a dolgozók kezdeményezésétől. A területi bizottságok elnökei, az üzemi bizottságok tagjai, a bizalmiak nagyrésze nem tudja, hogy saját üzemében a dolgozók hol tartanak vállalásaik teljesítésében. Ez annak a jele, hogy aktiváink, vezetőszerveink egyrésze elszakadt a dolgozóktól. Nem kisérik figyelemmel a vállalások teljesítése közben előálló nehézségeket, az ellenség aknamunkáját. Nem egyszer elfogadják a dolgozók versenylendületet irant még közönyös szakvezetők *„objektiv nehézségek"*-re való hivatkozását és nem látják, hogy a dolgozók lendületével megoldhatatlannak látszó problémákat meg lehet oldani. Igen jó példa erre az *„500 kilométeres"*-mozgalom, aminek helyes alkalmazása az őszi forgalom idején, havonta 250—300 mozdony munkáját pótolta. Ha nincs *„500 kilométeres"*-mozgalom, akkor az 1951. évi őszi forgalomban géphiánnyal küzdünk és nem tudtuk volna eredményesen megoldani a ránkháruló feladatokat.

A jó vezetés alapja úgy politikai, mint gazdasági vonatkozásban, a termelés alakulásának tényleges ismerete. Minden vezetőnek, üB-tagnak, vagy bizalminak ismerni kell a dolgozók vállalását, hol tartanak annak teljesítésében, esetleg mik az akadályai a tett ígéret megvalósításának.

Az akadályok kiküszöbölésében a bizalmi, művezető, előmunkás, csoportvezető nyujtson segítséget a dolgozónak.

A tervre épülő vállalások teljesítése, illetve túlteljesítése tehát nemcsupán gazdasági kérdés, hanem döntő politikai kérdés is. Az ígéret teljesítése mindenkor becsületbeli kötelességünk, de különösen felelősségteljes szó a pártunknak, Rákosi elvtársnak tett ígéret.

Ebben a munkában nagy felelősség hárul szakszervezetünkre. Minden eddiginél nagyobb méretekben kell biztositanunk a verseny nyilvánosságát. A verseny nyilvánosságának biztositására vegyük igénybe a kultúrcsoportokat, kultúraktivákat. A pártszervezet és a szakszervezet állandóan legyen birtokában a legfrissebb termelési adatoknak. Hangosbeszélőn, rigmusokon keresztül népszerüsitsük az üzem, szolgálati hely legjobb dolgozóit, az elmaradók segitőit. Az esztergályos, gyalús, mozdonyvezető, tisztviselő, műszaki értelmiség munkahelyén, gépére, asztalára, táblára irja ki, hogy mit vállalt *Rákosi* elvtárs születésnapjára és hol tart annak teljesitésében. Például úgy, mint ezt Kiskunhalas osztálymérnökségnél teszik, ahol naponta értékelik a verseny eredményét és azt az egyes szolgálati helyeken eredménytáblákon kifüggesztik. Vagy, mint a Landler Jenő Járműjavító ÜV. VI. és VII. osztályán, ahol a tartógerendákra függesztett nagy táblákon tüntetik fel a brigádok, párosversenyben állók vállalásait.

Március 9-e tiszteletére az őszi forgalmi verseny legjobb dolgozói *Loy* elvtárs kezdeményezése nyomán mozgalmat inditottak a vonatkésések csökkentéséért. Az eredmények máris láthatók. Február 12-én és 13-án csak egy-egy távolsági személyvonat késett, munkásvonat pedig egyik napon sem késett ötpercnél többet. A szakszervezet elnöksége a szakvonallal karöltve, vándorzászlót alapitott, melyet az a brigád kap meg, amely negyedéven keresztül a legeredményesebb a pontos közlekedésben.

A műhelyekben és a többi szakágaknál a *Loy*-mozgalom azt jelenti, hogy nem elégedhetünk meg azzal az eredménnyel, amit tegnap elértünk, hanem állandóan harcolni kell a több, a jobb eredmények eléréséért, a balesetmentes szolgálatért. Ezen mozgalomnak kiegészitője, velejárója a Röder- és a Deák-mozgalom, amely nélkül a munka termelékenységének, terveink teljesitésének, illetve túlteljesitésének elérése szinte lehetetlen. Március 9-i versenyünk során ezeket a mozgalmakat a dolgozók közkincsévé kell tenni.

Minden párt- és szakszervezeti funkcionárius, szakvonali vezető, műszaki értelmiség, tartsa legfontosabb kötelességének dolgozóink ezen kezdeményezése elől minden akadály elhárítását. Szervező, felvilágositó munkával mélyitsük el dolgozóink között bölcs vezetőnk, *Rákosi* elvtárs iránti szeretetet. Leplezzük le és távolitsuk el sorainkból azokat az ellenséges elemeket, akik dolgozóink felajánlásának teljesitését, forrón szeretett vezérünk iránti hálánk kifejezését akadályozni próbálják.

A vasutas dolgozókat az az eltökélt szándék vezérli, hogy Rákosi elvtársnak tett ígéretet minden akadályt leküzdve teljesiteni fogjuk, mert igy tudjuk a legnagyobb ajándékot adni megváltozott életünkért, békés épitőmunkánkért, gyermekeink boldog jövőjéért.

Céltudatos harcunknak meglesz az eredménye: a legszebb ajándékkal, fogadalmunk valóra váltásával, a terv túlteljesitésével köszöntjük *Rákosi* elvtársat, szeretett vezérünket és bölcs tanitónkat 60. születésnapján.

Köszöntjük a magyar-szovjet barátság hónapját

A negyedik magyar-szovjet barátsági hónap alkalmával a magyar vasutas dolgozók forró szeretettel fordulnak békénk és fejlődésünk záloga, a nagy Szovjetunió felé.

Mi, magyar vasutas dolgozók, érezzük azt a felmérhetetlen segítséget, amelyet szocialista vasútunk épitéséhez a szovjet vasutas elvtársak nyújtottak. Eredményünk alapjai a szovjet sztahanovisták munkamódszerei nyomán széleskörben elterjedt versenymozgalmak. A szovjet vasutas sztahanovisták személyesen mutatták meg azt az utat, amelyen haladnunk kell a szocialista vasút felépitése felé. Élénken él még ma is minden dolgozónk előtt Pányin elvtárs látogatása, amely a szovjet módszerek kiszélesitését, az „500 kilométeres" és „2000 tonnás" mozgalmak beindítását jelentette, valamint a vasutasnap alkalmával ittjárt Blazsenov elvtárs tapasztalatátadása, amely újabb lendületet adott a mozgalomnak.

A magyar-szovjet barátság hónapján az elitéphetetlen barátság szálai méginkább összefüzik dolgozóinkat a baráti szovjet néppel, minden eddiginél forróbban árad a hála és szeretet népünk nagy barátja, Sztálin elvtárs felé.

Rákosi elvtárs születésnapjának tiszteletére harcot indítunk a vonatkésések csökkentéséért

Az 5szi forgalmi verseny legjobb dolgozói érezve azt a nagy segitséget, amelyet a vasút dolgozói Rákosi elvtárstól a felszabadulás óta kaptak, hálájuk és szeretetük megnyilvánulásaként munkájuk megjavitásával, minden eddigi eredményük túlszárnyalásával készülnek március 9. méltó megünneplésére. Tudják jól, hogy ragaszkodásukat akkor fejezhetik ki legjobban népünk szeretett vezére iránt, ha a vonatkésések megszüntetésével kiküszöbölik az ipari dolgozók késés okozta munkakicsését. Ennek elérésére az alábbi felajánlást tették:

Mi, az őszi csúcsforgalom legjobb dolgozói, elhatároztuk, hogy drága Rákosi elvtársunk 60. születésnapjának méltó megünneplésére harcot inditunk a munkás- és személyvonatok pontos közlekedéséért, a késések csökkentéséért. Ennek érdekében vállaljuk, hogy az általunk továbbított és vezetett munkásvonatok késését 2.3 százalékról egy százalék alá, a személyvonatok késését pedig nyolc százalékról öt százalék alá szoritjuk.

Kötelezettségvállalásunk maradéktalan végrehajtásáért a következőket tesszük:

1 A munkás- és személyszállító vonatok menetét „zöld út" biztositásával úgy irányitjuk, hogy a késések egy, illetve öt százalék a á csökkenjenek. Munkánk jobb megszervezéséve. biztositjuk, hogy a vonatok a menetrendszerinti időpontban futhassanak be az állomásokra. A menetrendszerinti indítás érdekében figyelemmel kisérjük a csatlakozó vonatok menetét. A tolatásokat, a tehervonatok ki- és beérkezését úgy szabályozzuk, hogy emiatt ne kelljen késéssel inditani a munkás- és személyvonatokat. A késve beérkező vonatoknál gyors ki- és beszállással, a posta- és árukezelés meggyorsításával a menetrendszerinti tartózkodási időt megrövidítjük, hogy ezzel elejét vegyük a további késéseknek.

2 A Nazarova-mozgalom keretében gépünket állandóan üzemképes állapotban tartjuk, hogy a vonatok továbbításakor gép, vagy más hiba ne fordulhasson elő. A menetrendszerinti pontos közlekedés érdekében legszorosabban együttmüködünk a forgalmi szolgálattevőkkel és menetirányitókkal. A késésben levő vonatoknál rövidítjük a menetidőket, csökkentjük a kezelőállomásokon a gépkezelési időket, a mozdonyok fütéséhez szükséges szénkeveréket megfelelően előkészitjük. Méginkább alkalmazzuk a szovjet sztahanovista vasutasok munkamódszereit.

Vasutas dolgozók! A fegyelem megjavitásával, a szolgálati ágak együttmüködésével indítsatok ti is harcot a pontos, menetrendszerinti közlekedésért. Egyúttal bányász elvtársainkhoz is fordulunk: adjatok több és jobb szenet mozdonyaink számára, hogy becsülettel teljesithessük Rákosi elvtárs születésnapjára tett munkavállalásunkat. Kérjük az utazó dolgozók segitségét is: fegyelmezett magatartásukkal, gyors ki- és beszállással legyenek harcostársaink a pontosabb közlekedésért!

BAJOR REZSŐ LENGYEL ZOLTAN főmenetirányító forgalmi szolgálattevő Vasúti Főcsztály Debrecen állomás
KOVACS MIHALY sztahanovista főmozdonyvezető, BAKAI ANDRAS és RATKU JANOS fütők, Debrecen fütőház.

Dolgozóink lelkesen csatlakoztak az őszi forgalmi verseny legjobbjainak felhívásához

Az őszi forgalmi verseny legjobbjainak felhivása vasutas dolgozóink körében az egész országban élénk visszhangra talált. Már a felhivást követő napon megindultak a csatlakozások vasúthálózatunk szük keresztmetszete, a vonatkésések megszüntetésére irányuló felhiváshoz.

Pécs fütőháznál *Győri-Kiss* István sztahanovista mozdonyvezető az alábbi felhivással fordult a dolgozótársaihoz:

Én, Győri-Kiss István, másodjelvényes sztahanovista mozdonyvezető, fütőmmel, Nagy István másodjelvényes fütővel együtt szeretett vezérünk, Rákosi elvtárs 60. születésnapja tiszteletére a Debrecenből elinditott mozgalomhoz csatlakozunk.

A fütőház mozdonyvezetői és fütői teljes számban csatlakoztak a felhiváshoz.

A budapesti igazgatóság dolgozói a felhiváshoz csatlakozva vállalták a munkásvonatok késésének 2.3 százalékra való leszorítását. Ennek eredményeként

a Budapesti Igazgatóság területén február 13-án a munkásvonatok egy kivételével menetrendszerint közlekedtek.

Pápai fütőháznál a dolgozók a február 9-én tartott röpgyülésen csatlakoztak a mozgalomhoz. Vállalták, hogy az általuk továbbitott munkásvonatok késését egy, a személyvonatok késését pedig öt százalék alá szoritják. Záhony és Nyiregyháza állomás és fütőház dolgozói egyemberként csatlakoztak a felhiváshoz. Szentes fütőház levelében kereste meg Debrecen állomást és örömmel üdvözölte a kezdeményező őszi forgalmi verseny legjobb dolgozóit, egyben csatlakozásukat is jelentették.

Dombóváron *Gondos* Gyula intéző, forgalmi szolgálattevő csatlakozott az állomás nevében a felhiváshoz. Vállalták, hogy a személyvonatok késését 3 százalék, a munkásvonatok késését egy százalék alá csökkentik. Hasonló csatlakozást jelentettek be Kaposvár, valamint Szikszó állomás dolgozói.

Debrecen állomáson már az első napon megtörtént a csatlakozás az alábbi szempontok szerint:

1. A vonatok menetrendszerinti inditását, a vonalon a „zöld utat" jó munkamegszervezéssel biztositjuk;

2. A munkásvonatok késését 0.9 százalékról 0.5 százalékra csökkentjük;

3. A Nazarova-mozgalom keretében a váltó, jelző és összes műszaki berendezéseket saját tulajdonunknak tekintjük és azoknak jó és forgalom biztos karbantartásával, annak hibái miatt vonatot nem tartóztatunk fel;

4. A munkafegyelem megszilárditása terén vállaljuk, hogy a munkafegyelem lazitókat elvtársi segitséggel neveljük, amennyiben ezzel eredményt nem érünk el sorainkból eltávolitjuk.

Békéscsaba fütőház kocsivizsgálói is csatlakoztak a vonatok pontos közlekedtetéséért indított mozgalomhoz. Ezzel kapcsolatban felajánlást tettek, hogy minden kocsivizsgáló *Rákosi* elvtárs születésnapjáig minden szolgálatban a terven felül egy-egy kocsit megvizsgál és rendbehoz fékezési szempontból. Elvégzik a kormányszelep viztelenitését és a fékrendszer utánkenését. Levelükben a következőket irják:

„Mi, békéscsabai kocsivizsgálók úgy érezzük, hogy szeretett Rákosi elvtársunk 60. születésnapjára nem adhatunk szebb ajándékot, minthogy minden szolgálatunkban egy kocsit lelkiismeretesen megvizsgálva rendbehozunk. Az ilyen munkával az ország minden kocsivizsgálója és féklakatosa hozzájárulhat a szocialista vasút épitéséhez."

Ezek a csatlakozások tanubizonyságai, hogy dolgozóink megértik, hogy *Rákosi* elvtárs születésnapjára a legszebb ajándék, a szovjet tapasztalatok kiszélesitésével munkánk megjavitása, a szocialista vasút felépitésének meggyorsitása.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Alaposan felkészülök a politikai iskola vezetésére

Amikor azt a megtisztelő feladatot kaptam, hogy középfokú iskolát vezessek, az elvtársak felhívták a figyelmemet arra, hogy munkámnak szoros kapcsolatban kell állnia a gyakorlati élettel, a termeléssel, a terv teljesítésével, a békeharccal. Megbizatásomnak úgy teszek eleget, hogy a politikai iskolára való felkészültségemet már a propagandista szemináriumra való felkészüléssel kezdem meg.

A propagandista szemináriumra alaposan felkészülök, áttanulmányozom az anyaggal kapcsolatos kötelező és javasolt irodalmat, rövid jegyzeteket készítek belőle.

A jegyzetet közvetlenül a propagandista szeminárium előtt újra elolvasom, hogy jobban felfrissítsem vele a tanultakat.

A propagandista szeminárium

vezetőjének összefoglalóit bőven kijegyzetelem ez' képezi alapját az általam vezetett politikai iskola anyagának. Rendszerint még aznap este, mikor hazamegyek a propagandista szemináriumról, jegyzeteim alapján vitavázlatot készítek. A vitavázlatban a tárgyalásra kerülő anyagot fő és alkérdésekre csoportosítom és rövid mondatokban megjelölöm a helyes választ. A kérdésekbe mindig bedolgozok általános és szolgálati helyemmel kapcsolatos vasutas példákat. Gondot fordítok a Politikai Osztály által kiadott speciális vasutas szempontokra. Tapasztalatom szerint a hallgatók örömmel veszik a vasutas szempontokat és értékes felszólalásokkal gazdagítják a politikai iskolát. Legutóbb a mezőgazdaság szocialista átalakításával kapcsolatos anyagnál megtárgyaltuk, hogy az új megállóhelyek, rakodóhelyek, új vasútvonalak építése válik szükségessé. A betakarításnál fokozottabb gondot kell fordítani arra, hogy a termelőszövetkezeti csoportoknak megfelelő számú kocsi álljon rendelkezésére. A mozdonyok jó karbantartásával, a futás-kilométer fokozásával segíthetjük a szocialista gazdálkodásra áttérő parasztságot.

Marx tanítása,

mely szerint az elmélet a tömegekbe hatolva anyagi erővé válik, érvényesül a mi politikai iskolánk hallgatóinál is.

A mi iskolánkról kerültek ki olyan elvtársak, mint Szoboszlai Tibor mérnök, Pintér Márton fűtő, akik az őszi forgalmi versenyben kiváló eredményeket értek el.

A politikai iskola hallgatói népnevelő munkájukban is jól fel tudják használni a tanultakat. Ungi József elvtárs mozdonyvezető jó eredményt ért el az utazószemélyzet politikai nevelésében. A politikai iskolán tanultakat hasznosították népnevelőink, amikor Molnár Józsefet meggyőzték a kétlakiság hátrányáról és az földjét felajánlotta a tanácsnak.

A politikai iskola hallgatóinak példamutatása lemérhető Rákosi elvtárs születésnapja tiszteletére tett felajánlásaikban is.

Kertai elvtárs 15 százalékos szénmegtakarítást ajánlott fel és vállalta, hogy félévi tervét március 9-re teljesíti. Fogarasi József elvtárs, aki igazgatósági viszonylatban a legjobb mozdonyvezető címét nyerte el, felajánlotta Rákosi elvtárs születésnapjának tiszteletére, hogy szénfogyasztását 5 százalékkal, a futójavítási költségeket pedig 15 százalékkal csökkenti.

Szocialista iparosítás cimű anyag tárgyalása után a politikai iskola egyik hallgatója, Labáth János elvtárs a Rőder mozgalom keretében vállalta, hogy Ungi József és Takács Zoltán mozdonyvezetőnek átadja munkamódszerét.

A politikai iskoláról

elmaradottakkal felveszem a kapcsolatot, de nagy segítségemre vannak maguk az iskola hallgatói, akik a meg nem jelent elvtársakat meggyőzik arról, hogy milyen helytelen magatartást tanusítanak.

Nagy Bálint elvtárs négy egymást követő órán nem jelent meg. Felkereste őt Fejes Sándor mozdonyvezető elvtárs, hosszasan elbeszélgetett vele, elmondotta, hogy milyen sokat tanultak a politikai iskolán, milyen nagy segítséget jelent számukra ez a tanulás a békeharcban, a termelő munkában egyaránt. Nagy Bálint elvtárs eljött a politikai iskolára és őszinte önkritikát gyakorolt, ígéretet telt arra, hogy soha nem marad el a politikai iskoláról.

Meggyőződésem,

hogy ha a propagandista elvtársak becsületbeli feladatuknak tekintik a rájuk bízott pártfeladat tökéletes elvégzését, jól felkészülnek, akkor munkájukkal nagyban elősegitik a vasut területén a békéért folyó harc megszilárdítását, a szállítás gyorsítását, a tervfegyelem megerősítését és a szocialista vasút építését.

Konkoly Tibor
középfokú politikai iskolavezető
Hámán Kató fűtőház

Nemzetközi HÍREK

Táviratban üdvözöltük a kínai vasutasokat

A Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége a vasutas dolgozók nevében a következő szövegű táviratot juttatta el a Kínai Vasutas Szakszervezethez, az 1923 február 7 i nagy sztrájk évfordulója alkalmából.

A magyar vasutasok testvéri szeretettel emlékeznek meg a kínai vasutasok 1923 február 7-i nagy sztrájkjáról és azokról a vasutasokról, akik a militaristák által rendezett vérfürdő alkalmával hősi halált haltak. Kínai vasutas testvéreink emléke arra kötelez minket, magyar vasutasokat is, hogy fokozzuk harcunkat az imperialisták és lakájaik ellen, elszántan harcoljunk a Szovjetunió vezette béketábor soraiban országunk megerősítéséért, a népek barátságáért és a békéért.

Az első román vasutasnap

A Román Népköztársaságban február 16-án ünnepelték elsőízben a vasutasnapot. Ebből az alkalomból az alábbi üdvözlősorokat juttattuk el a Román Vasutas Szakszervezet Központi Vezetőségéhez:

A magyar vasutas dolgozók nevében forró elvtársi üdvözletünket küldjük Nektek, román vasutas elvtársak, az 1952 február 16-i első román vasutasnap alkalmából.

Tisztában vagyunk azzal, hogy a kormány részéről ez a kitüntetés azért ért Benneteket, mert a román munkásosztály élcsapatának irányításával, a Szovjetunió és a népi demokráciák segítségével mulhatatlan érdemeket szereztetek, hazátok szocialista építése és a béke megvédése terén.

Kívánjuk, hogy ez a nap legyen eredményes harcotok újabb kiinduló pontja. Álljon előttetek a kommunisták Georghiu Dej elvtárs által vezetett, 1933 februári griviczai nagy vasutassztrájk élenjáróinak példája, kik az akkori fasiszta kormány fegyveres erőivel is szembeszálltak jogaik megvédéséért. Ezeknek a harcosoknak bátor kiállása kötelez Benneteket, február 16-a, a vasutasnap alkalmával. Ujabb, még nagyobb sikereket érjetek el a szocializmus építésében és abban a közös harcban, melyet a nagy Szovjetunióval az élen vívunk a háborús uszítók ellen, a béke megvédéséért.

Mi, magyar vasutas dolgozók, népi demokráciánk további erősítésével, az imperialisták és ügynökeik elleni elszánt harccal, a béketábor melletti szilárd helytállással segítünk Benneteket. Ebben a harcban támaszunk a Szovjetunió és bölcs vezére, Sztálin elvtárs, valamint hű tanítványa, népünk szeretett vezetője, Rákosi elvtárs.

A Magyar Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének nevében:

GASPAR SANDOR,
főtitkár."

Találkozásom Panyin elvtárssal felejthetetlen élmény

1950 február 22-e volt. Ebben az időszakban még hüvösek voltak a reggelek, de később a nap sugarától már mosolygósabb, barátságosabb lett az emberek arca. A hó itt-ott még foltokban látható, de a fák rügyei duzzadni kezdtek. Délelőtt 9 óra tájban közölték velem, hogy Iván Fjodorovics Panyin mozdonyvezető, a Szocialista Munka Hőse, a szovjet nép fia, velem fog első útra jönni magyar mozdonyon, hogy átadja gazdag tapasztalatait.

Először nem tudtam megérteni, hogy miért éppen engem ért ez a kitüntetés, de a következő pillanatban már megjelent előttem a budapest—miskolci út, amelyet Pányin elvtárssal, a Szocialista Munka Hősével fogok megtenni.

— Vajjon mit is kérdezzek tőle, ha majd meglátom?

Sokat nem értem rá töprengeni, mert rövid idő mulva közeledett felém egy mosolygós arcú férfi. — Ő volt az, Iván Fjodorovics Panyin, a Szocialista Munka Hőse. Melegen, elvtársiasan üdvözöltük egymást. Ebben a pillanatban a párt iránti szeretet és a haza iránti kötelességérzet hatott át. Éreztem a felelősséget, hogy az elkövetkező órákban szerzett tapasztalatom minden vasutas dolgozó tudását kell, hogy gyarapitsa.

Utolsó rövid szemle a mozdonyom körül. Rövid füty, és a 424-es mozdony engedelmesen elindult diadalmas útjára. Munkatársaim örömmel búcsúztattak bennünket. Jó eredményt! — kiáltották utánunk.

Panyin elvtárs igazi barátom és tanítóm, ezen az úton megismertette velem a szovjet vasutasok gazdag tapasztalatainak egy részét. Nagyszerű kezdeményezésekről, kimagasló eredményekről beszélt bátran, lelkesen. Megtanított az utazási sebesség növelésének mesteri fogásaira, az elegytonnakilométer növelésére. Ennek a segítségnek köszönhetem a büszke sztahanovista cím elnyerését.

1900 tonnával egy óra 13 perc alatt Füzesabony és Miskolc között, tehát öt perccel rövidebb menetidő alatt, mint a gyorsvonaté. Igy vezette Panyin elvtárs a vonatot, amelyre magyar vasutakon még nem volt példa. Az „500 kilométeres", a „2000 tonnás"-mozgalom, az egylapátos tüzelési módszer bevezetője ezen az úton egygyéforrt a mozdonyával úgy, ahogyan ezt csak az újtipusú szovjet emberek tehetik.

Ma, a magyar-szovjet barátság hónapjának kezdetén, amikor az „500 kilométeres"- és a „2000 tonnás"-mozgalom bevezetése gyorsitja vasútunk teljesitőképességét, ennek az útnak örömteljes, gazdag tapasztalatait fokozottan érzem. Az akkor tanultakat munkámban azóta is gyümölcsöztetem. Ez év januárjában 100 elegytonnakilométer tervemet 7000-rel túlteljesitettem. 13 százalékos szénmegtakarítást értem el, a kedvezőtlen időjárás ellenére is pontosan továbbítom a vonatokat.

Rákosi elvtárs születésnapjának tiszteletére a szovjet módszerek még szélesebb körben való alkalmazását, tapasztalataim dolgozótársaimnak való átadását, a vonatok késésmentes közlekedését vállaltam, mert érzem, hogy csak igy tudom meghálálni pártunknak és Rákosi elvtarsnak, hogy ezen a diadalmas úton én lehettem társa Panyin elvtársnak.

Lőcsei János,
sztahanovista főmozdonyvezető,
Bp. Ferencváros

A vasutas dolgozók példamutató erőfeszítéssel hárították el a dunántúli hóakadályokat

Az elmult hetekben hazánk nyugati felében nagy hófuvás volt. A vasútvonalakat, szántóföldeket és országutakat vastag, fehér szőnyeggel vonta be a hó. Egyidőre megbénult a közlekedés a legtöbb dunántúli fő- és mellékvonalon. Pétfürdőtől Ajkáig több helyen 2—3 méteres hóakadályok keletkeztek. A kora reggeli órákban Hajmáskér és Veszprém-külső között már komoly hóakadályokat halmozott fel a Bakony felől fújó szél.

A vonal egyik oldalán fekszik a hatalmas kiterjedésű Rátóti síkság, a másik oldalon mészködombok húzódnak. A vasutas dolgozók még a téli időszak beállta előtt megtették a szükséges intézkedéseket és a rátóti síkság felőli oldalon hóvédőket állítottak fel. A gyakorlat azt bizonyította, hogy hóvédőink bár felfogják a vonalra zúduló hómennyiség jelentős részét, még mindig nem tökéletesek. Különösen a hóvédők szélein és a kanyarokban jelenkeztek hóakadályok.

Veszprém-külső állomás menetirányítói szobájában *Somos* intéző több mint 40 órája van szolgálatban. A megbénult közlekedés miatt nem kap leváltót. Hangja berekedt, ólmos fáradtság vesz erőt rajta, de feszült figyelemmel dolgozik, határozott hangon adja jól átgondolt utasításait:

— A zirci vonalra segélymozdonyt kell küldeni! Az 1802-esnek elromlott a motorja azonnali segítséget kell nyujtani!

Akik példát mutattak

Veszprém-külső fűtőház dolgozói ezekben a napokban harcoltak a hóban rekedt szerelvények kiszabadításáért. lelkesen nyujtottak segítséget az eltakarító munkásoknak. A környező falvak lakói csákánnyal és lapáttal vonultak ki a töltésre dolgozni. A vonal felszabaditasáért folyó küzdelem során

a munka új hősei születtek. Sziráki József és Horváth István előmunkások, Csendes János pályamunkás vették ki részüket a legodaadóbban a munkából.

Tanulságok

Ez a hófuvás ékes bizonyítéka annak, hogy vasutas dolgozóink a legtöbb szolgálati helyen jól felkészültek a télre, megtanulták az akadályok leküzdésének módját.

Segítette a vasutas dolgozók felkészülését a hős szovjet vasutasok téli tapasztalatairól megjelent brosúra, melyből sok új, hasznos munkamódszert sajátítottak el.

A hófuvás azonban a hibákra is figyelmeztet. A hójelentőőri szolgálat, ahol megfordultunk. Veszprém és Szentgál között nem a legkifogástalanabbul teljesítette feladatát. A herendi forgalmi szolgálattevő 15—20 centiméteres havat jelzett és a vonalon 70—80 centiméter magasságban feküdt a hó. Herend és Veszprém-külső közötti útátjáróban a sorompóőr nem tisztította ki a terelő- és vezetősin közötti hézagot és ezért a hó jéggé fagyott. Igy fordulhatott elő, hogy az 1802-es gyorsmotorvonat 375-ös sorozatú előfogati mozdonya első futójával kilépett és két kilométer hosszan leborotválta a síncsavarok fejét. A hóakadályok leküzdéséért harcoló dolgozók méltatlankodva jelentették ki:

— Egyetlen dolgozó hanyag munkája okozta népgazdaságunknak ezt a súlyos kárt.

A vonali menetirányítók és a szombathelyi igazgatóság főmenetirányítója nem fordított kellő gondot a „Henschel" menetekre, így fordult elő, hogy a hóekék is elakadtak a Városlőd—Veszprém felé eső kijárati jelzőjénél.

A hófuvás megadta a feleletet mindazoknak, akik arról suttogtak, hogy az idén sem lesz komoly tél, nem kell arra felkészülni. Pártszervezeteink még idejében felfigyeltek ezekre az ellenséges megnyilvánulásokra és a jó népnevelő munka eredményeként kevés vasutas dolgozó ült fel az ilyen „időjósoknak".

A vasutas dolgozók a karhatalmi szervekkel és a falvak dolgozóival együttesen rövid idő alatt felszabadították Székesfehérvár irányában a vasútvonalat. Újra megindult a forgalom, újra zavartalanul haladhatnak céljuk felé a szocialista építésünket szolgáló anyaggal megrakott szerelvények, akadály nélkül közlekedhetnek a harmadik tervév sikereért harcoló munkásokat szállító vonataink.

Bermann István

A téli forgalom idején



— Apuka ez háborús kép?

— Igen, ez a kép harcot ábrázol: a vasutasok harcát a zord időjárás ellen. A vasutas dolgozók egyik legnehezebb feladata biztositani télen is a szállítást a népgazdaság részére. Ez a helytállás próbaköve a jó vasutasnak.

Úgy dolgozom tovább, mint még sohasem

Az 1950. évi őszi forgalmi versenyben országos negyedik helyezést értem el. Ekkor megfogadtam, hogy még nagyobb akarattal fogok dolgozni, aminek eredményeként a multévi őszi szállítási versenyben az első helyre kerültem. *Rákosi* elvtárs születésnapjának tiszteletére minden eddigi eredményeim felülmúlását tűztem ki célul.

Munkámban a Szovjetunióban szerzett tapasztalataimat hasznosítom. Hadifogságom ideje alatt *Sztálin* elvtárs születésnapjára rendezett munkaversenyből az én brigádom került ki győztesen. A versenyszakasz befejezése után rendezett ünnepséget a szovjet sztahanovista elvtársak a következő szavakkal fejezték be: A verseny lendületét tovább kell fokozni, és

úgy kell dolgozni, mint még sohasem.

Ez a mondat vezet abban a munkában, amelyet szeretett vezérünk 60. születésnapjára hálám és szeretetem jeléül minden eddigi eredményeimet felülmúlva teljesíteni fogok.

A jó együttműködés

elengedhetetlen feltétele a jó munkának. Eddig minden nehézséget, amely munkámban mutatkozott, a párt és szakszervezet segítségével megoldottam, a vonalhálózathoz tartozó állomások tervhivatalnokaival és megbizottaival állandóan ismertetem a tervszállítás összes tudnivalóit. A vonalhálózat vonatforgalmi teljesítőképességének, az áruszállítás leggyorsabb továbbítási módszereinek figyelembevételével kidolgozom a legfőbb tennivalókat és ezeket munkatársaimmal ismertetem. Valamennyi nagyobb szállíttató vállalattal komplexbrigádszerződést kötöttem, ezek alapján, havonta közösen megtárgyaljuk a szállítási nehézségeket és azok kiküszöbölésének módját.

A negyedéves szállítási tervek keretszámait a helyszínen áttanulmányozom és figyelemmel kísérem a havi ütemezéseknél mutatkozó eltéréseket. A nagyobb vállalatok szállítási tervének előkészítéséhez szintén segítséget nyujtok.

Az iránvvonati tervet napi ütemezéssel, az ötnapos berakási tervek alapján készítem el, minden esetben a vállalattal közösen Erről a forgalmi és vontatási szolgálat dolgozóit értesítem. *Rákosi* elvtárs 60. születésnapja tiszteletére tett vállalásom teljesítése érdekében: *„Ugy dolgozom tovább, mint még sohasem!"*

BEJCZI SANDOR
szállítási tervellenőr, Sárvár

Hogyan teljesítik dolgozóink Rákosi elvtárs születésnapjára tett vállalásaikat

Vasutas dolgozóink *Rákosi* elvtárs iránti szeretet őszinte megnyilvánulásának jeléül a munkaversenyem megszilárdításával, a jobb munkamegszervezéssel, a Szovjetunió tapasztalatainak széleskörű kiterjesztésével harcolnak vállalásaik teljesítéséért. Óráról órára érkeznek jelentések, amelyek dolgozóink vállalásainak teljesítéséről számolnak be. Ezek az eredmények híven tükrözik vissza népünk szeretett vezére iránt érzett hűségét vasutas dolgozóinknak, azért a számtalan intézkedésért, amely a dolgozók és családtagjaik boldogabb életének biztosítása érdekében *Rákosi* elvtárstól jelenik árad.

Várnai László tudósítónk a pécsi dolgozók eredményeiről a következőket írja: *A pécsi szertárnál az újonnan alakított Rákosi-brigád, melynek tagjai eddig gyenge teljesítményt értek el, a Röder-mozgalom bevezetésével, a sztahanovisták segítségével vállalásukat 288 százalékra teljesítették. Balogh F. István teljesítménybéres dolgozó eddigi kimagasló 290 százalékos eredményét 293 százalékra emelte. Beck Mátyás 280 százalékos vállalását eddig 286 százalékra teljesítette. A pályafenntartási dolgozók 135 százalékos vállalásukat 194 százalékra teljesítik. Ennek a brigádnak a tagja Bagó Józsefné, aki a legnehezebb fizikai munkában is éppen úgy helytáll, mint a brigád férfitagjai.*

Együttes erővel a közös célért

Budapest Józsefváros-állomáson *Szabó* Sándor kommunista ifjúmunkás brigádvezető csapata 198 százalékos teljesítménnyel készül *Rákosi* elvtárs születésnapjára a berakások teljesítésénél. A jó munka elősegítője a komplex-brigádok felajánlásának túlteljesítése. A MESZHART vállalat 2.9 óra átlagkirakási idővel a vasúttal szemben vállalását 296 százalékra teljesítette. A januári értékelésnél kitűnt, hogy a forgalmi dolgozók a kocsimozgatási idő csökkentésével 34 nap munkáját 31 nap alatt végezték el.

A Landler Jenő Járműjavító ÜV kiváló sztahanovistái március 9-re tervük teljesítésének előrehozását vállalták. *Juhász* Béla sztahanovista esztergályos július 1-re, *Alberti* Gyula sztahanovista alvázesztergályos március 9-re, *Poesz* István pedig április 4-re fejezi be 1952. évi tervét. A Röder-mozgalomhoz kapcsolódva *Juhász* Béla elvtárs, *Mayer* József a képzős esztergályost úgy fogja segíteni, hogy a sztahanovista szintet elérje. *Poesz* elvtárs vállalta, hogy *Farkas* József esztergályosnak átadja munkamódszerét, hogy a jelenlegi 73 százalékos teljesítményét *Rákosi* elvtárs születésnapjára száz százalékra emelhesse.

Vitányi Tibor munkaérdemrendes sztahanovista, az Északi J. ÜV dolgozója ötéves tervének május 1-re való befejezését vállalta.

A vállalások teljesítésének akadályozói dolgozó népünk ellenségei

A jó eredmények mellett azonban hiányosságok is mutatkoznak. A pártszervezetek és üzemi bizottságok sok helyen nem tőitötték meg politikai tartalommal, nem magyarázták meg kellően ennek a versenyszakasznak minden eddigit felülmúló jelentőségét. El kell érni, hogy minden dolgozó előtt világosan álljon az a tény, hogy minden eddigi eredményünk elsősorban a *Rákosi* elvtárs vezette párt és a Szovjetunió segítségének és szeretetének a dolgozók felé való megnyilvánulása. Ennek a versenyszakasznak különös jelentőséget ad az, hogy

egybeesik a magyar-szovjet barátság hónapjával. At kell érezniök dolgozóinknak, hogy a Szovjetunió önzetlen segítsége, a szovjet tapasztalatok széleskörű kiterjesztése nyitotta meg az utat a szocialista vasút felépítése felé. Sztálin elvtárs legjobb tanítványa, Rákosi elvtárs vezet bennünket az új győzelmek felé.

A dolgozók lelkesen tesznek vállalást és ahol a párt és a tömegszervezetek aktívái megmagyarázzák a dolgozóknak azt a segítséget és gondoskodást, amelyet a vasutasüzem és az egyes dolgozók *Rákosi* elvtárstól kaptak, vállalásaik túlteljesítésével igyekeznek hálájukat leróni. Van azonban olyan szolgálati vezető is, mint a parádi állomásfőnök, aki nem hajlandó a versenyvállalások kérdésében felvenni a kapcsolatot a pártszervezettel és az üzemi bizottsággal. Az ilyen vezetőket a dolgozók megvetése kell, hogy kövesse. Az ilyenek fékjeivé válnak dolgozóink *Rákosi* elvtárs felé irányuló szeretete nagyobb teljesítmények való megnyilvánulásának.

Bem Géza elvtárs sztahanovista armaturalakatos levelében a következőket írja: *Amíg az imperialista államokban leszállítják az élelmiszeradagokat, a dolgozókat a munkanélküliség réme fenyegeti, a lázas fegyverkezési hajsza folyik addig nálunk, Rákosi elvtárs vezetésével életünk napról napra szebb lesz, Sztálinvárost építünk, mely mind több munkaerőt foglalkoztat, a mostani felajánlások a hála vállalásai bölcs vezetőnk felé, akinek mindenünket köszönhetjük. Akik dolgozóinknak ezt a kezdeményezését gátolják, egész dolgozó népünk ellenségei.*

A fegyelmezetlen munka a balesetek előidézője

A pontatlan szolgálat, a laza munkafegyelem, a szolgálati ágak közötti helytelen együttműködés következtében a mult év szeptemberében Debrecenben történt halálos kimenetelű baleset vádlottai felett ítélkezett a bíróság. A tárgyalás során bebizonyosodott, hogy a balesetet

a hanyag fegyelmezetlen munka, az utasítások félredobása, a felelősségérzet hiánya okozta.

A bíróság ezek figyelembevételével hozta meg példás ítéletét. *Árkosi* János mozdonyvezető, aki gépkísérő nélkül indult el és meghaladta a biztonsági határjelet, héthónapi börtönre, *Korai* Gyula váltókezelőt, mert szabálytalanul engedélyt adott a motorvonat indulására, háromévi, *Nagy* József váltóőrt, mert helytelen jelzéseket adott, egyévi, *Rácz* István váltóőrt pedig, amiért a motorvonat vezetőjét nem tájékoztatta egy keresztben haladó vonat kijárásáról, két és félévi börtönre ítélte. Ezenkívül valamennyi vádlottat öt évre eltiltotta a közügyek és foglalkozásuk gyakorlásától, valamint 500 forint pénzbüntetés megfizetésére kötelezte.

Az ítélet figyelmeztetésül kell, hogy szolgáljon valamennyi vasutas dolgozónak, hogy csak a munkafegyelem megszilárdításával, az egyéni felelősség állandó szem előtt tartásával, az utasítások szerinti munkával és a jó együttműködéssel tudjuk azokat a feladatokat maradék nélkül végrehajtani, amelyet a dolgozó magyar nép a szocialista vasút építőitől joggal elvár. Akik maradéktalanul elvégzik a reájuk háruló feladatukat, népi demokráciánk állama megbecsülésben részesíti, viszont azokra, akik a népgazdaság berendezéseit, dolgozótársaik életét hanyag munkával veszélyeztetik, lesújt a dolgozó nép igazságos ítélete.

Új élüzemeink

FORGALMI SZOLGALATNAL: Első helyezett Debrecen állomás, második Tapolca állomás.

VONTATASI SZOLGALATNAL: Első helyezett Szeged Fűtőház, második Szombathely Fűtőház.

PALVAFENNTARTASI SZOLGALATNAL: Első helyezett Szombathely Osztálymérnökség, második Bajai Osztálymérnökség.

MÜHELYI SZOLGALATNAL: Első helyezett Szolnoki Járműjavító ÜV, második Landler Jenő Járműjavító ÜV.

Műszaki értelmiségünk

minden eddiginél maradandóbbat alkot

Szép, világos szoba. Mintha csak rajzterem volna. Alló rajztábla, íróasztal, körző, vonalzó, szögmérő s lehetne sorolni a rajzok egész tucatját, amely mindegyike egy-egy új alkotás, egy újabb találmány vázlatát, s a hozzátartozó alkatrészeket ábrázolja. Grafikonok, kisebb-nagyobb műszerládák sorakoznak egymás mellett a szobában. Az asztalon fehér papiron fémből készült új fordulatszámláló szerkezet áll. Nem rajzterem, annál nagyobb és értékesebb hely, ahol több új találmány, értékes műszaki alkotás született.

Bereznai Oszkár műszaki főtanácsos, a Vasuti Főosztály gépészeti szakosztálya kísérleti és tanulmányi csoportja vezetőjének irodája ez. Középmagas, ősz hajú, határozott és mélyen gondolkodó, alkotó mérnök dolgozik itt. A szovjet tapasztalatok alapján mindig újabb, korszerűbb alkotáson gondolkozva. — születik meg egy-egy újabb találmánya, melyek mind műszaki tudományunk fejlettségének, a Szovjetunió segítségének bizonyítékai.

Új pályafenntartási mérőkocsi

Műszaki fejlesztési tervünknek végrehajtásában nagy jelentőségű az általa szerkesztett, most épülő pályafelépítményi mérőkocsi. Ez az új mérőkocsi a vasuti pályának mindazon jellemzőit, melyeknek ismerete a pályafenntartás szempontjából nagyjelentőségű és eddig megbízhatatlan módon, kézi eszközökkel tudtak csak megállapítani, teljesen önműködően óránként ötvenkilométeres sebességgel haladva széles papírszalagra regisztrálja.

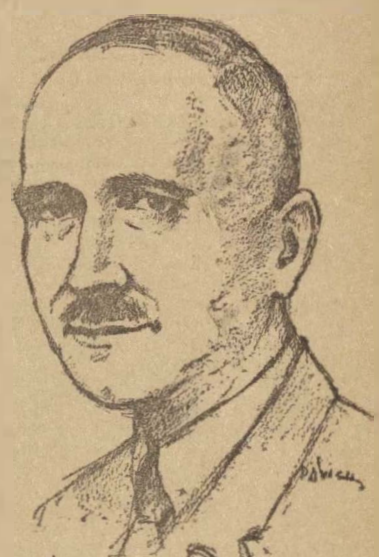
Előnye ezenkívül, hogy minden eddiginél kisebb költséggel építhető fel és a kapott jelzések mégis tökéletesebbek, mint a hasonló célt szolgáló külföldi mérőkocsiké.

Nem kisebb jelentőségű műszaki alkotás a mozdonyteljesítményi mérőkocsi, amely a vontatójárművek legfontosabb vontatási és hőtechnikai jelzőit szintén önműködően regisztrálja. Értékes találmány a sínszálakban, hidakban és egyéb tartókban a mozgóterhelés alatt fellépő igénybevétel kimutatására szerkesztett nagyérzékenységű optikai tensométer. A vasút életében szinte nélkülözhetetlenné vált az általa szerkesztett optikai gyorsulás- és lengésmérő műszer. Ezzel a legpontosabban mérhetjük a járművek, hidak és egyéb műtárgyak lengését, amelyek ismerete szintén nagy fontosságú.

A felszabadulás óta, a pártunk vezette úton haladva, több mint harminc nagyjelentőségű műszaki szerkezetet készített. A felszabadulás előtt is voltak találmányai és alkotásai, de korántsem annyi és értékben sem olyanok, mint az elmúlt hét esztendő alatt. *A 25 éves fasizmus idején többizben veregették meg vállamat* — mondotta — *műszaki tevékenységemért. Ma a szocializmus építésének serkentő hatása, s a ma mérnökének megbecsülése késztet újabb és szebb alkotásokra. Az elmúlt hét év alatt több mint 13.000 forint pénzjutalmat kaptam, korlátlan lehetőségek vannak, hogy még szebbet és maradandóbbat alkossak.*

Sokszorosan többet alkot ma *Bereznai* elvtárs, mint a felszabadulás előtt. — *Tudom, hogy miért alkotok: tevékenységemmel, találmányaimmal a társadalom életét teszem szebbé és boldogabbá.* Találmányairól így nyilatkozik: *hogy megszülettek, ahhoz a mérnök és munkás legszorosabb együttműködésére volt szükség, mert hiába van az ötleteket kigondoló agy, ha nem volna ügyes, szakavatott kéz, amely azokat valóra váltja. Csak szoros együttműködésben építhetjük fel a fejlettebb gazdasági és társadalmi rendet, a kommunizmust.*

Bereznai elvtárs közvetlenül érzi a párt, *Rákosi* elvtárs és a munkásosztály segítségét. Megbízatásokat kap, elismerésben, jutalomban részesül. A sztahanovisták első országos kongresszusán, a műszaki értelmiség nagyrészével együtt, megacélosodott alkotóereje. Ma már joggal mondhatjuk, hogy a munkásság és értelmiség szoros együttműködése, a műszaki értelmiség munkához való új viszonya nagymértékben elősegíti a tervünk győzelméért folytatott harcot.



Mérnökök, technikusok, műszaki vezetők joggal tekinthetik büszkeségüknek és példaképüknek *Bereznai* elvtársat. A fiatal mérnökök egész sora keresi fel naponta irodájában. Mint mondják, itt minden támogatást, segítséget megkapnak munkájukhoz. Az újtípusú szovjet ember nyomában járó alkotó, s a kezdeményező műszaki értelmiséget ismerjük meg *Bereznai* elvtársban. Pártunk, dolgozó népünk sokat vár a műszaki értelmiségtől. Minden lehetőség megvan számukra, mint ahogy mondotta: *hogy az új élet építőharcosai, a szocializmust építő dolgozó nép első soraiban foglaljanak helyet, hogy új találmányokkal segítsék dolgozóinkat vállalásaik teljesítésében. Rákosi elvtárs 60. születésnapja méltó megünneplésére minden eddiginél nagyobb igyekezettel készülök. Azt a segítséget, amelyet Rákosi elvtárstól, a gondtalan megélhetés, az alkotó munka legmesszebbmenő támogatása révén kaptam, tapasztalataim továbbadásával, még nagyobb alkotások létrehozásával fogom meghálálni.*

MOZDONYKAZÁNOK GONDOZÁSA TÉLEN

A kazán állapota és a benne folyó gőzképződés különösen télen döntő mértékben befolyásolja a mozdony munkaképességét. A kazán terhelésétől függ a mozdony gépeinek gőzellátása, ami egyben az elegendő vonóerőt és sebességet is biztosítja.

Télen a kazán munkája bonyolultabb és feszültebb. Fokoznunk kell a gőzfejlesztő képességet, mert télen növekszik a mozdonnyal továbbított kocsik ellenállása. Télen tehát a mozdony hengereinek nagyobb vonóerőt kell kifejteniök, mint nyáron vagy ősszel. A mozdony kazánjának ugyanakkor a hengerek részére jelentékenyen több gőzt kell előállítania s ez azt jelenti, hogy több tüzelőanyagot is fogyaszt. A kazán gőzfejlesztőképességének fokozását az is szükségessé teszi, hogy ebbe az időben más szükségletekre így a lövettyűk és egyéb műszerek fűtőmelegítéséhez is több gőz szükséges.

Ha nyáron vagy ősszel a külső levegő plusz 15 fok hőmérsékletnél a mozdony tüzelőanyagfogyasztását egységnek tekintjük, akkor télen már — 15 fok hőmérsékletnél is 35 százalék a fogyasztás növekedése és majdnem ugyanennyi a kazán terhelése. Természetes, hogy télen a kazánterhelés növekedése felemelt követelményeket támaszt a mozdony-brigádokkal szemben a kazán állapota és gondozása szempontjából. Hálózatainkon évenként, nyáron és ősszel valamennyi fűtőházban őrtási munka folyik, hogy a mozdonykazánokat kijavítsák és a mozdonyparkokat előkészítsék a télre.

A fokozott munkafeszültség miatt, amely télen a kazánra hárul, nemcsak arra kell törekednünk, hogy a kazán ép legyen és a megnövekedett terhelést sikeresen biztosítsa, hanem biztosítanunk kell a munkafeltételek megkönnyítését is. Ezért mind a téli előkészítésnél, mint pedig magában a téli időszakban nagy gondot kell fordítanunk a kazánszigetelésre. Nem szabad megfeledkeznünk arról, hogy a jó szigetelésű kazánnál a hőveszteség nem haladja meg a környező közegekben a 2 százalékot, míg sérült szigetelés esetén a 10 százalékot is eléri. Ez azt jelenti, hogy jó szigetelés esetén mintegy 8 százalék tüzelőanyagot takaríthatunk meg, vagy pedig egy és ugyanazon tüzelőanyagfogyasztás mellett 8 százalékos kazánterhelés fokozást érhetünk el.

Különösen fontos télen a kazán helyes táplálása, a kazánkőoldószer szabályos adagolása és a lefuvatás. A kazán gőzfejlesztő képességének növelése, amely télen elengedhetetlen, megfelelően növeli a fogyasztott víz mennyiségét, vele együtt pedig a vízkő és iszap kiválasztódását a kazán belsejében. Azt sem szabad elfelejteni, hogy télen nagyon sok kutban romlik a víz minősége is, többek közt növekszik a keménysége.

Hogy mindez ne befolyásolja a kazán állapotát, télen különös figyelemmel kell szabályozni a kazánkő-oldószer adagolását és a kazánban fogyasztott víz növekedésének megfelelően fokozni kell az adagolást. Tudni kell azonban azt, hogy a kazánkőoldószert az előző vonalszakaszon fogyasztott vízmennyiségtől függően, minden egyes vízvételező állomáson pótolni kell.

A kazánkő-oldószer helyes adagolása mellett a kazánban kemény kazánkő helyett laza iszap képződik, amelyet lefuvatással könnyen el lehet távolítani. A kazán kellő idejű lefuvatása megvédi az elszennyeződéstől, megszünteti a habzást és a víz kisodrását.

A kazán hirtelen lehülésének és a kötések meglazulásának leggyakoribb oka a helytelen tápolás. A kevésbbé tapasztalt dolgozók a kazánba egyszerre nagy adag hidegvizet eresztenek, ami helytelen.

Nagyjelentőségű a helyes tűztisztítás is. Télen ugyanis alacsony hőmérsékletnél a kazán könnyen lehűl, het és a csövek, valamint a kötések folyása következhetik be. Alacsony hőmérsékletnél a tűztisztítás a kazángondozás legfelelősségteljesebb mozzanata. Tisztítás közben a hideg levegő bőséges bejutása, a fémrészek hirtelen lehülését és a kazánrészek megrongálódását okozhatja. Ezért ezt a műveletet a mozdonyvezető személyesen köteles irányítani.

Télen a tűzszekrényt részletekben tisztítják: először a rostély első negyedét, aztán a másodikat és ilyen módon sorban megtisztítják mind a négyet. A kazán gondozásánál nagy jelentőségű a tüzelési rendszer. Meg kell érteni, hogy a tűznek a rostély egész területén a lehetőség szerint egyenletesnek kell lenni. Levegést semmiféleképpen sem szabad megengedni, minthogy ez megkönnyíti a hideg levegő bejutását a tűzszekrénybe és a kazán fémrészeinek alakváltozását idézheti elő.

Alacsony kazánterhelésnél, váltakozó hossz-szelvényű pályalejtőkön, valamint gépmenetnél, a tűzszekrénybe csak kézi erővel rakjuk a tüzelőanyagot. A kazánnal nemcsak üzemkörben, hanem mosójavítás ideje alatt is törődni kell A mozdonyt nagyon gondosan készítsük elő mosásra. Ellenőriznünk kell, nincs-e léghuzat a műhelyben és arra is ügyeljünk, hogy a lehűtésnél a hőmérséklet ne essen a megszabott norma alá. A kazánmosással egyidejűleg kimossuk a füstcsöveket és a túlhevítő füstcsöveket is.

A kazán kíméletes gondozásával biztosítjuk ép állapotát, ez pedig azt jelenti hogy biztosítjuk zavartalan munkáját az egész téli időszakra.

G. Gracseo

A Fatelítő Vállalat üzemeinek dolgozói harcolnak vállalásaik teljesítéséért

Rákosi elvtárs 60. születésnapja tiszteletére a Fatelítő Vállalat üzemeinek csaknem valamennyi dolgozója tett munkafelajánlást. A vállalásokkal akarják meghálálni azt a gondoskodást, amelyben *Rákosi* elvtárs a vasutas dolgozókat a mai napig részesítette. Érzik, hogy a kétszeres béremelést, a jegyrendszer megszüntetését, az új vasuti berendezéseket, amelyek munkájuk megkönnyebbítését célozzák, saját és gyermekeik biztos jövőjét mind-mind *Rákosi* elvtársnak, pártunknak és a nagy Szovjetuniónak köszönhetjük. Ezért dolgoznak minden eddigi eredményüket felülmulva, felajánlásaik teljesítésén.

A vállalások teljesítésében a sztahanovisták járnak az élen, akik a szovjet munkamódszerek alkalmazásával magukkal ragadják az összes dolgozót. A Fatelítő Vállalat valamennyi üzeménél kimagasló teljesítmények születtek. A budapesti *Török*-brigád 336, a *Teleki*-brigád 325, a püspökladányi *Botos*-brigád 325, a dombóvári *Egri*-brigád 291, a *Vörös*-brigád 186, a tokodi *Katona*-brigád 166 százalékra teljesítik tervüket a talpfarakásnál, a máglyázásnál, a kocsik ki- és berakásánál.

Ezeket a kimagasló eredményeket *Rákosi* elvtárs iránti szeretetből, jó szervezéssel, az anyag előkészítésével, a vasúti kocsik időben való biztosításával és továbbításával érték el. Az eredmények hűen tükrözik a vállalat dolgozóinak ragaszkodását dolgozó népünk szeretett vezéréhez.

Levelezőink legyenek bátrak, kezdeményezők, szocialista építésünk fogyatékosságainak leleplezői

A „*Szabad Nép*" megjelenésének 10. évfordulóján ültek össze kétnapos tanácskozásra a magyar sajtó munkás- és parasztlevelezői, akik beszámoltak munkájukról, tapasztalataikról. További célkitűzéseik: az eddiginél is bátrabban, következetesen bírálni a fogyatékosságokat, megerősíteni kapcsolataikat a szerkesztőségekkel, a párttag és pártonkívüli dolgozók további ezreit bevonni a társadalmi ellenőrzés munkájába, az államapparátus irányításának ebbe a formájába. Ezen az értekezleten a „*Szocialista Vasútért*" legjobb levelezői is résztvettek. Olvanok, mint *Várnai* László, Pécs, Igazgatóság levelezője, aki rendszeresen számol be az eredményekről és hiányosságokról. Az eddigi leveleiben beszámolt arról, hogy az igazgatóság területén több mint négyezer dolgozó csatlakozott a Gazda-mozgalomhoz s az elmult évben

több mint félmillió forintot takarított meg a pécsi vasútigazgatóság a Gazda-mozgalomban.

Olyan, mint *Fonó* Mátyás sztahanovista főmozdonyvezető, akinek több mint 30 újítási javaslatából már többet bevezettek, melyekből többezer forint megtakarítás származik.

Résztvett a konferencián Vereczkei János, a Landler Jenő Járműjavító ÜV tudósítója is, aki rendszeresen tájékoztatja szerkesztőségünket az üzem eredményeiről, figyelemmel kíséri a dolgozók újítási javaslatainak sorsát és következetesen harcol a fennálló hiányosságok, a bürokrácia megszüntetéséért.

A levelezők saját munkaterületük igazi úttörői

— mondotta *Horváth* Márton elvtárs.

Nagy feladat vár levelezőinkre a szocialista vasút megteremtéséért vívott harcban. A hiányosságok korlátlan feltárói az új, a helyesebb munkamódszerek felfedezőivé kell, hogy váljanak. Minden eddiginél bátrabban kell bírálniok fogyatékosságainkat. Üzemekben, műhelyekben a bírálat harci szellemében kell feltárni a meglévő hiányosságokat, úgy mint *Katona* Lajos elvtárs, a MAV Felépítményi és Vasanyagjavító ÜV szegedi alműhelyében, aki az eredményekről rendszeresen tájékoztatja szerkesztőségünket, de nem feledkezik meg a hibák feltárásáról sem. Levelében így ír:

„Hibák is vannak műhelyünkben, amelyek különösen a munkafegyelem lazaságában mutatkoznak meg. Egyes dolgozók, mint Bakai János, Lakatos Péter, vagy Rácz Antal még mindig nem tartják fontosnak a munkában való pontos megjelenést. A műhely parancsnokai, a művezetők sem tartanak fegyelmet csoportjukban, olcsó népszerűségre törekszenek. Dobó és Csobai művezetők nem fordítanak kellő gondot a munka minőségi átvételére és a folyamatos munka biztosítására."

A társadalmi ellenőrzés igazi harcosai

a levelezők. Féltve vigyáznak a termelés folyamatos biztosítására, éberen őrködnek népgazdaságunk erősítése, üzemeink, gépeink karbantartása, a terv teljesítése felett.

Levelezőinknek minden szót mérlegre kell tenniök, mikor bírálatot gyakorolnak a fennálló hiányosságok felett. Leveleikkel a szerkesztőségeken keresztül is mozgósítják a párt és az állami szerveket a fennálló hiányosságok megszüntetésére.

Nem egyszer megtörténik azonban hogy a szolgálati vezetők igyekeznek megakadályozni a dolgozókat abban, hogy a hiányosságokat leveleikben feltárják. *Szárnyasi* Gyula elvtársat, Kaposvár állomás dolgozóját, a bírálő leveleiért elhelyezték, igyekeztek megtorolni, hogy levelével többet ne bírálhassa a fogyatékosságokat, vagy a meghúzódott ellenséget. Azonban ez nem sikerült. Az ehhez hasonló eseteknek véget kell vetni. Meg kell szünni annak, hogy igazgatók, műszaki vagy mozgalmi szervek funkcionáriusai üldözzék a levelezőket, mert bírálni mernek. *Horváth* Márton elvtárs, az országos levelezőkonferencián hangsúlyozta:

Igen keményen fogunk fellépni minden olyan jelenséggel szemben, amely kicsinyes, személyes szempontból akadályt akar gördíteni a levelezők munkája elé.

Levelezőink problémáikkal, az eredményekkel, a meglévő hiányosságokkal keressék fel szerkesztőségünket. Leveleiken keresztül is leplezzék le bátran a vasút területén megmutatkozó bürokráciát. Legyenek élenjárók az új, az eddiginél haladottabb munkamódszerek felfedezésében, azok alkalmazásában. Ne félienek bíráló leveleik következményétől, mert az igaz ügyet szolgáló levelezők mögött áll pártunk és kormányunk teljes súlyával.

Csatlakoztunk a Vasas SE felhívásához

A Lokomotiv sportegyesületek és sportkörök 1951. évben elért országos első helyezése azt mutatja, hogy megértették a pártunk által elindított MHK-mozgalom jelentőségét és célját, megértették, hogy az MHK-testnevelési rendszer kiváló eszköz arra, hogy vasutas dolgozóinkat egészségesebbé, edzettebbé, a magasabb termelési egységű munkára, békénk megvédésére, testileg és szellemileg a kalmasabbá tegye.

Az 1952. évben a feladatok végrehajtásánál területi elnökségeinknek és a sportkörök vezetőségének úgy kell irányitaniok a szervezést, hogy az ezévi MHK-fejlesztési tervüket minél előbb teljesitsék, mert ez a mozgósítás szorosan összefügg a termelékenység emelésével, népgazdasági terveink teljesítésével is. Az egészséges dolgozó vidámabban dolgozik, a sportban elért eredmények lelkesitik a tervfeladatok végrehajtására.

Már most meg kell kezdeni az agitációs munkát. A jelentkezések szervezésére és végrehajtására a pártszervezetek, az üzemi bizottságok és a szakvonali vezetők segitségével munkatervet kell készíteni. A szervező munkát össze kell kötni a *Rákosi* elvtárs születésnapjára tett vállalások teljesítésére való mozgósitással. Felül kell vizsgálni, hogy az MHK-bizottságok megfelelnek-e a rájuk háru ó feladatoknak, amennyiben nem, új, megfelelő aktivákat kell a munkába bevonni.

A Lokomotiv Sportegyesület Országos Elnöksége csatlakozik a Vasas SE XI. kerületi elnökségének felhívásához, Rákosi elvtárs 60. születésnapja tiszteletére a hat területi elnökség nevében vállalja, hogy március 9-ig az MHK-fejlesztési tervben előirt létszám 70 százalékát mozgósitja a jelentkezésre.

Minden szakszervezeti funkcionárius és sportköri vezető a legnagyobb odaadással tegyen eleget ennek a felhívásnak, mert a felajánlások sikerrevitele nagyban hozzájárul dolgozóink termelékenységének növeléséhez, ezen keresztül terveink határidő előtti teljesítéséhez, a béke megvédéséhez.

Lokomotiv SE Országos Elnöksége

Büszkeségeink



Nyitrai Dezső elvtárs, rendelkező forgalmi szolgálattevő Miskolc-személypályaudvar dolgozója az őszi forgalmi versenyben „A legjobb forgalmi szolgálattevő" címet érdemelte ki.

A 24 órás vonatforgalmi tervet 65, a tehervonatok terhelését 114, a személyvonatok menetrendszerinti indítását 110, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 95, a négyes-mozgalmi vonatok tervszámát 108 százalékra teljesítette.

Nyitrai elvtárs munkamódszeréről, amelynek ezt a kiemelkedő eredményt elérte, a következőkben számol be:

Szolgálatbalépésem előtt megnézem a napi munkám feladatait, bejárom az állomást és tájékozódást szerzek a kocsi- és elegyhelyzetről. A továbbitandó elegyről jegyzetet készitek. A szolgálat átvétele után a menetirányitótól megkérdezem, hogy milyen vonatok vannak mozgásban, milyen vonatok fognak közlekedni, milyen eleggyel. Ezután a kocsi mesteremmel megbeszélem a kocsimozgatási tervet, amelyet az ismertet a tolatásvezetővel és a vonatmenesztő térfelvigyázókkal, akik a munkáról a váltókezelőket értesítik. A fűtőházi mozdonyfelvigyázóval is szoros kapcsolatot tartok, hogy az induló vonatokhoz mikor és milyen gépet ad, hogy arról a vonatkisérő-csapatokat értesíteni tudjam. A rendeleteket mindig tanulmányozom és betartom, de be is tartatom, az oktatásokra rendszeresen járok, hogy az időszakos kérdésekről tájékozódva legyek.

Rákosi elvtárs születésnapja tiszteletére vállalom a tehervonatok menetrendszerinti indításának 60 százalékra való teljesítését. Benkő Kálmán forgalmi szolgálattevő kartársnak átadom munkamódszeremet. Csatlakozom „A szakma legjobb dolgozója" címért indított versenyhez. A munkámban mutatkozó nehézségek leküzdéséhez a pártszervezet mindig segitséget nyujtott. Ez a segitségnyujtás és a pontos, fegyelmezett munka alapja eredményeimnek. Január hónapban a személyvonatok menetrendszerinti indítását 67.7 százalékra teljesítettem. Rákosi elvtárs születésnapja tiszteletére még fokozottabb harcot folytatok, hogy a zord időjárás ellenére is biztosítani tudjam a vonatok menetrendszerinti közlekedtetését.

Hogyan dolgoznak az üzemi bizottságok Sztálinváros térségében

A Sztálinváros térségében folyó szakszervezeti munkát a központ munkatársaiból alakult brigád megvizsgálta. A vizsgálat során megállapitást nyert, hogy az üzemi bizottságok munkájában az ellenség elleni harc és a határozatok végrehajtása terén mutatkoznak eredmények. A szervezési munkában a nehéz körülmények ellenére is jó eredményeket értek el.

Létrehozták a műhelybizottságokat, kiszélesitették és megerősitették a bizalmi hálózatot. A pártszervezetek és a Politikai Osztály segitségével szervezetten harcolnak az ellenséges elemek ellen.

A munkaverseny kiszélesítésének látható eredményei a terv teljesítésében, a sztahanovisták számának emelkedésében mutatkoznak. Megszervezték az *irástudatlan dolgozók* elemi oktatását, valamint a bizalmiak politikai továbbképzését. A kultúrgárda szereplésével igyekeznek a rendezvényeket szinesebbé tenni. A szálláshelyek berendezésében és tisztaságában mutatkozó hiányosságok megszüntetése érdekében is jelentős haladást tettek.

Tervszerűtlenül nem folyhat jó munka

Az eredmények mellett azonban számos hiányosság is mutatkozik a munkában. A reszortbizottságok nincsenek kiépitve,

az ÜB-elnökök egyedül akarják elvégezni a munkát.

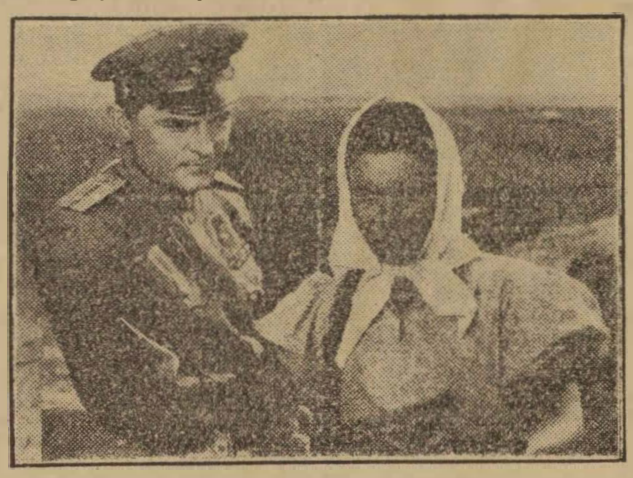
A munka nem folyik tervszerűen, egyidőben csak egy feladattal foglalkoznak. Ezt a helytelen módszert a vonalfelelős sem igyekezett megszüntetni. A versenymozgalom még ma sem öltött kellő méretet, nincs megtöltve politikai tartalommal, s éppen ebből ered, hogy egyes dolgozók a munkaversenyt csupán nagyobb kereseti forrásnak tekintik. A verseny nyilvánosságát nem biztositják. A szálláshelyeken nem találkozunk agitációs nevelő munkával. A kezdeti sikerek után alábbhagyott az ellenség elleni harc. *A klérus befolyása érezhető abban, hogy az élenjáró női dolgozókat szüleik nem engedik előmunkás szaktanfolyamra.*

A dolgozók érdekvédelméért nem harcolnak következetesen az üzemi bizottságok. Hosszú hónapokon át eltürték, hogy egyes szálláshelyek nem voltak ellátva a legszükségesebb felszerelési tárgyakkal. *A női munkaerők elszállásolási nehézségeit úgy akarták megoldani, hogy a női dolgozókat elocsátották.* A hiányosságok egyik oka, hogy az építésvezetőségek a szálláshelyektől 15—20 kilométerre vannak.

Szakszervezetünk elnöksége határozatot hozott a fenti hiányosságok felszámolására. A határozat megállapitja, hogy a mulasztásokért egyaránt felelősség terheli a vonalfelelőst, a területi bizottságot, de végső fokon a szakszervezeti központot. Ezen hiányosságok feltárása figyelmeztetőül kell, hogy szolgáljon valamennyi üzemi bizottságnak és szakszervezeti funkcionáriusnak, hogy saját munkaterületén a hiányosságok felszámolásával, a pártszervezetek segitségével minden intézkedést megtegyen.

Szovjet filmmel a békéért, szocializmusért

A február 15-én kezdődött szovjet film ünnepén a szovjet filmgyártás új remekei és klasszikus alkotásai kerülnek bemutatásra. Évről-évre szélesedik azoknak a tábora, akik szeretik és örömmel fogadják a szovjet filmeket. segítőtársuknak. Nincs olyan területe szocialista építésünknek, békeharcunknak, amelyben ne nyujtott volna segítséget, példaadást, útmutatást a szovjet film.



A Szovjet Film Ünnepe egyik legnagyobb eseménye az „Aranycsillag lovagja" című szines, magyarra szinkronizált film, amely Babajevszkij szovjet iró regénye alapján készült. Ez a film nyerte a tavalyi karlovyvary-i filmverseny nagydíját. Képünkön a film egyik jelenete látható.

Ütköző

Láng Ferenc, a ferencvárosi állomás dolgozója kérvényezte, hogy két örökbefogadott gyermeke után családi pótlékot kapjon. A pesti igazgatóság „méltányosságból" egy gyermeke után engedélyezte a családi pótlék kifizetését. Vajjon úgy gondolták, hogy túlzott „méltányosság" valaki részéről egyszerre két gyermeket örökbefogadni?





Kovács VI. József ferencvárosi fékezőt kilenc hónappal ezelőtt üzemi baleset érte. Mind a mai napig hiába járta a különböző fórumokat, hiába jelentkezett számtalanszor orvosi vizitre, rokkantsági százalékát nem állapitották meg. A bürokrácia tengerében kilenc hónap nem nagy idő. Tengernyi idő ellenben annak, aki ügye elintézését várja. A beavatottak szerint a MAV-nál mindennapos eset, hogy tengeri kigyóvá válik egy-egy üzemi baleset.

Társadalmi bíróságok a munkafegyelem megszilárditásáért

Papkeszi állomás öntudatos dolgozói kérték *Kanász* József állomásfelvigyázó társadalmi bíróság elé állitását, aki fegyelemlazitásával, demokráciát rágalmazó kijelentésével akadályozta az állomás dolgozóinak jó munkáját.

Kanász József szolgálat közben többször elaludt, a forgalom biztonságával nem sokat törődött, ami összefüggésbe hozható azzal, hogy a nyár folyamán kéthaki életet élt, a vasúti szolgálatra nem kipihenten jelentkezett. A múlt év novemberében az egyik tolatásnál nem győződött meg arról, hogy a tolatás irányában fekvő váltók helyes irányban állnak e. Ezen gondatlanság következtében két kocsi kisiklott, 1000 forinton felüli anyagi kár és félórás forgalmi akadály keletkezett.

A vonatvezetőkkel szemben helytelen magatartást tanusitott. Az együttmüködés nála ismeretlen fogalom volt. Midőn az egyik, állomásán tartózkodó vonat vezetője érdeklődött, hogy mikor mehetne tovább, olyan kijelentést tett, hogy

őt a tehervonat nem érdekli, számára csak a személyvonat jelenti a vonatot, mert csak azért fizetnek prémiumot.

Orbán József párttitkár elvtárs szerint az adminisztrációs munkát is hanyagul és felületesen látta el.

Egy alkalommal vonat érkezése előtt az asztalra dőlve bóbiskolt, én figyelmeztettem, hogy kezdje meg a jegykiadást, mert a vonat a szomszéd állomásról már eljött. Egy esetben pedig a 6.061-es számú vonat személyzete hivta fel a figyelmét, hogy bejártak az állomásra.

A többi hozzászóló alátámasztotta a felhozott vádakat. Kanász József tagadta, hogy kuláknak hordott volna kenyeret, azt azonban elismeri, hogy egyszer vitt három darab kétkilós kenyeret saját szükségletére. — A kocsi kisiklatásában bünösnek érzem magam, mivel nem adtam tolatási jegyzéket és nem ellenőriztem a tolatást.

A társadalmi bíróság a tanukihallgatások után

két hónapi időtartamra alacsonyabb munkabérrel járó munkakörbe sorolásra, valamint a szakszervezetből való kizárásra javasolta.

A társadalmi bíróság ezzel a javaslatával úgy látja, hogy olyan hatást fog elérni, hogy *Kanász* József a jövőben szolgálatát fegyelmezetten fogja ellátni és aktivan bekapcsolódik a szocialista vasút megteremtéséért folytatott küzdelmünkbe.

A nagy kezdeményezés hazájában

Megjelent a Vasút Politikai Osztály kiadásában „A nagy kezdeményezés hazájában" című brosúra mely a szovjet vasutas fiatalok munkájáról, harcairól számol be.

E brosúra lapjairól megismerjük, hogy a párt milyen segitséget nyujt az ifjúság számára, hogyan vezeti az ifjak harcát. Ezért ez a brosúra igen nagyjelentőségü valamennyi vasutas pártszervezet vezetősége számára. Ugyanakkor nagy segitséget nyujt a vasúti DISZ-szervezeteink és a vasutas ifjúság számára. Ezért szükséges, hogy a vasút széles hálózatán a DISZ-szervezetek szervezzék meg „A nagy kezdeményezés hazájában" című brosúra ankétszerü megtárgyalását.

Szocialista Vasútért

A Közlekedésügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Megjelenik havonta kétszer

Szerkesztő a szerkesztő bizottság.

Laptulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete

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 KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM. * Ára: 20 fill. * 1952 MARCIUS 3.

RÁKOSI ELVTÁRS VEZET BENNÜNKET

Írta: Bognár Imre, a Vasútpolitikai Osztály vezetője

A közeli napokban ünnepeljük a magyar nép legjobb fia, népünk bölcs vezére, nagy tanitónk, Rákosi elvtárs 60. születésnapját.

Dolgozó népünk szocialista kötelezettségvállalásának teljesitésével, hatalmas munkalendülettel köszönti szeretett vezérünket, aki pártunk élén biztosan vezeti országunkat a szocializmus épitésének útján. Vasutas dolgozóink is helyesen látják, hogy azért a szerető gondoskodásért, amit Rákosi elvtárstól kapunk, csak a munka termelékenységének fokozásával, még nagyobb eredmények felmutatásával, a munkafegyelem megszilárditásával, a vonatkésések csökkentésével, az ellenség elleni kiméletlen harccal tudunk köszönetet mondani.

Dolgozóink jól tudják, mit köszönhetnek a pártnak és közvetlenül Rákosi elvtársnak, aki a magyar kommunisták élén az elnyomás éveiben is következetes harcot folytatott az egész magyar nép felszabaditásáért. Horthy vérbirái előtt állva sem szűnt meg népéért küzdeni. Az utolsó szó jogán mondott beszédében vádat emelt a kapitalista rendszer, a munkásáruló jobboldali szociáldemokraták ellen. Minden szava súlyos vádként zúdult a népelnyomó burzsoáziára, megmutatta igazi arcát és biztos bukását. Ezen a tárgyaláson beszédével az egész kapitalizmust a vádlottak padjára állitotta és a proletárnemzetköziség igazi harcosának példaképét mutatta. A 25 éves fasizmus ideje alatt sem szűnt meg az egész világ munkásosztályáért harcolni. Az elnyomás évei alatt a magyar nép igazi barátja, érdekeinek védelmezője egyedül a Rákosi elvtárs által vezetett kommunisták voltak. Nemcsak a magyar nép zárta szivébe Rákosi elvtársat, hanem a világ összes dolgozója ismeri, becsüli és szeretettel tekint reá, mint a nemzetközi munkásmozgalom egyik nagy vezetőjére. Mikor a Horthy-banditák életére törtek, újra és újra megmozdultak az egész világ dolgozói, hogy megmentsék életét. A hatalmas nemzetközi mozgalom előtt a magyar urak kénytelenek voltak meghátrálni. A második világháború éveiben a Szovjetunióból hivta fel a magyar dolgozók figyelmét, hogy minden erejükkel akadályozzák meg a hitleri hordák garázdálkodásait, tagadják meg a csőcselék parancsát. Az ő gyujtó szava sokak előtt élesen megvilágitotta, hogy a magyar nép és az egész munkásosztály egyedüli ellenségei a kapitalisták. Az ő felvilágositó szavainak köszönhető, hogy vasutas dolgozóink legjobbjai megakadályozták a magyar vasút teljes kifosztását.

Rákosi elvtárs és a magyar kommunisták mindig nagy jelentőséget tulajdonitottak a magyar vasútnak, mint az ország gazdasági vérkeringése alapjának. 1945 elején, az ország nyugati felében még dúltak a harcok, de Rákosi elvtárs útmutatásával, a hős Szovjet Hadsereg segitségével, a felszabadult országrészeken már megindult az élet. 1945 március 20-án a Magyar Kommunista Párt országos értekezletén Rákosi elvtárs kiemelte a vasút működésének fontosságát, mint gazdasági erőink mozgósitásának előfeltételét. Gondos támogatása nyilvánult meg abban, hogy harcostársát, Gerő elvtársat állitotta a közlekedés élére, aki kiadta a jelszót: „Arccal a vasút felé!" A kezdeményezés nyomán az ország egész területén megindult a dolgozó nép támogatásával a vasút újjáépitése. Vasutasaink helytállása nyomán megindultak az élelmiszerszállitmányok a szovjet nép és a magyar vidék ajándékai az éhező Budapest lakossága számára.



Rákosi elvtárs személyesen ment a vasutas dolgozók közé. Egy-egy látogatása után még nagyobb erővel folyt a munka a felrobbantott vasúti hidak és vasútvonalak helyreállitásáért. Szeged Fűtőház dolgozói előtt még ma is élénken él Rákosi elvtárs 1945 májusában tett látogatása, amelynek során ezeket mondotta: „Ez a fűtőház egy kis vörös Csepel, amelyre nagy feladatok várnak." Ez a mondat lebegett előttük abban a munkában és harcban, amit a terv teljesitéséért vivtak, amely harc az ötéves terv döntő évének küszöbén, a büszke élüzem jelvény eléréséhez vezetett.

A párt és Rákosi elvtárs segitségének megnyilvánulása, a szűkös anyagi ellátás idején a vasúti üzemi konyhák felállitása, a megkülönböztető nyugbérrendszer eltörlése, 30.000 órabéres munkás kinevezése, a vasutas dolgozók pihenésének biztositására az ország legszebb helyein üdülők létesitése.

Rákosi elvtárs bölcs gondoskodását és előrelátását mutatja a stabilizáció, a hároméves terv beinditása, mely új állomást jelentett a magyar nép, köztük a vasutasság történetében is. Uj vasútvonalak, állomások, berendezések épitésével, gyorsabbá, biztonságosabbá tehettük a vasúti forgalmat. Fizikai és nődolgozók előtt megnyilt az út a vasútüzem legmagasabb beosztásai felé. Pártunk és Rákosi elvtárs vezette harcunk tette lehetővé, hogy dolgozóink között számos kormánykitüntetett, több Kossuth-dijas, parlamenti képviselő, politikai és gazdasági életünk megbecsült vezetője található.

Rákosi elvtárs bölcs előrelátása, dolgozóink munkalendülete és akaratereje, hároméves tervünk sikere teremtette meg alapját az új, ötéves népgazdasági terv beinditásának, amely a magyar vasutasság előtt soha nem látott távlatokat nyitott meg. Uj, korszerűbb berendezések, szállitó- és vontatóeszközök épitése mutatja vasutas vonatkozásban, hogy országunk valóban a vas és acél országává, a gépek országává válik. A nehézipar fejlesztése egyben azt is jelenti, hogy a bölcs előrelátás folytán több kocsi és mozdony beállitásával, a gyorsabb, pontosabb közlekedés megteremtésével megindulhattunk a szocialista vasút felépitése, a reánk háruló feladatok maradéknélküli végrehajtása felé. Rákosi elvtárs vezetésével kidolgozott népgazdasági tervünk során épült meg az új aszód—váci vasútvonal, a balatoni vonal biztositó berendezése, a Sztálin Vasműhöz vezető vasútvonal, a nyiregyházi, aszódi, péceli, dombóvári, isaszegi vasútállomás, megkezdődött a budapest—miskolci vonal villamositása, az újtipusú Bo-Co-féle villany- és a 303-as sorozatú gőzmozdony épitése, amelyek mind-mind dolgozóink biztonságosabb szolgálattételét, a szállitás meggyorsitását célozzák.

Rákosi elvtárs ébersége és útmutatása nyomán sikerült leleplezni a Grősz-banda vasútra befurakodott ügynökeit, a Péchy-elemeket, akik eredményeink gátlói, terveink teljesitésének akadályai voltak. Az ő segitsége nyitotta meg a haladás útját az ifjúság előtt. Ma már vasutas fiataljaink igen nagy számmal találhatók fontos beosztásokban. A vasutas ifjúmunkások jó termelési eredményeként az őszi forgalmi verseny győztesei között nagyszámú ifjú található. Rákosi elvtársnak köszönhető a dolgozó nők jogainak biztositása, az, hogy a vasúton már több női sztahanovista, művezető van, akik a munka frontján felveszik a versenyt a férfi dolgozókkal.

Rákosi elvtárs harcának, a Szovjetunió politikája melletti bátor kiállásának, a burzsoázia leleplezésének, az igaz ügy melletti kiállásának köszönhetők azok az önzetlen segitségnyujtások, melyeket a Szovjetuniótól kaptunk. Az itt járt kiváló szovjet vasutasok tapasztalatátadása folytán indultak el a „2000 tonnás", az „500 kilométeres" és egyéb versenymozgalmak, amelyek dolgozóink munkájának könnyitését, nagyobb teljesitmények elérését, ezen keresztül a vasutasság életszinvonalának emelését vannak hivatva előmozditani. A párt és Rákosi elvtárs buzditása serkentették dolgozóinkat a bátor kezdeményezésekre, a sztahanovista szint elérésére. Lehetővé vált, hogy dolgozóink, vezetőink a Szovjetunióban közvetlenül ismerhették meg a világ élenjáró vasúttechnikáját és hazatérve gyümölcsöztethették a tapasztalatokat. Rákosi elvtársnak a vasutasság iránti megbecsülését jelenti a szegedi vasutasegyetem felállitása, ahol azok a kiváló dolgozók sajátithatják el a vasúttechnika tudományát, akiknek a multban esetleg a pályamunkás-sors, a nagyfőke keserű kiszolgálása lett volna osztályrészük.

A vasutas dolgozók munkájának elismerését és megbecsülését mutatja pártunk és kormányunk azon intézkedése, hogy minden év egy napját a vasutasok napjaként ünnepelhetjük. Az ilyen irányú megbecsülés csak azokban az országokban lehetséges, ahol a dolgozó nép kezében van a hatalom. Rákosi elvtárs vezette pártunk helyes politikáját, életszinvonalunk emelését tükrözi a mult év november 30-án bejelentett ár- és bérrendezés, a jegyrendszer megszüntetése, amelynek valóraváltása megtörtént és gyümölcseit élvezzük. Munkánk elismerését mutatja, hogy az általános bérrendezésen felül több mint 73 millió forintot irányzott elő kormányzatunk a vasutasok bérrendezésére.

Rákosi elvtársnak a vasutassággal szemben tanusitott szerető gondoskodása nem mérhető le rövid oldalakon. Dolgozó népünk azonban tudja, hogy minden eredményünk, életszinvonalunk emelése, vasútunk gazdagodása, vasutasaink boldog jelene és jövője Rákosi elvtársnak köszönhető, ezért készül eredményei túlszárnyalásával, vállalásai túlteljesitésével 60. születésnapjára.

A hála és szeretet megnyilvánulásaként csokorbakötve juttatták el dolgozóink vállalásaikat Rákosi elvtársnak, amelyeknek teljesitését becsületbeli kötelességüknek tartják. Azért születnek újabb és újabb hősök a munka frontján, érnek el nagyobb eredményeket a „Közlekedj ma pontosabban, mint tegnap"-mozgalom terén. Ennek a versenyszakasznak folytán születnek olyan eredmények a vállalások túlteljesitésével, az adott szó betartásával, a szeretet megnyilvánulásaként, mint Somogyi József elvtárs, az Északi Járműjavitó ÜV sztahanovista esztergályosának eredménye, aki február 28-án, vasutas dolgozóink közül először fejezte be ötéves tervét. Rákosi elvtársnak adott szó buzditja Kovács Mihály elvtársat, az őszi forgalmi verseny legjobb mozdonyvezetőjét, Kiss Jenő főmozdonyvezetőt, aki a „mosástól-mosásig"-mozgalomban 79.410 kilométer teljesitményt ért el. De a vasútüzem egész területén születnek új sztahanovisták, egészséges kezdeményezések, amelyek mind-mind a kapott segitségért nyujtandó köszönet megnyilvánulásai.

A versenyszakasz termelési eredménye napról napra emelkedik. Dolgozóink egyöntetűen azzal kivánják köszönteni Rákosi elvtársat 60. születésnapján, hogy tovább harcolnak a munkafegyelem megszilárditásáért, az ellenség leleplezéséért, a biztonságos és gazdaságos szállitásért, hogy ezzel is hozzájáruljanak szocialista hazánk felépitéséhez, dolgozó népünk életének szebbétételéhez, békénk megszilárditásához.

Nemzetközi HÍREK

Szabadságot Beloiannisz elvtársnak

A napokban Athénben megtartott tárgyaláson alaptalanul ítélték el Beloiannisz elvtársat és kommunista társait. Az amerikai imperializmus görögországi zsoldosainak tevékenysége összeütközésbe került a világ békeszerető dolgozóinak nagy táborával.

A vasutas üzemek táviratai mellett a magyar vasutasok nevében Gáspár Sándor főtitkár az alábbi táviratban tiltakozott a görög kormánynál:

„A szervezett magyar vasutas dolgozók nevében határozott tiltakozásunkat fejezzük ki az amerikai zsoldban álló görög kormány terrorintézkedései ellen, hogy Beloiannisz elvtársat és kommunista társait meg akarják gyilkoltatni.

A világ dolgozóival együtt követeljük, hogy szüntessék meg a görög hazafiak elleni megtorló intézkedéseket, akiknek csak az a bűnük, hogy határtalanul szeretik hazájukat, népüket".

Ugyancsak táviratban tiltakoztunk az ausztráliai Szakszervezeti Tanács Végrehajtó Bizottságánál azért az intézkedésért, mellyel az ausztráliai vasutas szakszervezetet is kizárni készül a Szakszervezeti Tanácsból, amennyiben nem lép ki a Szakszervezeti Világszövetségből.

Szakszervezeti választások Ausztriában

A mult év szeptembere óta folyik Ausztriában az üzemi bizottságok választása. A kommunista párt és a szocialista pártból kivált baloldal: a Szocialista Munkáspárt tagjai, valamint a többi haladó munkások együttesen a *„szakszervezeti egységlistán"* indultak a választásokon. Az ellenzék a kormánypártok, azaz a Szocialista Párt, az Osztrák Néppárt és az újfasiszta Függetlenek Egyesülése jelöltjeiből áll.

A kormánypártok nem válogatnak az eszközökben, hogy elgáncsolják az egységlista győzelmét. Nem riadnak vissza mandátumrablástól, csalástól és a haladó munkások elbocsátásától, letartóztatásától sem. A legerősebb és legtisztességtelenebb harcot a Szocialista Párt folytatja. De a dolgozók nem engednek, kitartóan védik jogaikat és ellenállnak minden támadásnak. Igen sok gyárban, üzemben a választások előtt *„megtisztították"* a gyárat, üzemet a haladó elemektől és ugyanakkor százával vettek fel szocialistapárti ajánlással, tagsági könyvvel új munkásokat.

A dolgozók erélyesen tiltakoznak az önkény ellen. A választási harc tovább tart. Folytatják nehéz, de kitartó harcukat a kormány- és a jobboldali szakszervezeti vezetők ellen. Az üzemi bizottsági választás fontos szakasza a dolgozók harcának, sok minden függ annak végső kimenetelétől. Ezért harcolnak a haladó osztrák munkások a legkisebb üzemben is mindenegyes szavazatért, a reakció kiszorításáért.

Nyílt levél a vasút dolgozóihoz

Vasutas dolgozók! Az élőállatok szállításánál veletek együtt végezzük a vagonok almozását és a rakodást. Eddig az állatok rendelkezésre bocsátott tőzeget használtuk fel almozásra, de kiderült, hogy a tőzeg átnedvesedve síkossá teszi a vagon padlózatát s az állatok elcsúsznak. Az elesett állatot a többi eltapossa; így vagy elhull, vagy kényszervágásra kerül.

A közlekedésügyi minisztérium kérésünkre már elrendelte a homokalmozást, azonban még igen sok esetben tőzeggel almoztok. Emiatt sok a kényszervágás, az elhullás, ami népgazdasági szempontból nagy veszteséget jelent.

A sertés- és marhavásártéren élszaka is kirakjuk az élőállatokat a kocsiforduló meggyorsításának érdekében. Kérünk Benneteket, hogy a ferencvárosi pályaudvarról azonnal, vagy a lehető legrövidebb időn belül toljátok be az éjjel érkezett vagonokat is, mert ha éjjel kirakjuk a kocsikat, másnap már korán kezdhetjük a vágást, és a kiürült vagonok is hamarabb kerülnek a forgalomba.

Kérésetekre éjszakai rakodásra is állítottunk be dolgozókat, akik azonban tétlenül fecsérlik el idejüket, mert január elseje óta egyetlen éjjeli szállítmány sem érkezett hozzánk, napközben viszont olyan sok vagon jön, hogy komoly problémát okoz azoknak időben való kirakása.

Az utóbbi időben túlzottan megnőtt a szállítás időtartama is.

Ez nemcsak az útközbeni súlyveszteség miatt káros, de a kocsiforduló leszorítására is. A 19 kilométer távolságra lévő Szigetszentmiklósról például 48 óra alatt, a fővonalon lévő Nagykátáról, ami 50 kilométer, öt nap alatt érkezett meg a feladott élőrakomány. Ez alatt az idő alatt az állatok „saját zsírjukból" éltek.

Kérünk Benneteket, hogy a vagonok elindítását, a csatlakozó állomásokon a gyors továbbítást a takarékosság és a kocsiforduló leszorítása érdekében elsőrendű feladatnak tekintsétek. Számoljátok fel sürgősen hiányosságaitokat, hogy jó munkátok segítsen bennünket is tervünk teljesítésében, s közösen harcoljunk a kocsiforduló leszorításáért, a vagonok gazdaságos kihasználásáért, a népgazdaság megerősítéséért.

Az Állatforgalmi Egyesülés és 19 megyei válla atának dolgozói nevében:

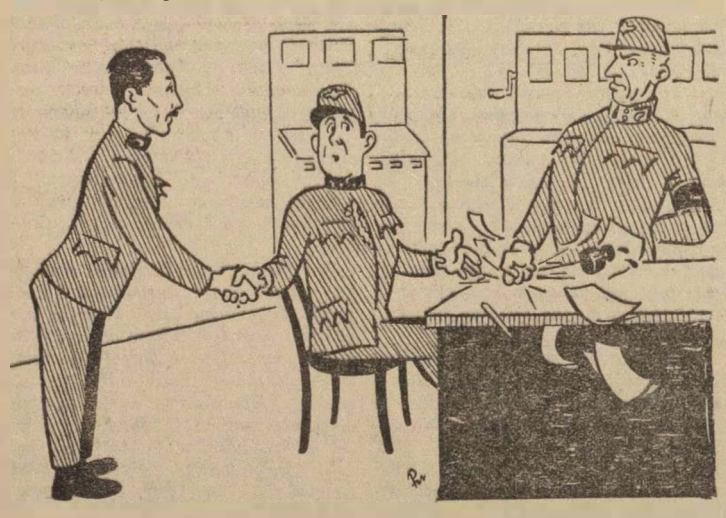
Halász Lászlóné pártitkár. **Szabó Istvánné** ÚB-elnök.

★

(A szocialista vasút megteremléséért folyó harcunkban a szállító vállalatokkal való jó együttműködés elengedhetetlen. Ennek a felhívásnak tegyünk eleget az egész vasútüzem területén, mert a feltárt hiányosságok kiküszöbölése nemzetgazdasági érdekből és a gyorsabb közlekedés elérése érdekében egyaránt döntő fontosságú. A szerk.)

A MULTBÓL

Amikor fúben járó bún volt vasúti tisztnek segédtiszttel kezetfogni



1937-ben Ferencváros állomáson Lázár Béla állomásfőnök írásos megrovásban részesített egy forgalmi tisztet, mert az kezetfogott egy segédtiszttel...

AZ ÚJ PRÉMIUMRENDSZER A TERVEK TELJESÍTÉSÉRE ÖSZTÖNÖZ

A vasutas dolgozók mutatószámos bérezési rendszerének megszüntetése után bevezetett új prémiumrendszer nagymértékben elősegíti terveink teljesítését. Az új prémium szorosan a terv által előírt feladatokra irányul, összhangban van a munkaverseny értékelésének szempontjaival. Azoknak a dolgozóknak, akik munkájukat pontosan, tervszerűen végzik, többet termelnek, mint ugyanazon munkakörben dolgozó társaik, lényegesen nagyobb keresetet biztosít.

Pl. Balatoni Imre vonatvezetőnek, a Budapest-Keleti pályaudvar dolgozójának 481 Ft prémiummal a január havi összkeresete 1264 forint volt a decemberi 1073 forinttal szemben. Puskás Tivadar januárban 1184. decemberben 998 forintot keresett.

Az új prémiumrendszer hivatva van elősegíteni a szakszolgálati sovinizmus megszüntetését. A prémiumtényezők ugyanis az egyes szolgálati ágaknál azonos eredmény elérését célozzák. A vontatási és forgalmi dolgozóknál egyaránt tényezőként szerepel a menetrendszerinti közlekedés biztosítása, éppen ezért ösztönzést kapnak a dolgozók, hogy munkájuk megjavítására mindent elkövessenek.

Az ugyanazon munkakört ellátó dolgozóknál is különbség mutatkozik az összeg nagyságában. Budapest-Keleti pályaudvaron két ügyeletes tisztet hasonlítunk össze, az egyik 60, a másik 97 forintban részesült, nyilván azért, mert munkáját jobban végezte.

Az új prémiumot lehetőség szerint a legkisebb egységekre bontották fel, hogy így egyes csoportok jobb vagy rosszabb munkája érvényre jusson az összeg nagyságában is. A január havi eredményeket értékelve a Nyugati pályaudvaron, ahol a kocsimesterek alapprémiumát 21 százalékban állapították meg, az egyes tur eredménye 22, a kettesé 23.8, a hármasé 24.6 százalék. Ebből a példából látható, hogy a hármas túr prémiuma 2.6 százalékkal magasabb lesz, mint az első csoportban dolgozó kocsimestereké.

Az új prémium bevezetésénél azonban hiányosságok is mutatkoznak. Első és legdöntőbb hiányosság, hogy a dolgozók közötti tudatosító munkát szakszervezeti szerveink nem végezték megfelelően, így sok dolgozónk csak a fizetéskor szerzett tudomást a prémium alakulásáról. A tényezők nem ismerése hozta magával, hogy a dolgozók nem harcoltak következetesen hiányosságaik megszüntetéséért a tervek túlteljesítéséért. Hiányosság az is, hogy egyes hanyag munkát végző dolgozók a menetlevelekre nem a vonatok tényleges érkezését vezetik rá, hanem igyekeznek azokat úgy feltüntetni, mintha pontosan érkeztek volna, hogy ezzel több prémiumhoz jussanak. A mozdonyszemélyzet vonatprémiumának kiszámításánál az a hiányosság tapasztalható, hogy a vonatvezetők a mozdony menetigazolványába nem vetitik ki külön a tényleges menettartamot, éppen ezért sok helyen helytelenül számították a prémiumot. Ezt a munkát a fűtőházban is el lehet végezni, azonban a budapesti igazgatóságról *Máté* kartársnő, a Hámán Kató Fűtőháznál olyan utasítást adott a számlejtőknek, hogy ezt a munkát ne végezzék el. Így történhetett, hogy egyenlősdi elv alapján számlejtették a dolgozók fizetését.

Üzemi bizottságaink feladata, hogy a pártszervezetek segítségét kérve tudatosítsák dolgozóink között az új premiumrendszer jelentőségét. Gondoskodjanak arról, hogy a dolgozók megismerjék a prémiumtényezőket, ezen keresztül harcot indíthassanak a többtermelésért és hiányosságaikat felszámolva több és jobb munkával segíthessék elő a Rákosi elvtárs születésnapjára tett vállalások és az évi terv túlteljesítését.

Hogyan segítem a szakszervezeti választások sikerét

Két éve végzek társadalmi munkát, mint szakszervezeti bizalmi. Munkámban mindenkor az üzemi bizottság által adott szempontokat veszem figyelembe. *Rákosi* elvtárs 60. születésnapjára tett felajánlásokkal kapcsolatban bizalmi értekezletet tartottam, ahol méltattam szeretett vezérünknek a dolgozó nép érdekében végzett munkáját, kihangsúlyozva, hogy ezt csak tervünk teljesítésével, illetve túlteljesítésével tudjuk megköszönni.

A szakvonali munkában gyenge dolgozókat oktatással támogatom. Pihenőidőben a csoport tagjait tájékoztatom vállalásaik teljesítésének állásáról, a szakszervezet munkájáról és érdekvédelmi ténykedéséről. A tagdíjfizetéssel kapcsolatban igyekszem megértetni, hogy a tagsági díj pontos fizetésével szocialista vasutunk és az egész népgazdaság fejlődését erősítjük. Megmagyarázom, hogy a befizetett tagsági díj szociális juttatások formájában hogyan kerül vissza a dolgozókhoz.

Csoportom valamennyi tagja páros- és brigádversenyben áll. Eddigi munkám eredményének látom, hogy csoportomból eddig több jólműködő szakszervezeti aktíva, társadalombiztosítási megbízott, sport-, üdültetési- és kultúrfelelős került ki. *Rákosi* elvtárs születésnapjára a szakvonali vállalásomon kívül azon munkálkodom, hogy a pártszervezet és az üzemi bizottság irányításával előkészítsem csoportom tagjait a választásra.

BUDAVÁRI MIKLÓS,
bizalmi, Miskolc személypályaudvar.

FELKÉSZÜLTÜNK a tavaszi munkákra

Harmadik tervévünk egyik legnagyobb vasútépítési munkája a Rétszilas—Sztálinváros közötti új vasútvonal építése, melyen a komlói bánya szene fog eljutni a Sztálin Vasműhöz. A munkálatok levezetésére a MÁV Pályaépítő ÜV. mintafőépítésvezetőséget szervezett Rétszilason.

Az új vasútvonal építésénél 600 ezer köbméter földet kell megmozgatnunk. 18 méteres bevágásból kell a földet kitermelnünk és töltésként felhasználnunk. E célból 10 kilométer hosszú munkavágányt építünk kitérőkkel, amelyen naponta 6 szerelvény 60 menetben szállítja a gépekkel kitermelt anyagot. A gépek teljes kihasználása érdekében éjjel-nappali műszakban dolgozunk. Mivel a munkavágány építése 20 ezrelékes emelkedőn történik, az alépítményi munkákat már az őszi esőzések előtt be kellett fejeznünk.

A tél folyamán kidolgoztuk az építkezés egészévi tervét, a munkába bevontuk a mozgalmi szerveket és legjobb dolgozóinkat is. A terveket dolgozókig felbontottuk. Szovjet tapasztalatok alapján úgy szerveztük meg a munkát, hogy valamennyi dolgozó a nap minden órájában tisztában legyen a jelen és a jövő feladataival.

Három gép ezer ember munkáját végzi

A bevágásból a földkitermelési munkát három szovjet gyártmányú kotrógép végzi. 4500 köbméter napi teljesítménnyel. Az anyagvágányon közlekedő vonatok pontos irányítására menetirányító szolgálatot szervezünk.

Az előmunkálatok máris folyamatban vannak. Dolgozóink *Rákosi* elvtárs születésnapjára tett felajánlásaik időelőtti teljesítésével kívánják elősegíteni a pályaépítési munkálatokat.

A *Kakuk* sztahanovista brigád minden tagja felszámolta a kétlakiságot. 15.000 köbméter földterítési vállalását február 26-án már 5000 köbméterrel túlteljesítette.

A *Szivós* brigád 228 százalékra teljesítette vállalását.

A műszaki vezetők egy-egy brigád patronálását vállalták. A szakoktatás eredményeként a termelés 30—35 százalékkal emelkedett. Munkánk további javításával, eredményeink növelésével azon leszünk, hogy a tavaszi vágányfektetési munka a jól elvégzett földmunka után zavartalanul haladhasson.

KOSZEGI LÁSZLÓ
sztahanovista mérnök, Rétszilas

MESE TÉLAPÓRÓL...

Télapó alapos leckében részesítette a „naiv" és elbizakodott vasutas csemetéket. Februárban olyan kitartóan rázta szakállát és szélúrfival társulva olyan pajzán száguldozást rendezett, hogy egyes vasutas „kisfiúknak" távamaradt a szájuk, különösen a szombathelyi igazgatóság területén.

Ezek a vasutas „kisfiúk" ugyanis azt hallották, Trézsi nénitől, a falu bölcsétől, hogy az éghajlat Magyarország felett megváltozott és havat legfeljebb már csak a múzeumban lehet majd látni. Trézsi néni biztos forrásból tud ezt, mert neki Furkó ispán úr mondta, a Maszlaghy méltóságos egykori intézője, aki gazdájától értesült a nagy természeti változásról.

Ezek a vasutas „kisfiúk" annakidején jót mosolyogtak a „tájékozatlan" felsőbbségen, amikor a 72. sz. Hivatalos Lapban kiadták a téli forgalomra való felkészülés feladatait, mert éppen racionalizálási javaslaton dolgoztak, melyben indítványozzák, hogy a „téli forgalom" szavakat törölték a vasúti szótárból.

Száz szónak is egy a vége: minden ellenkező hiresztelléssel szemben Télapó eljött és úgy befujta hóval a sineket, mint a pinty.

A vasutas „kisfiúk" az álmélkodásból csak nehezen tértek magukhoz. Közben vonatok, mozdonyok rekedtek el a hófuvásban. állomások váltak hómezőkké, gépek sikiottak ki a hóakadályokon. Eddig szól a mese, amelyben sok igazság van. Most pedig lássuk a valóságot.

A téli forgalomra való felkészülés és szervezés körül számos hiányosság mutatkozott meg. Sok helyen a hójelentő szolgálat nem működött pontosan és megbízhatóan. Ennek következtében szerelvénycsökkentés vagy forgalombeszüntetés iránt egyes esetekben csak késve lehetett intézkedni. Pl.: február 2-án és 3-án a 6016. sz. személyvonat Kádárta megállóhely és Veszprém-külső között a hóban elakadt. A hóakadályról sem az állomásra, sem az osztálymérnökségre jelentés nem érkezett.

Voltak esetek, amikor a mozdony nem kielégítő műszaki állapota, vagy a szénkeverék nem megfelelő minősége okozott elakadást. Pl.: február 2-án az 1872. számú tehervonat Veszprém-külsőnél a nyílt vonalon gőzhiány miatt megállt és az orkánszerű szél rövid idő alatt betemette hóval.

A hóekék munkájának megszervezésénél is előfordultak hibák. A folyamatos leváltás szervezetlensége miatt a 402. számú klima hóeke Komárom állomásról csak 8 óra 50 perckor vonult ki a nagyigmándi vonalrész felszabadítására, holott már 5 óra 40 perckor kimehetett volna, ha leváltó mozdonyra és kezelőszemélyzetre nem kellett volna várakoznia.

A kellő előrelátás hiánya, a fegyelem megsértése, a túlbuzgóság, szintén jelentős szerepet játszott a bajok keletkezésénél, például: Somogyszob állomásfőnöke, Halász Ernő, az igazgatóság határozott tiltama az osztálymérnök és a vonalfőnök rendelkezése ellenére kiküldte a hóekemenetet a vonalra. Ennek „eredménye" az egyik gép kisiklása lett.

A vasutas dolgozók többsége áldozatkész, hősi munkát fejtett ki a hóval való küzdelemben és szép példát adta a kötelességteljesítésnek. Például: Eplény—Veszprém-külső között a pályát sürgősen fel kellett szabaditani, mert különben a dudari szénbánya nem kapja meg az üres kocsikat és megáll a termelés. A szörnyű hóviharban thetetlenül elakadt a hóeke, de a hóeke és a mozdonyok dolgozói nem hagyták el helyüket. Két nap, két éjjel őrizték étlen-szomjan gépüket, várták a vihar megszünését, hogy azonnal munkához lássanak.

A veszprémi fűtőház 12 tagú lakatos brigádja öt hóbatemetett mozdony kiszabaditásáért folytatott hősi harcot a tomboló hóviharban. Húsz órát dolgoztak szakadatlanul, mire sikerült kiásni a mozdonyokat.

Tanulságul megállapithatjuk tehát, hogy a fe adatok lebecsülése, az időbeni felkészülés elmulasztása fejetlenségre, kapkodásra vezet, melyből helytelen, hibás ténykedések és intézkedések születnek.

Erélyesen fel kell vennünk a harcot az ellenség kisérlete ellen, mely tétlenségre, elbizakodottságra, a kiadott rendeletek semmibevevésére, a fegyelem lazitására igyekszik hangulatot kelteni.

A nehéz napok tanulságai azt is megmutatták, hogy az öntudatos vasutas dolgozókra — a vasutasok többségére — bizvást támaszkodhatunk, mind az előttünk álló nagy feladatok megoldásá, a nehézségek leküzdése, mind pedig a munkafegyelem megszilárditása terén.

bányász.

SZEGEDI FŰTŐHÁZ

dolgozói az élüzemjelvényért

A szegedi fűtőház bejáratánál gyenge szél lengeti a büszke „Élüzem"-jelvényt. A jelvény felett egy feliraton ez áll: *„A fűtőház dolgozói jó munkájának eredménye."* A kapun belül szorgos munka folyik. A szerelőcsarnokban rend és tisztaság uralkodik. Egyre közelebbről hallatszik a kalapácsok kopácsolása, egyre erőteljesebben szuszognak a mozdonyok. A jól végzett munka öröme sugárzik az arcokról.

A dolgozók jól emlékeznek még *Rákosi* elvtárs szavaira, amelyeket 1945 májusában mondott a fűtőháznál tett látogatása idején: *„Ez a fűtőház egy kis vörös Csepel, melyre nagy feladatok várnak."*

Ekkor megfogadták, hogy olyan munkát végeznek, amelyben a fűtőházak közül az első helyre kerülnek.

Azóta sokat változott a fűtőház. Egy évvel ezelőtt, *Pányin* elvtárs útmutatása alapján az élenjáró mozdonyvezetők megalakították a *Pányin-brigádot.* Azóta kimagasló eredmények születtek.

Rákosi elvtárs útmutatása, a szovjet elvtársak személyes segítsége tette lehetővé *Harmati* István sztahanovista főmozdonyvezetőnek, hogy a *„mosástól-mosásig"*-mozgalomban eddig 34.000 kilométer utat tett meg, de nem feledkezik meg *Rákosi* elvtárs szavairól és vállalta, hogy eddigi eredményét 36.000 kilométerre fogja növelni. Március 9-ét a fűtőház minden dolgozója vállalásának teljesítésével fogja ünnepelni.

Ördög elvtárs mozdonyával, amelyjyel három évvel ezelőtt 2000—3000 kilométert tett meg *„mosástól-mosásig"*, ma 28.000 kilométernél tart. *Csontos* Ferenc 325-ös sorozatú mozdonyán bevezetett újításával 16.000 kilométeres eredményt ért el.

A második tervév végső szakaszában, a nagy őszi forgalom idején pártunk célkitűzéséért kövtekezetesen harcoltak a fűtőház dolgozói. Feladatukat maradék nélkül végrehajtották, a negyedévi értékelésnél a fűtőházak között első helyre kerültek.

A népnevelők és bizalmiak versenyszervező munkája nagy segítséget jelentett az *„Élüzem"* cím elnyeréséért vívott harcban.

A vállalások teljesítése után pótfelajánlást tesznek

a dolgozók. A mozdonyjavítóműhelv a vállalt 3000 forintos anyagmegtakarítás helyett, már eddig több mint 11.000 forint. *Oláh* Sándor lángboltépítő sztahanovista kőműves 1500 forintos vállalása után újabb 1000 forint értékű anyagmegtakarítást vállalt. A kocsiiavítóműhely dolgozói negyedévi tervük tíz nappal előbbi befejezését vállalták. Ezt teljesítve, újabb nyolc nappal rövidítették meg ezt a határidőt. Ilyen eredményekkel válaszolnak a fűtőház dolgozói az acsarkodó ellenségnek, Titónak.

Nem feledkeznek meg azonban Bodoki volt fűtőházfőnök aljas munkájáról sem, aki 1944 október 11-én a fűtőház teljes felszerelését vagonba rakatta és nagy örömmel indult gazdái parancsának végrehajtására. *Csamangó* Jenő mozdonyfelvigyázó felháborodassal szól erről az eseményről, majd később örömmel beszél a gyors fejlődésről, *Rákosi* elvtárs szerető gondoskodásáról, az új prémiumrendszer bevezetéséről, a jegyrendszer megszüntetéséről.

A fűtőház dolgozói megfogadták a pártnak és *Rákosi* elvtársnak, hogy mindenkor számíthat a fűtőház dolgozóinak jó munkájára, amely a továbbiakban még nagyobb eredményekhez fog vezetni. A dolgozókat ebben a harcban segítik a műszaki vezetők is. Egymás között felosztották a gépeket, fokozottabban ellenőrzik azok biztonságát és üzemképességét, hogy időben tudják kijavítani azokat a hibákat, melyekből később nagyobb kára keletkezhet népgazdaságunknak.

DOLGOZÓINK TELJESÍTETTÉK RÁKOSI ELVTÁRSNAK ADOTT SZAVUKAT

Rákosi elvtárs születésnapja tiszteletére indított munkaverseny befejezéséhez közeledik. Vasutas dolgozóink becsülettel eleget tesznek vállalt kötelezettségeiknek.

Pécs állomáson *Szutyor* Béla sztahanovista kocsimester brigádja a fajlagos kocsimozgatási egységidőt a vállalt 115 százalék helyett 131 százalékra. *Bebesi* József gépkísérő gőztartási normáját 115 helyett 123. *Csizmadia* János vonatvezető brigádja az utazási sebességet 124 helyett 135 százalékra teljesítette. *Pázmándi* Miklós DISZ-brigádja az utazási sebesség terén teljesítményét 91 százalékról 110 százalékra emelte.

Cseh Zoltán levelezőnk a Szolnoki Járműjavító ÜV. kocsiosztályáról az alábbiakban számol be. a vállalások teljesítéséről: *a felajánlott 17 darab fővizsgás kocsiból eddig 12 darabot készítettünk el, a 14 futójavításost teljes egészében rendbehoztuk. Vasanyagból eddig 20 tonnát takarítottunk meg a vállalt 26 tonnával szemben 4200 forint értékben. Egyéb alkatrészekből 51.000 forint a megtakarítás. A kocsiosztály globális felajánlását 121 százalékra teljesítette. Nagyban elősegíti ezt az eredményt Szudi József alvázlakatos brigádja 137 százalékos teljesítményével. Pótfelajánlásként a felajánlás teljesítése után a Lendvai-brigád öt kocsi javítását vállalta.*

Pécsbánya-rendezőn *Németh* Imre forgalmi szolgálattevő a vonatok terhelését 118 százalék vállalás helyett 131 százalékra, *Jakab* Jenő sztahanovista tolatásvezető a kocsimozgatási egységidőnél 111 százalékos vállalását 126 százalékra teljesítette. Kiváló eredményt ért el *Kiss* Jenő főmozdonyvezető és két fűtője, a Miskolci Fűtőháznál, akik szállítási tervüket a vállalt határidő előtt 25 nappal teljesítették. A *„mosástól-mosásig"*-mozgalomban 79.410 kilométert értek el. Szénmegtakarításuk 3 százalék.

200.000 kilométer főjavítás nélkül

A Debreceni Fűtőház dolgozóinak egy főre eső felajánlása meghaladja az 1000 forintot. A teljesítés után sokan pótfelajánlást tettek.

Orosházi István mozdonyvezető 200.000 kilométer főjavítás nélküli mozdonyfutást vállalt, ami 120 ezer forint megtakarítást eredményez.

A MÁV Magasépítési ÜV. dolgozóinak 95.7 százaléka tett felajánlást. Március 1-ig 83 százalék teljesítette ezt 378.070 forint értékben. A vállalat dolgozói közül kimagasló eredményt ért el *Deltózó* György kőfaragó, a kelenföldi 3-as kirendeltség kétszeres sztahanovistája, aki munkamódszerét a kirendeltség valamennyi kőfaragójának átadta és eddig hat sztahanovistát nevelt.

Az Ómiskolci Osztálymérnökség IX. pályamesteri szakaszán *Hágen* László 14 főből álló brigádja vállalta, hogy negyedévi tervét 12 nappal korábban befejezi. Jelenleg a nyolcadik napnál tartanak. Az osztálymérnökség területén a versenyszakasz során hat fő ért el sztahanovista szintet. Bánrévén *Kovács* Miklós sztahanovista tolatásvezető egy gyengébb tolatóbrigád patronálását vállalta, a brigád jelenleg 116 százalékra teljesíti normáját. Ugyancsak a Röder-mozgalom keretében Kisterenye állomáson *Kapás* János sztahanovista tolatásvezető *Kaszási* Jánosnak nyújtott segítségen keresztül, annak normáját a vállalt 112 százalék helyett 118 százalékra sikerült emelni. Baja állomáson *Farkas* István forgalmi szolgálattevő elegytovábbítási tervét 114.4, a személyvonatok menetrendszerinti indítását 97, a tehervonatok menetrendszerinti indítását pedig 125 százalékra teljesítette.

A fenti eredmények azt bizonyítják, hogy ott, ahol a párt, a szakszervezet és a szakvonali vezetők törődnek a dolgozók problémáival, megfelelő segítséget nyújtanak munkájukhoz, Rákos elvtárs születésnapjára vállalásukat maradéktalanul teljesíteni is tudják.

A műszaki feltételek biztosításával segítem a dolgozók vállalásainak teljesítését

A szocialista munkaverseny bevezetése óta nem volt olyan hatalmas termelési fellendülés üzemünkben, mint január első napjaiban, amikor dolgozóink önkéntes kötelezettségvállalást tettek szeretett vezérünk, Rákosi elvtárs születésnapja tiszteletére.

Az üzem műszaki vezetőinek legtöbb feladata most, hogy minden lehetőt megtegyen ezen vállalások teljesítésének biztosítására. Mi, műszaki vezetők vállaltuk, hogy minden eszközzel biztosítani fogjuk a vállalások és felemelt tervünk sikerét. A teljesítések biztosítására három szempontot tartunk szem előtt:

1. A munka folyamatos biztosítását;
2. Az anyag- és munkaerő biztosítását;
3. A gépi berendezés és szerszám rendelkezésre bocsátását.

A gyors munka érdekében a vontatással és forgalommal előre megtárgyaljuk a javításra kerülő járművek küldésének idejét. A javítandó mozdonyokat előzetesen megvizsgáljuk, hogy már beérkezésük előtt felkészülhessünk a várható munkára. A gyengébb teljesítményű átképzősök részére idejében megfelelő munkát biztosítunk, a szűk keresztmetszeteket több munkás beállításával hidaljuk át. Így sikerül a pártszervezet és a DISZ segítségével a mozdonyleszerelési munkát meggyorsítani.

A jól szervezett munka meghozza az eredményt

A gőzpörölyök jobb kihasználásával három műszakban a munkát vegyesen osztottuk el pöröly- és üllőmunkára. Február hónapban üzembeállítottuk a *Faludi* és *Pozsonyi* elvtársak újításaként használt anyagból készült ezerkilogrammos gőzkalapácsot. Ezzel kovácsműhelvünk termelékenységét jelentősen fokoztuk.

Mozgóbakok alkalmazásával a teherkocsi főjavítási időtartamát 7.5 napról 4.3 napra csökkentettük.

Ennél a munkánál a *Ludányi* szekrénylakatos-brigád 210 százalékos átlagteljesítményt ért el. A szállítás megkönnyítésére a kocsiosztályon a tolópad egyik lépcsőlejáratát kézikocsi közlekedés számára alkalmassá tettük.

Valamennyi gépi felszerelést kijavítottunk. A járműalkatrészeknél szériaelőgyártást vezettünk be. A hengerelt árukban mutatkozó anyaghiányt öcska tengelyek felhasználásával pótoljuk.

Megjavítottuk az anyagraktár és a termelő osztályok közötti kapcsolatot. Ma már az anyagosztály előre értesíti az anyagszükségletről.

A használható újításokat bevezettük. A határidőre le nem szállított anyagokat a párt és az üzemi bizottság segítségével sürgetjük, de szükség esetén magunk is beszállítjuk. A közeljövőben szerszámlőszörülő műhelyt állítunk fel, amivel az esztergályosok meddő idejét kívánjuk kiküszöbölni. Az állandó értékelés munkáját a tervnaplók és a versenyvállalások ellenőrzésével az Ellenőrző Osztályhoz csatolt 40 fő végzi. A vállalati igazgató 20 céljutalmat tűzött ki a munkák megjavítására. A műszaki igazgató a párt- és szakszervezet funkcionáriusaival, valamint az osztályvezetőkkel hetenként értekezletet tart, amelyen az üzemgazdasági és munkaszervezési kérdéseket, a vállalások állását, a folyamatos termelés biztosítását vitatják meg. Mindezeken túlmenőleg éberen őrködünk a munkafegyelem betartása felett.

Eddigi eredményeink biztatóak, a párt- és szakszervezet segítségével, a dolgozók bevonásával le fogiuk győzni a nehézségeket. A jelek szerint jelentősen túlteljesítjük vállalásainkat és becsületesen beváltjuk Rákosi elvtársnak tett ígéretünket.

Kigyóssy Sándor.
a Landler Jenő Járműjavító ÜV műszaki igazgatója

Somogyi József elvtárs, az Északi Járműjavító munkaérdemrendes esztergályosa befejezte ötéves tervét

Sokat gondolkodott Somogyi elvtárs, hogyan is ünnepelhetné legszebben *Rákosi* elvtárs születésnapját. Előbb úgy határozott, 250 százalékról 270 százalékra emeli teljesítményét. Február elején el is érte a 270 százalékot és úgy érezte: többre is képes azért, hogy munkájával is bizonyítsa Rákosi elvtárs iránti szeretetét. Ekkor fogadta meg, hogy eléri a 300 százalékot és március 9-ig befejezi ötéves tervét. A pártszervezet és szakszervezet állandó támogatása tette lehetővé azt, hogy Somogyi elvtárs helyesen alkalmazza a szovjet munkamódszereket — a gyorsvágást s a különféle műveletek összevonását. — Ezzel érte el nagyszerű eredményét. Tíz nappal a vállalt határidő előtt teljesítette Rákosi elvtársnak adott szavát: befejezte ötéves tervét.

Büszke örömmel és nagy lelkesedéssel gyűltek össze szombaton délben az üzem dolgozói, hogy együtt ünnepeljenek Somogyi elvtárssal. A vasút területén első ez a nagyszerű eredmény, melyel büszkélkedik Somogyi elvtárs, az Északi Járműjavító ÜV munkaérdemrendes esztergályosa. Ez az ünnep számára kettős ünnepet jelent: a pártnak adott szó idő előtti teljesítését, s a magyar-szovjet barátsági hónap, a szovjet és a magyar nép közötti elszakíthatatlan örök barátság megpecsételését. Az üzem s a dolgozók most még nagyobb lendülettel készülnek, hogy újabb hőstettekkel erősítsék a magyar és szovjet nép barátságát, amely napról-napra eredményesebben gyümölcsözteti jelentőségét békés építőmunkánkban. Somogyi elvtársat követi Huszár elvtárs, kétszeres sztahanovista, aki megfogadta a pártnak és Rákosi elvtársnak, hogy május 1-re Somogyi elvtárshoz hasonlóan befejezi ötéves tervét. Huszár elvtárs ma 1954. augusztus 15-i tervén dolgozik. 216 százalékról 253 százalékra emelte teljesítményét.

Harcban a Szakszervezet és a Szakszolgálat vándorzászlajáért

Az őszi forgalmi versenyben élen járó debreceni dolgozóknak a vonatok menetrendszerinti közlekedésének biztosítására szóló felhívásához dolgozóink igen nagy számban csatlakoztak. A Vasutasok Szakszervezete és a Vasúti Főosztály ezzel kapcsolatban vándorzászlót alapított, amelyet az a brigád nyer el, amely negyedéven keresztül a legeredményesebb munkát végzi ebben a mozgalomban. Az eredmények máris láthatók. Pontosabban közlekednek a vonatok az ipari dolgozók korábban jutnak el munkahelyükre.

A mozgalomhoz a budapesti Igazgatóság területének forgalmi és vontatási dolgozói valamennyien csatlakoztak. A csatlakozás óta a vonatkésések állandóan csökkennek. Míg január hónapban a munkásvonatok késése 10.7 százalék volt, addig február hónapban ez a szám 7.2 százalékra csökkent.

Várnai László tudósító Pécs állomásról a következőket írja: *„Az eredmények fényes bizonyítékai annak, hogy a mozgalomhoz való csatlakozás nemcsak papír, hanem élő valóság. Pécs állomás a személyvonatok menetrendszerinti indítási tervét a csatlakozás előtt 80, a csatlakozás után 88 százalékra teljesítette. Ma már ez a szám is a multé, mert jelenleg 96 százaléknál állnak.*

Rákosrendező állomás dolgozói valamennyien csatlakoztak a mozgalomhoz. A munka megjavítására komplex brigád szerződést kötöttek Budapest Nyugati-pályaudvar és Szob állomás dolgozóival, valamint az igazgatóság forgalmi menetirányítójával. A szerződés értelmében vállalták az árukezeléshez való időben felkészülést. A posta alkalmazottait a vonat kezelési helyéről értesítik, ugyancsak értesítik az utazóközönséget a vonaton lévő férőhelyekről. A Budapest Nyugati pályaudvar—szobi vonal valamennyi állomásán hirdetőtáblát állítanak fel, melyen a menetrendszerinti indítás érdekében az utazóközönséget fegyelmezett, gyors ki- és beszállásra hívják fel. A 3-as számú műszak dolgozói *Rákosi* elvtárs születésnapjára tett felajánlásukat továbbfejlesztve a következő pótfelajánlást tették április 4-re: a kocsitározkodási egységidőt 81-ről 100 százalékra, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 50-ről 65-re, a kocsimozgatási egységidőt 106-ról 115 százalékra fogják emelni. A helyi párt-, szakszervezet, valamint a műszaki vezetők biztosítják a verseny teljesítésének feltételeit, hozzájárulnak a munka jobb megszervezéséhez, a szűk keresztmetszetek felszámolásához, jó politikai felvilágosítómunka végzésével segítik a dolgozókat a vándorzászló elnyeréséért indított harcukban.

A SZOVJET VASUTASOK TAPASZTALATAIBÓL:

A TÁRSADALMI ELLENŐRZÉS HATALMAS EREJE

A szovjet hazafiság a kapitalista kizsákmányolás fojtogató igájától örökre megszabadult dolgozó milliók alkotó kezdeményezésének kimeríthetetlen kincsesháza. A munkához való új viszony a legerősebb motor a népgazdaságnak olyan fontos ágában is, mint a vasúti közlekedés. A közlekedés dolgozóinak százezrei alkoló kezdeményezést tanusítanak a termelésben. A sztahanovisták és egész közösségek egyre újabb és újabb értékes kezdeményezést vezetnek be, amelyek a vasutakon támogatásra találnak.

A közlekedés termelésének minőségét a menetrend, a kocsiforduló állami normája és végeredményben a rakodási és szállítási terv teljesítésének szinvonalával állapítják meg. Ez a szinvonal magasrendű ott, ahol a szolgálati utasításokat pontosan teljesítik, ahol a fegyelmet, a vonatforgalom biztosságának megóvását nem sértik meg.

A vasutakon, ahol a fegyelem szilárdsága dönt el mindent — különösen fontos a naponkénti gondos ellenőrzése annak, hogy a szállítási folyamat biztonságát egyetlen munkahelyen se sértsék meg és hogy a meghatározott szabályokat és utasításokat valamennyi dolgozó pontosan betartsa.

A vasutakon a forgalom biztonsága mindent megelőz. Jelenleg, a téli időszakban a szabad ég alatt működő szállítószalag munkakörülményeinek zavartalan biztosításához különösen fontos a közlekedés valamennyi adottságának teljes kihasználása, fagyban és hóviharban való pontos, maradéknélküli teljesítése. Erre irányul a legtapasztatabb, legszakképzettebb dolgozók soraiból kiválasztott társadalmi ellenőrök legfőbb figyelme is. Az ilyen ellenőrök figyelmét a szabályoktól és utasításoktól, a mozdony- és vonatindítás meghatározott eljárásától való legkisebb eltérés, a jelző és távközlő szolgálat, továbbá a biztosító berendezések és pálya karbantartása sem kerüli el.

Közösségekben, különösen a fiatalok között, akiknél ezek a káderek az élenjáró módszerek gyorsabb elsajátítását segítik elő, a társadalmi ellenőrök megérdemelt megbecsülésben részesülnek.

A téli nehézségek leküzdésére különösen nagy jelentőségű a vonatrendezés minőségének társadalmi ellenőrzése a csomópontokon. Az irányvonatok ezreit indítják naponként s fontos követelmény, hogy minden egyes vonat összeállítása kiváló minőségű legyen. Fontos, hogy a szerelvényben műszaki vagy kereskedelmi szempontból sérülti kocsit ne sorozzanak be, mert ezek a forgalom biztonságát veszélyeztetik, s hogy minden egyes kocsi azzal a vonattal menjen, amelyet a vonatösszeállítást — és vonatrendezési terven előirtak. Ezért is fontos az állandóan működő társadalmi brigádok ellenőrzése.

Fontos, hogy a csomóponti pártszervezetek a társadalmi brigádok tevékenységét mindenekelőtt olyan állomásokon élénkítsék, amelyeken az első fagyban és hóesésben leromlott a rendezőmunka, ahol eltérés mutatkozott a téli feladatoktól.

A vonatok átadási ütemének a telt napokon is gyorsnak kell lennie. Valamennyi feltételt létre kell hozni a rendelkező és csatlakozó állomásokon a vonatok és mozdonyok érkezésének összehangolására. Ez minden egyes állomás szállítómunkájában az ütemesség záloga, amely a menetrend és vonatkísérő, illetve a mozdonybrigád meghatározott munka- és pihenőidejének pontos betartását segíti elő.

A rendelkező állomásokon keletkező zavar a vonatok átbocsátásában időnként huzamos nehézségeket okoz és csökkenti a forgalom méreteit az egész útirányon. Ezeken az állomásokon és a közlekedés munkáját bonyolító más rendelkező állomásokon is azonnal rendet kell teremteni.

A társadalmi ellenőrök, a társadalmi ellenőrzés brigádjainak munkáját az állomásokon, fűtőházakban, műszaki kocsihitatalokban, osztálymérnökségeken, távközlőszolgálati helyeken meggondoltan és célratörően kell irányítani! Mindez a vasút zavartalan munkájának biztosítását, a szállítás minőségének fokozását és a rakodási terv határidő előtti teljesítését segíti elő.

A szállítás folyamatában ki kell fejleszteni minden egyes művelet kiváló minőségének éberebb ellenőrzését, a vasúti dolgozók hazafias mozgalmának szélesebbkörű elterjedését.

(A „Gudok" 1951 november 18-i számából.)

Az Első Országos Levelezőkonferencia útmutatásai nyomán tanácskoztak levelezőink

Az elmúlt 15 nap alatt öt területen tartották meg levelezőink a levelezőkonferencia eddigi eredményeit, hiányosságait. Február 29-én Miskolc vasútigazgatóság levelezői tanácskoztak a vasutaslevelezők további feladatairól.

A tanácskozáson legjobb levelezőink beszámoltak eddigi munkájukról: közöttük *Jónás* Sándor (Ózd), *Farkas* János, *Tarcsi* Lajos, a miskolci fűtőházból, bátran bírálták a munkafegyelem lazaságát, a mozdonyok javításában mutatkozó hiányosságokat. *Farkas* Rudolf, lapunk régi levelezője, akit pártunk eddigi jó munkájáért pályamesteri tanfolyamra küldött, hogy gyarapítsa szaktudását, örömmel mondta, hogy a „Szocialista Vasútért" szerkesztőségéhez küldött levelek minden esetben rövid idő alatt elintézést nyertek. A jövőben folytatta — még bátrabban megyek a szerkesztőséghez panaszaimmal, mert tudom, hogy jó helyre fordulok.

Tervünk döntő évében nagy feladatok várnak az igazgatóság dolgozóira, de különösképen a pályafenntartás dolgozóira mondotta *Martos* György elvtárs, a politikai osztály vezetőhelyettese. Nagy figyelmet kell, hogy fordítsanak pártszervezeteink és vezető szerveink valamennyien a levelezők munkájára. Politikai és szakmai oktatásba kell bevonni őket, de nem utolsósorban kell harcolni pártszervezeteinknek az ellenség mesterkedései ellen, melyek a levelezők igaz ügyének elhallgattatására irányulnak.

Levelezőink bátrak, az új élet harcosai

A félévvel ezelőtt megtartott levelezői értekezlet óta üzemi levelezőink igen sokat fejlődtek. Erről tett tanúbizonyságot *Sárossy* Gyula elvtárs az egri fűtőházból. Az értekezlet előtt levelein keresztül bírálta a fegyelemlazítókat, most ismét a hiányosságokkal foglalkozott. Helyesen bírálta a meglévő fogyatékosságokat, a menetirányítók helytelen munkáját, többek között azt, hogy *az ózdi irányvonat 26 kilométeres vonalszakaszon 16 óra alatt jutott el rendeltetési helyére*, ami károsan befolyásolja a kocsiforduló, súlyosan károsítja népgazdaságunkat. Versenyre hívta a levelezőket „A legjobb levelező" cím elnyeréséért.

Az értekezlet részvevői lelkes hangú táviratban üdvözölték szeretett vezérünket és tanítónkat, *Rákosi* elvtársat. Megfogadták, hogy *leveleikben nyiltan tárják fel a hibákat, ezáltal is segítik a szocialista vasút megteremtését, ötéves tervünk győzelmét.*

Legjobb levelezőink könyvjutalomban részesültek: *Tóth* III. János Kossuth-díjas főmozdonyvezető, *Sárossy* Gyula, *Tarcsy* Lajos és *Láng* Lajos elvtársak, akik nemcsak levelezői voltak lapunknak, de újabb levelezőket is vontak be a társadalmi ellenőrzés munkájába.

Levelezőink legyenek abban a büszke tudatban, hogy munkájukra számit a munkásosztály és az egész dolgozó nép. Legyenek szolgálati helyeiken az új, a haladottabb és fejlettebb módszerek táplálói. A meglévő mulasztásokat, melyeket eddig elhallgattak, tárják fel bátran. A tavaszi pályaépítési munkák meggyorsítása, a kocsiforduló leszorítása, a vontatási szolgálatnál a mozdonyok minőségi karbantartása függ a levelezők jó vagy rossz munkájától is. Levelezőink elsősorban harcoljanak a pártnak és *Rákosi* elvtársnak adott szavunk betartásáért, ezen keresztül a harmadik tervév túlteljesítéséért.

Hogyan ünneplik dolgozóink a magyar-szovjet barátság hónapját

Dolgozóink lelkesen ünneplik a magyar-szovjet barátság hónapját. Ezzel is ki akarják fejezni hálájukat, szeretetüket a Szovjetunió iránt azért a segítségért, amit a felszabadításon kívül az élenjáró szovjet vasutas dolgozók személyes látogatása során a munkamozgalmak beindítása terén kaptunk.

A szovjet nép iránti szeretetet juttatja kifejezésre az Északi Járműjavító ÜV., Keleti Műszaki Kocsihivatal, Budapest-Nyugati pályaudvar dolgozóinak kultúrmegmozdulása. Állandó kultúrmunkával közelebb viszik a dolgozókat a haladó szovjet művészet megismeréséhez.

A kultúrműsorok célja a barátság elmélyítésén keresztül a vállalások teljesítésére való mozgósítás. Helyesen látják, hogy akkor ünnepelhetjük igazán a magyar-szovjet barátságot, ha a jól végzett munka biztos tudata is lelkesít bennünket.

Az Északi Járműjavító ÜV.-ben február 18-án ünnepi műsor keretében mutatták be: *„Dicsőség a munkának"* című szovjet filmet, 25-én ismeretterjesztő előadást tartottak: *„A szovjet vasutasok fegyelme legyen példaképünk"* címmel. Március 6-án *„Megvédjük Cáricint"* című filmet vetítik, mely a szovjet katona hazaszeretetét mutatja be. Még a jövő hónap folyamán bemutatja az üzem kultúrcsoportja *Dunajevszkij: „Szabad szél"* című operettjét. Március 20-án *„Cigányok"*, 27-én *„Bátor emberek"* című filmet nézik meg kollektívan.

Nemcsak a felnőttekről, hanem a gyermekekről sem feledkeztek meg. Március 30-án az „Erdei történet" című mesefilmet mutatják be a dolgozók gyermekeinek.

A Keleti Műszaki Kocsihivatal dolgozói békevonat indításával ünneplik a magyar-szovjet barátság hónapját. A béke nagy műveit, a békeharc eredményeit képekben, grafikonokban, modellekben bemutató vonat az ország nagyobb állomásain hosszabb ideig fog tartózkodni.

Budapest-Nyugati pályaudvar DISZ-ifjúsága összekapcsolta a barátsági hónapot *Rákosi* elvtárs születésnapjának tiszteletére tett vállalásával: március 8-án vonatot indít a VIT-mozdonnyal.

Csaknem valamennyi szolgálati hely dolgozói kollektív mozilátogatást szerveznek a barátsági hónap idején. Miskolc Fűtőház, állomás, járműjavító dolgozói 16-án a *„Csapajev"* című filmet 800-an, Salgótarjánban ugyancsak 800-an nézték meg.

Érzik, hogy napjainkban a szovjet filmek hatalmas segítséget nyújtanak a háborús gyujtogatók elleni küzdelemben, buzdítanak a nemzetközi munkásmozgalom szélesítésére, a béketábor megerősítésére.

Feladataink az MHK testnevelési rendszer terén

Az elmúlt évben a szovjet GTO mintájára bevezetett MHK testnevelési rendszer újabb fejlődést jelentett a magyar sportmozgalom, így a vasutas sportmozgalom számára is. Dolgozóink nagy érdeklődést tanusítottak a testnevelési rendszer iránt: éltek a pártunk és kormányunk által biztosított lehetőségekkel. Megértették, hogy termelési terveiket sokkal könnyebben tudják teljesíteni, ha a sportban edzett, egészséges testtel fognak a munkához.

Eredményeinkkel azonban nem lehetünk elégedettek. Az 1952. évben legfőbb feladatunk, hogy gyökeres változást érjünk el a jelentkezettek próbára való felkészítésénél, ennek tudatában kell szervezni a jelentkezéseket, irányítani az agitációs és propaganda tevékenységet, a sportkörök és az edzők gyakorlati munkáját.

Ebben az évben az MHK szabályai szerint azok a dolgozók jelentkezhetnek az I. fokozatú próbák letételére, akik a mult évben még nem szerezték meg az MHK-jelvényt. A II. fokozatú próbák letételére azok jelentkezhetnek, akik a mult év folyamán már elérték az I. fokozatot.

Nem elég azonban, ha sportköreink csak a jelentkezést szervezik meg, hanem nevelni kell dolgozóinkat arra, hogy legfőbb feladatuk: 5—6 hónapos rendszeres edzéssel való felkészülés a jelvény megszerzésére. Fel kell világositani dolgozóinkat, hogy a sportolásban való részvételük felüdülést jelent a napi munka után és edzetté teszi őket a békéért vivott harcban.

Figyeljenek fel maguk a dolgozók azokra a jelenségekre, melyek gátolják az MHK testnevelési rendszer előbbrevitelét. Sportköreink, üzemeink vegyék fel a szoros kapcsolatot pártszervezeteikkel, üzemi bizottságaikkal és távolitsák el soraikból azokat az elemeket, akik gátlói a pártunk által elindított mozgalomnak.

A folyamatos felkészülésnél a jelentkezőket osszák be 10—15-ös csoportokba. A csoportok mellé a szakosztályok egy-egy edzőt állítsanak, üzemük legjobb sportolói, edzői közül. Fordítsanak figyelmet a nők és ifjak fokozottabb bevonására. Alakítsanak szolgálati helyek és műhelyrészenkénti női csoportokat. Ezek a csoportok hívják ki egymást versenyre. A próbákra való előkészítésen kívül a sportköri vezetők mozgósítsanak a terveljesítésre, a békeharcra. Nevelőmunkával hassanak oda, hogy a dolgozók a sportfegyelmet átvigyék a munkahelyükre is.

Az MHK-bizottságok feladata, hogy megszervezzék és biztositsák az edzési lehetőségeket, a próbák sportszerű és fegyelmezett keretek között való letételét. Ha sportköri üzemeink valóban magukévá fogják tenni már az év elején az MHK-rendszer megszervezését, ha szakembereiknek legfontosabb feladatává teszik az MHK-munka vitelét, akkor az 1951. évi eredményeket túlszárnyalják és az 1952. évi feilesztési tervüket teljesítik, illetve túlteljesítik. A sportban elért jó munka meg fog mutatkozni a termelési eredmények emelésében, a béke melletti harcos kiállásban is.

Lokomotiv SE Országos Elnöksége

Közérdekű rendelet

A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa 15/1952. (II 20.) M. T. számú rendelete, az önkényesen kilépők és a fegyelmi úton elbocsátottak szolgálati lakásainak kiürítéséről.

A rendelet értelmében, ha a szolgálati lakás használójának munkaviszonya önkényes kilépéssel, vagy fegyelmi határozat alapján azonnali hatályú elbocsátással szünt meg, a használót az önkényes kilépés, illetőleg az elbocsátás napjától számított, legfeljebb 15 napon belül írásban fel kell hívni arra, hogy a szolgálati lakást nyolc nap alatt ürítse ki. A felhivás a hónap bármelyik napjára szólhat.

A felhivás akkor is érvényes, ha az önkényes kilépés, illetőleg az elbocsátás naplától számított 15 nap eltelte után közlik. A kiürítésre azonban ilyenkor is nyolcnapos határidőt kell kitüzni.

Ha a szolgálati lakás használója az azonnali hatályú elbocsátást kimondó fegyelmi határozat ellen felebbezéssel él, a lakás kiürítésére csak a felebbezés elutasítása esetében kötelezhető.

Ha a szolgálati lakás használója a felhivásnak nem tett eleget, részére az alábbi rendelkezések szerint szükséglakást kell biztositani.

A szolgálati lakással rendelkező közület köteles az illetékes elsőfokú lakásügyi hatósággal közölni a lakás használójának nevét és családi körülményeit (családi állapot, gyermekek száma, más közös háztartásban élő családtagok száma stb.). A lakásügyi hatóság a közléstől számított nyolc napon belül köteles részére szükséglakást kiutalni és erről a közületet, valamint a szolgálati lakás használóját értesiteni.

A szolgálati lakás használója a szükséglakás kiutalásától számított öt napon belül köteles a lakást kiüriteni. A végrehajtás költségei a lakás használóját terhelik.

Büszkeségeink



Kunhegyesi János elvtárs, Szerencs állomás vezető raktárnoka az őszi forgalmi versenyben „A legjobb darabáru raktárnok" címet érdemelte ki. Az őttonás gyüjtő-mozgalomban 6.4 tonnás eredményt ért el.

Kunhegyesi elvtárs munkájáról a következőket irja:

Szovjet brosúrákból olvasott tapasztalatok alapján a szórványos rakodásokról áttértem az egyirányú rakodásra. A szállitató vállalatokkal megállapodtam, hogy melyik időben, melyik vonalra küldendő árut szállitsák. A napi tervelőirányzattól sohasem térek el. A párt és a szakszervezet támogatása, útmutatása alapján munkamódszeremet közvetlen munkatársaimon kivül Debrecen és Ercsi állomás kereskedelmi dolgozóinak is átadtam. Rákosi elvtárs 60. születésnapjára rakodási tervem 20 százalékos túlteljesítését vállaltam. Ezt a vállalásomat 30 százalékkal túlteljesítettem. Pótfelajánlásomban egy dolgozótársam patronálását vállaltam, akinek teljesitményét egy hónap alatt 80 százalékról 102 százalékra sikerült felemelni. Hosszulejáratu vállalásom során a vasutasnapra teljesitményét sztahanovista szintre fogom emelni.

Sztahanovistáink párosversennyel harcolnak tervünk teljesítéséért

Vasutas sztahanovistáink a január hónapban megtartott sztahanovista-értekezleten terveink minél előbbi teljesítése érdekében párosversenyre hívták ki egymást. A verseny eredménye során kiváló teljesítmények születtek.

Födi Sándor és *Rédei* Béla, a Hámán Kató Fűtőház mozdonyvezetőinek párosversenyében jelenleg *Födi* Sándor vezet, aki havi kilométerteljesítményét 107, szénmegtakarítását 19, 100 elegytonnakilométer teljesítményét 105 százalékra teljesitette a tervhez viszonyítva. *Lőcsei* János főmozdonyvezető, Ferencváros Fűtőház és *Kovács* Mihály, Debrecen Fűtőház dolgozóinak párosversenyében első *Kovács* Mihály főmozdonyvezető. Havi kilométerteljesítményét tervéhez viszonyítva 113.4, szénmegtakarítását 10.2, 100 elegytonnakilométer tervét 106.5 százalékra teljesitette. A javitási költséget kilenc százalékkal csökkentette.

A villanyhegesztők közül *Székely* György a Landler Jenő Járműjavító ÜV és *Gál* Imre, a Felépítményi Vasanyagjavító ÜV dolgozója áll egymással versenyben. Jelenleg 190 százalékos teljesítésével *Gál* Imre vezet. *Böjtös* Ferencné, Északi Járműjavító ÜV és *Patkós* Imre Landler Jenő Járműjavító ÜV művezetői közül *Böjtös* Ferencné halad az élen. *Mihálka* László Budapest-Ferencváros állomásfőnöke Rákosrendező állomásfőnökét, *Békési* Rezsőt hívta ki versenyre. Jelenleg *Mihálka* László elhagyta versenytársát.

A női forgalmi szolgálattevők közötti versenyben *Holtósi* Hajnal szegedi forgalmi szolgálattevő megelőzte *Posta* Gizellát, Szatymaz állomás forgalmi szolgálattevőjét. *Kanyó* Sándor szolnoki és *Nagy* László rákosrendezői tolatásvezetők közötti párosversenyben jelenleg *Kanyó* Sándor vezet. *Békési* István Budapest Ferencváros és *Németh* Lajos, Budapest Déli-pályaudvar kocsimesterei versenyében jelenleg *Németh* Lajos az első.

Legjobbjaink versenye tovább folyik. Érzik, hogy a párosversenyből az év végén bármelyik kerül ki győztesen, a legnagyobb nyertes a dolgozó magyar nép, az egész magyar vasutasság lesz.

DOLGOZÓINK irják...

Körös István, a hatvani fűtőház mozdonyvezetője, az új premizálási rendszer bevezetésével, valamint a bérrendezéssel foglalkozva, a következőket mondja: *„A vasút területén az új premizálással a szocialista bérezés elve érvényesül, mindenkit az elvégzett munkája után dijaznak. Rákosi elvtárs beszámolója, valamint az új premizálás bevezetése előtt mintegy 500 forinttal kevesebb keresetem volt, annak ellenére, hogy egy kilogramm zsirért sokszor 100—120 forintot kellett fizetnem. A bérrendezéssel és az új premizálással kapcsolatban keresetem lényegesen emelkedett, ugyanakkor ma már 35 forintért vásárolom a zsirt és korlátlanul minden közszükségleti cikket. A jó munka jutalmazását bizonyitja, hogy balesetmentes szolgálat esetén negyedévenként havi fizetésünk 20 százalékának megfelelő külön prémiumban részesülünk. En továbbra is bizom a párt és Rákosi elvtárs gondoskodásában és további jó munkával igyekszem meghálálni a szocialista bérrendezés és az új premizálás bevezetését".*

Örömmel hallgattam a rádión keresztül *Rákosi* elvtárs beszámolóját a jegyrendszer megszüntetéséről és a béremelésről — irja *Karácsony* József mozdonyfütő: *Az új prémium bevezetése még jobb, fegyelmezettebb munkára ösztönöz bennünket. A pontos, fegyelmezett munkának meg is van az eredménye. Az elmult hónapban 900 forint utazási és szénprémiumot kaptam, igy mostani keresetem, 500 forinttal több a bérrendezés előttinél. Nagyban hozzásegit az odaadó, fegyelmezett munka elvégzéséhez, hogy mindig kipihenten megyek szolgálatba, amióta nyolc hónappal ezelőtt két hold földemet átadtam a termelőszövetkezeti csoportnak. Az új fizetésrendezést, a jegyrendszer eltörlését, életszinvonalunk emelését becsületes, szorgalmas munkával fogom pártunknak és szeretett vezérünknek, Rákosi elvtársnak meghálálni."*

Levél Vass Bertalan elvtárshoz

Kedves Elvtárs!

Örömmel értesültem, hogy az őszi forgalmi versenyben a „legjobb rendelkező forgalmi szolgálattevő" címet nyerted el.

En is igyekszem hozzád hasonló eredményeket elérni. *Rákosi* elvtárs születésnapjára vonatforgalmi tervemnek az addigi 85 százalék helyett 90 százalékos teljesítését vállaltam. Ezt már február 20-án elértem és azóta igyekszem azt túlteljesiteni. Eredményes munkám alapja a szovjet tapasztalatok gondos tanulmányozása. Szoros kapcsolatot tartok fenn a tervhivatalnokkal, aki közli a feladott elegymennyiséget, továbbá a menetirányitóval és a fűtőházi mozdonyfelvigyázóval. Brigádom tagjaival már a szolgálatbalépés előtt megbeszélést tartok és a kapott értesítéseknek megfelelően a munkát az egész szolgálati időre megszervezzük.

Munkámban azonban nehézségek is vannak, szeretném, ha ezen a téren segitséget nyujtanál. Állomásunkon a kocsitartózkodási egységidő teljesítése megy nehezen. Szeretett vezérünk 60. születésnapja tiszteletére 105 százalékra vállaltam a teljesítését, azonban ma még csak 101 százaléknál tartok. Vállalásomat minden körülmények között teljesitem, amit azonban nehezen fogok elérni. Ezzel kapcsolatban kérlek, hogy közöld velem módszeredet, hogy munkámat eredményesebben tudjam végezni.

HACK JÓZSEF
forgalmi szolgálattevő, Békescsaba

Ötközö

A Vasúti Főosztály 6/E osztályáról Sztálinvárosban a II. építésvezetőségnél ellenőrzést tartottak a tervbrigádok szervezésével és munkájával kapcsolatban. Az ellenőrzés során az alábbi párbeszéd hangzott el:



Ellenőr: Hogyan működnek a tervbrigádok?

Tarnóczi építésvezető: Nálam 9 brigád van és mind a terven dolgozik.

Ellenőr: Kik a tervbrigádok vezetői?

Tarnóczi építésvezető: A brigádok vezetői a brigádvezetők.

Ellenőr: Na de mégis mit csinálnak a brigádvezetővel működő tervkészítő brigádok?

Tarnóczi: Ja, a tervkészítő brigádok! — az meg micsoda?

Tarnóczi hartárs vajjon hogyan segíti a tervbrigádokat, ha azt sem tudja, hogy mi az?

Sásdi Kálmán komlói főépítésvezető ajtaján hiába kopogtatott az egyik központi kiküldött, nem érkezett válasz. Csodálatos módon a kilincs azonban engedelmeskedett. A látogató meghökkenve látta a gazdátlan szobában az iróasztalra kiterített építésterveket, aktákat, bizalmas rendeletek. A „tapintatos" építésvezető nemcsak lehetőséget nyujtott arra, hogy bárki szobájába bemehessen, hanem elegendő időt adott arra is, hogy aktáit elő vashassák.



Sásdi főépítésvezető így képzeli az éberséget?! — az ajtókulcs a zsebben, ha nyitva van az ajtó, az sem baj? De vajjon a vállalat központja hogyan tanitja meg Sásdi kartársat az ellenség elleni harcra?

Szocialista vasútért

A Közlekedésügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Megjelenik havonta egyszer.

Szerkeszti a szerkesztő bizottság.

Laptulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete

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 KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTERIUM ES A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM. 6 SZAM. * Ára: 20 fill. * 1952 APRILIS 1.

Versenymozgalmunk megjavításával ünnepeljük szabadságunk születésnapját

Hét évvel ezelőtt 1945. április 4-én, a dicsőséges Vörös Hadsereg a hitleri-fasizmus és magyar cinkosaik utolsó maradványait is kiverte hazánk földjéről. Az évszázados osztrák és német elnyomás, a magyar burzsoázia kizsákmányolása alól végleg felszabadult a dolgozó magyar nép.

Az elmult hét év alatt m magyar vasutasok, a Szovjetunió önzetlen segitségével, pártunk és *Rákosi* elvtárs vezetésével, soha nem látott munkalendülettel, a Sztahanov- és egyéb versenymozgalmak kiszélesítésével elért eredményeink alapján hozzáfoghattunk a szocialista vasut felépitéséhez. A hős szovjet sztahanovisták gyakorlatban mutatták meg, hogy a vasútnál nemcsak lehet, de szükséges is a régi elavult normák megdöntése, amelyek a fejlődés, a szocialista építés akadályaivá váltak. *Pangin* és *Bluzsenov* elvtársak személyes segitsége lehetővé tette az *„500 kilométeres"* és a *„2000 tonnás"*-mozgalom alkalmazását és kiszélesítését.

Eredményeink elérésében a szovjet elvtársak segitsége mellett nagyjelentőségű volt dolgozóink versenymozgalma és egy egy kiemelkedő esemény évfordulójára tett vállalások teljesítése Ezek közül különös fontosságú *Rákosi* elvtárs 60 születésnapjára tett felajánlások teljesítése és a versenylendület továbbvitele mert ez az időpont jelenti vasutunk területén a versenymozgalmak állandóvá tételét.

Az állandósított munkaverseny, a szocialista kötelezettségvállalások teljesítése, a verseny helyes szervezése elősegitője a tervek teljesítésének. Az egyes versenymozgalmak széleskörű alkalmazása nélkül a tervteljesítés lehetetlen. Vasutas dolgozóink látva ennek jelentőségét, csatlakoztak a különböző szovjet és élenjáró magyar dolgozók munkamódszereinek alapján elindított mozgalmakhoz. Az eredmények nem maradtak el. A pécsi igazgatóság területén valamennyi pályamester csatlakozott a Deák-mozgalomhoz, a fizikai dolgozók 91 százaléka pedig a Kovaljov-módszer alkalmazásához, ezáltal 3—5 százalékkal emelkedett teljesítményük. A Gazda-mozgalom bevezetésével milliós értékkel gazdagitják államunkat.

A vasutas dolgozók tudják, hogy munkájukkal, termelékenységükkel saját országukat épitik, tudják, hogy a munkaverseny a szocializmus építésének alapja és záloga Ezért tett nagyrészük felajánlást a március 9-i verseny után április 4-re, hazánk felszabadulásának évfordulójára, május 1-re a nemzetközi munkásság ünnepére.

Több szolgálati helyen azonban a *Rákosi* elvtárs 60. születésnapjára tett vállalások után a teljesítményekben néhánynapos hanyatlás állt be A helytelen versenyszervezés következtében a március 9-i felajánlások teljesítése után nem tettek a dolgozók azonnal vállalást április 4. és május 1 tiszteletére Pedig ezek a vállalások annál is inkább jelentősek, mert első negyedévi tervünk utolsó, és második negyedévi tervünk első napjaira esnek és nagyban hozzájárulnak ahhoz, hogy már az év elején lerakjuk az 1952-es döntő tervév győzelmének szilárd alapját.

Helytelenül megengedtük, hogy azok is tegyenek újabb felajánlásokat, akik korábbi vállalásaikat nem teljesítették. Ezt versenymozgalmunk további időszakában fel kell számolnunk Csak akkor tegyenek a dolgozók újabb vállalásokat, amikor a korábbit maradéktalanul teljesítették.

A verseny egyik előmozdítójának, a verseny nyilvánosságának biztosítása terén sem értük el a kellő eredményt. Kettéválasztottuk a versenyszervezést és az ellenőrzést. Dolgozóink egyrésze a március 9-i és az április 4-i felajánlása idején nem értesült vállalása teljesítésének állásáról, ennek hiányában nem kapott újabb ösztönzést a vállalás mielőbbi teljesitésére A legtöbb szolgálati helyen megelégedtek azzal, hogy a versenytáblára kiírtak a legjobb eredményeket Az önköltségcsökkentés, az egyes mozgalmakban elért eredmények teljesítéséről, a lemaradások okáról azonban mélyen hallgattak. Az időről időre való értékelés, a dolgozók eredményeinek, a lemaradások okának nyilvánosságra hozása pedig elengedhetetlen feltétele az egészséges versenymozgalomnak. A versenyszervezés helytelensége mutatkozik meg a MÁV Felépitményi- és Vasanyagjavító ÜV-nél, ahol a vállalásokat ugyan teljesítették, a tervteljesítés terén azonban lemaradtak Itt a vállalások a terv felbontás hiányában nem a tervteljesitésére, az üzem szükkeresztmetszetének felszámolására irányultak.

Ha feladatainkat maradéktalanul teljesiteni akarjuk, és mi akarjuk, akkor a március 9-i és az április 4-i verseny eredményeit tovább kell vinnünk, a hiányosságokat pedig gyökerében fel kell számolnunk. Ha figyelembe vesszük azt, hogy nem egészen 10 százalékkal kisebb forgalmat kell lebonyolitanunk, mint az őszi csúcsforgalom idején, ha tudjuk, hogy naponta átlag 600 kocsihiánnyal küzdünk, akkor nem türhetünk olyan hanyag munkát, mint például Győrben megtörtént, ahol számadáselválasztás miatt, 21 napig állt egy kocsi kirakatlanul. Lemaradások mutatkoznak a munkás- és személyszállító vonatok késésének csökkentése terén is. Ahhoz, hogy a második negyedévet ne adóssággal, hanem a tervteljesítésben előrehaladva kezdhessük, a mozdonyok minőségi karbantartásával, a szolgálati ágak szoros együttműködésével, a vonatkéséseket meg kell akadályoznunk. Nem türhetünk olyan munkát, mint amilyent *Pálfalvi* Lajos dorogi mozdonyvezető és fűtője, *Kakas* Sándor végeztek, akik mozdonyánál víz hiányában kazánlágyulás állt elő, vonatjuk 172 percet késett, a nemzetgazdaságnak tízezer forint kárt okoztak

Második negyedévi tervünket csak úgy tudjuk határidő előtt teljesíteni, ha a hiányosságokat felszámoljuk, kiküszöböljük a verseny területén mutatkozó kampányszerűséget, ha tervünket minden nap teljesítjük A párt- és szakszervezeti vezetők ellenőrizzék, segítsék a szakvonal vezetőket, hogy a műszaki feltételeket biztositani tudják, a terveket dolgozókig felbontsák és a verseny nyilvánosságát biztosítsák. Eddig megelégedtünk azzal, hogy a műszaki vezetőket bevontuk a versenybe, de nem néztük, hogy a műszaki feltételeket biztositják-e, a tervek fel vannak-e bontva. Munkánk inkább ellenőrzés, mint segitségnyújtás volt. A szakszervezeti választások idején feladatunk, hogy olyan, párthoz és a dolgozókhoz hű káderek kerüljenek a szakszervezeti szervek élére, akik ebben a munkánkban segítségünkre lesznek, a pártszervezetek irányításával odahatnak, hogy a versenymozgalom terén eddig mutatkozó hiányosságokat teljes egészében felszámoljuk, terveink teljesítésének útjából a pártszervezetekkel és a műszaki vezetőkkel karöltve, minden akadályt eltávolítsunk.

Sokkal nagyobb mértékben kell biztosítanunk a szovjet módszerek széleskörű alkalmazását, mert csak ezzel tudjuk eredményeinket továbbvinni: ma többet termelni, pontosabban közlekedni, mint tegnap.

A munkafegyelem terén bár javulás tapasztalható, korántsem jelenti azt, hogy ezen a téren minden rendben van A fegyelemlazitókkal szemben még ma sem járunk el kellő eréllyel Nem úgy tekintjük őket, mint termelésünk fékjeit Megelégszünk azzal, hogy nevük felkerül a szégyentáblára, faliújságra, és várjuk, hogy megváltozzon a munkához való viszonyuk. Amíg nem állítjuk őket úgy a dolgozók elé, mint eredményünk gátlóit, míg nem váltjuk valóra *Rákosi* elvtárs szavait, hogy *„türhetetlen legyen számukra az üzemben a légkör"*, addig a munkafegyelemlazítók állandó akadályai lesznek tervünk teljesítésének.

Vezessen bennünket az a gondolat, hogy hazánk felszabadulásának hetedik évfordulóját úgy ünnepeljük legméltóbban, ha a hiányosságok felszámolásával terveink mindennapos teljesítésével biztosítjuk az 1952 es tervév sikerét.

Vilmányi elvtárs 1955 második negyedévi tervén dolgozik

A Landler Jenő Járműjavító ÜV dolgozói nagyszerű eredményeket értek el szeretett vezérünk, *Rákosi* elvtárs születésnapjának tiszteletére kezdeményezett versenyben és most tovább folytatják a nemes versengést április 4-e, felszabadulásunk hetedik évfordulójának méltó megünneplésére. A párt és szeretett vezérünk, *Rákosi* elvtárs iránt érzett határtalan lelkesedés vezette *Vilmányi* Tibor munkaérdemrendes esztergályost, ötéves tervének eredményes befejezéséhez.

Vilmányi elvtárs április 4 tiszteletére vállalta 1955 első negyedévi tervének befejezését. Vállalását — határidő előtt — március 25-én teljesítette. Egy régi, csúcsesztergapadon dolgozik, munkaidejének minden percét termelő munkára fordítja. Munkáját úgy szervezte meg, hogy felesleges mozdulatokat ne kelljen végeznie. A munka megkezdése előtt a megmunkálandó darabokat gépéhez szállítja s a kész munkadarabokat szállítómunkások viszik el onnan Gépét már közel két éve szocialista megőrzésbe vette, ápolja, gondozza, mint munkatársát

A munka meggyorsitására apróbb észszerűsítéseket, újításokat vezetett be: felfogó készüléket szerkesztett, melynek segítségével meg tudta gyorsítani munkáját.

A szovjet sztahanovisták munkamódszerét tanulmányozta, a Bikov-féle negatív késköszörülési módszer alkalmazása hozzásegítette a gép forgásának megnöveléséhez, a vágási sebesség meggyorsításához. Négyes késtartó rendszert alkalmaz gépén s ez az egyes munkafolyamat végzésének meggyorsításához vezet. A Röder-mozgalom kapcsán eddig hat átképzős teljesítményét emelte 65 százalékról 110 százalékra. *Varró* István átképzős 85 százalékról 123 százalékra emelte teljesítményét, március 21-én befejezte negyedévi tervét s május 1-re vállalta május 15-i tervének teljesítését. *Vilmányi* elvtárs kimagasló eredményeiről így nyilatkozott:

„A párt és a szakszervezet segítségével, a szovjet tapasztalatok alkalmazásával a vállalt határidő előtt befejeztem 1955 első negyedévi tervemet. Vállalom, hogy május 1 tiszteletére második negyedévi tervemet teljesítem s azon leszek, hogy minél több munkatársamnak átadjam munkamódszeremet, hogy ezzel is erősíthessem szabad hazánkat.

A vállalások túlteljesítésével segítjük harmadik tervévünk sikerét

A vasutas dolgozók szocialista kötelezettségvállalások túlteljesítésével, az első negyedévi terv időelőtti befejezésével ünneplik április 4-ét, hazánk legnagyobb ünnepét A hála és szeretet jeléül *Richl* Béla, a Keleti Fűtőház sztahanovista mozdonyvezetője március 20-án 12 tagú ifjúsági brigádot alakított. A brigád tagjai elhatározták, hogy április 4 ünnepéhez méltóan veszik ki részüket a termelőmunkából. Megalakulásukat segítette a párt és szakszervezet, megadták a lehetőséget, hogy az ifjú brigád felajánlását teljesíthesse A brigád tagjai vállalták

egy 424 es mozdony időszaki javítását április 4-re terven felül.

Ezzel a vállalásukkal a fiókműhely dolgozói április 4-re teljesítik a második negyedév első havi tervét.

A brigád tagjai minden nap a munka befejeztével megbeszélést tartanak, ahol értékelik az elvégzett munkát, meghatározzák a következő nap feladatait, előkészítik a szükséges anyagokat. A pártcsoportbizalmi közvetlenül segíti a brigád tagjait a felmerülő problémákban. A pártszervezet és a szakszervezet beszámoltatja őket munkájukról és további segítséget ad. *Bors* Sándor műhelyfőnök és a reszortvezetők a terv időben való felbontásával, az anyagellátás biztosításával és műszaki tanácsokkal segítik az ifjú brigádot

Rich elvtárs a brigád vezetője élenjár a példamutatásban. Az elmult napokban 300—400 százalékos teljesitményt ért el.

További célkitűzéseik, olyan eredményeket elérni, hogy példaképpé válhassanak a fűtőház és a műhely dolgozói előtt, így bizonyítják be, hogy a párt vezetésével helyesen hasznosítják a Szovjetunió által adott szabadságot.

Az állomások, rendező pályaudvarok dolgozói pontos szolgálattétellel megrövidítik a tolatási egységidőket, túlteljesítik a tervet. *Békéscsaba* állomáson *Vasza* Lajos sztahanovista tolatásvezető és brigádja 115 százalékra vállalta és 25-én már 122 százalékra teljesítette a fajlagos kocsimozgatást A tehervonatok menetrendszerinti továbbítását 71 százalékra vállalták és 83 százalékra teljesítették *Tóth* Kálmán *Miskolc* személypályaudvar gurításvezetője 132 százalékra teljesítette a tervet. *Szarvas* Gyula szolgálatvezető váltóőr a kocsimozgatási egységidőt az utasítások pontos végrehajtásával 131 százalékra teljesítette.

A MÁV Hidépítő ÜV dolgozói március 24-én teljesítették negyedévi tervüket. A vállalat élenjárói közül *Föris* Rezső művezető által vezetett komplexbrigád 8000 forint értékű új anyag megtakarítását vállalta, vállalását másfélezer forinttal túlteljesítette. A székesfehérvári építésvezetőségnél az

Orosz ácsbrigád, zsaluzásnál a faanyag tizenötszöri felhasználásával közel 7000 forint értékű anyagot takarított meg.

A Landler Járműjavító dolgozói eddig közel három és félmillió értékű árut termeltek terven felül. Az üzem élenjáró dolgozói közül *Alberti* Gyula sztahanovista esztergályos május 15-re vállalta ötéves tervének befejezését. A szovjet munkamódszerek alkalmazásával 180 százalékos átlageredménnyel 1954 november havi tervén dolgozik.

Ezek az eredmények ékesen bizonyítják dolgozóinknak a munkához való megváltozott viszonyát, amelyet a felszabadító Szovjetuniónak és dicső pártunknak köszönhetünk, ez a munkalendület a hála megnyilvánulása a nagy szovjet nép és bölcs vezére, Sztálin elvtárs iránt.

A vonóerő teljes kihasználásával a szállítások meggyorsításáért

A Helyiérdekű Vasutak dolgozói átérezték, hogy erőteljesen fejlődő népgazdaságunk szállítási feladatainak rájuk eső részét csak úgy tudják maradéktalanul végrehajtani, ha a vonóerő teljes kihasználásával továbbítják a szállításra feladott árut. Az újért, a jobbért, a nagyobb teljesítményért való törekvéstől áthatva keresték fel legjobb dolgozóik, a gőzvontatású vasút élenjáró mozdonyvezetőit, akik a szovjet tapasztalatok alapján elindították az *„500 kilométeres"* és a *„2000 tonnás"*-mozgalmat. A tőlük átvett tapasztalatok alapján született meg 1950-ben a HÉV vonalán a „350 tonnás"-mozgalom, melynek fő feladata a vonóerő legnagyobbfokú kihasználása, az áruk gyors, amellett biztonságos továbbítása.

A régi 180—230 tonnás legnagyobb terhelés már a múlté, mert az öntudatos dolgozók vállalták a 350 tonna továbbítását, 15 kilométer helyett 25 kilométer sebességgel

Ma már a mozgalom eredményeként a teljesitmény átlag 6—700 tonna.

sőt az Óbuda—Filatorigát vonalszakaszon, ahol a pálya lejtviszonyai ezt megengedik, nem ritka az 1000 tonnás teljesitmény sem.

A túlsúlyos továbbítás állandósítását azonban sok körülmény akadályozza. Legfőbb oka az eredmények továbbfejlesztésének a régi, 1914-es gyártmányú motorok, melyekben a szigetelések túlterhelés esetén kiégnek és így egyidőre használhatatlanná válnak. A reggeli és délutáni csúcsforgalom idején nem közlekedhetnek ezek a hosszú szerelvények, mert az állomások szűk befogadóképessége miatt sokszor meg kell osztani a vonatot, ami zavarná a személyforgalom lebonyolítását Sokszor megtörténik, hogy kellő fékező hiányában túlsúlyos vonat nem tud a fékúton belül megállni. A hosszú kocsisor az aránylag könnyű motort előretolja és könnyen baleset származhat

A jó együttműködés biztosítja a további eredményeket

A fenti akadályok azonban nem jelenthetnek akadályt, a mozgalom előtt A napról napra emelkedő áruforgalom megköveteli, hogy a vonóerő teljes kihasználásával közlekedtessük a vonatokat, a biztonságos szállítás határán belül. Ahhoz, hogy ez a mozgalom erőteljesen fejlődjön tovább,

szükséges a fizikai dolgozók és a műszaki értelmiségiek még szorosabb együttműködése.

[illegible] szakaszonként, motoronként más és más az a mennyiség amelyet üzembiztosan továbbítani tudunk A felső terhelési határ meghatározása mindenkor a műszaki dolgozók feladata A motorvezetők, vonatvezetők, fékezők tennivalója pedig az, hogy a legnagyobb áldozatkészséggel és éberséggel, a vonóerő legnagyobbfokú kihasználásával biztosan szállítsák a nyersanyagot és iparcikkeket. Nagyban elő fogja segíteni a mozgalmat a küzeljövőben üzembe helyezésre került 14 új motorkocsi.

Megállapítható, hogy a 350 tonna, mint legnagyobb teljesítmény ma már a múlté. A volt HÉV dolgozói is eredményesen alkalmazzák a szovjet munkamódszereket a túlsúlyos vonatok továbbításánál Olyanokra, mint *Serényi* Balázs, aki elindítója és hazai viszonylatban továbbfejlesztője a szovjet tapasztalatoknak, *Máli* Demeter kocsirendező brigádjára, akik 138, *Dudás* Béla és *Monostori* Lajos vonatvezetők brigádjára, akik 129 százalékra teljesítették vállalásukat, büszkén tekintenek a dolgozók. Az április 4-i vállalás teljesítése után újabb vállalásokat tettek, az élenjárók A budakalászi pályafenntartástól *Gromcsik* József lakatos, *Szántó* Béla bádogos, valamint a szentendrei motorjavító-brigád, élenjárnak ebben a munkában, mert tudják, hogy csak a termelékenység napról-napra való emelésével erősíthetik szocializmust építő országunkat és a növekvő béketábort.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Hogyan használták fel a vontatási pártszervezetek az országos agit.-prop. titkári értekezlet tapasztalatait munkájukban

AZ ELMULT HONAPBAN a Politikai Osztály országos agit.-prop. titkári értekezletet tartott, ahol megtárgyalták a fűtőházi pártszervezetek nevelő munkáját és a soronlévő feladatokat. Az értekezlet óta a fűtőházi pártszervezetek nevelőmunkájában komoly javulás tapasztalható. A Hámán Kató Fűtőházban az értekezlet előtti három hónap alatt 27 mozdonyfekvemaradás volt, az értekezlet óta egyetlen fekvemaradás sem történt. A szobi vonalon megszűnt a munkás- és személyvonatok késése. Mindezt úgy érték el, hogy az értekezleten szerzett tapasztalatokat vezetőségi és népnevelőértekezleten megtárgyalták. Minden mozdonyra beállítottak egy népnevelőt, aki a mozdonyon dolgozókkal foglalkozik. Ezek az elvtársak ismertették a mozdony jókarbantartásának jelentőségét, ha rossz állapotban van, nem tudjuk a tervünket teljesíteni. A terv teljesítése pedig becsületbeli kötelességünk. Megmagyarázták, hogy egy-egy fekvemaradással, vagy hosszabb menettel saját magukat és családjukat is megkárosítják. Kevesebb prémiumot kapnak, mert seleitet gyártottak. *„seleitet gyártani pedig szégyen és gyalázat!"* — idézték a népnevelők *Rákosi* elvtárs szavait.

Egyes fűtőházi pártszervezetek *Rákosi* elvtársnak ezt a mondását nem tették még magukévá. Ebből ér a népnevelő munka gyengeségéből adódott, hogy Pécsen, Sátoraljaújhelyen még mindig előfordulnak fekvemaradások, hosszabb menetek, amelyek a mozdonyok rossz állapotával függnek össze. Ezt a hiányosságot a Hámán Kató Fűtőházhoz hasonlóan

a népnevelőmunka kiszélesítésével, az utazószemélyzet pártoktatásba való fokozottabb bevonásával meg lehet szüntetni.

Az értekezlet óta javult az oktatási munka

A fűtőház pártszervezetek nagyrésze központi kérdésként kezeli az oktatást, aminek meg is van az eredménye. Lényeges javulás állt be az utazószemélyzet oktatásba való részvételénél. Rendszeresebben járnak a politikai iskolákra, számos helyen azokkal a dolgozókkal is megértették a tanulás jelentőségét, akik idáig húzódoztak tőle. Például a bátaszéki fűtőháznál a középfokú politikai iskolán 20 hallgatóból ma már 17—18 rendszeresen megjelenik. köztük olyan is, mint *Császár* János mozdonyvezető, aki az értekezlet előtt egyáltalán nem vett részt az oktatásban. Ez az eredmény annak tudható be, hogy

a pártszervezet, a népnevelők mellett a politikai iskola hallgatóit is bevonta a felvilágosító munkába.

Az elvtársak elbeszélgetnek a hiányzókkal. Nem azzal kezdik, hogy miért nem jössz a politikai iskolára, hanem elmondják, hogy mit tanultak a legutóbbi foglalkozáson. Aztán rátérnek arra, hogy milyen sokat mulaszt az, aki nem jár oktatásra.

Másképpen áll a helyzet ott, ahol a pártszervezetek nem foglalkoznak súlypontként ezzel a kérdéssel. Dombóvár fűtőháznál az utazó szolgálatot teljesítő dolgozók nem járnak politikai iskolára. Ez pedig súlyos hiba, mert azok a dolgozók, akiknek termelő munkája döntően befolyásolja a fűtőház teljesítményét, ezen keresztül az egész vasúti szállítás eredményességét, nem vesznek részt pártoktatásban.

A NEVELŐ MUNKA SORÁN javult a munkategyelem. A szilárdabb fegyelem megmutatkozik a munkaidő jobb kihasználásában, a mozdonyok gondos kezelésében. Csökkent az igazolatlan hiányzók száma is. Ezt nagymértékben elősegítette, hogy a pártszervezetek az egyéni agitáción kívül hangosbemondón is ismertették azok nevét — mint például Budapest Keleti Fűtőháznál —, akik a munkából nem veszik ki részüket, igazolatlanul távolmaradnak. Rámutattak arra, hogy az ilyenek tervünk ellenségei, akik nem akarják, hogy szállítási feladatainkat becsülettel teljesítsük. Különösen előtérbe kerül most a munkafegyelem megszilárdításáért folyó harc kérdése a kétlaki dolgozók felé. Az eddigi tapasztalatok azt mutatták, hogy a tavaszi mezőgazdasági munkálatok megindulásával ezek közül sokan távolmaradnak a szolgálattól. A pártszervezetek nevelő munkájában döntő feladatként szerepeljen ezeknek a dolgozóknak felvilágosítása, mert a mezőgazdasági munkálatok nem mehetnek a vasúti munka rovására.

Szép és komoly eredmények születtek a március 9-i és április 4-i versenyvállalásoknál, azok teljesítésénél, ami azt bizonyítja, hogy a fűtőházi dolgozók egyre inkább megérdemlik *„a szocialista vasút építésének élharcosai" címet.* Ezt a versenylendületet tovább kell fejleszteni május 1-re, mert csak így tudnak megfelelni azoknak a hatalmas feladatoknak, ami rájuk hárul.

AZ AGIT.-PROP. TITKÁRI értekezlet hosszú időre megszabta a tennivalókat a vontatási pártszervezetek részére. A mozdonyok minőségi karbantartása, a szolgálati ágak jó együttműködése, a munkafegyelem megszilárdítása, a verseny továbbfejlesztése állandó feladat. Éppen ezért a pártszervezetek gondoskodjanak arról, hogy a helyi viszonyoknak megfelelően hasznosítsák azokat a tapasztalatokat, amiket az értekezleten szereztek, mert ez komoly segítséget ad ahhoz, hogy a fűtőházak munkájában még meglévő hiányosságokat véglegesen felszámolják.

Következetesen harcoljunk a szocialista munkaverseny tisztaságáért

Az elmúlt év utolsó évnegyedének élüzem értékelés alkalmával a szombathelyi osztálymérnökség által jelentett adatok nem fedték a valóságot. Az osztálymérnökség versenyadminisztrátora, *Kovács* pályamester helytelenül vezette az értékelés adatait és így valótlan jelentést adott az Igazgatóság II. osztályán keresztül a Vasúti Főosztály 6/E Osztályának.

Az osztálymérnökség vezetője nem ellenőrizte rendszeresen a versenyadminisztrátor munkáját, nem győződött meg az értékelés helyességéről. Ezzel elősegítette a helytelen adatok közlését a felső vezető szervek felé, aminek alapján az osztálymérnökség első helyezett lett és érdemtelenül jutott az élüzem címhez.

Felelősség terheli a szombathelyi igazgatóság II. osztály vezetőjét, *Pázár* Elemért, aki a jelentett adatokat nem ellenőrizte.

Súlyosbítja a felelősségét az a célkitűzés, hogy a szombathelyi osztálymérnökség számára az élüzem címet „mindenáron" megszerzi, amihez „segítséget" is adott.

Ugyanakkor az igazgatóság többi osztálymérnökségei az utolsó helyen kullognak, ami világosan mutatja a munkaverseny lebecsülését, az opportunizmust a II. osztály főnöke részéről.

A Vasúti Főosztály 6. szakosztályában is súlyos mulasztások vannak. A 6/E Osztály versenycsoportjába beosztott dolgozók nem mindegyike felel meg a követelményeknek. Hozzá nem értés következtében, a szombathelyi osztálymérnökség — már amúgy is hamis adatait — továbbjavították. A vizsgálatra kiküldött *Kenyeres* és *Simon* kartársak csak felületesen ellenőrizték a versenyértékelés adatait.

Kenyeres kartárs például két és félnapig vizsgálta az osztálymérnökség eredményeit, de csak egyes számlacsoportokat ellenőrzött,

ennek következtében a már szépített 0.89-es fajlagos teljesítményt, 0.96-ra javította. *Simon* kartárs pedig a tényleges adatok helyett a mozgalmi feladatokat ellenőrizte.

A Vasúti Főosztály I/1. C. Versenyügyi Osztály vezetője, bár a hibákat többször felvetette a 6. Szakosztály felé, de mikor látta ennek eredménytelenségét, nem kérte a Vasútpolitikai Osztály és a szakszervezet segítségét.

Súlyos felelősség terheli a szakszervezeti központot, elsősorban a Bér- és Termelési Osztály vezetőjét, a területi bizottságok és az üzemi bizottságok funkcionáriusait, mert nem ellenőrzik a verseny adatainak helyességét, így tág teret engednek az ellenségnek.

Mivel a sorozatos mulasztások következtében a szombathelyi osztály mérnökség érdemtelenül lett első helyezett, a szakszervezet Elnökségének javaslatára a SZOT, a közlekedésügyi minisztériummal egyetértésben megvonta az élüzem címet és jelvényt.

Több gondot az értékelés munkájára

Az üzemi szervezetek, területi bizottságok fordítsanak fokozottabb gondot a verseny tisztaságára, a verseny nyilvánosságára. Ellenőrizzék a szakvonal ezirányú munkáját és a verseny eredményeinek állandó tudatosításával vonják be a dolgozókat a verseny nyilvános ellenőrzésébe.

Akadályozzák meg, hogy az egyes szakmai vezetők gondolkodásában meglévő kispolgári csökevények,

a verseny tisztaságát veszélyeztető önzés, a bürokrácia, aláássák a dolgozók versenylendületét, veszélyeztessék felemelt tervünk célkitűzéseinek megvalósítását.

A szakmai vezetés fordítson gondot a versenyértékelők rendszeres oktatására, megfelelő szaktudású, a munkásosztályhoz hű dolgozókra bízzák a verseny eredményeinek értékelését. Szüntesse meg a felső vezetés azt a helytelen gyakorlatot, hogy a más munkaterületen használhatatlan személyekre bízzák a verseny adminisztrálását. Fordítsunk sokkal nagyobb gondot az ellenőrzés helyes megszervezésére.

Ha ezen hiányosságokat felszámoljuk, akkor biztosíthatjuk, hogy a pártszervezetek és a Vasútpolitikai Osztály iránymutatása alapján a szakszervezeti és a szakvonali munka eredményesen fejlődik, ami biztosítéka, hogy a szocialista munkaverseny kiszélesítésével a vasutas dolgozók eredményesen oldják meg az 1952. évi szállítási feladatokat.

Az ötéves tervben 650 ezer új munkásra van szüksége népgazdaságunknak,
1951-ben hatezer új nődolgozót vettünk fel a vasúthoz.
A MULTBAN 3 évi megszakításnélküli szolgálat után véglegesítés „járt" — de gondoskodtak legalább 28 napi megszakításról is.



MUNKÁS: Ne tessék elküldeni, hisz most van a legtöbb munka.
PÁLYAMESTER: Az igaz, de maga holnap betöltené a három évet és akárkit nem véglegesítünk.
MUNKÁS: Öt gyermekem és beteg feleségem van..
PÁLYAMESTER: Ugyan! Kevesebb gyereket és több kacsát neveljen, hogy nekem is jusson belőle, és akkor talán tehetek valamit az érdekében.

Nemzetközi hírek

Nyugatberlini fiatal vasutasok Adenauer véderő törvénye ellen

Február 28-án a Birodalmi Vasutak tempelhofi javítóműhelyének több mint 250 tanulója és ifjúmunkása gyűlt össze, hogy megbeszélje annak az ifjúsági bizottságnak életrehívását, amelynek az lesz a feladata, hogy küzdjön a sorozások ellen. *„Ha mi egyesült erővel állunk ki, úgy meg tudjuk akadályozni, hogy a halálba küldjenek bennünket"* — jelentette ki Gerhard *Post* nyugatberlini ifjúmunkás a vita során.

A tempelhofi javítóműhely fiataljai egyhangúlag választották meg a 19 éves Siegfried *Hennig* nyugatberlini szaktársukat a bizottság elnökévé, melyben nyolc ifjúmunkás vesz részt. Ezek részben a Német Szakszervezeti Szövetséghez, vagy a Szabad Német Szakszervezeti Szövetséghez tartoznak, de egyesek sem szakszervezethez, sem pedig ifjúsági szervezethez nem kapcsolódtak mindeddig. A bizottság tagjai kötelezték magukat arra, hogy a legszorosabban együttműködnek valamennyi Berlinben dolgozó ifjúsági bizottsággal és közösen fogják mozgósítani az ifjúság egyesült erőit a bonni véderőtörvény ellen.

A bonni véderőtörvény elleni harc az egész nyugatberlini ifjúság közös ügyévé vált. Üzemekben, iskolákban, a munkanélküli-segély bélyegzőhelyein újabb és újabb bizottságok, munkaközösségek alakultak a sorozás ellen. Mindenütt megválasztják a fiatalok küldötteiket egész Berlin fiatalságának a véderőtörvény elleni harcát irányító ifjúsági konferenciára.

Moszkvai levél munkásnődolgozóinkhoz

A Nemzetközi Nőnap alkalmával *Kiss* József elvtárs, a Szovjetunióban tanuló vasutas-dolgozó az alábbi levelet küldte a magyar vasutas női dolgozókhoz:

„Kedves Elvtársnők!

Üdvözletemet küldöm a nők nemzetközi ünnepe alkalmából szakszervezetünk női dolgozóinak a szabad fejlődés, a szocializmus hazájából. Ma már a nők munkáját megbecsülik és hatalmas fejlődési lehetőség adatott számukra, amit mindannyian a felszabadító dicső Vörös Hadseregnek és szeretett vezérének, a nagy Sztálinnak köszönhetnek.

Kívánom az Elvtársnőknek, hogy mindjobban erősödjön meggyőződésük a békés fejlődésben, újabb és újabb sikereket érjenek el a béke megerősítésében. Legyenek mintaképeik a szovjet nők, akik bátran harcolnak most is mindannyiunk érdekéért, a békéért. Ez a legfőbb biztosítéka ifjúságunk fejlődésének és minden becsületes dolgozó boldogulásának. Kívánom végül, hogy a magyar-szovjet barátság hónapjában még jobban buzdítsa lelkes munkára az Elvtársnőket a közös cél: a béke védelme. Ezen magasztos feladat teljesítéséért harcol a népek százmilliós tábora, amely harcban élenjárnak a nők, akik legjobban át érzik ennek szükségességét, mert gyermekeik és szereteltteik borzalma tükröződik a pusztító világháborúból, épp ezért most acélcsengően szólít mindenkit ez a felhívás: „Világ összes asszonyai, harcoljatok a békéért!"

Nemzetközi vasuti értekezlet Budapesten

Március 21 és 26 között tartották meg Budapesten a nemzetközi európai tehervonati menetrend-értekezletet. Az értekezleten 20 állam 66 képviselője vett részt, ahol az európai államok vasutas-képviselői összehangolták a behozatali-, kiviteli- és átmenőforgalomban közlekedő tehervonatok menetrendjét, ami által lényegesen meggyorsul a nemzetközi áruforgalom. Ez az értekezlet a felszabadulás óta az első nagy nemzetközi vasutasértekezlet hazánkban, amelyen a nyugati államok képviselői is résztvettek.

Az értekezlet jelentőségét nagyban növeli a közeljövőben Moszkvában tartandó gazdasági konferencia, amelynek célja a nyugati államokkal való gazdasági kapcsolat kiépítése.

A választások sikeréért

Csoportomhoz húsz dolgozó tartozik. A mai napig négy alkalommal tartottam részükre megbeszélést az ÜB-elnök elvtárs által megtartott tanfolyam szempontjai alapján. Ezenkívül minden dolgozóval egyénileg is foglalkoztam. Rámutattam a szakszervezeti választás jelentőségére, kiemelve annak fontosságát, hogy olyan dolgozók kerüljenek a vezetőségbe, akik a dolgozók bizalmát élvezik és érdekeiket mindenkor önzetlenül képviselik. Ismertettem, hogy

a választással egyidőben bizalmi csoportunkban munkavédelmi megbízottat is választunk. Olyan megbízottat választunk, aki egyben a termelésben is legjobb eredményt ért el.

Az új aktiva bevonásával megelőzzük a baleseteket, a termelékenységet is emeljük. Elmondottam, hogy a szakszervezet a rászoruló dolgozóknak segélyt ad. Az alapszabályokban biztosítottakon kívül ellátja a betegek védelmét. Csoportunk egyik dolgozóját, aki következetesen síkraszáll a dolgozók szociális érdekvédelmének érdekében, társadalombiztosítási megbízottnak fogjuk megválasztani. Ez a dolgozó csoportunkon belül gazdája lesz a szociális juttatásoknak, mint a szakszervezet egy megbízottja. Hangsúlyoztam a szervezettség kérdésének jelentőségét is. Munkahelyemen már nincsen szervezetlen dolgozó, s a tagdíjfizetés százszázalékos.

Rámutattam a termelés és a munkaverseny fontosságára, terveink határidő előtti teljesítésére, mert amint *Rákosi* elvtárs mondotta: minden százalék, többmillió forintot jelent népgazdaságunknak, amit a dolgozók jólétére lehet fordítani. A nap minden órájában foglalkozunk a munkaversennyel, az elért eredményekkel, vagy hiányosságokkal, mert a választásokat is segítjük a terv maradéktalan teljesítésével, illetve túlteljesítésével. Csak így végezhetünk jó szakszervezeti munkát. Csoportom tagjai vállalták április 4 tiszteletére, hogy a kocsitartózkodási egységidőt 93-ról 95 százalékra emelik, s ezt ma már 99 százalékra teljesítettük, a vonatforgalmi tervet 105-re vállaltuk és 112 százaléknál tartunk.

Csoportunkon belül kultúrmegmozdulás, vagy az ÜB által rendezett kultúrműsorhoz eddig nem mozgósítottuk eléggé csoportunk tagjait.

A termelésben élenjáró, s a kultúrához jól viszonyuló és hozzá legjobban értő dolgozót kultúrmegbízottnak választsuk meg.

A kultúrmegbízottnak egyik döntő feladata lesz, hogy egy kis kultúrbrigádot hozzon létre. Egy-egy jó csasztuska-brigád megszervezésén keresztül is biztosítsa a verseny nyilvánosságát, segítse a termelékenység fokozását, de ezen túl, ami a legdöntőbb, a termelésben élenjáró dolgozók népszerűsítésében járjon élen, ami további lendületet és folyamatosságot ad versenymozgalmunknak. A beszámoló elkészítéséhez már most hozzákezdtem. Csoportunkban még vannak hiányosságok. Egyik legdöntőbb hiányosság az, hogy a versenyt menetközben nem ellenőriztem, melyre éppen megbeszéléseink alkalmával a csoport tagjai hívták fel figyelmemet. A beszámolómban ezenkívül foglalkozom csoportunk eddigi munkájával, a versenyben eddig elért eredményeinkkel és a még található hiányosságokkal, hogy ezek felszámolásán keresztül az ÜB segítségével, a választás sikeres lebonyolításával csoportunk további jó munkával tudjon hozzájárulni a vasút előtt álló nagy szállítási feladatok reánkháruló részének megvalósításához.

Gedővári Lajos
bizalmi, Budapest—Soroksári-út.

Éljen április 4, hazánk felszabadulásának hetedik évfordulója!

Szakszervezeti taggyűlések tapasztalatai

Üzemi bizottságainknál a március 12—19 között megtartott taggyűléseken a munkaverseny folyamatos biztosításával, a választások előkészítésével, az üzemi bizottságok eddigi munkájával foglalkoztak.

Ahol jól felkészültek a taggyűlésre, a bizalmiakon keresztül tudatosították azok jelentőségét, felkeltették a dolgozók érdeklődését, ott a hozzászólások tartalmából és számából megállapítható, hogy sikeresen előbbrevitték a versenymozgalmat és a választások ügyét.

A Landler Jenő Járműjavító ÜV kovácsműhelyében, ahol *Jenci* elvtárs a nemzetközi kérdéseket helyesen összekötötte a munkaverseny és a választási feladatokkal, idejében kezdték a szervezést, a taggyűlés hangulatán ez meg is látszott. *Pásztor* elvtárs hozzászólásában a választással kapcsolatban a következőket mondotta: *„Nem mindegy az, hogy a választások során kik kerülnek a szakszervezet élére, mert eddigi eredményeink mellett csak úgy tudunk újabb sikereket elérni, ha az új vezetőségbe a munkában élenjárók kerülnek"*

A taggyűlések során a dolgozók ezrei tettek újabb vállalásokat. Szolnok fűtőháznál *Falusi* Zoltán sztahanovista mozdonyvezető három túlsúlyos és négy felemelt sebességű vonat továbbítását vállalta április 4 tiszteletére. Budapest Keleti-pályaudvar forgalmi és fűtőházi dolgozói élesen bírálták a szakszervezet munkáját. *Kovács* György fűtő felvetette, hogy olyan dolgozó is van a fűtőháznál, akinek nincs bizalmija.

A Műszaki Kocsihivatalnál a taggyűlés előtt csasztuskákkal, kultúrműsorral emelték a színvonalat.

Szolnok Osztálymérnökségnél Pintér István hiányolta, hogy az üzemi bizottság nem számolt be a végzett munkájáról. Ceglédbercel-Cserőn a pártszervezet támogatásával történtek az előkészületek, ennek eredménye, hogy a dolgozók 80 százaléka jelent meg és tett értékes felajánlást a taggyűlésen.

A hiányos előkészület

sok üzemi bizottságnál rányomta bélyegét a taggyűlésekre. Komárom állomáson 45 jelenlévő közül csak a párttitkár elvtárs szólalt fel. A Szolnoki Osztálymérnökség II. szakaszán a taggyűlést a termelési értekezlettel egybekötve akarták megtartani, az ÜB-elnök elvtárs nem készült fel a taggyűlésre, a beszámolót *Sebestyén* vonalfelelős elvtársnak kellett megtartani. A hozzászólásokban csak a panaszokkal foglalkoztak.

Ferencváros Fűtőháznál a helytelen szervezés következtében csak nyolc fő jelent meg a taggyűlésen, így kénytelenek voltak későbbi időre halasztani.

A jövőben üzemi bizottságainknak sokkal nagyobb gonddal kell előkészíteni a taggyűléseket. A jó bizalmi-csoportértekezletek nélkül nem várhatunk eredményeket. A jó beszámoló egyik alapfeltétele a taggyűlés sikerének. A fenti példák azt mutatják, hogy ahol a pártszervezet segítségét igénybevesszik, a bizalmiaknak az előkészületekhez megadják a segítséget, az eredmény nem marad el.

Munkásellátási osztály a szakszervezetben

Ötéves tervünk eredményeiben megmutatkozik dolgozóink munkához való új viszonya. Növekvő eredményeink mindinkább lehetővé teszik annak a szocialista elvnek megvalósítását, hogy nálunk *„legfőbb érték az ember"*.

A dolgozókról való szociális gondoskodást pártunk és kormányunk határozatai, rendeletei biztosítják. A szakszervezetekre hárul az a feladat, hogy ezen határozatok, rendeletek betartását segítsék, ellenőrizzék, javaslatokat tegyenek a dolgozók szociális helyzetének további javítására.

A szovjet szakszervezeteknél a verseny szervezése, a dolgozók nevelése mellett ezek a szempontok központi feladatként szerepelnek. A jóléti és ellátó intézmények ellenőrzését társadalmi aktívák végzik.

A kiadott rendeletek ellenére számos munkásszálláson túlzsúfoltság, rendetlenség, az üzemi étkeztetés terén igen sok hiányosság található. A szolgálati lakások kiutalásával a szakszervezet lényegében nem foglalkozik. Ezen munkák elvégzése, ellenőrzése háttérbe kerül szakszervezetünknél az egyéb irányú munkával szemben.

Mulasztásaink felszámolására, a szakszervezet érdekvédelmi szerepének további vitelére munkaerőátcsoportosítással a szakszervezeti központban létrehoztuk a Munkásellátási és Jóléti Osztályt.

Az új osztály feladata az üzemi étkeztetés terén az étkezdék tisztaságának, az ételek mennyiségének és minőségének, a védő- és melegítőételek kiszolgálásának ellenőrzése. Ügyelni a megfelelő munkás-szállások biztosítására, annak egészséges elhelyezésére, a dolgozók tisztálkodási lehetőségeinek biztosítására. Szervezni és mozgósítani a szálláshely bizalmiakat, a dolgozók politikai nevelésére, a rend, tisztaság és közvagyon megbecsülése érdekében végzendő munkára. A dolgozókra támaszkodva harcol a munkásellátás terén jelentkező bürokratizmus, ellenséges megnyilvánulások ellen. Foglalkozik a szolgálati lakások kérdésével. Ellenőrzi a dolgozók illetményruhával, tüzelőanyaggal való ellátását, a napközi otthonok, nevelőintézetek, bölcsődék működését, nevelőmunkáját. Javaslatot tesz a nevelőintézetbe való felvételre, az intézetek fejlesztésére.

A feladatok végrehajtására üzemszervezeteinknél társadalmi aktívákból munkásellátási és jóléti bizottságokat választunk, akik a munka egy-egy területét ellenőrző albizottságok munkáját irányítják.

Az új osztály csak úgy tudja feladatát következetesen betölteni, ha munkájában a szovjet szakszervezetek tapasztalataira támaszkodik, széles aktívahálózatot épít ki a párt- és kormányhatározatok végrehajtásának segítésére és ellenőrzésére. Munkáját csak akkor tudja a dolgozók jogos várakozásának megfelelően elvégezni, ha mindennapi munkájában támaszkodik a pártszervezetek, a Politikai Osztály dolgozóinak elvtársi segítségére és útmutatására.

A TERVKÖLCSÖN NYERTESEINEK BOLDOG TULAJDONOSAI

Negyedszer került sor a tervkölcsön nyereményeinek sorsolására. A sorsolás alkalmával csaknem 80 millió forintot juttatott a nép állama a tervkölcsönkötvények tulajdonosainak. A kölcsönadott pénz megtérítését dolgozóink sokoldalúan érzik: új gyárak, lakóházak, modern gépi berendezések, napközi otthonok és a szociális létesítmények egész sora épül. Új vasútvonalak, újfajta közlekedési eszközök épülnek, melyek segítségével könnyebb lesz a munka, boldogabb az élet és sokszoros kamattal, közvetlenül is visszakapják a kölcsönadott pénzt.

A nyeremények sorsolásánál a dolgozók ezrei, közöttük a vasutas dolgozók is dús kamattal kapták vissza a kölcsönadott forintokat. A nyertesek között találjuk Stancl Károly elvtársat, a MÁV Felépítményi és Vasanyagjavító ÜV sztahanovista lakatosát, aki 25.000 forintos nyereményi boldog tulajdonosa. Stancl elvtárs útja örömteli arccal, feleségével együtt az Országos Takarékpénztár Somogyi Béla-úti fiókjához vezetett. Boldogan tervezték, hogy mit fognak vásárolni a nyereményből: 15.000 forintot készpénzben azonnal felvett. Ebből szoba- és konyhabútort, felesége és saját részére ruhát, a háztartáshoz szükséges egyéb apró felszereléseket vásárol és a kis unokáját lepi meg ajándékkal. 5000 forintot takarékba tesz későbbi költségekre.

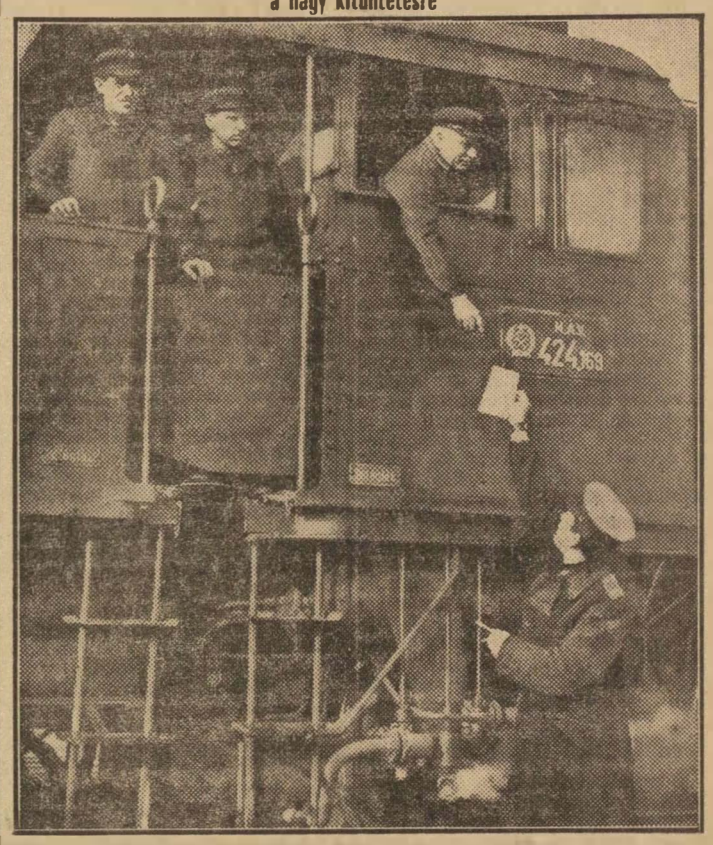
Schneider Jánosné 100 forintos kötvényével részese egy 25.000 forintos nyereménynek. Galambos István, a szombathelyi igazgatóság dolgozója 10.00 forintot, a Miskolci Járműjavító ÜV-ben 369 dolgozó, közel 50.000 forintot nyert a sorsolás idején, de az ország területén a vasutas dolgozók nagy számmal a nyereményen keresztül is láthatják, hogy amit pártunk megígér, azt mindenkor meg is tartja. Azonkívül, hogy az ötéves terv eredményeiből mindnyájan naponta részesülünk, felajánlott pénzünket is visszakapjuk, sokszor nagyobb összegben.

Az újabb nyeremények újabb teljesítményekre kötelezik dolgozóinkat. A befizetett összeg ötéves népgazdasági tervünk sikeres befejezésének előmozdítója, a jobb munka, a nagyobb teljesítmény, a közös cél, a szocializmus mielőbbi felépítésének, a béketábor erősítésének segítője.

Büszkeségeink a vasutas Kossuth-díjasok

A szocializmust építő népek táborában a legnagyobb érték az ember. A szocialista építőmunka legjobbjait magas kitüntetésben, anyagi és erkölcsi megbecsülésben részesíti dolgozó népünk. Hazánkban március 15-én ötödször ítélték oda a tudomány, a művészet, a szocialista építőmunka legjobbjainak a Kossuth-díjat. A Kossuth-díjak büszke tulajdonosai között ott találjuk a vasutasok közül: Lőcsei János főmozdonyvezetőt, Ormándi István és Horváth III. János fűtőket, akik a munkában élenjárnak kezdeményezéseikkel, eredményeikkel előbbre viszik a versenymozgalmat, a szocialista vasút megvalósítását, Bereznai Oszkár gépészmérnököt a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztályának csoportvezetőjét, aki a pályafenntartási szolgálat megjavítása terén nagyjelentőségű pályafelépítményi mérőkocsi tervezéséért kapta a magas kitüntetést.

Lőcsei János elvtárs és brigádja újabb termelési eredményekkel válaszol a nagy kitüntetésre



A Kossuth-díjas brigád Budapest—miskolci útjára indul

Ilyen megtisztelő kitüntetésre sohasem gondoltam. 1917 óta utazom mozdonyon, tapasztalatokat ugyan szerez tem, de olyan értékes munkamódszereket — melyet Pányin elvtárs, a Szocialista Munka Hőse személyesen is átadott — csak a Szovjetunió felszabadítása és segítése révén kaphattam. Ezt a nagy kitüntetést, pártunk és kormányunk elismerését, éppen Pányin elvtárstól szerzett tapasztalatoknak, a párt segítségének köszönhetem. — Az egylapátos tüzelési módszer bevezetéséért, újításainkért, odaadó munkánkért ért bennünket.

pártunk és dolgozó népünk legnagyobb elismerése, a Kossuth-díjas kitüntetés, amely további jó munkára, tervünk időelőtti teljesítésére kötelez bennünket.

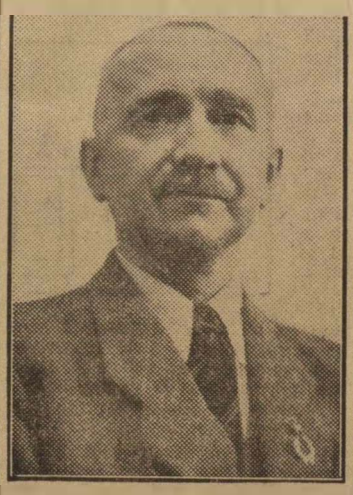
Feladatunk nem könnyű, de megfogadjuk pártunknak és Rákosi elvtársnak, hogy hűen teljesítjük a haza iránti kötelességünket. Tudjuk azt, hogy minden lapát szénnel, minden csepp olajjal és a fokozott karbantartásból származó minden fillérrel erősítjük népgazdaságunkat. A kocsiforduló leszorításáért vívott harcban, a forgalmi szolgálat mellett a reánk háruló feladatokat a legjobban fogjuk megoldani. A Kossuth-díj átvétele óta elért eredményeink is bizonyítják, hogy nem leszünk hűtlenek arra a bizalomra és elismerésre, melyben részesültünk. Egyetlen úton, Budapest—Miskolc között 27 mázsa szenet takarítottunk meg.

Negyedévi 100 elegytonna kilométer tervünket február 27-én befejeztük. A március hóra előirányzott szénmennyiségből 25 tonnát takarítottunk meg.

Az idei őszi forgalomban reánkháruló feladatokra már most felkészülünk. Mozdonyunkat olyan állapotba tartjuk, hogy csak a legkisebb javítási költségek merüljenek fel. Mindezek mellett a verseny folyamatosságával, további újításainkkal viszonozzuk a nagy kitüntetést, s mert tudjuk, hogy termelési eredményeink nagyban hozzájárulnak a béke megszilárdításához.

Horváth III. János és *Ormándi* István elvtársak — a brigád tagjai — így folytatják *Lőcsei* elvtárs nyilatkozatát: *„Mindenre gondoltunk jó munkánk és eredményeink elismeréséül, de erre a nagy elismerésre és kitüntetésre nem. Megfogadjuk pártunknak, hogy a szovjet tapasztalatokat fokozottabban érvényesítjük, hogy mielőbb jelenthessük újabb eredményeinket, melyekkel bebizonyítjuk, hogy méltók vagyunk erre a kitüntetésre."*

Bereznai Oszkár Kossuth-díjjal kitüntetett mérnök nyilatkozata.



— Szavakban nem tudom kifejezni azt az örömet, melyet akkor éreztem, mikor értesültem arról, hogy pártunk és népköztársaságunk kormánya engem is méltónak talált erre a magas kitüntetésre.

— A felszabadulás előtti időben ilyen megbecsülésre és elismerésre gondolni sem lehetett. Nem tudok nagyobb elismerést, megbecsülést elképzelni, mint mérnök, pártunk és népünk ezen legnagyobb elismerésénél. Látom, hogy munkámat az egész nép nemcsak számontartja, érdeklődésel kiséri, hanem a dolgozók legszebb elképzeléseit is messze túlszárnyaló módon jutalmazza.

— Pártunk és dolgozó népünk legnagyobb elismerése egyben további feladatokra is kötelez. Minden erőmmel, tudásom legjavával fogom szolgálni és építeni azt a boldog jövőt, melynek kovácsolásánál megbonthatatlanul összeforrott a munkás és értelmiség alkotó keze. Azon leszek, hogy még jobban tökéletesítsem a vasút műszaki felszereléseit, még könnyebbé váljon a dolgozók munkája, kisebb erővel, balesetnélkül végezhessék munkájukat, hogy minél előbb felépíthessük szocialista hazánkat, melyben legnagyobb érték az ember

A szovjet vasutasok öntudatos fegyelme

Nemrégen a dél-doneci vasút tudósítói hírt adtak Efim Dimitrijevics Mirosnyicsenkó vasutas példás hőstettéről. Egy viharos zápor munkautáni pihenésben otthon találta őt, és az első, ami miatt nyugtalankodott, nem a személyes vagyona volt, hanem a szállítás, az állami, nemzeti tulajdon. „Csak jel nem mossa a vasutat ez a vihar" — villant át az agyán a gondolat, amely még abban a pillanatban arra késztette, hogy fiával együtt kimenjen a vonalszakasz biztosítására. Komoly balesetet hárított el. E fáradhatatlan munkás nem törődött azzal, hogy az utasítás szerint a meghatározott szakaszért valaki más felel. Olyan fejlett volt benne a fegyelmezettség, a szovjet vasutas nemes, hazafias kötelesség- és becsület érzete, hogy egész magatartása már nem illeszkedhetett be a feladatok formális teljesítésének keretébe. A szovjet ember ezen már túl van. A kötelességérzet, a fegyelmezettség vérében van, áthatja egész valóját. A lenini-sztálini párt az ilyen hazafiak millióit nevelte fel.

Az öntudat és fegyelem nálunk elválaszthatatlanul összetartozik. A mi országunkban már kő-kövön nem maradt a régi kapitalista fegyelemből, a botfegyelemből, az éhség fegyelemből. — ez az elősdi osztályokkal és az embernek ember által való kizsákmányolásával együtt örökre megsemmisült. A szocializmus megteremtette a közösség számára az új anyagi feltételeket és az új viszonyt az emberek között. A kényszerű munka helyébe jött a megerősödött, a szabad, lelkes, alkotó munka, amely a szovjet polgár boldogságát és büszkeségét képezi. Legfőbb mozgatóereje a munkának, hogy mindenki megértette azokat a magas célokat, melyekért közösségünk küzd és meglátta saját munkájának nagy szerepét és jelentőségét a kommunizmus építésében és az elért általános sikerekben.

Sztálin elvtárs amikor meghatározta a Szovjetunió vasúti szállításainak döntő és átfogó feladatát, külön aláhúzta, hogy mindenki számára nagy kitüntetés a vasútnál dolgozni. Sztálin elvtárs sokra értékelte azokat, akik megértették a vasúti szállítás jelentőségét és munkájuk gyümölcsét a haza oltárára helyezték. Az ilyen emberek nálunk túlnyomó többségben vannak.

A párt utasításait teljesítve a vasúti politikai osztályok az utóbbi időben sokat munkálkodtak a fegyelem további megerősítésén. De nem tartozik a bolsevik szabályok közé megelégedni az elértekkel, annál kevésbé most, mikor a vasútnak át kell térnie egy új, magasabbfokú munkára és olyan rendet, pontosságot kell elérnie, mint még soha. Éppen ezért a fegyelem propagandája, állandó legkomolyabb kötelessége a politikai osztályoknak és a pártszervezeteknek, változatlan alkatrésze a tömegek nevelésének. Ha a szovjet hazafiságról van szó, az agitátornak és propagandistának konkrét világos példákkal kell megmutatni, hogy a szocialista munkafegyelemben nyilatkozik meg a mi teremtő hazafiságunk, határtalan odaadásunk a haza iránt. Ha az emberek tudatában még fellelhető kapitalista maradványok elleni harcról van szó, az agitátor égő, heves, szenvedélyes szavának a maradványok konkrét hordozói ellen kell irányulnia, s a még feltalálható naplopók, szájhősök, harácsolók és ámítók ellen.

Valamennyi agitátornak, propagandistának kötelessége, nem esetről-esetre, hanem állandóan megmagyarázni a tömegeknek a fegyelem kivételes jelentőségét a vasútnál, mindenkinek tudatába vésni Sztálin elvtárs bölcs szavait: „Hogy megvalósuljon a vasúti szállítás döntő és mindent magábafoglaló feladata, szükséges mindenekelőtt, minden részlegen belül és egymás között a szigorúan egyöntetű, egybehangolt munka. Ez az, amit a szállítás fegyelmének nevezünk."

Bármely munka, bármely feladat sikere elsősorban a kádereink öntudatától, fegyelmezettségétől függ. „Mi megértjük — jelentették ki Sztálin elvtárshoz írott levelükben a vasutasok —, hogy a vasút további felemelkedésének záloga mindenekelőtt a fegyelemnek teljes mérvű megerősödése, amely a munkához való szocialista viszonyon és valamennyi munkás kötelességének pontos teljesítésén alapul. Az ilyen fegyelmet mi fáradhatatlanul erősíteni fogjuk, biztosítván a rendet gazdaságunk minden részében, a pontos együttműködést a vasút valamennyi részlege között."

A nőbizottságok létrehozásával erősítsük a szakszervezeti mozgalmat

Nődolgozóink egyre eredményesebb és nagyobb helyet foglalnak el a termelő munkában s ezeken a helyeken egyre következetesebben, jobban oldják meg a reájuk bizott feladatokat. Üzemeinkben MNDSZ-szervek működtek, melyek irányították a nődolgozók munkáját.

A dolgozó nőknek azonban minden eddiginél jobban kell bekapcsolódniok a munkába. Pártunk határozata kimondja, hogy az üzemi MNDSZ-szervezetek megszűnnek és a jövőben a szakszervezeti apparátusban fognak tevékenykedni. Ez megnyitotta annak a lehetőségét, hogy fokozottabb mértékben kapcsolódianak be nődolgozóink a mozgalmi munkán keresztül a terv teljesítéséért folyó harcba. Mindazokat a feladatokat és problémákat, melyeket eddig az MNDSZ üzemi szervezetei végeztek, most a szakszervezeti üzemi bizottságok fognak megoldani. Az üzemi bizottságokon belül létrehozott nőbizottságokon keresztül biztosítja a szakszervezet, — hogy a nődolgozók gondtalanul végezhessék munkájukat, — gyermekeiknek bölcsődében vagy napközi otthonba való elhelyezését, mindazokat a szociális és kulturális lehetőségeket, melyeket ezideig az MNDSZ üzemi szervezetei biztosítottak, igyekszik továbbfejleszteni.

Ötéves tervünk maradéktalan megvalósítása érdekében a női dolgozók munkájára, a versenyben való részvételükre nagy szükség van. Éppen ezért támogatnunk kell helyes kezdeményezéseiket melyek a munka megjavítását vagy a fennálló hiányosságok kiküszöbölését segítik elő. Női dolgozóink éljenek mindazokkal a jogokkal, melyet a pártunk és kormányunk biztosít, melyen keresztül lehetővé van téve számukra a szocialista vasút megteremtéséért folyó harcban való részvétel, a szocializmus építése, a béke megvédése érdekében való harcos kiállás.

Hogyan készülök a választásra

A vezetőségi értekezleten munkatervet készítettünk és a feladatok végrehajtására felelősöket jelöltünk ki. Ezt a pártvezetőséggel is megbeszéltük és kértük a pártvezetőség segítségét a választások sikere érdekében.

Első és legfontosabb feladatomnak a káderekkel való foglalkozást tartom. A bizalmi, termelési és munkavédelmi tanfolyamokat befejeztük és helyette választási tanfolyamot indítunk be. A megtartott összbizalmi értekezleten a bizalmiakkal ismertettem a választással kapcsolatos feladatokat és bizalmiválasztásokkal kapcsolatos tennivalók és beszámolók fontosságát.

A március 19-én megtartott taggyűlésen ismertettem a dolgozókkal a SZOT határozatát és a vasutasok szakszervezete elnökségének nyílt levelét a választásokkal kapcsolatban. A bizalmi választások után, az ÜB-választás előtt négy nappal összbizalmi értekezletet tartok, melyen a választások feladataival és technikai lebonyolításával és a tagság mozgósításával foglalkozunk.

A választás időpontját a dolgozókkal tíz nappal a választás előtt hangos bemondón, faliújságon és a bizalmiakon keresztül tudatosítom. Tekintettel arra, hogy fűtőházunknál a dolgozók igen nagy százaléka utazószemélyzet, a választások sikere érdekében Debrecen fűtőháztól kérünk kisegítőszemélyzetet, hogy minden tagunk élhessen a szakszervezeti tagságával. Feladatom a választásokkal, a káderek helyes összetételének kiválasztása és az összetétel megjavítása. Több nőt, itt kell a vezetőségbe vonni, mert ezt eddig elhanyagoltuk.

A bizalmihálózaton keresztül mozgósítom a dolgozókat a munkaverseny fokozására, a munkafegyelem megszilárdítására, mert ezzel is emelni tudjuk a választások jelentőségét, tervünk teljesítését, ezen keresztul a béke erősítését.

MARJAI JÓZSEF,
ÜB-elnök, Nyíregyháza, fűtőház

Természettudományos előadások tapasztalataiból

A természettudományos előadásokon keresztül dolgozóink megismerik a természet törvényeit, azokat a jelenségeket, melyek hosszú évszázadok óta kísérik az embert. Megismerkednek azokkal a körülményekkel, melyeket ma még sokan vélellen és emberfeletti jelenségnek tartanak, a természetet átformáló erővel, a materialista világnézet egyedüli helyességével.

Dolgozóink érdeklődése megnőtt az előadások iránt, mert a természetet a maga valóságában ismerik meg, nem mint emberfeletti tényt. Budapest-Józsefváros állomáson *„Az ember származása"* című előadást 120 dolgozo hallgatta meg, Budapest-Keleti pályaudvaron és fűtőháznál, ahol decentralizálva tartották az előadásokat, 140—150 dolgozó vett részt egy-egy előadáson. Ezeken a helyeken a bizalmiak, népnevelők és maga az üzemi bizottság is felhasználja a dolgozók érdeklődését a nevelő, felvilágosító és mozgósító munka szélesítésére.

Faliújságon, villámon keresztül is tudatosították az előadás helyét, idejét és témáját. A bizalmiak és kultúraktívák ismertették az előadás jelentőségét.

így minden esetben eredménnyel tartották meg az előadást.

Sok helyen nem fordítanak kellő gondot az előadások szervezésére, lebecsülik a párt és SZOT határozatait, a szakszervezeti munka egyik legfontosabb feladatát: a nevelés és oktatás munkáját. Ennek következménye, hogy nem foglalkoznak kellően a pártonkívüli és a vasúthoz újonnan bekerült dolgozók nevelésével sem. Például Budapest-Ferencváros állomás ÜB-elnöke, *Magyar* elvtárs, Miskolc személypályaudvaron *Izsépi* elvtárs *„a sok rendezvény"*-re való hivatkozással megfeledkeznek a természettudományos előadások szervezéséről, ami káros kihatással van a termelés fokozására, a dolgozók helytállására.

Az előadások szervezése nemcsak a kultúraktívák feladata.

Bizalmiaink és az egyéb aktivák is legyenek szervezői az előadásoknak, felvilágosító munkán keresztül segítői a kultúraktíváknak,

hogy jól sikerült előadásokon keresztül bővíthessük dolgozóink látókörét. Segítsük megismertetni dolgozóinkkal a természetet, emeljük elméleti színvonalukat, ami elősegíti tervünk időelőtti teljesítését, a termelésben való fokozottabb helytállást.

Vasutas fiatalok, jelentkezzetek szakérettségire!

Az 1952/53-as tanévben egy- és kétéves szakérettségis tanfolyamok indulnak. A tanfolyamokra 18—30 éves korig április 12-ig lehet jelentkezni az üzemek, szolgálati helyek pártszervezeteinél.

Az egyéves szakérettségis tanfolyamra a szélesebb alaptudással rendelkező fiatalok jelentkezhetnek és felvételük után július 1-től kéthónapos bennlakásos előkészítő tanfolyamon vesznek részt. A kétéves szakérettségis tanfolyamok első évében a hallgatók esti tagozatokon tanulnak és így nem kapcsolódnak ki a termelő munkából, a második évben már nappali tagozatokon vesznek részt. A jövő iskolaévben a kétéves tanfolyamok esti tagozatain az eddigiektől eltérően nemcsak a mérnök, orvos és gyógyszerész, hanem minden egyetemi és főiskolai szak képviselve lesz, kivéve az agrár-, művészi- és testnevelési főiskolai szakokat. A kétéves tanfolyamok esti tagozatai az ország 65 helyén, megyeszékhelyeken, ipari és mezőgazdasági gócpontokon nyílnak meg. A felvételi vizsgákat május 5—15. között tartják. A tanulás szeptember 15-én kezdődik.

Az eddigi gyakorlattól eltérően a szakérettségis tanfolyamok nappali tagozatain járók számára nem lesz kötelező a diákotthoni bennlakás.

Vasutas fiatalok! Használjátok ki pártunk és kormányunk által nyújtott tanulási lehetőségeket, váljatok vasútunk, népgazdaságunk, a dolgozók országa vezetőivé.

Levél az üdülésről

Ezévi szabadságomat a Pécs melletti Meecsek-hegyen lévő üdülőben töltöttem. A párt és a szakszervezet lehetővé tette számomra, hogy szocialisa emberhez méltóan élvezhessem szabadságomat és hazatérve frissebb erővel, nagyobb lendülettel folytathassam munkámat.

Felejthetetlen két hét volt ez, melyet országunk egyik legszebb üdülőhelyén töltöttem, ahol azelőtt csak a nép kizsákmányolói dőzsöltek addig, amíg a dolgozó nép verejtékesen dolgozott. Ma minden dolgozónak megvan a joga, hogy szabadságát kellemesen, nyugodt környezetben, az ország legszebb üdülőhelyein töltse el. Érdemes becsülettel dolgozni a szocializmus építésén és utána élvezni a kellemes és szórakozásban gazdag pihenést.

Ellátásunk kitűnő volt. Szórakozásunkról a kultúrielelős elvtárs alkudoan gondoskodott. A sportkedvelők részére sporteszközökről gondoskodott a szakszervezet. Frissen, kipihenten tértem haza, az eddiginél nagyobb lendülettel fogtam a munkához, hogy ezt a szerető gondoskodást nagyobb eredményekkel viszonozhassam. Tudom, hogy jó munkámmal én is hozzájárulok ahhoz, hogy szakszervezetünk a jövőben még nagyobb számú dolgozótársaimat részesíthesse üdültetésben, még korszerűbb üdülőkben. Amikor köszönetet mondok pártunknak és szakszervezetünknek szociális gondoskodásáért, egyben ígéretet teszek, hogy tervem mindennapos teljesítésével, a munkafegyelem betartásával továbbemelem eredményeimet, hogy ezzel is előbbrevigyem a szocialista vasút megvalósítását és a béke megszilárdítását.

JURCSEK GYULA,
raktárnok, Budapest, Keleti-p. u.

Mit tanultam a szovjet ökölvívóktól

Nagy kitüntetés számomra, hogy Moszkvában részvehettem a „hét nemzet" ökölvívó tornáján. Különös jelentőségű számomra, hogy az élenjáró szovjet ökölvívókkal találkozhattam. A szovjet versenyzőkben az igazi szocialista sportember típusát ismertem meg. A nagyfokú technikai jelkészültség, a fáradhatatlanság, a kezdeményező erő a sikereik záloga. Minden versenyző támadó stílusú. Az ellenfél támadása elől nem hátrál, hanem rövid védekezés után azonnal támad, minden akciónak ő a befejezője. Az ökölvívás magas iskolájának lehettem szemtanuja. A magyar versenyzők a harmadik menet végén erejükkel legtöbbször elkészülnek, a szovjet ökölvívók még akkor is képesek erősíteni, a győzelmet kiharcolni. Megtalálják az ellenfélen a legkisebb szabadonhagyott területet, ütéseik villámgyorsak.

A szovjet versenyzők barátként kezeltek. Együtt tartózkodásunk idejét felhasználták, hogy tapasztalataikat nekünk átadják. Tudom, hogy ez a kitüntetés felszabadulásunk eredménye, a Szovjetunió önzetlen segítségének köszönhető. A jövőben még nagyobb odaadással, munkám és sporttevékenységem színvonalának emelésével fogom meghálálni ezt a kitüntetést, mert tudom, hogy eredményeimmel népi demokráciánk és az egész béketábor eredményeit növelem.

KAPOCSI GYÖRGY,
az ökölvívóválogatott tagja.

A szocialista bérezés elősegíti a tervteljesítést

A Szovjetunió állandó segítségének köszönhetjük, hogy a felszabadulás óta nemcsak technikai téren tettünk rohamos lépéseket, hanem a bérezés területén is döntő változás állt be. Míg a kapitalista bérezés alapja a kizsákmányolás, addig a szocialista bérezés elve: *„mindenki képességei szerint dolgozik és végzett munkája szerint részesül a termelt javakból"*. Fontos, hogy a bérezés világos, érthető és mindenki által könnyen kiszámítható legyen.

A jelenleg alkalmazott prémiumrendszer ezeknek a szempontoknak figyelembevételével készült. Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy dolgozóink nemcsak megérték je entőségét, hanem megértették annak az egyéni és a közösségi érdekekkel való szoros összefüggését is. Ennek eredménye, hogy ma már többezer dolgozó rendes időben érkezik munkahelyére.

Az új premizálás bevezetése a bérezésnek nemcsak szociálisabb, világosabb formáját valósította meg, hanem nagyban elősegíti a szolgálati ágak közötti sovinizmus felszámolását is.

Puskás István, a Nyugati-pályaudvar és *Homonnai* Dezső a Miskolc személy-pályaudvar dolgozói a prémium bevezetése után a következőket mondották: az utazószemélyzet nagyrésze ki tudja számolni havi keresetét, ami a réghez viszonyítva mintegy 100 forinttal emelkedett. Most valamennyien fokozott figyelemmel kísérjük a vonatok tartózkodási idejét, keressük a késés okát. *Kozma* Erzsébet a Keleti-pályaudvar dolgozója elmondja, *„hogy jó munkájának eredményeként a régi 760 forinttal szemben, ma 850—900 forintot keres havonta."*

A premizálás bevezetése a műszaki dolgozók körében is egészséges fejlődést eredményezett, eredmények mutatkoznak a szénmegtakarítás terén is.

Budapest-Keleti Fűtőháznál januárban 1105, februárban 1316 tonna szénmegtakarítást értek el.

Ezek az eredmények azt bizonyítják, hogy a premizálási feltételek előreviszik a többtermelést, megszüntetik a szolgálati ágak közötti ellentétet.

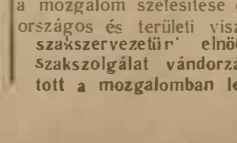
Akadályozzuk meg az ellenség aknamunkáját

Mindemellett azonban hiányosságok is mutatkoznak a premizálás terén, melyeknek megoldása a párt, szakszervezeti szervek, a műszaki vezetők mellett a dolgozók feladata is. A premizálási alapot minden dolgozó számára érthetővé kell tenni, hogy kiszámíthassa: jó munkája eredményeképpen mennyi prémiumban részesül.

Nem egy esetben találkoztunk olyan hangokkal, *„nem érdekes, hogy mennyi százalékot érünk el, ezt úgyis a normás állapítja meg, az igazgatóság pedig annyit fizet, amennyit akar."* Ilyen kijelentésekkel találkoztunk Celldömölk és Füzesabony állomásokon és a Keleti Fűtőháznál. Az ellenség azt is híresztelte: *„a kizsákmányolás teljesíthetetlen az időjárást tényezővel és csak akkor változtatnak rajta, amikor csökkenteni kell."* Állításuk megdőlt. Az eredmények azt igazolják, hogy míg például a Keleti Fűtőházban januárban 18, februárban pedig csak 9 százaléka nem teljesítette tervét a mozdonyvezetőknek.

Minden öntudatos dolgozónak feladata, hogy megértse a premizálás kiszámításának módját és azt dolgozótársaival is megismertesse. A kellő felkészültség hiányában nemcsak hagyjuk az ellenséget beférkőzni sorainkba, hanem mi magunk is az ellenség szekerét toljuk.

Az új prémium a különböző szolgálati ágak dolgozóit egy közös cél elérésére serkenti, a prémiumtényezők a tervteljesítés határidő előtti teljesítését célozzák, ha tehát valamennyi szolgálati ág dolgozóit érdekeltté tesszük a prémiumfeltételek teljesítésében, ezzel nagyban elősegítjük tervünk teljesítését.



A napközi otthon segít munkámban és gyermekeim nevelésében

Pártunk és kormányzatunk a napközi otthonok létesítésével lehetővé tette a többgyermekes anyák részére is a munkavállalást. Az Északi Járműjavító ÜV dolgozója vagyok. A munkalehetőséget nagyrészt a napközi otthon intézménye biztosította számomra. Négy gyermekem van, akik közül kettő a Hámán Kató napközi otthonban kap ellátást.

Elfogódottan nyitottam először a napközi otthonba. Nem az intézménytől való idegenkedés, hanem az anyai gondoskodás gyermekeink iránt okozta ezt. Vajon nem fog-e hiányozni a gyermekeknek a mindenre kiterjedő anyai szeretet? Ma már kijelenthetem, hogy gyermekeim a napközi otthonban az anyai gondoskodás legcseklyébb hiányát sem érzik. Napközi otthonunkat a tisztaság, a helyes irányú nevelés, a szórakoztat foglalkozás és a példás gondoskodás jellemzi. Gyermekeim szeretettel sietnek az otthonba. A kitűnő bánásmódot bizonyítja a hétről-hétre tapasztalható szellemi és testi gyarapodásuk.

Mindezekből megállapítható, hogy nyugodtan végezhetem munkámat, mert gyermekeim felügyeletéről, fejlődéséről, neveléséről, tanításáról szakképzett vezetők gondoskodnak.

Mindezek csak pártunk és kormányunk szerető gondoskodása, terveink teljesítése révén jöhettek létre, éppen ezért munkánk maradéktalan végrehajtásával, teljesítményeink állandó emelésével fogjuk meghálálni mi, dolgozó anyák a gyermekeinkről való gondoskodást.

Magos Imréné,
az Északi Járműjavító ÜV. dolgozója

A szakszervezet és a szakszolgálat vándorzászlót alapított a vonatkésések csökkentésében élenjáró dolgozóknak

Néhány hete, hogy az őszi forgalom legjobb dolgozói, *Kovács* Mihály sztahanovista mozdonyvezető és brigádja, *Bajor* Rezső főmenetirányító és *Lengyel* Zoltán forgalmi szolgálattevő a személyszállító vonatok késének csökkentése érdekében versenymozgalmat indítottak. Versenyre hívták a vasút dolgozóit a menetrendszerinti pontos vonatközlekedés érdekében.

A felhívást követően menetirányítók, forgalmi szolgálattevők, mozdonybrigádok, vonatkísérő brigádok indultak harcba a vonatok késének csökkentéséért. Megindult a harc, a nemes versengés a vonatok menetrendszerinti indításáért, a késésnélküli közlekedtetésért. Állomások dolgozói a munkafegyelem megszilárdításán, a pontos szolgálattételen keresztül, mozdonybrigádok a gépek minőségi karbantartásával kapcsolódtak a mozgalomba. Ennek eredménye, hogy amíg

a mult év decemberében egyetlen napján 230—240 órát késtek a vonatok, március 25-én szervezett, fegyelmezett munkával 27 órára sikerült leszorítani.

A vasútnak, de elsősorban népgazdaságunknak komoly károkat jelentett a vonatok gyakori és nagyarányú késése. A helyes kezdeményezés felkarolása és a mozgalom szélesítése érdekében országos és területi viszonylatban

szakszervezetünk elnöksége és a Szakszolgálat vándorzászlót alapított a mozgalomban legjobb eredményt elért dolgozók és brigádok részére.

A legjobb eredményt elért dolgozók és brigádok a vándorzászló mellett pénzjutalomban részesülnek.

Öntudatos dolgozóink, különösen a most megválasztott aktíváink nagy és kis állomásokon, fűtőházakban és műhelyekben egyaránt példamutatóan vegyék fel a harcot a fegyelmezetlenségek, a lazaságok ellen, hogy minden személyszállító vonatot, menetrendszerint, késésnélkül tudjunk továbbítani. Ezen mozgalom kiszélesítésével segítsük elő ötéves tervünk döntő évének sikerét, a növekvő feladatok maradéktalan megoldásával biztosítsuk pártunk útmutatása szerint népgazdaságunk zavartalan vérkeringését.

Ötközö



Erdei Lajos ferencvárosi főmozdonyvezető február hónapban Pusztaszabolcs fűtőházhoz volt vezényelve. Közben azonban megbetegedett és február 28-án ellenőrző orvosi vizsgálaton vett részt, persze, mint az nála szokás, borgőzös állapotban. Közben el is felejtette, hogy ő jelenleg Pusztaszabolcsra van vezényelve, és mint „lelkiismeretes" dolgozó felhívta a ferencvárosi fűtőházfőnököt, hogy nem tud szolgálatba állni, mert rosszul érzi magát. Valóban nem is tudhatott, mert a telefonon keresztül is észrevették, hogy a „beteg" többet ivott a kelleténél.



Így van ez, amikor a korlátlanul fogyasztott alkohol korlátolja az ember gondolkodó képességét és maga hívja fel az illetékesek figyelmét, hogy számára a jól megérdemelt büntetést kiszabják.

★

Egy vagon szappan sem mossa tisztára Török László távirászt, aki Miskolcon feltört egy szappannal rakott kocsit. A dolgozók feleplezték a nép vagyonának dézsmálóját, aki elnyeri méltó büntetését.

Szocialista vasútért

A Közlekedésügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Megjelenik havonta egyszer.

Szerkeszti a szerkesztő bizottság.

Laptulajdonos a Közlekedésügyi Minisztérium f. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete

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 vasutat!

A KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM. ★ Ára: 20 fill. ★ 1952 MÁJUS

A Szakszervezeti Világszövetség felhívása és testvéri üdvözlete május elseje alkalmából

A Szakszervezeti Világszövetség május elsejének ünnepe alkalmából felhívást intézett a világ dolgozóihoz. Ez a felhívás, amely segítséget ad munkánkhoz és növeli akaraterőnket a tartós békéért, az imperialisták elleni harcban, saját életünk megszépítésében, a következőképpen szól:

„Május elseje ünnepe alkalmából a Szakszervezeti Világszövetség testvéri üdvözletét küldi nektek.

Május elseje a dolgozók egységének és a világ népei szolidaritásának nemzetközi ünnepe. Tegyétek a május elsejei tüntetést minden országban a dolgozó tömegek akaratának hatalmas megnyilvánulásává.

Zárjátok szorosabbra soraitokat és egyesüljetek, hogy még erősebben jusson kifejezésre a világ minden dolgozója közös akarata.

A dolgozók követelik:

Életszínvonaluk emelését.

Igazságos és tartós békét.

Az amerikai fegyveres erők által Koreában és Kínában alkalmazott bakteriumfegyver azonnali eltiltását és a szörnyű gaztettekért felelős háborús bűnösök azonnali elítélését.

A világ dolgozói határozottan fellépnek a gyarmati uralom és minden elnyomás ellen.

Kölcsönös segítséget és megegyezést akarnak minden dolgozó között, egységet a világ minden szakszervezetével.

Síkraszállnak a különböző politikai, gazdasági és társadalmi rendszerű országok békés együttélése mellett.

A kapitalista, félgyarmati és gyarmati országok dolgozói fokozzák harcukat a közös célok megvalósításáért és harcolnak:

életbevágó gazdasági követeléseikért és életszükségleteik kielégítéséért;

az amerikai imperialisták és monopolisták által országukra kényszerített háborús készülődések ellen; demokratikus jogaik védelméért;

harcolnak a nemzeti függetlenségért és a gyarmati uralom felszámolásáért.

Mindezekben az országokban a dolgozók állandó segítséget várnak a szakszervezetektől az őket sujtó nyomor és jogfosztottság elleni harcukban.

A Szovjetunióban, a Kínai Népköztársaságban, a népi demokratikus országokban és a Német Demokratikus Köztársaságban a dolgozók önfeláldozó munkájukkal elősegítik országuk gazdasági és társadalmi fellendülését.

Ezeknek a népeknek jelentős sikerei nagy mértékben hozzájárulnak a világ békéjének megrőzítéséhez. A szociális és kulturális haladás terén elért állandó sikereik lelkesítik az egész világ dolgozóit.

Világ dolgozói! Erősítsétek és bővítsétek az egységet a gazdasági és társadalmi követeléseitek megvalósításáért, szakszervezeti jogaitok védelméért folyó harcban!

Leplezzétek le és szigeteljétek el mindenütt a szakadárokat!

Bátran védelmezzétek a békét!

Követeljétek a háborús bűnösök megbüntetését!

Erősítsétek a munkások nemzetközi szolidaritását, a munkásosztály nemzeti és nemzetközi egységét!

Eljen a Szakszervezeti Világszövetség! Eljen május elseje!"

★

A nyolcadik szabad majus elsejét nagy lelkesedéssel, a nemzetközi proletárszolidaritás érzésének elmélyítésével, a békéért folyó szakadatlan küzdelem, szocialista építésünk újabb állomásaként ünnepli a dolgozó magyar nép, s közöttük mi, vasutasok. És ugyanúgy ünneplik e ragyogó napot a dolgozó milliók nagy barátja, a felszabadító Szovjetunió, Kína, a testvéri népi demokráciák népei.

A nyolcadik szabad május elseje ma is a békéért harcoló népek nemzetközi seregszemléje. „A munkások és parasztok százezrei felismerték az összefüggést mindennapi apró munkájuk és a béke megvédésének egész világot átfogó feladata között — mondotta Rákosi elvtárs. — 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 vasutas dolgozók május 1-i felajánlása, a tavaszi szállítási feladatok lendületes vitele, a második negyedévi terv túlteljesítéséért folytatott harc azt bizonyítják, hogy a vasutas dolgozók összekapcsolják napi feladataikat a béke harcos megvédésével, s most, a nyolcadik szabad május elsején, a világ munkásosztályának nagy ünnepén hitet tesznek arról, hogy e feladatokat meg is valósítják.

A békетábor erősítéséért vállalom, hogy új normámat már az első héten tíz százalékkal túlteljesítem



Nagyon sokat köszönhetek az élenjáró szovjet munkamódszereknek abban, hogy kétszeres jelvényes sztahanovista lettem. Megtanultam a gép százszázalékos kihasználását, a gép forgási sebességének emelését, a vágási sebesség fokozását, a kés helyes köszörülését, a munkafogások egyszerűsítését, egy késsel két művelet elvégzését.

Ennek köszönhetem például, hogy nem egyszer egy egy műszakban 600—800 százalékos teljesítményt értem el. A szovjet tapasztalat segítségével gépem fordulatszámát 750-re emeltem és 55 százados előtolással dolgozom.

Munkamódszeremet igyekszem átadni dolgozótársaimnak. Egy év alatt négy dolgozónak adtam át módszeremet, közöttük Simon János esztergályosnak is, aki ma már kétszeres sztahanovista, munkaérdemrendes dolgozója üzemünknek. Simon gyalus volt azelőtt és én tanítottam hengeresztergagépen.

Egyébként az esztergályosok komplex-brigád vezetője vagyok és ennek két ifitagját, Horváth Istvánt és Patkó Zoliánt segítem. Büszkén, öntudatosan dolgozom, mert tudom, hogy családom, két gyermekem boldog jövőjét építem és a dolgozó népét.

Május elsejére, a világ dolgozóinak nagy ünnepére vállaltam, hogy 1954. évi májusi tervemet befejezem. De ezzel nem elégszem meg. Most különös súllyal esik latba a normarendezés, idején a kevésbbé öntudatos dolgozókkal való foglalkozás és felvilágosítás. Meg kell győznünk társainkat és semmi esetre sem szabad ellenségként kezelni azért, mert a maguk módján érdeklődnek és magyarázatot kérnek a normarendezés szükségességéről és végrehajtásáról. Annál inkább kell vigyázni a jobboldali szociáldemokratákra, akik mindent elkövetnek, hogy akadályokat gördítsenek elénk.

Meg kell mondanom őszintén, hogy már magam is éreztem, hogy sok helyen a normák lazák. Nem vitatható az, hogy amikor állandóan fokozzuk szakképzettségünket és mind nagyobb körben alkalmazzuk az élenjáró munkamódszereket — a becsült statisztikai normák nem követték a fejlődést, nem feleltek meg a szocializmus építése követelményeinek. Az igazság az, hogy a szocializmus csak igen magas termelékenység alapján érhető el, s miután a régi normák jórésze már nem ösztönzött magasabb eredmények elérésére, újítások és új munkamódszerek alkalmazására, szükségképpen maga után vonja a norma és prémium felülvizsgálatát. Emellett igen alkalmasak arra, hogy szembeállítsák a dolgozókat egymással, de arra is, hogy a normák lazulása maga után vonja a munkafegyelem lazulását is.

Éppen ezért helyesnek tartom az ezzel kapcsolatos minisztertanácsi határozatot, amely közelebb visz céljaink eléréséhez, családunk, népünk boldogabb jövőjéhez, szeretett hazánk építéséhez, valamint a világbéke megőrzéséhez.

Mindezek tudatában, a béketábor erősítéséért vállalom, hogy új normámat már az első héten tíz százalékkal túlteljesítem. Bizom abban, hogy öntudatos munkástársaim megértik a kormányhatározat jelentőségét és követnek engem ezen az úton.

HUSZÁR LAJOS,
az Északi Járműjavító ÜV kétszeres sztahanovista esztergályosa

Dolgozóink a május elsejei vállalások túlteljesítésével adnak lendületet a második negyedévi terv végrehajtásának

— Levelezőink írják —

A pályaépítők kétmillió forintos beruházási megtakarítása

A MÁV Pályaépítő- és Felújító ÜV. dolgozói és vezetői nagy lelkesedéssel határozták el, hogy csatlakoznak a Győri Vagongyár igazgatójának kezdeményezéséhez: a beruházásoknál fokozott takarékoskodást léptetnek életbe.

Az elhatározást tett követte. Felülvizsgálták vállalatunk beruházási tervét, gépeink és berendezéseink kihasználási fokát és népgazdaságunk erősítésére 1,919.000 forint beruházási értéket ajánlottunk fel.

Szitnyai Jenő
tudósító

A Hámán Kató Fűtőház túlteljesítette vállalását

A munkásosztály nemzetközi nagy ünnepének tiszteletére a Hámán Kató Fűtőház dolgozói az ünnepre tett vállalásukat jóval elseje előtt teljesítették: az előirányzathoz viszonyítva kilométertervüket 15 százalékkal, szállítási tervüket 7 százalékkal túlteljesítették és 4 százalék szénmegtakarítást értek el.

Különösen kiemelkedett e harcban *Fogarasi* József sztahanovista mozdonyvezető, aki brigádjával 15 tonna szenet takarított meg és a mozdonyjavítási költséget felére csökkentette. A Röder-mozgalomban kitűnt *Kassai* István mozdonyvezető, aki olyan lelkismeretesen tanította ifi társát, hogy teljesítményét 158 százalékra tudta emelni.

A kocsiműhely dolgozói szocialista munkaversenyre hívták ki valamennyi kocsiműhely dolgozóit, azokat, akik westinges munkát végeznek. A verseny május 1-től augusztus 20-ig tart és célja az, hogy jó, biztos fékhatást létesítsenek a teherkocsikon és 15 végváltó megjavítása roncsból.

A vontatás dolgozói közül 11-en, — eddigi munkájuk eredményeként — saját maguk végzik a minőségi ellenőrzést és a munkautalványokat *Zászlósi, Hilt, Zöldi, Varga, Rabb, Czicó, Juhász, Georgica, Faragó, Tóth* és *Hajdu* elvtársak eddigi jó munkája biztosíték arra, hogy ennek a kitüntetésnek meg fognak felelni.

Sági László
ÜB-elnök.

Az egriek sem maradnak el

A munkásosztály nagy ünnepére az egriek is a teljesítmény emelésével, a vállalások túlteljesítésével készülnek. A felszabadulás ünnepére tett vállalásaikat 125 százalékra teljesítettük és nem maradunk el a május elsejei felajánlásoknál sem.

Dolgozóink tisztában vannak azzal, hogy ezzel a negyedévi terv teljesítését alapvetően biztosítják.

Az olyan dolgozók, mint például Báder József, aki a lakatosszakmában 138, Burnyi Jánosné kocsitisztító, aki 131 százalékot ért el, vagy például Köreny Józsefné fütőházi munkás, aki ugyancsak 131 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik és Szegedi István mozdonyvezető, valamint Visznyai István fütő, akik 19 százalékos szénmegtakarítást értek el, — és sok-sok társuk, — lendületet adnak munkánknak és biztosítják az egri dolgozók május 1-i vállalásának végrehajtását.

Sárossy Gyula
tudósító

A szegediek kimagasló eredményekkel teljesítik vállalásaikat

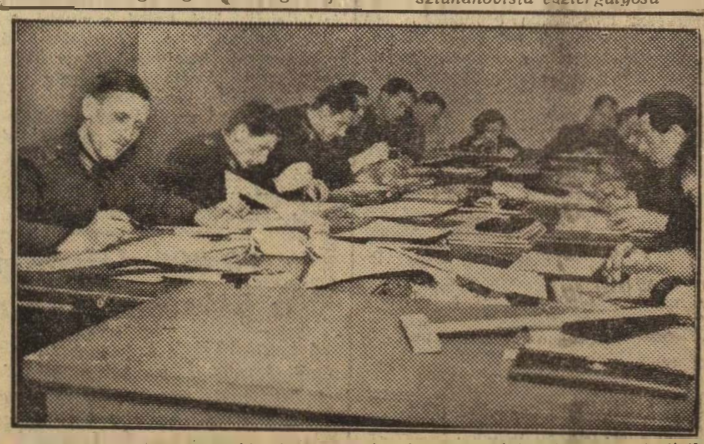
A május elsejei versenyben az első negyedévben elért eredményeket tovább fokozzák a szegedi MAV Igazgatóság területén lévő dolgozók. Április 18-án például már a május 11-i tervüket teljesítették a százelegytonna kilométer tervükben.

A *„Közlekedj ma pontosabban, mint tegnap"*-mozgalomban *Szeles* István sztahanovista mozdonyvezető, *Stratinszki* János és *Benedek* János sztahanovista mozdonyfűtők a békéscsabai fütőházban 31 vonat továbbításánál, s több mint 6000 kilométer út megtétele közben 274 perc késést hoztak be.

Radányi Erzsébet főtiszt, forgalmi szolgálattevő, vonatforgalmi tervét 100, kocsitartózkodási tervét 124, a személyvonatok menetrendszerinti indítását 96 százalékra április 18-án teljesítette. A pályafenntartási szolgálat dolgozói közül kitűnt *Kovács* Magda előmunkás, a bajai osztálymérnökség pályamesteri szakaszán, ahol brigádja 144 százalékos eredménnyel küzd a május 1-i vállalások és nem utolsó sorban a terveljesítés sikeréért.

A felsoroltakon kívül területünk számos kiemelkedő teljesítménnyel büszkélkedhet, öntudatos dolgozóink jó munkájukkal segítik a nemzetközi munkásosztály nagy ünnepének sikerét.

Török József
tudósító



Pártunk és kormányzatunk különös gondossággal mozdítja elő az elméleti színvonal emelése mellett a szakmai továbbképzést. Dolgozóink tízezrei sajátítják el a magasabb műszaki képzettséget. Képünkön Bp. Keleti-pályaudvaron tanuló dolgozók egy csoportját látjuk.

Éljen május 1, a dolgozók nemzetközi szolidaritásának napja, valamennyi ország munkásai testvériségének napja!

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Hasznosítsuk népnevelő munkánkban a politikai iskolán tanultakat

A *„Klerikális reakció — népünk ellensége"* című anyag politikai iskolákon történő jó feldolgozása a hallgatók fegyelmezett megjelenése komoly politikai feladatot jelentett a pártszervezeteknek. Ez a munka legtöbb helyen sikerrel járt. A képzettebb hallgatók felvilágosító munkával meggyőzték a rendszeresen hiányzókat, a tanulás fontosságáról. Ennek eredményeként a legtöbb iskolán csökkent a hiányzók száma. A Hámán Kató fiitőház középfokú politikai iskoláján egy, a Landler Jenő Járóműjavító alapfokú iskoláján pedig csak két hallgató hiányzott az előző 5—6 rendszeresen hiányzóval szemben. A politikai iskolai hallgatók egyre többen ismerik fel a tanulás jelentőségét. Mindjobban megértik *a párt erejének megsokszorozása érdekében „a fő figyelmet a párttagok és a tagjelöltek eszmei színvonalának emelésére, marxista-leninista harcos szellemü nevelésére kell helyezni"*.

A politikai iskolákon az eddiginél alaposabban megismerték a hallgatók a klerikális reakciónak népünk és közte a vasutas dolgozók elleni aknamunkáját. Az anyag tárgyalása során felelevenedett a klerikális reakció multbani és felszabadulás utáni tevékenysége. A hallgatók az életből vett példákon keresztül mutatták meg a klerikális reakció népellenességét. Többen elmondták, hogy a multban az egyházadót — a vasutasok amúgy is kevés fizetéséből — törvényes letiltás, vagy elárverezés útján is behajtották. Az Északi Járóműjavítóban 1928-ban Régi Gábor elvtársnál lefoglalták a varrógépet, a falióráját és két váltókost, mert 28 pengő egyházadó tartozása volt.

A Mindszenty- és Grősz-per tanulságaiból az elvtársak megértették, hogy a klerikális reakció a régi rendszert akarja visszaállítani. Még világosabbá vált, hogy a klerikális reakció az épülő szocialista vasútnak, a vasutas dolgozók és családja boldog jövőjének ellensége, az új világháborút előkészítő amerikai ágyúgyárosok ügynökei. A klerikális reakció hű szövetségesei a jobboldali szociáldemokraták, a kulákok, a csendőrök és ezekhez hasonló egyének. Ezekkel együtt lázít a munkafegyelem, a munkaverseny ellen. A Keleti-fűtőház középfokú politikai iskola hallgatója elmondotta: hogy amikor ujján levő kelés miatt karja fel volt kötve, egy vele szembe jövő pap megszólította és azt mondotta „...ugye édes fiam ez a munkaverseny eredménye?..."

A politikai iskolai hallgatók megtanulták, hogy a klerikális reakció aknamunkájára többtermeléssel és a munkafegyelem megszilárditásával válaszolnak legméltóbban. A politikai iskolai hallgatók az anyag megtárgyalása során elhatározták, hogy az eddiginél jobban élenjárnak a termelésben, a munkafegyelem megszilárditásáért folyó harcban. A hajdunánási pályamesteri szakasz 16 dolgozója közül 15-en járnak rendszeresen politikai iskolára, közülük hat sztahanovista. Vállalták, hogy május 1-re valamennyien elérik a sztahanovista szintet.

Helyes dolog, hogy a politikai iskola hallgatói az iskolán tanultakat legtöbb helyen elmondják dolgozótársaiknak, felhasználják népnevelő munkájukban. Miskolcon a politikai iskola hallgatói leleplezték a klerikális reakció által elindított és terjesztett, munkaverseny, munkafegyelem ellen lázító „Szent Antal-füzért".

Jó kezdeményezést vezetett be a Budapest-Déli állomás középfokú politikai iskola vezetője, Szilágyi elvtárs, aki minden politikai iskolán megbeszéli a hallgatókkal, hogy hogyan tudják legeredményesebben felhasználni népnevelő munkájukban a tanultakat. Budapest-ferencváros állomáson legutóbbi népnevelőértekezleten Szatmári elvtárs párttitkár vezetésével megbeszélték hogyan használják fel a népnevelő munkában a „Klerikális reakció — népünk ellensége" című anyag megtárgyalása során tanultakat. Ezen helyes kezdeményezések bevezetése elősegiti a népnevelő munka színvonalának állandó emelését.

A politikai iskola hallgatói az iskolán szerzett ismereteik birtokában rendszeresen leplezzék le a klerikális reakciót és a mindennapos felvilágositó munkával segitsék elő a munkafegyelem megszilárditását, a vasút előtt álló feladatok maradéktalan végrehajtását.

Baranyi István,
Vasút Politikai Osztály Nevelési Alosztályának munkatársa.

A pártkiadványok helyes felhasználása segítséget jelent munkánk minden területén

A szocializmus építésének egyik alapvető feltétele a káderek helyes nevelése, az elméleti színvonal emelése, hogy minél több dolgozót vonjunk be a szervezett oktatásba és hogy minél több szakmunkást képezzünk.

Ezt a feladatunkat csak úgy tudjuk jól megoldani, ha rendszeresen tanulunk, tanulmányozzuk pártunk irásos kiadványait. A pártkiadványok helyes felhasználása hozzásegit bennünket ahhoz, hogy feladatainkat a szovjet tapasztalatok segitségével jobban oldjuk meg. A szóbeli agitáción kivül az irásos agitáció fontos eszköze a dolgozó nép eszmei-politikai nevelésének.

Pártunk irásos kiadványai nélkül nem lehet sokoldalú agitációt, propagandát kifejteni. Ez fontos kérdés különösen most, amikor pártunk hatalmas eredményei nyomán a dolgozók széles rétege tevékenyen részt vesz a munkaversenyben, a Sztahanov-mozgalomban, s ezen keresztül a béke megvédéséért vivott harcban. Szükséges, hogy tudatositsuk, ismertessük a legszélesebb néprétegge eredményeinket, tapasztalatainkat. Ezeket elsősorban a propaganda és agitációs anyagokon keresztül, azok terjesztésével, azzal, hogy párttagságunk és a dolgozók széles rétegeit a kiadványok rendszeres olvasására, tanulmányozására mozgósitjuk, neveljük — érhetjük el.

Pártunk agitációs és propaganda kiadványai, folyóirataink tanulmányozása, terjesztése fontos politikai munka kell, hogy legyen, mert azok választ adnak feladataink megoldására, a pártépités, a szocializmusért, a békéért vivott harc minden aktuális kérdésére. Sztálin elvtárs szavai szerint: „A sajtó a legerősebb fegyver, amelynek segitségével a párt a maga neki szükséges nyelvén beszél, mindennap, minden órában a munkásosztállyal." Nekünk ezt a fegyvert jól kell tudni használni a pártépités, agitáció és az ellenség ellen vivott harcban egyaránt. Munkánk minden területén nagy segitséget jelentenek pártunk agitációs és propaganda kiadványai és folyóiratai.

Nekünk a vasút dolgozóinak, akik azért harcolunk, hogy a közlekedés megjavitásával, a gyorsabb kocsiforduló elérésével biztositani tudjuk az üzemek, bányák terveljesitését és ezáltal nagymértékben hozzájáruljunk a terv idő előtti teljesitéséhez, — szintén jól kell használnunk ezt a fegyvert. Ahhoz azonban, hogy feladatainkat e téren sikeresen megtudjuk valósitani, szükséges, hogy rendszeresen tanulmányozzuk pártunk irásos kiadványait és azok közül elsősorban a szovjet vasutasok gazdag tapasztalatait.

Biztosak vagyunk abban, hogy ha a vasút dolgozói pártunk egyes kiadványait rendszeresen tanulmányozzak, s az ott nyert tapasztalatokat munkájuk területén felhasználják, nagymértékben hozzájaruinak a terv idő előtti teljesitéséhez, ahhoz, hogy hazánkban minél előbb megvalósithassuk a szocializmust.

NEMZETKÖZI hírek

Pierre Semard emlékezete

Tíz esztendeje annak, hogy a hitlerista fenevadak kivégezték a Francia Vasutasok Szövetségének főtitkárát, a Francia Kommunista Párt Politikai Bizottságának tagját, *Pierre Semard* elvtársat, aki egyike volt 1920-ban a párt alapitóinak.

Pierre *Semard* elvtársat 1940 április 6-án háromesztendei börtönre itélték *„nemzetellenes"* tevékenységéért.

A nácik, Párizsba való bevonulásuk után megyilkolták a francia vasutasság, a francia munkásosztály rettenthetetlen hősét. Amikor már eldördültek a kivégző osztag fegyverei, még azután is féltek *Semard* elvtárstól. Pierre *Semard* elvtárs emlékét nemcsak a francia vasutasok őrzik, hanem a haladó vasutasok nagy tömegei is szerte a világon. Élete és harca utat mutat, milyen következetesen és elszántan kell küzdenünk az amerikai imperializmus, a fasizmus ellen a haladásért, a béke nagy ügyéért a szabadság fáklyavivője, a Szovjetunió oldalán.

Három nemzetközi szervezettel bővült Nemzetközi Szövetségünk

A Szárazföldi és Légiközlekedési Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége a közelmultban három szállitóipari szakszervezettől hivatalos értesitést kapott arról, hogy a Nemzetközi Szövetséghez kivánnak csatlakozni. Ezek a szervezetek a következők: Equador Vasutasainak Szövetsége, az Ubangi-Sari Szállitásipari Dolgozóinak Szakszervezete (Afrika) és az Olasz Légiforgalmi Munkások és Tisztviselők Nemzeti Szervezete.

Felhivjuk dolgozóink figyelmét arra, hogy lépjenek levelezésbe a Vasutasok Szakszervezetének Titkárságán keresztül az új szervezetekkel, s építsék ki ezeket a baráti kapcsolatokat a béke táborának erősitése érdekében.

Imperialista ügynökök nyugatnémet vasutasokat toboroznak ausztráliai rabszolgamunkára

Az amerikai imperialisták nyugatnémetországi ügynökei hatalmas erőfeszitéseket tesznek, hogy — kihasználva a munkanélküliséget — vasutasokat és egyéb munkásokat toborozznak az amerikai zsoldos katonaság és ausztráliai rabszolgatartók számára.

A toborzást azon a cimen folytatják, hogy az ausztráliai vasutakon végzendő munkálatok számára keresik a munkásokat. A toborzást munkatőzsdék bonyolitják le a nyugat-német szövetségi munkaügyi minisztérium és a vasútigazgatóságok közremüködése mellett. Számos csoport, 18—35 életév közötti nőtlen férjiak, már el is hagyták Nyugat-Németországot.

Az elmúlt napokban több levél érkezett Ausztráliából, melyek közül néhányat közétettek a sajtóban. Ebből világosan látszik, hogy a munkabérekről és a szociális körülményekről tett kijelentések hazugságon alapulnak.

A Szovjetunió által felszabaditott népi demokráciánk vasutasainak még csak eszükbe sem jut, hogy hazájukat valaha is elhagyják. Soha olyan megbecsülése nem volt és soha olyan ragyogó jövő nem állt vasutasaink előtt, mint amelyet most épitünk magunknak. Tudjuk, vannak nehézségek: a nemzetközi helyzet élesedése, az amerikai imperialisták háborús törekvései, a déli határainkon állig fegyverben leselkedő Tito-banda okozza ezeket a nehézségeket. De mi nem félünk a nehézségektől. Pártunk vezetésével legyürjük azokat és vasutasaink a maguk őrhelyén arra törekszenek, hogy a legjobbat nyujtsák. Tudják, hogy ezzel mindinkább megszabadulnak a napi gondoktól, s elérik egyéni jelemelkedésüket is.

A Franco börtöneiben sinylődő antifasiszták tiltakozása

Az úgynevezett spanyol kormány, mely a spanyol nép éhhalálán, nyomoran és pusztulásán emelkedett hatalomra, koholt vádak alapján tizezrével zarta börtönbe a spanyol hazafiakat. Most a Franco börtöneiben sinylődő antifasiszta politikai foglyok levéllel fordultak a világ közvéleményéhez, amelyben leleplezik a mérhetetlen terrort és kinzásokat, amelyeknek alávetik őket.

A Szakszervezeti Világszövetség az elmult napokban felhivással fordult a világ dolgozóihoz, hogy a multévben lezajlott barcelonai sztráik 34 szervezőjét élükön Lopez Raymondo elvtársat, akiket vértörvényszék elé állitottak, — megmentsék.

A magyar vasutas dolgozók egyöntetüen tiltakozásukat fejezik ki és eljuttatják felháborodásukat az imperialista zsoldban álló Franco fasiszta kormányhoz és egyemberként követelik Lopez elvtárs és 34 társának azonnali szabadonbocsátását.

Tiltakozó táviratokat és leveleket dolgozóink szerkesztőségünkön keresztül juttathatnak el a spanyol kormányhoz.

Hogyan készülnek a sztálinvárosi vasutasok a szakszervezeti választásokra

A sztálinvárosi vasútépitők nagy örömmel fogadták a helyi szakszervezeti vezetőségválasztásról szóló bejelentést. Azért örülünk ennek, mert tudjuk, hogy ezzel szakszervezetünk megerősödik és még biztosabb, hatékonyabb támasza lesz a pártnak, a párt- és kormányhatározatok végrehajtásában. Ahhoz, hogy erős szakszervezet képviseljen bennünket, és ahhoz, hogy mi, dolgozók igazán magunkénak érezzük a szakszervezetet, szükséges, hogy vezetőinket saját magunk válasszuk és ezek a vezetők szorosan együtt menetelljenek velünk a szocializmus építéséért, a béke védelméért, meghallgassák javaslatainkat, birálatainkat és panaszainkat, és támogassák problémáink megoldását.

Tisztában vagyunk azzal, hogy a termelés, a kultúra, a sport, a munkavédelem és a szociális juttatások területén elért eredményeket elsősorban annak köszönhetjük, hogy a hatalmas Szovjetunió felszabaditotta hazánkat a népelnyomók uralma alól. Annak köszönhetjük, hogy a dolgozó nép ügye pártunk, *Rákosi* elvtárs kezébe van letéve, akiknek vezetésével megteremtjük hazánkban a jobb és boldogabb életet jelentő szocializmust.

A választási előkészületeket összekötjük a legszélesebb agitációval. Bizalmijaink harcolnak a választások sikeréért és személyes meggyőzés útján tudatositják, hogy a választásokat össze kell kötnünk a népgazdaság erősitésével, a párt erősitésével, néphadseregünk fejlesztésével. Mi kell ehhez? Elsősorban az, hogy minden erőnkkel harcoljunk a terv teljesitéséért. Éppen ezért erősitjük szakszervezetünket, hogy még eredményesebben tudjuk mozgósitani dolgozóinkat a termelés fokozására. A választások jó előkészitésével, a pártszervezet segitségével, a felvilágositó munka kiszélesitésével, a jelöltek népszerűsitésével, és a személyük körüli vitákkal felszámolunk minden közönyt és eget a választók iránt, vagy a jelöltekkel szemben.

A választásokat ö szekötjük a termelés fellendítésével. Ennek a munkának eredménye, hogy a *Rákosi*-ifibrigád szakszervezeti bizalmija, *Perge* Miklós például felajánlotta, hogy a választások tiszteletére teljesitményét 120 százalékról 125 százalékra emeli. Ennek a brigádnak öt tagja nem sokkal előbb kapott sztahánovista oklevelet. *Szabó* Sándor bizalmi a jelenléti hatásfok százszázalékra való emelését. *Varga* József bizalmi a *Bástya*-brigád valamennyi dolgozójának beszervezését vállalta a szakszervezetbe. Ugyanezt vállalta *Virág* Eszter és *Fehér* Margit is, akik versenybe léptek a választások tiszteletére. *Várdai* Károly bizalmi pedig patronálási versenyre hivta ki munkástársait.

Ugy dolgozunk, úgy igyekszünk előkészíteni a választásokat, hogy az eddig gyengén működő üzemi bizottságok helyett olyan dolgozókat állitsunk a helyi szakszervezet élére, akik okulnak elődjeik hibáiból, a dolgozók ügyét tekintik szemük előtt és a legmeszebbmenőkig biztositják pártunk célkitüzéseinek megvalósitását, a kormány- és párthatározatok végrehajtását.

STAY FERENC
sztálinvárosi vasútépitő.

70.000 dolgozónk tekintette meg a békevonatban rendezett kiállitást

A Keleti Müszaki Kocsihivatal dolgozói társadalmi munkában elkészitett békevonata most fejezte be nagysikerü útját szombathelyi MÁV Igazgatóság területén.

A békevonat szemléltető agitáción keresztül — a békevonatban megrendezett és rendkivül lebilincselő kiállitás segitségével — alkalmas arra, hogy növelje a vasutas dolgozók harcos békevágyát.

A szombathelyi MÁV Igazgatóság területén több mint 70.000 dolgozó tekintette meg a kiállitást. Számosan fogadalmat tettek a látogatási könyvben, hogy a terv teljesitésén keresztül fokozzák a békéért való harcot.

A békevonatot minden állomáson nagy tömegek várták, lelkesedéssel és szeretettel fogadták a kezdeményezést és kultúrmüsorokkal, diavetitéssel egybekötött előadásokkal tették szinesebbé a tárlat anyagát.

Ebben a hónapban a békevonat a pécsi MÁV Igazgatóság területén végzi jó munkáját a békéért és minden hónapban más és más igazgatóság területét járja be.

A szakszervezeti reszort-tanfolyamok az új aktivák továbbképzéséért

A szakszervezeti választások alkalmával sok új kultúrfelelős és kultúrmegbizott kerül a kultúrnevelési bizottságokba. Éppen ezért elengedhetetlenül szükséges, hogy már a kezdet kezdetén ismerjék azokat a feladatokat, amelyek rájuk várnak új munkaterületükön.

Mi a teendő? Elsősorban: a választásokkal kapcsolatosan rövid tanfolyamokat inditunk. Erre bevonjuk a kultúrfelelősöket, a megbizottakat, az aktivákat és a kultúrnevelési bizottság tagjait. A tanfolyamokon röviden és közérthetően tájékoztatást adunk aktivainknak, ismertetjük a feladatokat és a módot, ahogyan azt végre kell hajtani.

A funkcionáriusok ne elégedjenek meg azzal, hogy a kultúrfelelősök és aktivák beállitását csak papiron intézzék, mint ahogy nem elégszünk meg azzal sem, ha feladatokat hajt végre, de tájékozatlanság, vagy politikai képzetlenség miatt nem tud ki elégitő munkát végezni. A kultúrnevelési munka szorosan kapcsolódik pártunk és kormányunk határozatainak végrehajtásához, a termelés emeléséért folytatott harchoz. Csakis igy tudják megérteni kultúraktiváink, milyen jelentősége van például a termelésben kimagasló eredményt elérő dolgozók részére müsort adni, csasztuskákban megénekelni az élenjárót, kipellengérezni a fegyelemlazitókat, a munkakerülőket. Ha nem ismeri a kultúrnevelő munka módszereit az aktiva, nyilván rossz munkát fog végezni.

A választás után megindúló reszort-tanfolyamok ebben nagy segitséget fognak nyujtani és megmutatják, hogy milyen irányban képezzék magukat tovább. Az üzemi bizottságoknak tehát mindent el kell követniök, hogy ezeken a tanfolyamokon valamennyi érdekelt résztvegyen, mert csak igy tudjuk biztositani azt, hogy a most választásra kerülő aktivák gyakorlati munkájukkal segitik az előttünk álló feladatok megoldását.

ÚJ ÉLÜZEMEINK

A vasutas dolgozók is harcban állnak, nemes versengésben küzdenek a negyedévi tervek teljesitéséért, illetve túlteljesitéséért. Ennek a szép küzdelemnek egyik kitüntető jutalma: a büszke *„Élüzem"* cim elnyerése. Lapzártakor érkezett jelentés szerint az 1952. harmadik tervév első negyedévi értékelésénél a vasútüzem területén a következő üzemek kerültek élre a szocialista munkaversenyben, nyerték el az *„Élüzem"* cimet:

Az állomásoknál: 1. Kaposvár, 2. Nagykanizsa;

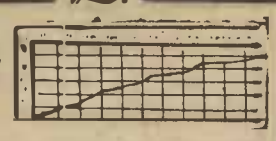
A Műhelyeknél: 1. Szolnoki Járműjavító ÜV., 2. Szombathelyi Járműjavító ÜV.

A Fűtőházaknál: 1. Békéscsaba, 2. Püspökladány;

A Pályafenntartásnál: 1. Budapest Terézvárosi Osztálymérnökség, 2. Budapest Ferencvárosi Osztálymérnökség.

Elvtársi üdvözlettel köszöntjük az élenjáró üzemek dolgozóit és kivánjuk, hogy jó munkájukkal hosszú ideig büszkék kedhessenek üzemük *„Élüzem"* cimével.

A havi tervek végrehajtása



biztosítja a negyedévi terv teljesítését

A Landler Járműjavító dolgozói erőteljesen fokozzák munkájuk ütemét: tudják, hogy a járműjavításra most, a jó időjárás bekövetkeztével még fokozottabb feladatok várnak. Sok-sok megjavított kocsira, mozdonyra van szükség ahhoz, hogy a tavaszi szállítási feladatokat el tudjuk végezni. Ehhez elengedhetetlen a havi terv betartása.

Nézzük meg hogyan áll ez a kérdés az üzemben? *Kigyóssi* Sándor elvtárs műszaki igazgató, lapunk levelezőjét keressük fel elsőnek, majd megnézzük az Üzemgazdasági Osztály munkáját és a tapasztalatok birtokában meggyőződünk arról, hogy mindez miként érvényesül a munkapadoknál, a gyakorlati munkában.

A műszaki vezetés, a vállalati főmérnök, *Kigyóssi* elvtárs meglátta: milyen nagy jelentősége van a havi tervek egyenletes teljesítésének, a kampányszerűség kiküszöbölésének. Arról beszél, hogyan érték el az üzemben a havi terv egyenletességét, a negyedévi terv túlteljesítését.

Solomovics elvtárs könyve nagy segítség

A havi tervek végrehajtása — mondja — azt jelenti, hogy nemcsak negyedévi tervünket, de a tervet egészében is meg tudjuk valósítani. Mi szükséges ehhez? Elsősorban az, hogy az ütemterv pontosan betartva

az első dekádban az előirányzott termelésnek legalább 30 százalékát elérjük.

Az úgynevezett *„felfutást"*, a félkész járművek tartalékolását úgy irányozzuk elő, hogy az utolsó dekádból való átmenet az első dekádba zökkenőmentes legyen.

Sokat gondolkoztam, hogyan javítsuk meg munkánkat, hogyan küszöböljük ki a kampányszerűséget, miként biztosítsuk a zökkenőmentes termelést, ami előfeltétele a negyedévi terv teljesítésének.

Felfedeztem *Solomovics* elvtárs, szovjet tervirodalmát és felhasználtam munkámban. A szovjet példa eredményezte aztán, hogy tovább fejlesztettem tanítását. Megbeszéltük az Üzemgazdasági Osztállyal, hogy a napi teljesítésről jelentést juttatnak el a műszaki vezetéshez. Ezáltal minden nap munkaütemét össze tudjuk hasonlítani a tervvel és az ellenőrzés fényszórójában már másnap lehetővé vált az ütem meggyorsítása. Ez a módszer, s ezt kiegészítve a dolgozókkal való szoros kapcsolattal biztosítja a negyedévi terv teljesítését: a napi 20 futópróbás kocsi kiállítását, s a május 1-i felajánlások túlteljesítését. Munkánkat megnehezíti az a körülmény hogy

a vontatási és forgalmi szakszolgálat nem adagolja egyenletesen a javításra váró gördülő anyagot és gyakran fordul elő tervmódosítás, ami a vele kapcsolatos újraszervezés miatt fékezi munkánkat.

A havi tervek végrehajtásának volt köszönhető például, hogy már március 1-én tudtunk kocsit kiadni, holott azelőtt ilyenre nem is lehetett számítani. Amint köztudomású, a mozgóbakon történő javítás is döntően segít eredményünk elérésében. Nem közömbös népgazdaságunk és tervteljesítésünk számára, hogy a mozgóbak segítségével 8—9 nap helyett 6.2 nap alatt végezzük el egy kocsi futópróbára való előkészítését, ami a fixbakon végzett 126 százalékos teljesítménnyel szemben 148 százalékos átlagteljesítményt jelent.

AZ ORSZÁG legkorszerűbb pályaudvara épül Miskolcon

Szürke bárányfelhők úsznak az égen, néha eltakarják a napot s egyszerre hűvös lesz. Távolabb a diósgyőri óriáskohó füstölög, a dolgozók hősi munkájának eredményeként.

A vasút dolgozóit is magával ragadta a diósgyőriek lendülete. Hosszú vagonsorok sorakoznak Miskolc rendezőpályaudvaron. A gurítódomb csak úgy ontja a kocsikat, amelyek jórésze tervszerűen biztosítja a vasgyár és az új kohó szükségletét. A miskolci vasutasok feladatai máról-holnapra óriásivá nőttek. A szocialista város építése, az egyre fejlődő vaskombinát olyan követelményekkel lépett fel, amely arra figyelmeztette a vasút illetékes szerveit, hogy a rendezőpályaudvart a lehető leggyorsabban kibővítsék.

Megkezdődött a munka. Miskolcon meg kell épülnie Közép-Európa legkorszerűbb rendezőpályaudvarának. Néhány hónappal ezelőtt a gurítódomb legnagyobb teljesítménye 1400 kocsi volt és ez csúcsteljesítménynek számít. Az igazgatóság vezetője 10.000 forintos jutalmat tűzött ki a gurítódombok dolgozói számára, a napi 1800 kocsi gurítására.

A szovjet tapasztalatok alkalmazása és a munkafegyelem szilárdsága tette lehetővé például, hogy *Nyitrai* Dezső *„Az őszi csúcsforgalom legjobb rendelkező forgalmi szolgálattevője"*, állomásirányító és brigádja 24 óra alatt a célkitűzést 1004 kocsival túlszárnyalta és ezzel biztosították az óriáskohó zavartalan építését. De itt vannak a legjobb dolgozók, mint *Mezei* László forgalmi szolgálattevő, *Tomai* János gurításvezető és még sokan mások, akik keményen álltak a sarat és túlszárnyalták a feladatokat.

50 kilométer hosszúságú új vágányt építenek be a rendezőpályaudvaron

A gurítódomb mellett szinte szemlátomást emelkedik a vasútépítők szorgos munkájaként az új töltés, amint a forgalom lebonyolítása közben bővítik, korszerűsítik a már elavult rendezőt.

Közel 50 kilométer hosszúságú új vágányt építenek itt és 200.000 köbméter földet mozgatnak meg az alépítménynél, s több mint 100 kitérő csoportot fektetnek le.

Május 1 tiszteletére terven felül 3000 köbméter földet termelnek

Május elseje tiszteletére a vasútépítők felajánlották, hogy terven felül 3000 köbméter földet termelnek az új töltéshez, s közel egy kilométerrel hosszabb új vágány lefektetését is vállalták.

A műszaki és fizikai dolgozók jó együttműködésének következménye volt és a szovjet tapasztalatok felhasználását bizonyítja, hogy az új építés útjában álló lakóházakat görgők és sínek segítségével teljes épségben két nap alatt eltoltak új helyükre.

A vasút új munkásai és vezetői között számos női dolgozó is résztvesz a pályaudvar építésében. *Madaras* Ilona előmunkás, a *Petőfi*-brigád vezetője ugyanúgy megállja helyét, mint akármelyik férfidolgozó. Ennek ellenére mégsem kapják meg a nődolgozók azt a támogatást, amelyet jó munkájukkal megérdemelnének.

Az építésvezetőség adjon nagyobb segítséget műszaki vonatkozásban az új munkásoknak. A pártszervezet és a szakszervezet segítse és ellenőrizze a munkát. Az élenjáró műszaki vezetők, az öntudatos dolgozók bátrabban bíráljanak és gondoskodjanak arról, hogy a dolgozók jogos panaszait időben orvosolják. Követeljék meg, hogy a bérelszámolásokat pontosan és jól végezzék. *Rontó* Zoltán, *Vadász* Imre és *Vas* Antal előmunkás jogosan tett panaszt a bürokratizmus ellen, amelyet éppen a megérdemelt bér kifizetésénél tapasztaltak.

A verseny fontosságát jobban kell tudatosítani, az élenjárókat népszerűsíteni és a fegyelem megszilárdításával törődni. Ha ezt így fogják meg, kiküszöbölheti az építésvezetőség a márciusi 98 százalékos tervteljesítés hibáit, azt, hogy a dolgozók kilenc százaléka átlagosan hiányzott a munkából.

A miskolci vasutasok az új korszerű pályaudvar építését azzal hálálják meg kormányunknak, hogy negyedévi tervüket túlteljesítik és határidő előtt felépítik a rendezőpályaudvart.

A vasút első negyedéves tervét túlteljesítettük

A népgazdaság fejlődése, valamint a dolgozók anyagi és kulturális életszínvonalának emelkedését bizonyítja a Központi Statisztikai Hivatal jelentése az ötéves népgazdasági terv harmadik évének első negyedévi végrehajtásáról.

A vasút árusszállítási tervét 109.5 százalékra, személyszállítási tervét 103.9 százalékra teljesítette. 1952 I. negyedében a múlt év hasonló időszakához képest a teheráruforgalom emelkedése 23.5 százalék, a személyforgalomé 7.6 százalék. A fontosabb árucikkek napi átlagos rakodása: a szénnél 19.4 százalékkal, az olajnál 81.8 százalékkal, a téglánál és cserépnél 3.5 százalékkal, a kő-kavicsnál 5.8 százalékkal, a burgonyánál 38.5 százalékkal volt magasabb, mint a múlt év első negyedében.

Nekünk, vasutasoknak alapvető feladatunk a harmadik tervévet, a döntő évet, a szállítási feladatok sikeres lebonyolításával elősegítenünk. Ezért kell pártunk útmutatását, kormányunk határozatait következetesebben végrehajtani, mint azt eddig tettük. Különösen fontos, hogy a soronkövetkező negyedéves terveket minden tekintetben egyenletesen hajtsuk végre, s a termelés hullámzó görbéjét minden üzemünkben egyenletesen emelkedő vonalá változtassuk. A vasutasok szeretik vasútjukat, szeretik hazájukat és küzdenek azért, hogy a második negyedévi terv vasútra vonatkozó teljesítményi számait még magasabbra emeljék. Ez segíti életük javulását, a béke védelmét.

A Landler Művek dolgozói három és féltonna fémet gyüjtöttek márciusban

A minisztertanács az elmult napokban határozatot hozott a takarékossági munka továbbfejlesztéséről.

1951-hez képest átlagosan két százalékkal kell csökkenteni a hengerelt acél fajlagos felhasználását, s például a vasútnál 28.000 tonna szenet kell megtakarítani, s növelni kell a hulladékok begyüjtését.

A vasutas dolgozók kiválóan álltak meg helyüket a multévi vas- és fémgyüjtésben, s felhasználják tapasztalataikat arra, hogy

a május 5—31-e között sorrakerülő fémgyüjtő héten a tavalyinál is jobb eredményeket érjenek el.

A Landler Művek anyagrakodó és válogató brigádja is magáévá tette a minisztertanács határozatát és felhívással fordul lapunkon keresztül a vasutas dolgozókhoz, hogy minél nagyobb mértékben kapcsolódjanak be a vas- és fémgyüjtési mozgalomba, tegyék ezt mindennapi munkájuk állandó módszerévé és segítsék biztosítani rohamosan fejlődő iparunk nélkülözhetetlen nyersanyagainak pótlását.

A Várhegyi-brigád felhívásából megtudtuk, hogy náluk már a takarékosság a mindennapi munka állandó módszerévé vált, február hónapban például 3661, márciusban pedig 3593 kg fémet gyüjtöttek össze

A Landler Művek dolgozóinak felhívásához kapcsolódjanak a többi üzemek dolgozói is és nemes versengésükkel segítsék harmadik tervévünk hatalmas építkezéseinek győzelmes befejezését.

Így segítem az újonnan választott társadalombiztosítási megbizottat

A választások után csoportértekezletet tartottam, ezenkívül pedig külön értekezleten beszéltem meg a megbizottakkal tennivalójukat. Minden megbizottnak adtam feladatot. A társadalombiztosítási megbizottat felelőssé tettem azért, hogy segítse elő a munkafegyelem megszilárdítását az üzemben és kelkiismeretesen gondoskodjon a becsületes dolgozók szociális juttatásainak biztosításáról.

A nevelőmunka nyomán az állandó segítés és ellenőrzés biztosítja azt, hoogy a TT megbizotti:

1. Gondoskodik a csoporthoz tartozó hiányzók meglátogatásáról. A betegség folyán ideiglenesen munkaképtelenné vált munkatársaknak elvtársi segítséget nyujt. Esetről-esetre szervezi, hogy kiket látogat meg. A látogatás eredményéről irásban jelentést kér. Ha a beteglátogató jelenti, hogy a hiányzó munkatársat nem találta otthon, vagy egyéb körülmények adódnak — azonnal jelenti nekem, hogy az esetet a társadalombiztosítási tanács tudomására hozhassuk;

2. Akár a beteglátogató jelentése alapján, akár a dolgozók által benyujtott kérelmek alapján a segélyezéseket felülvizsgálja: megfelelően-e az indokok, környezettanulmányozást végeztet, s ha dolgozótársunk munkához való viszonya jó, — hat hónapon belül nem volt igazolatlan mulasztása — javasolja a segélyt és a kérelmet átadja nekem sürgős intézésre;

3. Az üdülés kitüntetés és jutalom. Éppen ezért elkészítjük ellenőrzésemmel azoknak a névsorát, akik megérdemelten üdülni akarnak, s a javaslatot megfelelő indokolással ellátja. A javaslatot a szabadságolási ütemterv alapján készíti el.

Munkámban még hiányosság az, hogy az új dolgozókkal nem foglalkozom kellő mértékben. Ezen a hibámon igyekszem javítani, hogy a dolgozók bizalmának meg tudjak felelni. Elméletileg is továbbképzem magam és a párt tanítása alapján az ott szerzett tudásomat felhasználom bizalmi munkám minőségi javításában.

HORNUNG FERENC
a Központi Szertár bizalmija

A JELZÉS — PARANCS

(A „Gudok" című szovjet vasúti napilap 1952. márc. 2-i számából.)

Hazánk végtelen tájain éjjel nappal, minden időjárásban az acélsineken ezer és ezer vonat közlekedik, az állomások százain pedig óriási mennyiségü mozdony tolat. És a forgalmat mindenütt a legkülönbözőbb jelzésekkel szabályozzák, irányitják. Ezek utasításainak engedelmeskedve, indítják el a mozdonyvezetők mozdonyaikat, változtatják a sebességet, állítják meg a vonatokat. A jelzések — a láthatók és a hallhatók — mindenekelőtt a forgalom biztonságának és a tolatások balesetmentességének megóvására szolgálnak. Az optika, akusztika, automatika és a távirányitás legújabb vivmányainak figyelembevételével kidolgozott vasúti jelzési utasitás hivatott mind a nyiltvonalon, mind az állomásokon és iparvágányokon az ütemes közlekedés, a szigorú forgalmi rend biztosítására.

A jelzés a közlekedésnél — szentség megsérteni senki sem jogosult. „A jelzés — mondja a Müszaki Üzemi Szabályzat (PTE) — parancs és feltétel nélkül teljesiteni kell. A jelzés követelményeinek azonnali teljesitését valamennyi vasúti dolgozó kötelessége az összes lehetséges eszközökkel biztositani". A jelzés — törvény, követelését pontosan és a legkisebb késedelem nélkül teljesiteni kell. — Ha azt mondja „Megállj!" — azonnal meg kell állitani az egyedül haladó mozdonyt, vonatot vagy tolató szerelvényt. Ha a jelző azt mondja: „Lassan" — a sebességet a szükségesre kell csökkenteni. Haladj zavartalanul, ha a jelző azt mutatja, hogy a pálya szabad. Csak jelzés alapján lehet a vonatot a különálló mozdonyt mozgásba hozni és csak jelzés alapján lehet ennek a mozgásnak irányát megváltoztatni. Ezért a vonatforgalommal kapcsolatban álló minden vasúti dolgozónak kiválóan kell ismernie és pontosan be kell tartania a jelzési szabályokat. Mindenkor meg kell érteni, hogy a jelzések követelményeinek maradéktalan teljesitése — a vonatforgalom biztosságának. az állomások balesetmentes munkájának legfontosabb feltétele.

Ezzel szemben még nem minden vonali dolgozó tiszteli a jelzőt kellően, úgy ahogy ezt a Müszaki Üzemi Szabályzat (PTE) és a minisztérium rendelkezései megkövetelik. A vasutakon még előfordulnak olyan esetek, hogy a mozdonyvezetők elnézik a jelzők tiltó utasitásait, mindenekelőtt a karos fényjelzőkét, valamint a tárcsás védőjelzőkét. A Kelet-Szibériai vasuton február 17-én a nyizsnyedinszki fütőház mozdonyvezetője, Kuropatnyikov vonatával a sintörést fedező jelzésnél nem állott meg és a vonat ráhaladt erre a sinre. Február 26-án a Bajkálon túli vasút Karimszki Mogotuj állomás „megállj!"-állású bejáratl jelzőjét haladta meg. Mindkét esetben csak véletlenen mulott, hogy nem történt baleset. Különösen gyakori a „Megállj!"-állású jelzők meghaladása a tomszki, sztálingrádi, bajkálontúli vasutakon.

A legszigorúbb büntetőeljárást kell alkalmazni azokkal szemben, akik nem vetik magukat alá a jelzőnek, akik vakmeröen é megengedhetetlenül gondatlanok. Vonatot vezetni és tolatni gyorsan kell, de ezzel szemben elővigyázatosan, a mozgás sebességét a jelzők utasításainak alávetve. A mozdonyvezetők ezrei a normát és a tervfeladatot túlteljesitve, a menetrend szigorú betartását biztositva, selejtmentesen dolgoznak. Csak a felelőtlen, hanyag mozdonyvezetők haladhatják meg a „Megállj!"-állású jelzőket.

A jelző követelményeinek nemteljesitése, a „Megállj!"-állású fény és karos jelzők meghaladása — a munkafegyelem alacsony szinvonalának, egyes mozdony- és vonatkisérő brigádok lazaságának a mutatószáma. A legdöntőbb módon küzdeni kell a kötelességükhöz hanyagul. lustán viszonyuló dolgozókkal szemben. A vasúlon a fegyelemnek szilárdnak kell lennie és ez elsősorban a jelzések szigorú betartására vonatkozik. A vasút, a vonalfőnökség, az állomás, a fütőház, az osztálymérnökség és a müszaki kocsihivatalok vezetőinek .a vasútigazgatósági és vonalfőnökségi politikai osztályfőnökeinek legfontosabb kötelességük — a jelzésekkel szembeni tiszteletet megerősiteni, bármely feltételek között követeléseik feltételnélküli teljesitésére törekedni.

Ebben nagy szerepet játszhatnak és kell is hogy játszanak a közlekedés párt- és szakszervezeti dolgozói és agitátorai. A jelzők követelményeinek megsértését a „Megállj!"-állású karos- és fényjelzők, a biztossági határjelek meghaladását nemcsak rendi úton kell kivizsgálni, hanem társadalmilag is, a termelési értekezleteken párt- és szakszervezeti gyüléseken mint legdurvább fegyelmezetlenséget kell megtárgyalni. Az agitátoroknak arról kell beszélniök, hogy milyen fontos a jelzési utasitás betartása, a jelzők utasitásainak feltételnélküli teljesitése, a jelzések jelentőségéről mint a forgalombiztosság megóvásának legfontosabb intézkedéséről kell beszélniök, előfordult eseteket és tényeket felhozva, hogy a jelzések figyelmenkivül hagyása hová vezet.

A forgalom biztosságának és a tolatás zavartalanságának fokozására a legkomolyabb intézkedés a jelzőberendezés szüntelen tökéletesitése és kellő gondozása. Mindenkor olyan állapotban kell lenniök. hogy biztositsák a szükséges jelzőkép gyors és helyes észlelését. A közlekedésnél az utóbbi években a jelző- és biztositó berendezési szakszolgálat jelentős új szerkezetekkel és berendezésekkel gyarapodott. A jelző- és biztositó berendezések megjavitására óriási összegeket fordítanak.

A közlekedésnél a fényjelzőktől kezdve, a kézi jelzőlámpáig, a világitó fáklyáig és a durrantyúkig több mint négy és félmillió különböző jelzőeszköz és berendezés van.

A forgalom biztossága megköveteli, hogy mindezek kiváló állapotban legyenek. A biztosság követelményeinek legdurvább megsértései azok, hogy nagyon sok helyen a jelzőlámpákat megrepedezett — piszkos üveggel, lámpa helyett mécsekkel használják, olyan tárcsákat alkalmaznak, amelyekről lekopott a festék, valamint olyan kürtöket és sipokat alkalmaznak, amelyek alig adnak hangot és bizonytalan szinü jelzőszálokat használnak. A kisinyevi vasút csernovici vonatkisérő telepállomásán a zárlatlámpákban a különleges jelzőüveg helyett, itt-ott kezdetlegesen bemázolt, közönséges ablaküveget használnak. A kirovi vasút Medvezsja Gora és Petrozavodszk telepállomásain a vonatokon használt jelzőeszközök részére nincs láda. Az ufai vasút sok forgalmi kitérőjén és nem világitják ki, mert rosszak a lámpák.

Mindezek a tények arról beszélnek, hogy a vasúti közlekedés vezetői még távolról sem mindenütt fordítanak kellő gondot a jelző- és biztositóberendezésekre, a vasútigazgatósági és vonali forgalombiztossági ellenőrök pedig ebben a fontos és felelősségteljes ügyben a rendteremtéshez nem teszik meg a szükséges intézkedéseket. A jelzőeszközöket mindenütt és a legrövidebb időn belül teljesen rendbe kell hozni. Ezek állapotáért mindenek előtt azokat a dolgozókat kell felelősségre vonni, akik használják őket, valamint a vasutak, az ellenőrzési csoportok vezetőit és a vonatforgalombiztossági társadalmi ellenőröket.

A vonatforgalom és a tolatási munkák teljes biztosságának megóvására elengedhetetlenül az szükséges, hogy a jelzési utasitást mindenütt szigorúan betartsák, hogy maga a jelző- és biztositó berendezés is kifogástalan állapotban legyen. Az őrhelyen ébernek lenni, a jelzők követelményeit feltétel nélkül teljesiteni, minden egyes vasúti dolgozó legelső parancsa.

A rétszilasi minta-főépítésvezetőség bérelszámolóinak felhívása a hibátlan számfejtésért

A MÁV Pályaépítő és Felújító ÜV rétszilasi minta-főépítésvezetőségének bérelszámolói mozgalmat indítottak a normarendezéssel és a prémium felülvizsgálásával kapcsolatban a szocialista bérezés hibamentes, pontos végrehajtására.

„Új vasutat építünk Rétszilas és Sztálinváros között — mondja többek között a felhívás. — *Erről a munkahelyről hívjuk versenyre az ország minden vasutas bérelszámolóját.”* A versenypontok a következők:

1. A normacsoport által megadott egységbéreket, pontosan, hiba nélkül szorozzuk be a teljesítménnyel.

2. Az átlagos órakeresetet hibamentesen számítjuk ki és ennek alapján a munkautalvány bérrészén feltüntetett dolgozók bérét ugyancsak hibamentesen számfejtjük.

3. A dekádonként számfejtett munkautalványokon feltüntetett órákat és összegeket hibamentesen vezetjük fel a felolvasókönyv alapján előre elkészített bérlapokra.

4. A családi pótlékokat, fizetett ünnepeket, fizetett szabadságot, készenléti díjakat, túlórapótlékokat, ebédpénzeket és egyebeket hibamentesen számfejtjük a rávonatkozó, érvényben lévő rendeletek szemelőtt tartásával.

5. A felolvasó könyvek helyes vezetésére kioktatjuk a munkahelyek felolvasókönyv-vezetőit s ezáltal is megjavítjuk a bérelszámolás munkáját.

6. A levonásokat pontosan, hibamentesen hajtjuk végre. Ezzel kiküszöböljük azt, hogy az esetleg feledékenységből elmaradt levonások a dolgozók megterhelésére a következő hónapban kétszeresen jelentkezzenek.

7. Az áthelyezett, vagy kirendelt dolgozók új szolgálati helyeit azonnal értesítjük a bérezési adatokról, hogy az új szolgálati helyen a bérelszámolás haladéktalanul és akadály nélkül történhessék és a dolgozók az áthelyezés vagy kirendelés adminisztrációja miatt bérezésben késedelmet ne szenvedjenek.

8. Két nappal a zárfizetés előtt a dolgozók részére kiosztjuk a bérlap másolati példányát, hogy már a fizetések előtt a dolgozók pontos, előzetes tájékoztatást kapjanak járandóságaikról és a levonásokról.

A rétszilasi minta-főépítésvezetőség bérelszámolóinak mozgalmához sok sikert kívánunk és bízunk abban, hogy felhívásukhoz valamennyi vasutas bérelszámoló csatlakozik. Oda kell hatniok a bérelszámolóknak, hogy jó munkát végezzenek, hogy a bérszámfejtés munkája pontosan, a valóságnak megfelelően történjen, nehogy az első bérszámfejtés kifizetése alkalmával kevesebb bért számoljanak el a dolgozóknak, s kiváltsák jogos felháborodásukat. Meg kell valósítaniok, hogy lehetőleg naponta értékeljék a dolgozók keresetét, így a dolgozó, keresetének ismeretében fokozottabb munkalendülettel harcol a tervek túlteljesítéséért, ezzel az ellenség munkáját is szűkebb területre szorítottuk vissza. Nem kétséges, hogy bérelszámolóink jó munkája erőteljesen járul hozzá a normarendezés és prémiumfelülvizsgálat sikeréhez.

Bürokraták a HÉV osztálymérnökségen

A nemzetközi munkásosztály nagy ünnepére felajánlottuk, hogy a HÉV osztálymérnökségnél azt a munkát, amelyet jelenleg tíz dolgozó végez az adminisztrációban, túlóra felszámítása nélkül, maradéktalanul hárman elvégezzük. Az ezáltal felszabadult hét munkaerőt a vasút más munkaterületén lehetne foglalkoztatni. Igy népgazdaságunk közel 90.000 forint megtakarítást érhetne el évente, nem is szólva arról, hogy más helyen munkába állított hét munkaerő termeléstöbblete mit jelenthetne?

Vállalásunkat írásbeli úton eljuttattuk pártszervezetünkhöz és szakszervezetünkhöz, ahol melegen támogatták indítványunkat. A baj akkor kezdődött, amikor felajánlásunkról, helyesebben javaslatunkról *Düttmer* József osztálymérnök, *Koltai* Lajos vonalbiztos és *Méhes* Károly munkaügyi csoportvezető tudomást szerzett. Különféle ürügyek alatt halogatták javaslatunk elfogadását, majd *Düttmer* osztálymérnök, miután nem voltunk hajlandók elállni tervünktől, ilyen kijelentést tett: *„Mától kezdve ellenségként kezelem önöket, s jó lesz, ha más állás után néznek!”*

Persze, mi nem vagyunk ijedősek márcsak azért sem, mert nincs olyan hatalom az országban, amely gátat emelhetne a dolgozók kezdeményezésének, egy olyan szándéknak például, hogy a munkaidőt kihasználva, észszerűen végezzünk el valamit gyorsan és jól hárman, tíz ember helyett. Ez egyezik *Vas* Zoltán elvtárs útmutatásával is, aki nem is olyan régen sokallotta azt, hogy túlságosan megnövekedett az adminisztratív és kisegítő személyzet száma az egyes üzemeknél és vállalatoknál.

A HÉV osztálymérnökségen kapun belüli munkanélküliség van, ezt azonban, úgylátszik nem akarják tudomásul venni a HÉV bürokratái. Az osztálymérnök a jófiú szerepében akar tetszelegni és így akarja a régi HÉV dolgozókat megnyerni a maga elgondolásai számára. Az igazság az, hogy egy 171 főnyi fizikai dolgozót foglalkoztató HÉV osztálymérnökségnek jelenlegi adminisztratív létszáma — sok. Ez sorozatos fegyelmezetlenségre és mulasztásra vezet.

Kérjük a „Szocialista vasútért” szerkesztőségét, hogy vizsgálja meg saját hatáskörében ezt az ügyet és szakvonalon keresztül legyen segítségünkre, hogy javaslatunkat, egyben felajánlásunkat a szocializmus építése ütemének meggyorsítása érdekében a felsőbb szakvezetés elrendelje.

Berki Mátyás, Galla Gyula,
Reményi Ferenc irodavezetők,
a HÉV Osztálymérnökség dolgozói

★

A panaszt kivizsgáltuk. Az alulról jövő kezdeményezés semmibevevése, elfojtása, az ellenség kezét mutatja. A budapesti MÁV Igazgatóság az ügyben a vizsgálatot megindította és Düttmer osztálymérnöknek felelnie kell felelőtlen kijelentéséért. Megállapítottuk, hogy a HÉV régi bürokratikus ügyvitelének felszámolása valóban egész sor munkaerő feszabadítását teszi lehetővé, megfelelően képzett erők beállítása révén. Éppen ezért semmi akadálya annak, hogy a három becsületes, hazáját szerető és a szocializmus építését elősegítő dolgozó javaslatát a HÉV-től átvett vonalak ügyvitelében megvalósítsuk. Erre a megfelelő intézkedést az igazgatóság szervei folyamatba tették. Ennek végrehajtását ellenőrizni fogjuk.

Normarendezési tanácsadó

HOGYAN KELL VÉGREHAJTANI A NORMÁK ÉS PRÉMIUMOK RENDEZÉSÉT AZ ÜZEMEKBEN?

Az üzemre megadott szigorítási százalékot a vállalatvezetőség felbontja az üzem egyes osztályaira, műhelyrészeire. Figyelembevéve, hogy az egyes osztályokban a kiteljesítési százalék a régi normákban, hogy alakult. Az üzemrészekre, osztályokra bontott szigorítási számot az osztályvezető, műhelyrész vezetői tovább bontják reszortokra, művezetői csoportra, vagy esetleg egyes szakmákra. Például lehetséges, hogy a mozdonyszereldében más szigorítási számot kapnak a kazánkovácsok, az armatúralakatosok, a leszerelők, felszerelők, stb. Az ilyen módon felbontott szigorítási számok globális értéke azonban ki kell, hogy adja a vállalatra, vagy osztályra meghatározott szigorítás értékét

HOGYAN TÖRTÉNIK A NORMÁK RENDEZÉSE, KIK HAJTJÁK VÉGRE A NORMARENDEZÉSSEL KAPCSOLATOS MUNKÁT?

A normák rendezése eltérően az eddigi normarendezésektől, nem mechanikus visszarendezés lesz, egy bizonyos időszak alatt elért teljesítménynek 100 százalékra. A jelenlegi rendezésnél egyenként kell megvizsgálni minden normát, figyelembe kell venni, hogy az a norma becsült norma-e, avagy időmérésen alapult norma és a rendezést nem egyenlősdi elv alapján kell végrehajtani, ami azt jelenti, hogy nem egylorma százalékkal kell minden normát csökkenteni. Gondos mérlegelés tárgyát kell, hogy képezze a normák túlteljesítésének a lehetősége, így azokat a normákat, amelyek visszatartás nélkül csak kis mértékben teljesíthetők túl, lehetőleg hagyjuk érintetlenül, vagy a rendezéseknél ezekre kisebb százalékot alkalmazunk. Például adva van két norma, az egyiket 115 százalékig lehet teljesíteni, míg a másikat 160 százalékra. Itt nem alkalmazunk egyforma szigorítási számot.

A normarendezést az üzem művezetője, időmérője és a szakszervezet részéről a bizalmi bevonásával végzik el. Igy biztosítva van a szakvonal részéről, hogy azok rendezik a normákat, akik legjobban ismerik a munkaterületüknek a viszonyait, ismerik az ott alkalmazott normákat és így tisztában vannak azzal, hogy melyek azok, amelyeket nagyobb százalékkal, illetve kisebb százalékkal rendeznek. A szakszervezet részéről, mint érdekvédelmi szerv résztvesz a bizalmi a munkában, ami biztosíték arra, hogy a normarendezést a minisztertanácsi határozatnak megfelelően fogják végrehajtani, s ezen keresztül sikerrel teljesítjük második negyedévi tervünket.

Dolgozóink a normarendezéssel kapcsolatban kérjenek tanácsot, szerkesztőségünk e rovatban válaszol a kérdésekre.

VEREB MIHÁLY 1871—1952

Április 16-án elhunyt Törökszentmiklóson a magyar vasutas munkásmozgalom egyik kiemelkedő alakja, *Vereb* Mihály elvtárs.

Vereb Mihály rákospalotai MÁV kocsirendezőt 1904 április 24 én letartóztatták 12 más társával együtt. *Vereb* elvtárs a vasutasok úgynevezett 13-as bizottságának tagja volt. A vád az volt ellenük, hogy a magyar vasúti munkások anyagi helyzetének javítására



irányzott követeléseik [redacted] keresztülvitele céljából rávették előzetes összebeszélés után a vasutasságot, hogy 1904 április 19-től kezdve hivatali kötelességeiket ne teljesítsék.

Az egész országot mozgósító vasutas sztrájk eredményeként a vasúti forgalom országszerte fennakadt, hosszabb ideig megszünt a közlekedés. A *„nyugalmat”* azzal állították helyre, hogy királyi paranccsal elrendelték valamennyi tényleges vasutas bevonultatását, azaz militarizálták a sztrájk tartamára a vasutasokat.

A főtárgyalást 1904 június 3-án kezdték meg és június 18-án délelőtt tíz órakor kihirdették az ítéletet.

Azt, hogy a budapesti királyi ítélőtábla kénytelen volt a tizenhármak bünperében felmentő ítéletet hozni, azt elsősorban a vádlottak rendíthetetlen védőjének, dr. *Landler* Jenőnek köszönhették. *Landler* elvtárs *„A tizenhármak bünpere”* című könyvében így ír többek között: *„A biróság, a védelem, a vádhatóság egyaránt elismeri, hogy a törvényen kivül is van más erő, a hazaszereteten kivül is van más tiszteletreméltó erény, a szuronyerdő támogatta igazságon kivül is létezik más igazság!”*

A vasutas munkásmozgalom hős harcosa, *Vereb* Mihály megérte ezt az igazságot. A felszabadulás után Törökszentmiklóson élt és saját szemével tapasztalhatta, fizikai és szellemi erejének aránylag jó állapotában, hogy hosszú idők harcai, a kommunisták, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom harcai nemcsak a vasutasok, hanem az egész dolgozó magyar nép felszabadulását meghozta és a régi, elnyomó úri rend helyébe a szocializmust építő új társadalmi rend lépett.

A magyar vasutasság szomorúan értesült *Vereb* Mihály elhunytáról és a dolgozók nevében a Vasutas Szakszervezet Elnöksége a gyászoló családnak a vasutas dolgozók mély részvétét tolmácsolta és koszorút helyezett el *Vereb* Mihály sírján.

A magyar vasutasság megbecsüli és megőrzi *Vereb* Mihály harcos életének tanulságait és emlékét.

Szocialista vasútért
A Közlekedésügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Megjelenik havonta egyszer.
Szerkeszti a szerkesztő bizottság.
Laptulajdonos:
a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete
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

A Szolnoki Járműjavítóban a vezetők nem sokat törődnek a munkavédelemmel

Rákosi elvtárs, majd Gerő elvtárs is feltárta a gazdasági vezetők és a szakszervezetek munkavédelmi tevékenységének, különösen a balesetelhárítás terén végzett munkájuk hiányosságait és kihangsúlyozták, hogy a hiányosságok jelentősen kihatnak a terv teljesítésére.

Szakszervezetünk munkavédelmi osztálya a Szolnoki Járműjavító Üzemi Vállalat üzemében megvizsgálta, hogy a január 12-i országos aktívaértekezleten elhangzottak óta a vállalatvezetőség mit tett a dolgozók munkakörülményeinek megjavítása. és a biztonságosabb munka érdekében.

A vizsgálat során sok hiányosságot állapítottunk meg.

Az üzemben nagy a rendetlenség, a villamoshálózat és berendezések biztonság szempontjából nem felelnek meg az előírt követelményeknek, egyes üzemrészekben a dolgozóknak nincs ivóvizük.

A hiányosságok közül azonban csak egyet ragadunk ki: a vállalatvezetőség nem ellenőrízte a balesetelhárítási oktatásokat, amelyeket az üzem legnagyobb részében a régi 61 mintájú óvórendszabályból, az élettől és az üzem sajátosságaitól elszakadva tartottak meg annak ellenére, hogy jóváhagyott, kinyomtatott balesetelhárítási útmutatója van az üzemnek. A kovácsműhelyben pl. az egyik kalapácsvezető elvtárs panaszkodott hogy a Szovjetuniótól kapott kalapács vezetésére nem oktatták ki kellően. Balesetelhárítási oktatásban ugyan részesítették, de ami a munkakörével kapcsolatos oktatás lett volna, arról egy szó nem hangzott el. A kalapács indítókarja műszaki hiba folytán egyszer visszavágott és kezefejét erősen megütötte. A reszort vezetője, Tatai István viszont csak úgy vette fel a baleseti jegyzőkönyvet, ha a dolgozó saját hibájának tünteti fel a balesetet.

A vállalat vezetősége még mindig nem tulajdonít kellő fontosságot a munkavédelemnek. Babosik elvtárs vállalatvezető Bozóki András, a VI. osztály vezetője, az egyre növekvő balesetek ellenére is azt tartják, hogy a balesetből kiesett munkaórák jóformán észre sem vehetők a termelésben.

Az országos aktívaértekezlet óta az üzemi bizottság fokozottabb mértékben foglalkozik a munkavédelem kérdésével. Az üzemrészekben, műhelyekben kiépítette a munkavédelmi aktívák hálózatát, az üzem munkavédelmi felügyelőjét hathetes munkavédelmi iskolára küldték, hogy az iskola elvégzése után még eredményesebb munkát tudjon végezni a dolgozók munkakörülményeinek megjavítása érdekében.

A munkavédelmi felügyelő harcol az üzemszemlék megtartásáért és a hiányosságok megszüntetéséért. Tocsik Károly müszaki igazgató azonban nem sok segítséget nyujt ehhez a munkájához.

A december 13-án megtartott üzemi vizsgálat alkalmával a munkavédelmi osztály egyik munkatársának azt mondotta, *„hogy a hiányosságokra ugyan felhívhatja a figyelmét, de hogy azok mikor lesznek megszüntetve, azt ő fogja megmondani.”* A felhívásban foglalt hiányosságoknak csak egy jelentéktelen részét szüntette meg, amikor pedig ezért megbüntettük, azt mondotta, hogy ő mindent megtesz a dolgozók érdekében.

Kik a felelősek a Szolnoki Járműjavítóban fennálló súlyos hiányosságokért? Elsősorban a Vasúti Főosztály, mert nem ellenőrizte a vállalat munkavédelmi tevékenységét, a hiányosságokért és mulasztásokért *senkit felelősségre még nem vontak.*

Ideje lenne, hogy a Vasúti Főosztály átérezze a munkavédelemmel kapcsolatos feladatokat és hogy határozott intézkedést tegyen a munkavédelmet elhanyagoló vállalatvezetéssel szemben. A kormányrendeletek be nem tartásáért a legszigorúbb felelősségrevonást kell, hogy alkalmazza. s ezt ne csupán szakszervezeti feladatnak tekintse.

A szegedi kultúrbrigád a választás sikeréért

Állomásunkon a szakszervezeti választások csak május végén zajlanak le. Ez annyit jelent számunkra, hogy fokozzuk kultúrbrigádunk munkáját a választás előkészületeiben.

Még április közepén tárgyaltunk a kérdésről az üzemi bizottsággal és ennek jegyében indultunk harcba már az április 4-i felajánlások teljesítésénél. A munkaversenyekben kitűnt dolgozók közül elsősorban azokat üdvözöltük munkahelyükön — csasztuskákkal és zeneszámokkal —, akik számbajönnek az új üzemi bizottsági választásoknál. Ennek a módszernek igen lelkesitő hatása volt az elvtársak munkájára. A tiszapályaudvari árumozditó brigád sztahanovistája és szakszervezeti bizalmija: Ludányi Mihály. Brigádunk üdvözlését azzal viszonozta, hogy

108 százalékos vállalását máris 147 százalékra teljesitette.

Ez csak egy példa a sok közül.

El lehet mondani, hogy ahol brigádunk a választást népszerüsiti, ugyanakkor népszerüsiti a szóbajövető jelölteket, szorosan összekapcsolja a termelésre való agitációval, a termelékenység jelentős emelkedésével. Sebők Ilona és Barbacsi József, kultúrbrigádunk csasztuskakészitői, kézzelfogható szellemes és

agitatív erejü csasztuskákkal előljárnak a választások, s a második negyedévi terv sikeréért,

a május 1-i vállalások teljesitéséért folyó kultúragitációs harcban.

Kultúrbrigádunk nemcsak saját üzemünket segiti, hanem a szomszédos üzemeket is. Az eredményekkel azonban nem elégszünk meg. Arra törekszünk, hogy kultúrmunkánk elősegitse a szakszervezeti bizalmiak versenyszervező munkáját, politikai felvilágositó tevékenységét, hogy ezzel is olyan káderek választását mozditsuk elő, akik rendithetetlenek a párt- és kormányhatározatok végrehajtásában, a párt és a haza iránti hüségükben.

MOLNÁR LÁSZLÓ
kultúrfelelős, Szeged állomás

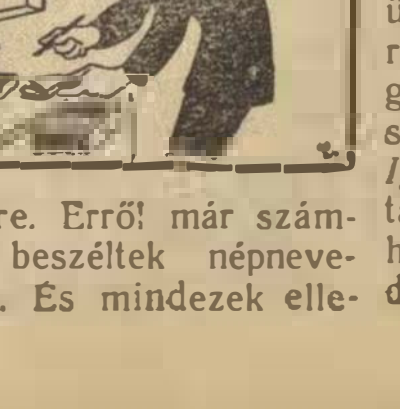
Ütköző

Gádoroson így képzelik az egyszemélyi felelős vezetést



Gádoros állomás forgalma az utóbbi időben nagyon megélénkült. Az egyébként kisforgalmú állomásnak — félreértés ne essék — nem a személy- vagy áruforgalma nőtt meg, korántsem! Azok keresik fel az állomást tömegesen, akik hirét hallották Molnár János állomásvezető jóizü borának. Molnár inkább a lopótököt vezeti a hordóból a demizsonba, semmint az állomást a vonatforgalmi terv útján. Ejjel-nappal folyik az üzlet, illetve a hegy leve. Bizony, ha az illetékesek közbe nem léptek volna, maholnap már ferde szemmel tekintgetnének az utasokra, akik utazni szeretnének, és nem inni. Őszinte örömünkre nem került ki Gádoros állomás homlokzatára az, amit Molnár szeretett volna: „GÁDOROSI MASZEK ITALBOLT”.

Névváltoztatást ajánlunk



A korrupció, a csalás, a nép vagyonának rongálása eszköz ellenségeink kezében népgazdaságunk meggyöngítésére, s ezen keresztül a béketábor erőkifejtésének mérséklésére. Erről már számtalanszor írtunk, beszéltek népnevelőink, bizalmijaink. És mindezek ellenére még mindig találunk megtévedt dolgozókat, akik így szolgálják az ellenség célkitűzését, így lesznek az amerikai imperialisták vak eszközévé.

Igaz József, Nagylak állomás forgalmi szolgálattevője, a közelmultban ürjegyeket hamisított és ezzel 1400 forinttal károsította meg népgazdaságunkat. Az ütköző rovatvezetője javasolja, hogy mellékbüntetésként töröljék *Igaz* nevének első betűjét, hogy ezáltal nevét gyakorlati munkájával összhangba hozzák. Mert ezekután nem érdemes az *Igaz* névre...

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM. ★ Ára: 20 fill. ★ 1952 JUNIUS

Tegyük az „500-as" mozgalmat a vasút ötéves tervteljesítésének eszközévé

Írta: Bognár Imre, a Vasútpolitikai Osztály vezetője

Abban a hatalmas munkában, amellyel felépítjük hazánkban a szocializmust, a vas és acél országát, nem kis jelentőségű az a küzdelem, amelyet a DIMAVAG dolgozói indítottak nagy tartalékuk, a gépek jobb kihasználásáért.

Ez a mozgalom, amellyel tovább erősítjük hazánkat és gyorsítjuk a szocializmus építését, erőteljes visszhangra talált a vasutas dolgozók körében is. Nem sokkal a mozgalom elindítása után, május 6-án új kezdeményezés született Budapest-Ferencváros gócpont dolgozói részéről és elsőnek csatlakoztak a vasúton a DIMAVAG dolgozóinak felhívásához. Ebben célul tűzik ki a gépek jobb kihasználását a szovjet tapasztalatok alkalmazásával és azt, hogy új alapokra helyezik és továbbfejlesztik a már ismert és egyes helyeken többkevesebb sikert elért *„500 kilométeres"*-mozgalmat.

Kétségtelen, hogy a kétéves multra visszatekintő mozgalomnak, amely a szovjet tapasztalatokra támaszkodva a vasútpolitikai osztály segítségével, a ferencvárosi dolgozók kezdeményezésére jött létre, voltak eredményei, de ugyanakkor azt is meg kell állapítani, hogy olyan hiányosságok akadályozták fejlődését, amelyek a mozgalom hanyatlásához vezethettek volna. A hiányosságok arra mutattak, hogy ezt a kiemelkedő szocialista munkamódszert, a Szovjetunióban annyira jól bevált és gazdaságos *„500-as"*-mozgalmat ki kell mozdítani holtponti helyzetéből.

Arra figyelmeztettek a hiányosságok, hogy teljesen helytelen felfogás az, hogy az *„500-as"*-mozgalom csupán a vontatási dolgozók mozgalma kell, hogy legyen. A vasutas pártszervezetek, a szakszervezet *Pányin* elvtárs tanácsa nyomán igyekezett a mozgalmat kiszélesíteni. Mégis, *a felmutatható eredmények mellett egész kis körre szűkült a mozgalom: a vontatási szakszolgálat mozgalma lett.* Így természetesen nem tudta azt a szerepét betölteni, melyet joggal vártak vasutasaink tőle. Nagy segítséget jelent az új alapokra való helyezésnél a vasutas küldöttségek szovjetunióbeli tapasztalatainak felhasználása. Így lesz az *„500-as"*-mozgalom valamennyi vasúti szakszolgálati ág közös ügyévé. Ezentúl, a ferencvárosiak példája nyomán, összefognak a forgalmi, a kereskedelmi, a pályafenntartási és a vontatási szolgálat dolgozói és kimozdítják egyhelyben-topogásából a mozgalmat.

A vasút tervteljesítésének, s közvetve a szocializmus építésének egyik fegyvere az *„500 kilométeres"*-mozgalom továbbfejlesztése és valamennyi vasutas dolgozó tevékeny részvétele ebben a mozgalomban.

„500-as" vasutas dolgozónak lenni becsület, dicsőség és hősiesség dolga. Az *„500-asokat"* a dolgozó nép megbecsülése és szeretete kíséri, mert tudják, hogy jó munkájukkal már előre biztosítják az időben való felkészülést az idei forgalom nagy feladatainak végrehajtására, lehetővé teszik kevesebb géppel, nagyobb teljesítmények elérését, fokozott szcéntakarékosságot, a vasút előtt álló szállítási feladatoknak kisebb költséggel való maradéktalan végrehajtását.

Nézzük csak, mit vállaltak a ferencvárosi elvtársak? Vállalták, hogy az egy mozdonyra eső havi kilométerteljesítményt 10 százalékkal növelik, öt üzemi mozdonyt azonnal letétbe helyeznek, a mozdonyjavítási költséget 5 százalékkal csökkentik, 250 tonna szénmegtakarítást érnek el. A forgalmi szolgálat dolgozói a vonatok terhelését 10 százalékkal növelik és biztosítják a *„zöld utat"*, hogy a jelzőnél való feltartást, s gőztartási egységidőt 10 százalékkal csökkentik. A kereskedelmi szolgálat dolgozói pedig megszervezik az ipartelepeken az egy napon egy irányban való rakodást, míg a pályafenntartás dolgozói például a fennálló lassújelek számát 25 százalékkal csökkentik.

Nyilván ezek a vállalások is már jelentősen segítik népgazdaságunkat, de öntudatos vasutas dolgozóink egymás után és tömegesen jelentik be csatlakozásukat a mozgalomhoz. A szombathelyi területen ugyanilyen eredményes felajánlásokkal léptek a dolgozók a küzdőtérre. A szolnokiak máris négy mozdonyt letétbe helyeztek, a pályamunkások a meglévő lassújeleket megszüntetik és az átlagos rakodási időt 30 százalékkal csökkentik. Öntudatos dolgozóink harcolnak a munka jó összehangolásáért, mert tudják, hogy ezzel döntően segítik a kocsiforduló lerövidítését.

Nagyon sok üzem *„500-as"* értekezletén hangzott el a dolgozók felszólalásakor: *„Meg kell teremteni a legszorosabb együttműködést és nem szabad úgy hagyni azt az állapotot, amely jelenleg fennáll, mert ez nem segíti elő a mozgalom sikeréért vívott harcot."*

Nagyon igazuk van azoknak az elvtársaknak, akik ezt mondják és a szakmai ellentétek ellen keményen harcolnak. Hiszen vannak még olyan dolgozók is, akik a szocialista együttműködés elvét durván megsértik és nem is tudják, milyen károkat okoznak vasútunknak, népgazdaságunknak. Pl. a 349. sz. vonat késve érkezett Aszódra 22-én reggel. *Nagy* Mihály mozdonyvezető lénésben, igen lassan járt a vonatra. *Kovács* Alajos jegyvizsgáló felszólította, hogy jöjjön gyorsabban, mert még jobban megkésteti a vonatot. *Nagy* kartárs erre ezt felelte *Kovács* elvtársnak: *„Maga ehhez nem ért, maga egy senki!"*, s a vita közben széndarabhajításával próbált nyomatékot adni érveinek. Nyilvánvaló, hogy az ilyen és ehhez hasonló felfogás nem a vasúti ágak dolgozóinak együttműködését eredményezi.

A vasúti szakágak közötti ellentétszítást gyökeréig ki kell irtani, mert gátolja az eredmények kibontakozását és komoly fékjévé válik a vasutasok gyorsabb mértékű felemelkedésének. Ahol a szakmai ellentét felüti a fejét, ott a munkafegyelem laza, a felelősségérzet el van hanyagolva, nincs felelősségrevonás, a szolgálatot az utasítások teljes megcsúfolásával hajtják végre. Az ellenség nagyon jól tudja azt, hogy az *„500-asok"* mozgalma csak akkor válik a szocialista haza építésének, a béke megvédésének hathatós eszközévé, ha valamennyi vasutas mozgalmává válik. Éppen ezért akarja megakadályozni, hogy vasutasaink a szakmai gyűlölködés szellemét kiirtsák soraikból. Ezért iparkodik szembeállítani egymással vasutasainkat a különböző szolgálati ágak területén.

Melyek azok a döntő feladatok, amelyek segítik a ferencvárosiak mozgalmának sikerét, az őszi csúcsforgalom végrehajtását és ezen keresztül a vasút szállítási tervének megvalósítását?

A mozdonyforduló meggyorsítása egyik útja a mozgalom sikerének. Ezt a körfolyamatos mozdonyforduló alkalmazásával érjük el, s minden olyan fűtőháznál lehetőleg meg kell valósítani, amely azonos sorozatú mozdonyokkal legalább két vontatási szakasz vonatait továbbítja. Ha a körfolyamatos mozdonyforduló gazdasági hatásait vizsgáljuk, látjuk, hogy az rendkívül nagy. De ahhoz, hogy ezt tényleg meg is valósíthassuk, biztosítani kell a műszaki előfeltételeket, mint például a mozdonyok gyorsított szerelését a forduló és honos állomásokon, a szénszerelő berendezések megerősítését, a mozdonyok jó anyagellátását, fokozott vizsgálatát. Szükség van arra — a vontatási szolgálat vezetői, elvtársai ügyeljenek arra —, hogy a szocialista együttműködés elve érvényesüljön és a vontatási dolgozók a legszorosabban együttműködjenek a menetirányítók, a forgalmi szolgálattevőkkel — a forgalom dolgozóival.

A műhelyek végezzenek minőségi munkát, gyorsan és jól végezzék el a javítást, de a fűtőházakban a mozdonyfelvigyázók is tudatosítsák géprendelés idején, azt, hogy az *„500-asok"* részére állítanak ki mozdonyt.

A forgalmi szakszolgálat feladata, hogy az *„500-as"* vonatok menetrendszerinti közlekedését feltétlen biztosítsa, ezeket a vonatokat olyan időben állítsa össze, hogy azok késés nélkül indíthatók legyenek. Emellett számos olyan intézkedést kell tennie, amely a fegyelem megszilárditásához, a szakmai ágak közötti szocialista együttműködés megszilárdulásához vezet.

A forgalmat vezető elvtársaknak harcolni kell azért, hogy ne forduljon elő olyan eset, mint *Dávid* elvtárssal, a *Hámán Kató* fűtőház mozdonyvezetőjével, Kőbánya, felső állomáson. *Dávid* elvtárs nagyon helyesen, a vonatok *kiterhelésére*, a *„zöld út"* biztosítására hívta fel a forgalmista elvtárs figyelmét és nem az állomáson való ácsorgásra. A forgalmista elvtárs *„Minden csoda három napig tart"* legyintéssel otthagyta a vonatot és a mozdonyvezető elvtársat — ezzel nyilvánítva lebecsülését és megvetését az *„500-as"*-mozgalommal szemben.

Az „500-as" vonatkísérőknek a mozdonyvezetőkkel és fűtőkkel komplex-brigádot kell alkotniok és a vonatkísérők vezénylését össze kell kapcsolni az „500-as" mozdonyszemélyzet vezénylésével, hogy lehetőleg ugyanazon komplex-brigádban végezhessék munkájukat.

El kell érnünk azt, hogy a vasúti tervszervezetek jól irányítsák a rakodásokat és kötelezzék a szállító feleket a szállítási terv betartására és arra, hogy melyik vonathoz rakodjanak. Ezáltal elérjük a rendszeres elegyáramlást, javíthatjuk az utazási sebességet és a mozdonyok gazdaságos felhasználását.

A menetirányítók legyenek a forgalom lebonyolításának, a menetrend vastörvényének, a terveljesítésnek parancsnokai. Füzzék szorosra kapcsolataikat az utazószemélyzettel, hogy minden akadályt el tudjanak hárítani.

A pályafenntartási szakszolgálat *„500-asainak"* döntő feladata, hogy a sebességkorlátozásokat mielőbb megszüntessék, s a vágányzárási munkákat úgy készítsék elő, hogy az ütemtervet túl ne lépjék.

Ahhoz azonban, hogy a ferencvárosiak új kezdeményezése minden vasutas mozgalmává változzon, az eddigieknél is nagyobb súlyt kell helyeznünk pártszervezeteink mozgósító, felvilágosító, nevelő munkájára, a mozgalom ismertetésére. Különösen ügyelnünk kell arra, hogy az újonnan megválasztott szakszervezeti bizottságaink érezzék magukat a mozgalom gazdájának, vigyék, szervezzék az új nagyszerű versenyt előre, az eredményekért folytatott harc útján.

A szakmai vezetés is komoly felelősséggel tartozik ezen a téren és tudnia kell azt, hogy az „500-as"-mozgalom harci fegyver a feladatok megoldásánál. Nem szabad abba a hitben ringatnia magát, hogy elegendő a pártszervezetek mozgósító, nevelő munkája, a szakszervezet szervezési munkája. Biztosítani kell a műszaki előfeltételeket, amelyek viszik és segítik újabb eredmények elérésére a mozgalmat. Nagy feladata van, hogy a mozgalomnak széleskörű nyilvánosságát biztosítsuk, hogy oktassuk a vasutas elvtársakat, e mozgalom jelentőségére és arra, hogy milyen nagy jelentősége van az őszi forgalom eredményes végrehajtásában.

Van egy nagyszerű jelenség, amely *a szállító vállalatok* részéről nyilvánul meg, amikor résztvesznek a vasutasok *„500-as"*-értekezletein. Pl. *Bátaszéken* nem kevesebb mint hat vállalat képviseltette magát és üdvözölték a vasutasok *„500-as"*-mozgalmát és vállalták, hogy ezután ők is pontosan benyujtják szállítási tervüket és azt pontosan végre is hajtják. Ugyanígy támogatják a mozgalmat a komlói bányász elvtársak is. Feltétlenül fontos, hogy ez pártszervezeteink — a politikai tiszt elvtársak, a szakszervezeti bizottságok, nemcsak a pécsi igazgatóság, hanem a többi igazgatóság területén is felkarolják és kiszélesítsék.

Alapvető feladatunk tehát, hogy ezt a nemes szovjet mozgalmat valamennyi vasutas versenymozgalom középpontjává tegyük és dolgozóinkkal megismertessük azokat a feltételeket, amelyek teljesítése révén büszkén viselhetik dolgozóink a kitüntető *„500-as"* címet.

Tegyük az *„500-as"*-mozgalmat vasútunk ötéves tervének megvalósítása, a béke hathatós megvédésének döntő eszközévé!

Budapest-Ferencváros állomás dolgozóinak felhívása az „ötszázas"-mozgalom továbbfejlesztéséért

Amint köztudomású, dolgozóink sikereket értek el a szovjet példa nyomán elindított *„500 kilométeres"*-mozgalomban. A szakszervezet arra irányuló fáradozásait azonban, hogy a Vasútpolitikai Osztály irányításával kiszélesítse a mozgalmat, komoly mértékben gátolta az a körülmény, hogy a mozgalom csupán a vontatási dolgozók mozgalma maradt. Ezen alapvetően segít a ferencvárosi dolgozók újabb kezdeményezése, amellyel csatlakozva a DIMAVAG-gépgyár felhívásához, harcba indulnak a mozdonyok, gépek és kocsik gazdaságosabb kihasználásáért. Ennek elengedhetetlen eszköze az *„ötszázas"*-mozgalom.

Az alábbiakban teljes egészében közöljük a ferencvárosi vasutasok felhívását, amelyet a május 6-i termelési értekezleten fogadtak el határozatként.

„Mi, Ferencváros állomás vontatási, forgalmi, kereskedelmi és osztálymérnökségi dolgozók csatlakozunk a DIMAVAG dolgozóinak felhívásához, amely a gépek jobb kihasználását, a beruházások csökkentését segíti elő.

Gépeink jobb kihasználását a Szovjetunió tapasztalatai alapján, a sztahanovista módszerek alkalmazásával, az „500 kilométeres"-mozgalom új alapokra való helyezésével és továbbfejlesztésével akarjuk elérni. Ennek érdekében vállaljuk:

1. VONTATÁSI DOLGOZÓK:

a) hogy az egy mozdonyra eső kilométerteljesítményt 10 százalékkal növeljük;

b) 5 üzemi mozdonyt azonnali letétbe helyezünk;

c) az átlagos mozdonyjavítási költségeket az első negyedévi javítási költségekhez viszonyítva 5 százalékkal csökkentjük;

d) a lunyini, valamint a Nazarova-mozgalom kiszélesítésével elérjük, hogy a két mosás között javításra mozdonyaink a fűtőházba nem állnak be;

é) a vonatok terhelésének emelése folytán havonta a tervhez viszonyítva 250 tonna szénmegtakarítást érünk el.

2. FORGALMI DOLGOZÓK:

3. KERESKEDELMI DOLGOZÓK:

a) hogy a vonatok terhelését a tervhez viszonyítva 10 százalékkal növeljük;

b) a „zöld út" biztosításával, a vonatok menetrendszerinti indításával az első negyedév átlagához viszonyítva a jelzőnél való feltartást és gőztartási egységidőt 10 százalékkal csökkentjük.

4. OSZTÁLYMÉRNÖKSÉGI DOLGOZÓK:

a) hogy megszervezzük ipartelepeinken az egy napon egy irányba való rakodást;

b) az „500 kilométeres"-mozgalomba indított vonatok minél jobb kihasználása érdekében a kocsik átlagos kihasználását az első negyedévi tervhez viszonyítva 10 százalékkal növeljük, az átlagos rakodási időt 10 százalékkal csökkentjük.

c) hogy a felépítmények ayult állapota miatt fennálló lassujelek számát 25 százalékkal, hosszát pedig 10 százalékkal csökkentjük. A legkisebb sebességkorlátozás osztálymérnökségünk területén 25 kilométernél alacsonyabb nem lesz.

Mi, Ferencváros vasúti gócpont dolgozói ezen vállalásunkat a Vasutasnapig maradéktalanul végrehajtjuk. Tudatában vagyunk, hogy évi tervünket teljesíteni, az őszi forgalmat sikeresen előkészíteni csak akkor tudjuk, ha gépeinket jobban kihasználjuk, ha megteremtjük a szakszolgálatok között a szocialista együttműködést, megjavítjuk munkánkat, megszilárditjuk a munkafegyelmet, fokozzuk az ellenséggel szembeni éberségünket és harcunkat.

VASUTASOK! CSATLAKOZZATOK AZ „ÖTSZÁZAS" MOZGALOMHOZ, A GÉPEK JOBB KIHASZNÁLÁSÁÉRT INDITOTT MOZGALOMHOZ!

Nekünk, vasutas dolgozóknak legfontosabb kötelességünk, hogy a hős szovjet vasutasok példája nyomán hiven teljesítsük mindazt, amit tőlünk pártunk, a haza és a béke ügye elvár."

A dolgozók lelkesen csatlakoznak az „ötszázasokhoz"

Pártunk lapja, a *„Szabad Nép"* és a SZOT lapja, a *„Népszava"* adta hírül elsőnek a ferencvárosi vasutasok csatlakozását a gépek jobb kihasználásáért folyó harchoz és felhívást az *„ötszázas"*-mozgalomhoz való csatlakozásra. Azóta mind több és több üzem és dolgozó jelenti be, hogy részt akar venni a mozgalomban. A Szolnoki Járműjavító ÜV. sztahanovistái, a Szeged Keskenynyomtávú Vasút dolgozói, a Szegedi Területi Bizottság területén lévő állomások jórésze, a szombathelyi terület, a debreceni vasutas dolgozók és még sokan mások máris csatlakoztak a mozgalomhoz. A Landler Művek sztahanovistái is csatlakoztak az *„ötszázasokhoz"* és vállalták, hogy az üzemükbe javításra kerülő járművek javítás idejét 9.05 napról a harmadik negyedév végére 10 százalékkal, 8.15 napra szorítják le. Ezenkívül vállalták, hogy 1500 munkaórával növelik az eszterga-, fúró- és marógépek használtságát, ami 5—6.5 százalékos termelékenységnövelésnek felel meg. Ugyanakkor 5 százalékkal csökkentik a járműalkatrészek javítási idejét. A Landler Művek ezzel a vállalásával elfogadták a szolnokiak kihivását is és megkezdődik a nemes versengés a két nagy főműhely között.

Vasutasaink a vas- és fémgyüjtési hónap sikeréért

Vereczkei János, a Landler Művek tudósítója elmondja levelében, hogy a pártbizottság és a szakszervezet a szakvonali vezetéssel együtt tudatosította a fémgyüjtő hónap jelentőségét. Ennek eredménye az, hogy a társadalmi munkával összegyüjtött és elszállított fémmennyiség súlya már az első napokban meghaladta az 1500 tonna vasat és 124 tonna színesfémet. A népgazdaság jelentős segítséget kapott ezzel a nagy mennyiségű fémmel.

Különösen kiemelkedik a DISZ-fiatalság példamutató, kezdeményező munkája.

Földvári Lajos elvtárs szegedi tudósítónk hasonló lelkesedésről számol be. Az állomás dolgozói eddig 29.985 kilogramm vasat és 10 kilogramm színesfémet gyüjtöttek. Szeged-Rókus dolgozói kivétel nélkül valamennyien résztvettek a gyüjtésben.

A vas- és fémgyüjtés ügye nem mindenütt áll jól. A debreceni Igazgatóság területén lévő dolgozók például 1725 tonna előirányzatukat még csak 10.4 a pécsiek 14.1, százalékban teljesítették. De nem sokkal jobb a Felépítményi- és Vasanyagjavító ÜV a Magasépítő ÜV és a Hídépítő ÜV sem, ahol átlagosan 26—29 százalékban teljesítették csupán május 5-től 20-ig az előirányzatot. Bízunk abban, hogy az érdekelt üzemek dolgozói behozzák elmaradásukat, mert tudják, hogy a vasgyüjtés sikere egyben a szocializmus építésének sikere is, amely növeli a béketábor erejét, s közvetve hozzájárul a vasutas dolgozók egyéni boldogulásához is.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A szolgálati vezetők és népnevelők jó együttműködése segíti a munkafegyelem megszilárdítását a vasúton

Ipari termelésünket ötéves tervünk döntő évében 25 százalékkal kell emelni — mondotta többek között Vas elvtárs március 29-i aktívaértekezleten. A vasúton ma már ott tartunk, hogy naponta annyi kocsit rakunk meg, mint az 1951-es őszi forgalom idején és zökkenőmentesen bonyolítjuk le az áru továbbítását. Az eredményhez nagymértékben hozzájárul a munkafegyelem megszilárdítása. Az elmult hónapokban például a ferencvárosi állomáson januárhoz viszonyítva április végéig közel

60 százalékkal csökkent a balesetek száma,

csökkent az igazolatlan távolmaradás, a késés, a részegség. Ez megmutatkozik a vasút minden területén. Az elért eredmények a szolgálati vezetők és a népnevelők jó együttműködésének munkáját is tükrözi. Nem ritka az olyan eset, mint Rálosrendező, ahol *Hajdú* András népnevelő így beszélgetett *Lángi* Ferenc darússal, aki hanyagul végezte munkáját:

— Lángi kartárs, a te hanyag munkád következtében kocsisérülések, kisiklások vannak. Ezzel megkárositod népgazdaságunkat, az áru nem jut el időben rendeltetési helyére, a kocsit műhelybe kell küldeni javitással, ami pénzbe kerül. De ezen túlmenően rontod a Juhász-brigád becsületét és a balesetmentességi prémiumot sem kapod meg.

Lángi azonban továbbra is hanyagul végezte a munkáját. *Hajdú* elvtárs javaslatot tett a szolgálati főnöknek: az új fegyelmi szabályzat alkalmazásával ossza be *Lángit* alacsonyabb munkakörbe. *Lángi* két hónapig tömlöösszerakó volt. Elgondolkozhatott azon, ha jól végezte volna munkáját, nem kerül abba a munkakörbe, ahol kevesebbet keres és nem érte volna az a szégyen, hogy szakképzettségével olyan munkát végezzen, amit nem szakképzett dolgozó is el tudna látni. A megszégyenítés használt *Lánginak*. Kérte: vegyék vissza a *Juhász*-brigádba. Olyan munkát fog végezni, hogy a jövőben nem ad alkalmat a megszégyenítésre. *Lángit* visszavette a brigád és ma már becsületesen ellátja feladatát.

A NÉPNEVELŐK JÓ MUNKÁJA

segíti a szolgálati vezetőket a fegyelmi szabályzat alkalmazásában, míg a szolgálati vezetők éppen az önfegyelmi szabályzat helyes alkalmazásával tudják erőteljesen támogatni a népnevelők munkáját. A Keleti Fűtőház vezetője, *Csapó* elvtárs minden esetben ismerteti a népnevelőkkel, kit miért büntettek meg, hanyag munkájával milyen kárt okozott népgazdaságunknak, ezen keresztül dolgozó társainak. A népnevelők ezt elmondják a dolgozóknak, s ma már a fűtőházban decemberhez viszonyítva

70 százalékkal kevesebb munkafegyelemlazitás fordul elő.

Azonban a második negyedévi terv teljesítése — ami az őszi forgalom sikeres előkészítését biztosítja — megköveteli minden vasutas dolgozótól a fegyelmezettebb munkát és ezért való harcot. A vasútnál a fegyelemre fokozottabban van szükség, mint bármely más üzemben. A vasutas dolgozók fegyelmezett, vagy hanyag munkájától emberi életek tízezrei és a népvagyon milliós értékei függnek. Különösen *fel kell venni a harcot a részegeskedés ellen*, ami az utóbbi időben nagyon elszaporodott a vasutas dolgozók között.

Az új fegyelmi szabályzat harmadik paragrafusa kimondja: *„Fegyelmi vétséget követ el az a dolgozó, aki szolgálatra ittasan jelentkezik, vagy szolgálatban szeszes italt fogyaszt."*

Nem vette ezt figyelembe Pápa állomás létszámába tartozó Németh Ignác vonatvezető és brigádja, akik szolgálat közben szeszes italt fogyasztottak, a vonatinduláshoz nem jelentkeztek, ennek következtében 25 perces késést idéztek elő az egyik munkásvonatnál. Hanyag munkájukkal mintegy 500 dolgozónak rövidítették meg pihenőidejét, akik munkából igyekeztek haza családjuk körébe. Magatartásukkal pedig ártottak a becsületes vasutas dolgozóknak.

A szolgálati főnökök vegyék fel a harcot a részegeskedőkkel, alkalmazzák bátran az új fegyelmi szabályzatot. Ne fordulion elő ilyen eset: Monoron, amikor *Szántó* Gábor anyagos ittasan jelentkezett szolgálatba, ahelyett, hogy megbüntette volna a vezető, utólag szabadságot engedélyezett számára. Nem segíti a munkafegyelem megszilárdítását az olyan szakmai vezető sem, mint a Keleti Fűtőháznál *Sokác* József művezető, aki a notórius elmaradókat csupán 5—10 forintra büntéti, csak azért, hogy ő *„jó fiú"* maradjon.

A szolgálati vezetőknek szolgálati kötelességük, a népnevelőknek megtisztelő nevelési feladatuk a munkafegyelemért folyó küzdelem. Ezt a harcot segítsék pártszervezeteink és szakszervezetünk győzelemre vinni.

Kiss István,
a Vasútpolitikai Osztály
Nevelési Alosztályának munkatársa

A fehérváriak a hiányosságok megszüntetésével készüljenek a szakszervezeti választásokra

Népi államunk különös gondossággal fordul Székesfehérvár vasúti fejlődése felé: itt épül az ország egyik legszebb és legkorszerűbben berendezett állomása. A dolgozók egyrésze azonban mintha nem értette volna meg, mit jelent számukra ez a kitüntetés. Ezt bizonyította az, hogy az őszi csúcsforgalom idején a fehérváriak alaposan elmaradtak. Ennek oka: a munkafegyelem lazasága. Sokan indokolatlanul távolmaradtak a szolgálatból. Sokan ittasan jelentkeztek munkára. Egész sor dolgozó hiányzott a munkahelyéről és jellemző, hogy csupán a fűtőházban egy napon 22 dolgozó nem jelentkezett. *Kérészi* tanácsos, volt fűtőházfőnök nemcsak megtűrte a lazaságot, de takargatta is ezeket a hibákat.

Pártunk helyi szervezete a szakszervezet közvetlen bevonásával megkezdte a harcot az öntudatos vasfegyelem megvalósításáért. Ennek hatásaként *Vass* elvtárs állomásfőnök kézbe tudta venni a fegyelem kérdését és sikerült is megszilárdítania. Ebben a harcban a felvilágosító munka, az egyéni meggyőzés útja hozta meg a legnagyobb eredményeket. Márciusban már egyetlen lazaság sem fordult elő és mikor áprilisban *Domján* István vonatkísérő leittasodott, már szembe találta magát a fegyelmezett dolgozók bírálatával.

Mit jelentett gyakorlatilag a munkafegyelem megszilárdítása például a versenyben? Azt jelentette, hogy új teljesítmények születtek és a kultúrát, a hátulmaradást lelkes verseny váltotta fel. Ennek egyenes következménye volt az, hogy *Világi* József rendelkező forgalmi szolgálattevő és brigádja, *„A szakma legjobb dolgozója"* címért folyó versenyben első helyre kerültek állomási viszonylatban.

Az eredményekhez nagyban hozzájárul a fűtőház dolgozóinak egyre javuló munkája. *Juhász* Péter elvtárs, a fűtőház új vezetője, mindent elkövet a szolgálati ágak egymásközötti együttműködésének elmélyítéséért. A párt bizalmából került funkciójába *Juhász* elvtárs. És eleget is tesz pártunk útmutatásának. Máris megteremtette azt a légkört, amelyben a fűtőház öntudatos dolgozói szégyennek és gyalázatnak érzik a naplopást és a selejtgyártást. A dolgozók megfogadták Rákosi elvtárs tanítását és érvényre is juttatták: *Réder* Józsefet súlyos mulasztások és felületes munkája miatt kiközösítették maguk közül.

A jó politikai felvilágosító munka mellett *Juhász* elvtárs helyesen és időben alkalmazta a fegyelmet megszilárdító rendszabályokat. Például *Takács* Imre és *Zugor* Árpád mozdonyvezetőket ittasság miatt leváltotta és fűtőnek osztotta be. *Barabás* Sándor fűtőt és *Kiss* István mozdonyvezető-tanulót hasonló okok miatt galaktisz titól munkára osztotta be.

Az egyre javuló fegyelem eredménye azonban máshol is jelentkezik. Az utóbbi két hónapban a mozdonyok minőségi karbantartása igen kedvezőnek mondható, segítik az elmaradókat és élnek a bírálat fegyverével, bátran feltárják munkájuk fogyatékosságait.

Mi a feladatuk a fehérváriaknak most, a szakszervezeti választások és a normarendezés idején?

Elsősorban fokozottabban kell összekötni a szakszervezeti választásokra való előkészülést a tervteljesítéssel és az új normák túlteljesítésének feladatával. Bizalmijaink nemcsak szervezői, de ellenőrei is menetközben e feladatok megvalósításának. A munkaversennyel kapcsolatos munkájuk még hiányos: szorosabb kapcsolatot kell létesíteniök a művezetőkkel. Meg kell szüntetni az olyan versenyszervező munkát, mint amit *Körmöczi* Sándor műhelyfőnök végzett, aki úgy szervezte meg a versenyt, hogy hat héten keresztül albérletbe adta a feladatokat, míg végül is *Szilasi* Ferenc normautalványozó fiókjában pihentek, persze megoldatlanul.

A termelés gazdája a szakszervezet az üzemben. A *Körmöczi*-féle versenyelkenés csak úgy sikerülhetett, hogy az üzemi bizottság rossz munkát végzett. *Harkányi* elvtárs, ÜB-elnök nem nézett a körmére *Körmöczinek*, nem nyujtott neki segítséget és munkájából hiányzott a következetes ellenőrzés. A bizalmiakat nem számoltatta be munkájukról és így talajt adott egyes fegyelmezetlen dolgozók hanyag munkájának.

Harkányi elvtárs hanyagságából tanulniok kell a fűtőház öntudatos dolgozóinak. Használják fel a szakszervezeti választásokat arra, hogy alaposan megnézzék, kiket választanak vezetőikül, kik azok a dolgozók, akik bírják munkástársaik bizalmát és eddigi jó munkájukkal, a párthoz, a dolgozó néphez való hűségükkel biztosítékai annak, hogy a fehérvárt vasutasok az előttük álló szállítási feladatokat hiánytalanul végrehajtják. Éppen ezért bírálják bátran a hiányosságokat, a mulasztókat, hogy valóban olyan vezetők kerüljenek az új szakszervezeti üzemi bizottságba, amely egyaránt biztosítani tudja a jogok élvezését és a kötelességek teljesítését.

Gondoskodjanak funkcionárlusaink arról hogy a szakszervezeti aktivák a lehető legnagyobb mértékben terjeszkedjenek el a Loy-, Röder- és Deák-mozgalmakat, hogy ezáltal is biztosítsuk a tervek mindennapi teljesítését, a szakmai továbbképzés fokozását, s nem utolsósorban az egyszemélyi felelős vezetés elvének megszilárdítását.

A norma és prémiumok felülvizsgálata és rendezése időszakában sok dolgozó fordul felvilágosításért az aktivákhoz. Ezeket a dolgozókat türelmes munkával, hosszú időn keresztül agitációval kell meggyőzni és felvilágosítani arról, hogy a régi normák lazák, nem szolgálják a munka termelékenységének emelését, a tervek teljesítését, a dolgozók életszínvonalának emelését. Meg kell magyarázni, hogy a termelékenység növekedése elmaradt a bérek növekedése mögött és maguk az öntudatos dolgozók váltak bizalmatlanokká a normák iránt.

Ugyanakkor fokozott éberséggel kell figyelni a most támadásba lendült jobboldali szociáldemokraták, a klerikális reakció és az imperialisták egyéb ügynökeinek aknamunkájára, akik a dolgozók soraiban nyugtalanságot akarnak kelteni és az öntudatlan, elmaradt dolgozókra támaszkodva zavart akarnak előidézni a termelésben.

A fehérváriak is csak akkor fognak jó munkát végezni, ha a szakszervezeti választás előkészületei, a norma és a prémium felülvizsgálatát és rendezését úgy végzik, hogy a terveket naponként és dekádonként teljesítik, illetve túlteljesítik.

A Szakszervezeti Aktivák Háza programmja

JÚNIUS 4-ÉN. (ankét)

A társadalombiztositási tanácsok választásának eddigi tapasztalatai.
VITAVEZETŐ: Takács Páné, a SZOT társadalombiztositási főosztálya szervezési osztályának vezetője.

JÚNIUS 10-ÉN.

Kultúrnevelési munka az üdülőkben.
ELŐADÓ: Ninisz Istvánné, a SZOT kultúrnevelési osztályának munkatársa.

JÚNIUS 20-ÁN.

A munkaverseny jelenlegi szakaszának tapasztalatai.
ELŐADÓ: Döbrentei Károly, a Textil Szakszervezet főtitkára.

JÚNIUS 24-ÉN.

Hogyan szervezzük meg az üzemi előadói köröket.
ELŐADÓ: Vass Imre, a SZOT kultúrnevelési osztályának munkatársa.

JÚNIUS 26-ÁN. (ankét)

Hogyan szerveztem meg a választások után a rövid bizalmi és műhelybizottsági tanfolyamokat.
ELŐADÓ: Kránicz Lajos, az Irodagépipari Vállalat ÜB elnöke.
VITAVEZETŐ: Tomsó Anna, a SZOT iskolák és tanfolyamok osztályának munkatársa.

Az Aktivák Háza rendezvényeit minden szakszervezeti tag a szakszervezeti tagsági könyv felmutatása mellett látogathatja.

Az Aktivák Háza vezetősége.

NEMZETKÖZI hírek

ANGLIAI LEVELEK...

„The Railway Review" április 18-i számában olvastuk a *„Levelek a szerkesztőhöz"* című rovatban:

„A vasutas dolgozók egyenruhával való ellátása körül komoly zökkenők vannak. A fiatal vasutasok szabadságigényét igen hátrányosan oldották meg: a korábban elvezett 12 nap helyett csak kétnapi szabadságra tarthatnak igényt."

Egy másik levél: „Az a hír, hogy a nyugdijkorhatárt nőknél 60-ról 62 évre, a férfiaknál 65 évről 67-re akarják felemelni, nagy elégedetlenséget kelt. Ez a legtöbb esetben rendkivül méltánytalan. A levélíró is 43 évi szolgálat után most akart már megérdemelt nyugdijba menni. A nők nyugdijával kapcsolatban joggal lehet kifogásolni, hogy a 60 éves biztositott korhatár ellenére azok, akiknek nincs még 10 évi szolgálatuk, kénytelenek tovább várni és esetleg betegen dolgozni, hogy ugyanúgy megkapják a nyugdijukat, mintha betöltötték volna a korhatárt, ugyancsak a szolgálati időnek megfelelően.

Egy kis izelitő abból, hogyan élnek az amerikai imperializmus „jóvoltából" az angol vasutasok, a magyar reakciósok által annyira magasztalt Nyugaton... Nem kérünk belőle!

•

A népi demokratikus Magyarországon, ahol pártunk és a kormány gondoskodását elvezik a dolgozók, teljességgel más a helyzet. Nézzük csak, mi történik nálunk például az egyenruhaelosztással? Amig a Horthy-fasizmus alatt a vasutasságnak csupán 30 százaléka részesült egyenruhaellátásban, 1951-től négy ütemterv szerint ellátjuk valamennyi vasutas dolgozónkat tetszetős, tiszta gyapjúból készült egyenruhával. Jelenleg a második ütemterv végrehajtásánál tartunk, ami annyit jelent, hogy 96.000 dolgozót máris ellátottunk téli és nyári ruhával, felöltővel, csizmával stb. Azelőtt a pályamunkásokra és a fizikai dolgozókra senki sem gondolt ebben az országban. Most ők ugyanúgy egyenruhát kapnak majd az ütemtervek egyikében, mint bármely régebbi egyenruhaviselésre jogosult vasutas. A negyedik ütemtervet 1954-ben fejezzük be.

Hogyan állunk a vasutas fiatalok szabadságával nálunk? Az ifjú vasutasok nálunk megkapják hathónapi szolgálat után már a 12 napi szabadságot és minden két év után egy nappal emelkedik a szabadságuk. Nem is szólva arról, hogy a mi vasutas ifjúságunk gyönyörü üdülőkben pihenhet, üdülhet.

Ami pedig a „paradicsomi" állapotokat hirdető angol nyugellátást illeti, meglepetéssel olvastuk a panaszkodó angol vasutasok levelét. Nálunk a betöltött 60 év után már nyugdijat élvez a férfi dolgozó, míg a nődolgozók már 55 éves korukban nyugdijat kapnak. Szolgálati éveik számának megfelelően. Amennyiben ezelőtt a korhatár előtt betegség, vagy rokkantság folytán nem tudnak dolgozni, ugyanúgy megkapják a nyugdijukat, mintha betöltötték volna a korhatárt, ugyancsak a szolgálati időnek megfelelően.

Június 8 — a német vasutasok napja

Június 8-án tartják a Német Demokratikus Köztársaság egységéért folyó harcnak a jegyében, a német vasutasok napját. Ez alkalommal osztják ki először az élenjáró vasutas dolgozók között a „Német Demokratikus Köztársaság érdemes vasutasa" kitüntetést, a hozzátartozó oklevelekkel.

A lengyel mérnökök és munkások büszkesége a 01-49 ujtipusú mozdony

A lengyel közlekedési ipar, amely minőség tekintetében Európa legjobbjai közé tartozik, új eredménnyel dicsekedhetik: a közelmultban újtipusú gyorsvonati mozdonyt helyeztek üzembe.

Az új gőzmozdony, a 01—49-es, már próbaútján bebizonyította kiválóságát. Nyilt pályán elérte óránként a 120 kilométeres gyorsaságot és rövid féktávolsággal lehetővé teszi, hogy nagy szerelvénnyel 90 kilométeres átlagsebességgel haladjon.

A 01—49-es gyorsvonati mozdony a tervező mérnökök, művezetők és munkások jó együttműködésének gyümölcse. Tervezése egy esztendeig tartott. Az új mozdony több mint 40.000 alkatrészből áll. A gépelemeket kidolgozó mérnökök termelési értekezleteken mutatták be munkájukat, ahol a dolgozókkal együttesen beszélték meg és javították meg a hibákat.

Francia vasutasok harca a békéért

A francia vasutasok egyemberként tiltakoztak az új miniszterelnök kinevezése ellen. Az egykori közmunkaügyi és közlekedésügyi miniszter, aki jelenleg Franciaország miniszterelnöke, értelmi szerzője volt a francia vasutak feldarabolására irányuló tervnek, szószólója a vasutasok elbocsátásának.

A Francia Vasutasok Országos Szövetsége memorandumban tiltakozott Vincent Auriol köztársasági elnöknél az új kormány vezetője ellen és hangsúlyozta, hogy csak olyan kormánnyal tud egyetérteni, amely magáévá teszi a dolgozók életkörülményeinek javítását, a vasutasok jogainak elismerését, különösképpen pedig a nemzeti függetlenség és a béke megvédését.

A pantini kommunista és szocialista vasutasok személyesen is megjelentek az elnöknél és követelték a bérek általános emelését, a sztrájkjog és a szakszervezeti szabadság tiszteletbentartását, a vietnami háború beszüntetését, az Atlanti Egyezmény felmondását, a nyugatnémet keretszerződés elutasitását, a Koreába küldött expedicios csapatok hazaszállitását és a Kelet és Nyugat közötti kereskedelmi kapcsolatok azonnali újrafelvételét.

„MI IS HARCOLUNK A BÉKÉÉRT"



(— ezzel a jelszóval vonultak fel a Szolnoki Járműjavító ÜV napközi otthonának aprószáival május 1-én a dolgozók lelkes tapsai közepette)

A Vasútpolitikai Osztály határozata az „500"-as mozgalom továbbfejlesztésére

Felemelt ötéves tervünk végrehajtása során a vasútra háruló feladatok egyre növekednek. Szocialista népgazdaságunkban a szállítás 94 százalékát a vasút bonyolítja le.

Szállítási feladataink maradéktalan végrehajtását a vasút műszaki fejlesztése mellett csak a hős szovjet vasutasok munkamódszereinek egyre szélesebbkörű bevezetésével tudjuk biztosítani.

I.

A szovjet vasutasok tapasztalatai alapján és személyes segítségével honosodott meg vasutunkon az *„500 kilométeres"* mozgalom, melynek célja a mozdonyok napi haszonkilométer teljesítményének, valamint az üzemképes letétes mozdonyok számának emelése.

Pártszervezeteink felvilágosító, a szakszervezet és szakszolgálat szervező munkájának eredményeként a vasutas dolgozók tömegesen csatlakoztak a mozgalomhoz. A résztvevő gépek átlagos napi futáskilométere 138 km-re, az élenjáróké 268 km-re emelkedett. Ez népgazdaságunknak már eddig is több millió forint megtakarítást eredményezett. Beruházások nélkül növelte a vasút teljesítőképességét.

II.

Kezdeti eredmények után a mozgalom fejlődésében törés állt be. Döntő oka ennek, hogy az *„500-as"*-mozgalmat a vasutas dolgozók jelentős része kizárólag a vontatási dolgozók mozgalmának tekintette.

A szakmai vezetés elhanyagolta a továbbfejlesztésre szükséges technikai előfeltételek — így a szállítási terven alapuló menetrend, a gazdaságos mozdonyforduló kidolgozását és megszervezését. Ennek következtében tehervonataink jelentős része esetenként rendkívüli vonatként közlekedik. Ez növeli a kiterheletlen vonatok és indokolatlanul igénybevett mozdonyok számát. A nagyfokú zónáztatás, egyes dolgozók hanyag munkája következtében mozdonyparkunk egyrészének műszaki állapota leromlott. Ez akadályozta a forgalom tervszerű és menetrendszerinti lebonyolítását.

Az ellenség felismerte a mozgalom jelentőségét. A szolgálati ágak között és ezen belül a szakmai sovinizmus szításával, a mozgalom élenjáróinak támadásával gátolta a mozgalom kiszélesedését. A politikai osztályok, pártszervezetek és szakszervezet sem foglalkozott állandóan — fontosságának megfelelően az *„500-as"*-mozgalom feladataival, fejlesztéséves és kiszélesítésével

III.

Az 500-as mozgalom továbbfejlesztése céljából a Vasútpolitikai Osztály a következőket határozza:

Az *„500-as"*-mozgalom tömegmozgalommá fejlesztése segíti a szocialista vasút építését, döntő eszköze az őszi forgalom sikeres lebonyolításának. Legfontosabb Sztahanov-mozgalom, melynek alapja a szállítási terv és ennek végrehajtására valamennyi vasutas dolgozót mozgósít. Fontos feltétele a menetrendszerinti közlekedés, ami elképzelhetetlen szilárd munkafegyelem, tervszerű munka és mozdonyok minőségi karbantartása nélkül.

Az *„500-as"*-mozgalom lehetővé teszi a mozdony- és vonatkísérő személyzet számára a több pihenést. Több időt tölthetnek el családjukkal, tanulhatnak. Az új prémium-rendszer alapján az *„500-as"*-mozgalomban résztvevők magasabb összegű keresethez jutnak. Megbecsülik és tisztelik őket nemcsak dolgozótársaik, hanem az egész magyar nép.

1. A politikai osztályok, pártszervezetek az „500 kilométeres"-mozgalommal kapcsolatos agitációs szempontok tudatosításával az eddiginél fokozottabb segítséget adjanak a szakszervezetnek és a szakszolgálatnak. El kell érni hogy az „500-as"-mozgalom az összvasutasság mozgalmává, a munkaverseny középpontjává váljon. Tanulmányozzák a mozgalommal kapcsolatos szovjet és magyar irodalmat, kiadott rendeleteket. A politikai munka segítse:

a) forgalmi szolgálat dolgozói biztosítsák a tervszerű, menetrendszerű, akadálytalan vonatközlekedést, valósítsák meg a 24 órás vonatforgalmi tervet;

b) a kereskedelmi szolgálat dolgozói harcoljanak a berakási tervek maradéktalan teljesítéséért. Szervezzék meg az elegy rendszeres és ütemszerű áramlását, a forgalom dolgozóival karöltve képezzenek minél több túlsúlyos és irányvonatot;

c) pályafenntartás dolgozói a vágányzáras munkák határidő előtti befejezésével, a lassújelek kiküszöbölésével segítsék az „500-as" mozgalom továbbfejlesztését;

d) vontatási szolgálat dolgozói a gépek jókarbantartásával, a menet- és kezelési idők betartásával és megrövidítésével, a haszonkilométerek növelésével, túlsúlyvállalással, a gépek gyorsított kiszerelésével, a felmerülő javítási és karbantartási munkák gyors és minőségi elvégzésével harcoljanak az 500-as mozgalom eredményeinek kiszélesítéséért

2. A Vasútpolitikai Osztály szükségesnek tartja a szakvonal munkájában mutatkozó hiányosságok felszámolását. Ezért a mozgalom továbbfejlesztése érdekében a szakvezetés:

a) Vizsgálja felül a jelenlegi menetrendet és dolgozzon ki új menetrendet az elegyáramlás, az üzemviteli terv, a gazdaságos mozdonyforduló, az állomások és vonalak átbocsátóképességének figyelembevételével.

b) A szállítási tervnek, a rendszeres elegyáramlatnak megfelelően jelölje ki a naponként rendszeresen és menetrendszerinti közlekedtető vonatokat. Ezekre építse fel az 500-as mozd.-fordulókat. Az elegyáramlás figyelembevételével dolgozza ki a mozd. szükségleti normákat.

c) Vezesse be a Szovjetunióban bevált mozdonyvezetői segédrendszert. A jelenlegi mozdonyvezetőket 3 csoportba osztályozza. Dolgozza ki ezzel kapcsolatban az osztályozás technikai minimumát. A mozdonyok jókarbantartása, a Lunyini- és Nazarova-mozgalom kiszélesítése érdekében dolgozza ki mozdonysorozatonként a javítási költségnormákat.

d) Gondoskodjon arról, hogy az 500-as mozgalomban résztvevő mozdony- és vonatkísérő személyzet a szükséges szolgálati idő figyelembevételével, állandó brigádként teljesítsen szolgálatot.

3. El kell érni, hogy az ősel forgalom kezdetére a tehervonati üzemi mozdonyok napi haszonkilométer teljesítménye a jelenlegihez viszonyítva 25 százalékkal, az üzemképes letétes mozdonyok száma pedig 200 százalékkal emelkedjen.

Vasutasok! A hős szovjet vasutasok példáját követve, harcoljatok az „500-as"-mozgalom kiszélesítéséért, az őszi forgalom sikeres előkészítéséért!

Budapest, 1952. május 14.

Vasutpolitikai Osztály

Ötéves tervünk újabb nagyszerű alkotása a lakitelek-kunszentmártoni vasútvonal



Tiszazúg... Mennyire megváltozott itt minden az utolsó két esztendő óta. Nincs egy olyan község a határban, amelyben ne gyulladt volna már ki a villany, nagyszerű gépállomásuk van és hatalmas forgalom zajlik a csongrád-csépai műúton. És mindehhez az ötéves terv újabb nagyszerű alkotásaként valóra vált, amiről százesztendő óta álmodik ez a vidék: felavatták a Lakitelek-Kunszentmárton között épült új vasútvonalat.

Közel háromnegyed millió köbméter földet kellett megmozgatni addig, amíg az új vasútvonalon lerakták az első sínpárt. Szorgalmas és dolgos kezek, a nép kormányának sok-sok milliós beruházása, mindez együtt tette lehetővé az új vasútvonal megépítését.

Az új vonal Tiszaug, Tiszasas, Csépa és Szelevény községeket kapcsolja be a vasúthálózatba és keresztezi a Tiszát. Az új 27 kilométeres vasútvonal 47 millió forintba került. Korszerű és tetszetős új vasútállomások hirdetik ötéves tervünk újabb diadalát.

A régi Tiszazúg *„kinyílott"* ezzel a vasúttal — mondta ünnepi beszédében a vasútvonalat megnyitó *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedésügyi miniszter. — Szerte az országban egyre több új vasútvonal építését fejezzük be és egyre több új vonal építését kezdjük meg. Ezek az új létesítmények pártunk egyik célkitűzése alapján jönnek létre, annak alapján, hogy a falu kulturális és gazdasági felemelkedése érdekében javítsuk meg a vidék közlekedését.

A vasútvonalat május 18-án avatták fel. Ugyanaznap délután még egy vasútvonalat adott át rendeltetésének *Bebrits* elvtárs: Kiskőrösön, a Fehértó — Kiskőrös között épült keskenynyomtávú vonalat.

Üzemi békebizottságaink készülnek a NAGY TALÁLKOZÓRA

Beloiannisznak, a görög szabadsághősnek életéért vívott harcunk és az amerikai imperialisták koreai baktériumháborúját megbélyegző tiltakozó mozgalom azt példázza, hogy újabb százezrek csatlakoztak ismét a békeharcosok nagyszerű csapatához és újabb százezrek tesznek hitet országunk erősítése, békénk megvédése mellett.

Az Országos Béketanács békemozgalmunk jelentős megerősödésére is alapozta határozatát, mely szerint június 1-én Budapesten és valamennyi megyeszékhelyen béketalálkozókat rendezünk. A határozat megállapítja: „Százezrekben él a vágy hogy számot adjanak apró és nagy tetteikről, kezdeményezéseikről, amelyekkel a béke ügyét viszik előre. Lehetővé kell tennünk, hogy egész népünk megismerje ezeket a a béketetteket, ezeket a kezdeményezéseket, a mindennapi munka, a békevédelem erőforrásait."

És a határozat szellemében békebizottságaink most az ország minden táján kisgyűlések ezrein veszik számba eddigi munkájukat, elmondják azt: mit tettek, — hogyan harcoltak eddig a békéért.

Mi, Budapest—Józsefváros állomás békebizottsági felelősei jelentjük, hogy a nagy béketalálkozóra célul tűztük ki második negyedévi tervünk túlszárnyalását.

Egy kis ízelítő abból, hogyan dolgozunk: békekisgyűléseket szervezünk és itt dolgozóink előtt népszerűsítjük sztahánovistáinkat, ismertetjük a dolgozókal eddig elért eredményeinket, feltárjuk a hibákat és felhívjuk kartársainkat a terv túlteljesítésére. Dolgozóink többsége megérti, hogy tervüket túlteljesítve harcolnak csak igazán a béketábor megerősítéséért. Fodor Ignác például 141, Kiss Ferenc 139, Szabó Sándor pedig 115 százalékos tervteljesítéssel bizonyítja, hogy megértette, amit mondottunk. A brigádok közül például a „Vörös Csillag", az „Április 4" 117, az „Ifi-brigád" 115 százalékos átlagteljesítménnyel készül a találkozóra. Az értelmiségi dolgozók is hasonlóan iparkodnak kitűnni. Szabó Sándor árupénztáros például 113, Nagy Ferenc és Varga Miklós számfejtők pedig 111 százalékra teljesítették tervüket.

Békebizottsági vezetőink és tagjaink a szakoktatásokon és a békerőpgyűléseken olyan ösztönző erőt adnak a dolgozók lendületének, döntően az élenjárók népszerűsítésével, s például a 15 kiváló dolgozó dicsérő levélben való részesítésével pártunk és szakszervezetünk által, hogy állomásunk az árufuvarozási tervet már 148 százalékra teljesítette. Vállaltuk egyébként, hogy a kocsiforduló meggyorsítása végett a rakodási időt 5.4 óráról 5,2 órára csökkentjük.

Holló Sándor, Mackó János
békebizottsági felelősök.

A Szolnoki Járműjavító dolgozói békeműszakban

A Szolnoki Járműjavító ÜV. dolgozóinak békeakaratát mi sem bizonyítja jobban, mint az üzemben szervezett békeműszak. A békegyűléseken a járműjavító dolgozóinak 82 százaléka tett felajánlást a június elsejei nagy béketalálkozó sikeréért. Az ifjúság 80 százaléka, a nődolgozók 70 százaléka tett szebbnél-szebb vállalást.

A mozdonyosztályon vállaltuk egy darab gőzmozdony elkészítését 5 tonna ócska, használt vasanyag felhasználásával. Egész sereg kitűnő egyéni teljesítmény született a különféle osztályokon a békeműszak során. Üzemünk átlagos teljesítménye elérte a 120 százalékot.

Mi, a Szolnoki Járműjavító ÜV. dolgozói ezt az eredményt a munkafegyelem megszilárdításával értük el. Ezzel is segítjük az „ötszázas"-mozgalmat, mert el vagyunk szánva arra, hogy a jó munkán keresztül védjük békénket a termelés frontján, de ha erre szükség lesz, elért eredményeinket fegyverrel is meg fogjuk védeni.

Cseh Zoltán
levelező

Békebizottságunk küldöttel vesz részt a megyei béketalálkozón

Üzemünk dolgozói ünnepi gyűlésre jöttek össze, hogy küldöttet jelöljenek a június elsejei megyei béketalálkozóra. Ugyanis ez a megtiszteltetés érte üzemünk békebizottságát, hogy az eddig végzett jó munkája révén küldöttel képviseltetheti magát.

A küldöttválasztó gyűlés egyhangúan engem jelölt küldöttnek. Én lelkiismeretesen készülök a beszámolóra és arra, hogy az ott hallottakat dolgozóink közkincsévé tegyem. A béketalálkozó sikere érdekében máris békeőrségeket szerveztem üzemünk valamennyi részlegében. Ennek célja, hogy a békeőrségeken és békeműszakokon kimagasló eredményekkel bizonyítsuk békéért való helytállásunkat.

Felvilágosító munkánk eredményeként Barta Ferenc, Mucsi István, Fodor Ferenc, Cifra László kovácsok 215—215, Gyárgyán Antal és Gyárgyán Ferenc lakatosok pedig 282 százalékot értek el. De itt van Ambrus Vince esztergályos, Dobó György kerékesztergályos 260, Németh Lajos mar's 264 és Franc Jenő esztergályos 259 százalékos teljesítménye. Az „ötszázas"-mozgalom már érezteti hatását üzemeink dolgozóinak munkájában. Bizonyítják, hogy öntudatos dolgozóink nemcsak a békéért való harcból, de vele szorosan összefüggő termelés emeléséből is kiveszik részüket, hogy a béketábor erejét növeljék.

KATONA LAJOS,
tudósító, Szeged, Felépítményi és Vasanyagjavító Ü. V.

JÓ VÁLASZTÁSI MUNKÁVAL BIZTOSÍTJUK Szakszervezetünk III. Kongresszusának sikerét

A szakszervezeti bizalmiválasztások érdekes dolgokat hoztak napfényre. Rájöttünk arra, hogy jólképzett bizalmijainknál és egyéb szakszervezeti aktíváinknál fordultak elő olyan hibák, amelyek a dolgozók körében visszatetszést keltettek. Például az egyik dolgozónk hosszabb ideig beteg volt, s a bizalmi ugyanannyi szakszervezeti díjat szedett tőle, mintha dolgozott volna, holott a táppénz után járó díjat kellett volna csak fizettetnie.

Persze, ilyen tévedéseket a dolgozók elé viszünk, bizalmiértekezleteken beszélünk róla és segítünk is rajta.

Ilyen hiányosság például, hogy az alapszervnél működő kultúrfelelős hosszabb ideig távol volt munkahelyétől, pótlásáról nem gondoskodtunk, úgyhogy az alapszervnél teljesen megállt a kultúrmunka. Ezeknek a hibáknak tanulságait ismertetjük a választások előtt és a huszas csoportokon belül már most választottunk négy megbízottat: egy bizalmit, egy társadalmi felelőst, egy munkavédelmi felelőst és egy kultúrfelelőst. Így remélhetjük, hogy a szakszervezeti vezetőségi választásokon már jobb szakszervezeti munkáról számolhatunk be és eredményesebben dolgozhatunk munkatársaink érdekében.

Hogyan készülök a választásra?

Mint műhelybizottsági titkár állandóan érintkezésben vagyok a népnevelőkkel, a huszas csoportok bizalmijaival, akikkel megbeszélem a választási teendőket, agitációs munkára serkentem őket. Ennek nyomán előkerülnek a hiányosságok a vezetőség részéről, ugyanakkor méginkább tudatosítják a dolgozókkal az elért eredményeket hazánk fejlődését, összehasonlítják őket a nyugati imperialisták által zsarolt országok vasutas dolgozóinak helyzetével. Mindehhez felhasználjuk a Népszava brosúráit, s a Vasútpolitikai Osztály kiadványait. Ez a felvilágosító munka együtt jár a verseny erősítésével. Sztahanovistáink versenyre hívják az elmaradt dolgozókat, tanítják őket. Magam is résztveszek a huszas csoport agitációs gyűlésén és úgy dolgozom, hogy az ellenséget távoltartsuk a választásoktól, olyan dolgozókat válasszunk az új vezetőségbe, akik bírják a dolgozók bizalmát és képesek arra, hogy a termelés lendületét magasabbra vigyék és végrehajtsák a párt- és kormányhatározatokat a mi területünkön. Azt akarjuk elérni, hogy jó választási munkával biztosítsuk szakszervezetünk III. kongresszusának sikerét.

Nagy Antal,
Budapest—Keleti pu. műhelybizottsági titkára.

Bűnös gondatlansággal kezeli sok vezető a szabadságolási és üdültetési ütemterv végrehajtását

A Munka Törvénykönyve biztosítja a dolgozók évi fizetett szabadságát és az üdüléshez való jogát. Ezúton is érzik a dolgozók pártunk, kormányunk megbecsülését, s ennek a gondoskodásnak hatása hatékonyan jelentkezik a termelés fokozásában, a terv túlteljesítésében.

Szakszervezetünk feladata, hogy ellenőrizze a szabadságolási ütemtervek végrehajtását és segítse az üdültetés zavartalan lebonyolítását. Ezen a téren vannak eredmények. Például Kiskunfélegyháza állomás, annak ellenére, hogy a létszám szűk keresztmetszetet mutat, a szakszolgálati vezetők szorosan együttműködnek a pártbizottsággal és a szakszervezettel, szabadságolási tervüket 80 százalékban teljesítették. Szeged területén pedig május 12-ig 1099 napra szóló üdültetési utalványt használtak fel.

De nem mindenütt van ez így. A kiskunhalasi fűtőházban például az üzemi bizottság egyszerűen tudomásul vette a szolgálati vezető „indokait", s így a dolgozók jelentős hányada nem mehetett szabadságra és csak a dolgozók öt százaléka vehetett részt üdültetésben.

Különösen súlyos mulasztás terheli Szeged területén az üzemi bizottságokat, mert nem tárgyalták meg a szabadság és üdültetés kérdését, nem számoltatták be sem a tt-elnököket, sem a munkavédelmi felügyelőket, s így nem fedték fel a hiányosságokat, nem nyujtottak segítséget a hibák megszüntetésében.

Komoly felelősség terheli a szabadságolás elkenéséért a szakszolgálati vezetőket. A dolgozók joggal vonhatják kérdőre például a Miskolc területi szolgálati vezetőket amiatt, hogy a szabadságolási ütemtervet miért csak 28 százalékban teljesítették. Ezzel a hanyag és semmivel nem menthető eljárással alaposan megkárosították a vasutas dolgozókat.

Meg kell azonban mondani azt is, hogy ezekért a hiányosságokért nem egyedül felelősek. Felelősek ezekért a Vasutas Szakszervezet központjának Munkavédelmi- és Társadalombiztosítási Osztálya is, mert nem ellenőrizték eléggé a szabadságolások teljesítését és az üdülés feltételeinek biztosítását. Ez egyben rámutat a két osztály elégtelen együttműködésére is, mert tapasztalataikról nem értesítik egymást, hogy a felmerült hiányosságokat menetközben megszüntethessük.

Helyes lenne, ha a területi bizottság az üzemek részére már egy hónappal az üdülés előtt kiadná az üdülőjegyeket. A területi bizottsági elnökök pedig kövessenek el mindent, hogy az üdülőket igénybe venni óhajtó dolgozók részére a szabadságot biztosítsák. Az igazgatóságok vezetői pedig hassanak oda, hogy a szabadságolási ütemterveket haladéktalanul készítsék el az illetékes szervek és gondoskodjon arról, hogy a dolgozók a Munka Törvénykönyvében biztosított jogaikat e téren is zavartalanul élvezhessék.

A nép bíróságának kemény ítélete a dézsmáló vasutasok felett



A vasutas dolgozók ébersége folytán 67 tagú vasutas fosztogató bűnszövetkezetet lepleztek le Dombóváron. Május 22-én a dombóvári sportkörben került sor a bűnszövetkezet 11 tagjának bírósági tárgyalására. Mintegy nyolcszáz szabadnapos vasutas dolgozó vett részt a fosztogató banda tárgyalásán, melynek során fény derült a népvagyon dézsmálóinak sorozatosan elkövetett büntetteire. A tárgyalási teremmé változtatott sportkörben hosszú asztalokra helyezték el a bűnjelként lefoglalt lopott áru egy részét. Bakancsok, cipők, szövetek, vásznak, aktatáskák, likőrös, rumos üvegek, szappan, cukor, csokoládé, stb., mintegy 35.000.— forint értékben tárult a tárgyalás részvevői elé. A kiállított bűnjelek a sorozatosan elkövetett dézsmálások egy részét tették ki, a nagyobbik részét elhasználták, vagy orgazdák útján értékesítették. Közel százezer forint a tél év során megdézsmált áruk értéke.

Három bűnszövetkezet dolgozott a dombóvári állomáson a kocsirendezők, a saruzók és a raktári dolgozók körében és ez a három bűnszövetkezet egymással is összeköttetésben volt. A kocsirendezők a vasúti kocsikat fosztogatták, ugyanúgy a saruzók is, a raktáriak pedig a raktárba bekerülő ládákat, textiles zsákokat törték fel, illetve szakították szét és úgy lopták el a vasútra bizott értékes közszükségleti cikkeket.

A vasutas dolgozók szerte az országban mély felháborodással vettek tudomást a dombóvári bűnszövetkezet tevékenységéről és számos szolgálati hely dolgozói táviratban kérték a Megyei Bíróságot: hozzon súlyos ítéletet ötéves tervünk sikerét gátló, a vasutas dolgozók megbecsülését aláásó tolvajokra.

A kocsirendezők csoportjának bandafőnöke *Koczák* Gyula volt, aki *Boros* István, *Szekeres* Ferenc és *Horváth* Lajossal együttműködve *Barada* István kocsimester tudtával és beleegyezésével a borküldeményeket dézsmálta meg rendszeresen. Télen, mikor az ország élelmezési helyzete a legnehezebb volt, egy mázsa zsírt lopott el, rizst zsákszámra, szappant és egyéb fontos közszükségleti cikkeket tulajdonítottak el.

Zrinyi Miklós, *Gölöncsér* István, *Méri* Béla sorozatosan fosztogatták a borküldeményeket és amellett ládaszámra rumot, zsírt, szappant, cukrot és egyéb közszükségleti cikkeket tartalmazó szállítmányokat dézsmáltak meg.

A bűnszövetkezet legfőbb irányítója és vezetője *Horváth* Mihály raktári munkás 104 esetben követett el dézsmálást. Az ő bűnlajstromához tartozott 7 pár cipő, 20 méter bélésvászon, 12 méter lepedővászon, egy vég sifon, 20 méter kockás inganyag, 12 pár selyemharisnya, 25 méter ruhaszövet, 4 aktatáska, 30 ing, 5 tucat zsebkendő, stb. eltulajdonítása.

A Megyei Bíróság méltó büntetéseket szabott ki a népvagyon dézsmálóira. *Koczák* Gyula 3 évi, *Boros* István 2 és fél évi, *Szekeres* Ferenc 2 és fél évi, *Barada* István kocsimester, egykori csendőr 2 és fél évi, *Horváth* Lajos 3 és fél évi, *Zrinyi* Miklós 2 és fél évi, *Gölöncsér* István 2 és fél évi, *Méri* Béla 2 és fél évi börtönbüntetést kapott. *Horváth* Mihályt a száznégyszeres tolvajt 5 évi börtönbüntetésre ítélték, *Salacz* Sándor raktári átmenesztőt 3 és fél évi, *Balogh* Imre éjjeliőrt pedig 2 és fél évi börtönnel sujtották.

A dombóvári vasutas bűnszövetkezet tárgyalását megelőző héten hozott ítéletet a debreceni Népbíróság a Debrecen-állomáson tevékenykedő 12 tagból álló fosztogató banda felett. A tizenkéttagú tolvajbanda a raktári árukat hoszabb idő óta rendszeresen dézsmálta. A kártevő tolvajokat 3 hónaptól két évig terjedő börtönbüntetéssel sujtotta a dolgozó nép keze.

A munkafegyelem lazasága, az utasítások semmibevevése döntő okai a baleseteknek

„A forgalmi szolgálattevőnek a vágány szabad voltáról, a jelző szabadraállítása illetőleg szabadra állíttatása előtt kell meggyőződnie."
(F. 2. sz. Forgalmi Utasítás 193. pontja.)

Ezt írja elő az utasítás, de *Németh* Ferenc rákoskeresztúri forgalmi szolgálattevőt ez nem érdekelte. Az utasítás például feltétlen éberséget követel a szolgálatban, hiszen emberek élete és népgazdaságunk anyagi értékei forognak kockán. Mégis aludt és csak ébresztéssel tért magához. Kapkodásában a jelzőnél álló mozdonyvonatnak feloldást adott, s ezáltal a térközjelzőnél tartózkodó másik vonattal egy térközbe került. A súlyosabb baleset csak a mozdonyszemélyzet éber szolgálattétele akadályozta meg.

„A váltóőrnek a vágányellenőrzést vágányút áttekintésével, ha pedig ez nem lehetséges, a be-, illetve kijárati vágány teljes bejárásával kell megtartani."
(F. 2. sz. Forgalmi Utasítás 192. pontja.)

Ha *Vig* Lajos fővváltókezelő, Balatonfenyves állomáson vett volna magának annyi *„fáradságot"*, hogy az utasításnak eleget tegyen, nyilván nem történhetett volna meg az, hogy május 13-án Balatonfenyves állomáson a kijelölt II-es számú vágány helyett a foglalt V-ös számú vágányra járassa az 1258 számú vonatot. A baleset következtében a mozdony megsérült. *Vig* lelkiismeretlenül semmibe sem vette a vágányellenőrzést, félrevezette feljebbvalóit, a forgalmi szolgálattevőt, amikor jelentette, hogy *„szabad a bejárat a második vágányra"*. Nyiregyháza átrakó állomáson és Szarvas állomáson helytelen váltóállítás és a váltóellenőrzés elmulasztásából következtek be például tolatás közben kocsikisiklások.

Hosszan sorolhatnánk a szabálytalanságokat, amelyek mindegyike a munkafegyelem lazaságából, az utasítás semmibevevéséből származik. Jó lesz, ha forgalmi szolgálattevőinknek és váltókezelőinknek az a része, amely nem veszi elég komolyan szolgálati vezetőinek tanítását, végre gondolkozik azon, *mi vár rájuk és családjukra baleset után.* Ha erre gondolnak, nyilván fegyelmezetten látják el szolgálatukat és elkerülik a veszélyt, amely alkalmas arra, hogy saját életüket rombadöntse és népgazdaságunk erősödését, a vasút szállítási feladatainak elvégzését fékezze.

A NYIREGYHÁZIAKNAK meg kell javítaniok kultúrmunkájukat

Lapunk másik helyén beszámoltunk a szegedi kultúrbrigádok jó munkáról. Arról, hogyan segítik a szakszervezeti választások sikerét, milyen erőfeszítéseket tesznek azért, hogy a május elsejei vállalások teljesítésével és túlteljesítésével a dolgozók második negyedévi tervüket maradéktalanul megvalósíthassák. Lássuk a nyiregyházi kultúrbrigád és nem utolsósorban a jelenlegi üzemi bizottság hogyan állítja a kultúrforradalmat e feladatok megvalósításának szolgálatába?

Az elmult napokban meglátogattuk a nyiregyházi kultúrotthont. Szerettük volna látni: hogyan tölti be hivatását a nyiregyházi vasutasok kultúrotthona. Hogyan segíti a kultúrforradalom a mi területünkön a dolgozók fejlődését, hogyan vértezi fel ideológiai és szakmai fegyverrel a jobb holnapért küzdőket, hogyan segíti a békeharcot, hogyan mélyíti el a dolgozók szeretetét és háláját a Szovjetunió iránt.

Mindebből semmit nem tapasztaltunk. A kultúrotthon előterében üres boroshordókat találtunk. A kultúrotthont elárasztotta a borszag. A könyvtárhelyiség leírhatatlanul tisztátalan állapotban, bormérésre használva, fáradt, álmos ablakszemeivel meszszire tekintett. A sarokban nagymennyiségű hulladékpapír, kenyér és tégladarabok vártak seprűre. A könyvtárszekrény alsó, nyitott részében a kartotékok mellett kenyérdarabokat, piszkos rongyot, papírt találtunk. A beállított söntéspulton el nem mosott borospoharak, félig teltek, egynémelyik bor színe már meghernyósodott és a kultúra világossága helyett áporodott, kellemetlen büzt árasztott a *„kultúrotthonban"*.

Éles fordulatot a nyiregyháziak kultúrmunkájában

Amiket láttunk, megmagyarázzák, hogy miért nem végez jó munkát a nyiregyházi üzemi bizottság és a kultúrfelelős. *Ivanics* Katalin az ÜB-elnök megbízásából például felhivást tett közzé, hogy a vasutas otthonban 11.— forintos árban bort lehet vásárolni. *Béres* György elvtárs, az üzemi bizottság elnöke pedig kijelentette, hogy azért csináltak bormérést, hogy a dolgozók ne menjenek más vidékre borért. Ezt mindjárt meg lehetett cáfolni azzal, hogy a helybeli Italboltok 11 forint 50 fillérért bármilyen mennyiségben jóminőségű bort árulnak.

Azt is megtudtuk, hogy a Debreceni Területi Bizottság már nem egy ízben felhívta az ÜB-elnökök és kultúrfelelősök figyelmét arra, hogy semmilyen formában nem foglalkozhatnak borméréssel. Ellenben hangsulyoztak azt hogy teremtsenek jó kultúrmunkával kultúrforradalmat és kultúragitációjukkal segítsék a vasutasok előtt álló feladatok elvégzését.

Ez azonban nem használt. A borcsárda mellett azonban gondoskodtak arról, hogy a *„János vitéz"* betanulásával, a háromfelvonásos operett nagy készséget és költséget igénylő előadását megszervezzék a nyiregyházi Városi Színházban. *Béres* elvtársnak nincs pénze sem élő, sem irasos agitációra, amely lendületbe hozná a versenyt és biztositaná a terveljesítést. Nyilván annyi pénzbe sem kerülne, mint a *„János vitéz"*, ahol csupán a jelmezek kölcsönzésére 2000 forintot *„teremtettek"* elő.

Ilyen állapot mellett jó lesz, ha a Vasútpolitikai Osztály a helyi pártszervezettel és a szakszervezet központi Kultúrosztályával karöltve alaposabban megnézik, mi folyt és mi folyik Nyiregyházán, és biztosítják az üzemi kultúrnevelési munka új utakon való elindítását.

Ezt azonban a legsürgősebben meg kell csinálni. Annyira gyorsan es jól, hogy a nyiregyházi kultúrbrigád és kultúrotthon betöltse hivatását, adjon döntő segítséget a választások előkészítésében, a második negyedévi terv teljesítésében és nem utolsósorban más vasúti üzemek dolgozóinak az új normarendezés tudatosításában. Ez az üzemi kultúrmunka elsőrendű feladata, nem pedig a bormérés.

LEVELEZŐINK ÍRJÁK

CSISZMADIA JÓZSEF, RAKOSRÓL: A szolgálati ágak szoros együttműködése révén, az öntudatos dolgozók jó munkájával Rákos állomás gurítója vágányházatának munkálatait május 14-én, másfél nappal a kitűzött határidő előtt befejeztük.

★

MOLNÁR LÁSZLÓ A BÉKÉSCSABAI OSZTÁLYMÉRNÖKSÉGRŐL: Dolgozóink a május elsejére tett felajánlásokat 120 százalékra teljesítették. Kiemelkedő eredményt ért el 223 százalékkal a Petőfi-brigád, a Galisz- és a gyomai Béke-brigád 150 százalékos teljesítménnyel.

★

FÖLDVARI LAJOS, SZEGEDRŐL: Szeged állomás kereskedelmi dolgozói az átlagos rakodási időt 3.9 óráról 3.7-re csökkentették. Ezzel 105.5 százalékot értek el. A raktári dolgozók teljesítményi százalékukat 118-ra emelték. Munkafegyelemsértés az elmult tiz napban nem volt. Sok kiváló egyéni teljesítmény született. A kereskedelmi dolgozók 800 kilogramm ócskavashulladékot gyüjtöttek össze, s tovább küzdenek eredményük növeléséért.

★

TASI MIHÁLY, SZEGEDRŐL: Mi, sztahanovista mozdonyvezetők örömmel csatlakozunk az „ötszázasokhoz". A hős szovjet vasutasok mozgalmát mi is átvettük. Máris megvan a hatása: négy darab mozdonyt letétbehelyeztünk és mozdonyaink határszéli 60—70 kilométeres átlagteljesítményét máris 170—180 kilométerre emeltük. Az eddiginél is jobban segítsék egymást a társszolgálati ágak, hogy megrövidítsük a kocsifordulót, csökkentsük a vonatkéséseket, hogy meglévő mozdonyparkunkkal le tudjuk bonyolítani az őszi csúcsforgalmat.

★

FÖLDVARI LAJOS ÉS KOZMA JÁNOS A DEBRECENI JÁRMŰJAVITÓBÓL: Még 1951 decemberében a Szovjetunió segítsége folytán másfél tonnás gőzpörölyt kapott kovácsműhelyünk. A gép beállítása indokolt, mert 1952-ben már 8.1 százalékkal magasabb tervet kell teljesíteni. A dolgozók örömét azonban a Talajvizsgáló Intézet hanyagsága elrontotta. Még ma is szétszedve, kihasználatlanul vár beállításra a légkalapács. Csupán azért, mert a Talajvizsgáló Intézet bürokratái még csak válaszra sem méltatják a főműhely dolgozóinak sürgetését. (Megvizsgáljuk ezt a kérdést és segítünk az elvtársaknak a gőzpörölyt mielőbbi felállításában. A szerk.)

★

GERCSI GYÖRGY, BÉKÉSCSABÁRÓL: Valamennyi békéscsabai vasutas dolgozó túlteljesítette május elsejei vállalását. Átlagosan 108 százalékra teljesítették felajánlásukat és kivétel nélkül felajánlást tettek június elsejére a megyei békevállalkozóra, augusztus 10-re, a magyar vasutasok napjára és augusztus 20-ra az alkotmány ünnepére. A szakszervezeti választás is sikeresen lezajlott és az új szakszervezeti vezetőség jó munkával akarja bizonyítani, hogy érdemes volt a dolgozók bizalmára.

★

NAGY JÓZSEF, PAPÁRÓL: A pápai vasutasok, fűtőházi, forgalmi, kereskedelmi, pályafenntartási, távirda és biztosító berendezési dolgozók lelkesen csatlakoztak a ferencvárosi „ötszázasok" felhívásához.

★

A MÁV MAGASÉPITMÉNYI OSZTÁLYMÉRNÖKSÉG jo munkájáról számol be „Figyelő" néven egy levelezőnk. A jövőben irja alá a nevét, mert „névtelen" levelek közlésével nem foglalkozunk. Az osztálymérnökség egyébként, — amint meggyőződtünk róla — állandó 140 százalékos teljesítési százalékával élvonalbeli helyet foglal el.

★

KATONA LAJOS, A SZEGEDI FELÉPITMÉNYI- ÉS VASANYAGJAVITÓ ÜV-BŐL: Az öntőműhely egyik dolgozójét, Bóka János sztahanovista öntőt baleset érte, mert illetékes szervek nem gondoskodtak arról, hogy az öntéshez védőruhát kapjanak. A védőruha kiutalásával elejét kell venni annak, hogy a dolgozók egészségüket veszélyeztessék és hogy két hónapra ezáltal kiessenek a termelő munkából. (A konkrét panaszt megvizsgáltuk a központi Munkavédelmi Osztállyal közösen. Ennek eredményeként a Vasúti Főosztályt illetékes szervek utasították a védőruhák beszerzésére és megküldésére. A szerk.)

Szocialista vasútért
A Közlekedésügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Megjelenik havonta egyszer.
Szerkeszti a szerkesztő bizottság.
Laptulajdonos:
a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete
Budapest, VI., Munkácsy Mihály u. 16. Telefon: 113—887, 124—893, 313—744
Kiadóhivatal: VIII., Rákóczi-út 54.
Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5.
Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

„Nincs félállású jelző" -mozgalommal segítik a biztosítóberendezési szolgálat dolgozói az „ötszázasokat"

A szegedi MÁV Igazgatóság távközlő- és biztosítóberendezési szolgálatának egyik példaadó dolgozója, Lakatos László, felhívással fordult az ország valamennyi távközlő- és biztosítóberendezési, valamint váltóőri dolgozóihoz. Ebben „Nincs félállású jelző"-mozgalomra serkent és versenyre hivja őket a kétes jelzőállás megszüntetéséért.

A balesetek jórésze vezethető vissza arra, hogy a jelzőberendezéseket felületesen kezelik és fenntartásukat hanyagul végzik. A versenyrehivás célja az, hogy szakszerű fenntartással elérjük a jelző akadálytalan működését és az időjáráshoz való utánszabályozását, hogy félállású szinképe balesetet ne idézzen elő.

A szegedi dolgozók mozgalma, amint irják, komoly segitséget nyujt „ötszázasaink" mozgalmához és bizunk abban, hogy a hozzájuk való csatlakozás segíti őszi forgalmunk akadálytalan megvalósítását.

Mozgalmas élet AZ ÚJ VASUTAS SPORTSTADIONBAN

Reggel 9 óra, de már zajos sportélet folyik a május 1-én avatott új Lokomotiv-sportstadionban. Az egyesület által *patronált* Rákóczi-gimnázium növendékeinek MHK-próbázással egybekötött atletikai versenyét látjuk.

Háromszáz diák teszi ilyen elevenné a pálya képét. Aki éppen nem versenyez, az társait biztatja, versenyzőből szurkolóvá válva. Remek látvány a friss salakon a 4x100 méteres sikfutás döntője és az ugyanakkor folyó ügyességi számok. A pálya zöld gyepét sem hagyják kihasználatlanul: egy nagyobb csoport az MHK talajgyakorlatait próbálja. Fegyelmezetten, céltudatosan végzik a gyakorlatokat, hiszen ismerik a Munkára, Harcra Kész-mozgalom jelentőségét.

Még néhányan javítani igyekeznek a magasugrólécnél elért eredményükön, a többiek pedig sietve elhelyezkednek a pálya körül, mert a Lokomotív labdarugói kezdik edzésüket. Húsz labda, jo játékosok érdekes technikai gyakorlatai lekötik az ifjak figyelmét. Itt-ott — egy-egy nehezebb gyakorlatnál — csodálkozás mozajaként hallatszik a fiatalok elismerése.

Közben előkészítik a kézi-, kosár-, röplabda- és labdarúgó edzőpályát is, mert a koradélutáni órákban ezeken is vidám munka kezdődik. A vasutasok szeretik az új stadiont és nem vitás, hogy jó munkával és jó sporteredménnyekkel hálálják meg pártunknak és szakszervezetünknek a rólunk való gondoskodást. Otthont kaptak a vasutas sportolók és nincs messze az idő, mikor valamennyi szakosztály ezen az új sportelepen készül versenyelre. A jelenleg idegenben edző vizilabda- és úszó-szakosztályunk is saját uszodájában tart majd edzést, jövőre. Az utánpótlást tehát megfelelő körülmények közötti nevelhetjük fel, egyre erősödő és virágzó életünk tanubizonyságaként.

A labdarúgó edzőpályán vidáman folyik az úttörőcsapat edzése, s már gyülekeznek az ifjcsapat tagjai a pálya körül, hogy utána ők is megkezdhessék. A kézi-, kosár- és röplabdapályán a koradélutáni órákban edző fiatalokat munkából érkező dolgozók váltják fel, majd a késő délutáni órákban mindegyik pályán megkezdik az első csapat tagjai az edzéseket.

Az atletikai pályán vidáman végzik előírt futógyakorlataikat a birkózók és súlyemelők, hogy utána a teremben folytassák az edzést.

A lüktető, eleven sportélet nemsokára elcsendesedik. A Lokomotív sportolói frissen lépnek ki az öltözőkből, fürdőkből és beszélgetve, a sport munkát értékelve, vidáman hazafelé tartanak. Némelyikük visszapillant a stadionra és látszik a szemükben az öröm, a megelégedettség fénye, amely körülsimogatja a zöldgyepes, vörössalakos hatalmas létesítményt.

Ütközö

Egyenlősdi Szolnokon

Sokan még ma is azt hiszik — hét évvel felszabadulásunk után —, hogy az egyenlőség *egyenlősdit* jelent. A dolgozók megbecsülését, az élenjárók tiszteletét és szeretetét, jutalmazását úgy tekintik, mint amely szoros függvénye az egyenlőségnek.

Persze ez helytelen értelmezése a marxi-lenini tanoknak. Mindarra, amit fentebb mondottunk *mindenkinek egyenlően joga van* — ha ugyanazzal az igyekezettel, tehetséggel és főként eredménnyel dolgozik. Ez együttal azt is alátámasztja: miért nem lehet egyenlősdi, miért nem lehet a kevésbbé jól dolgozót ugyanolyan jutalomban részesiteni, mint az élenjárót.

Éppen ezért találjuk furcsának, hogy a Szolnoki Járműjavító ÜV dolgozóit — azok igyekezetét, munkáját, a párthoz, a hazához való hűségét — *«egykalappal»* mérték a jutalmazásoknál.

Ez annál is furcsább, mert az üzemben — ha már a szakszolgálat vezetői nem tudnak különbséget tenni a két fogalom között — legalább a helybeli pártbizottság vagy üzemi bizottság megakadályozhatta volna a pénzjutalmak egyenlő szétosztását. Az ilyen *„jutalmazással"* inkább fékezzük az egyéni kezdeményezést, lendületet és eredményességet, semmint előmozditanánk. Tanuljanak a többi üzemek a szolnokiak egyenlősdijéből...

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM. Ára: 20 fill. 1952 JÚLIUS

A dolgozók fokozott érdekvédelme és az őszi csúcsforgalomra való felkészülés jegyében tanácskozott szakszervezetünk III. országos küldöttközgyűlése

A Vasutasok Szakszervezetének III. Országos Küldöttközgyűlése június 21—22-én ült össze az Északi Járműjavító ÜV kultúrtermében.

Az országos küldöttközgyűlést megelőzték a területi bizottságok küldöttértekezletei, ahol 320 küldöttet választottak, akik az országos közgyülésen képviselték a vasutas dolgozókat. A meghivott vendégekkel együtt közel 500-an vettek részt a tanácskozáson, ahol megjelent *Kristóf* István elvtárs, pártunk Politikai Bizottságának tagja, a Szakszervezetek Országos Tanácsának főtitkára, *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedésügyi miniszter, *Prieszol* József elvtárs, pártunk Központi Vezetőségének tagja, a közlekedésügyi miniszter első helyettese. A küldöttek között voltak *Bognár* Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Főosztály vezetője, *Csanádi* György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója, Kossuth-díjasaink, élenjáró sztahanovistáink.

A közgyülést *Végh* Lajos elvtárs nyitotta meg. Bevezető beszédében elmondotta, hogy pártunk Politikai Bizottsága 1950 július 24-i határozatában felfedte a szakszervezeti vezetés ben lévő súlyos hiányosságokat, egyben rámutatott a hibák kijavításának módjára is. A határozat szellemében igyekezett szakszervezetünk vezetősége javítani a munkát.

Végrehajtottuk az ipari szervezkedést, közelebb vittük a vezetést a dolgozókhoz, létrehoztuk a területi bizottságokat, decentralizáltuk az alapszervezeteket.

Ezek a szervezeti változások elősegítették, hogy szakszervezetünk eredményesen vette ki részét abból a hatalmas építőmunkából, amely pártunk vezetésével hazánkban folyik.

Gáspár elvtárs a szakszervezet eredményeiről és hiányosságairól

A különböző bizottságok megválasztása után számolt be *Gáspár* Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára a szakszervezet munkájáról. A nemzetközi helyzet ismertetésénél hangsúlyozta, hogy a magyar dolgozóknak mindent meg kell tenniök hogy a koreai nép harcát, amely értünk is folyik, megkönnyítsük, segítsük. Hangoztatta, hogy a magyar vasutasok egyemberként követelik Jacques *Duclos* és Andre *Stil* elvtársak szabadonbocsátását.

Ezután a munkaverseny eredményeivel és hiányosságaival foglalkozott. Elmondotta többek között, hogy az új alapokra helyezett *„őtszázas"*- mozgalmat a forgalmi,. vontatási, pályafenntartási és kereskedelmi dolgozók, az *„ötszázasok"*, a tervek teljesítésének és az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításának fő eszközévé teszik.

Jó nevelőmunkával a munkafegyelem megszilárdításáért

Megállapította, hogy a munkafegyelem megszilárdításáért folyó harcot a szakszervezeti funkcionáriusok egyrésze elhanyagolja, akik elnézőek a munkafegyelem lazítóival szemben. A fegyelem megszilárdítása harci kérdés — mondotta — az ellenség, a kulákok a klerikális reakció és hűséges cinkosai, a jobboldali szociáldemokraták ellen, akik a vasúton is próbálkoznak aknamunkát kifejteni.

A balesetek, a lopások, a szolgálat pontatlan ellátása az ellenség befolyását mutatják.

Üzemi bizottságaink egyrésze nem harcolt elég eredményesen azért, és nem végzett olyan nevelő munkát, hogy az öntudatos dolgozók maguk leplezzék le a kártevőket és a munkafegyelem lazítóit. Nem karoltuk fel eléggé az új helyzetet megértő és azt segítő értelmiségünket.

Beszéde további részében a vasutas fiatalokról és a nődolgozókról emlékezett meg. Elmondotta, hogy nődolgozóink becsületesen megállják helyüket és március 85 sztahanovista van közöttük. Az ellenség látja ezt és le akarja járatni a dolgozó nőket. Az a feladatunk, hogy harcoljunk a nődolgozók megbecsüléséért, a nők munkábaállítását megkönnyítő rendelkezések betartásáért, azért, hogy minden dolgozó nő, a képességének leginkább megfelelő munkakörbe kerüljön.

Fokozottabb felelősséggel kell intézni a dolgozók érdekvédelmét

A munkásvédelem érdekében a mi szakszervezetünk is kiépítette munkavédelmi hálózatát — folytatta beszámolóját *Gáspár* elvtárs. — Mindezek mellett azonban még komoly hiányosságok vannak szakszervezetünk munkavédelmi tevékenységében. Területi bizottságaink például nem számoltatják be munkájukról a munkavédelmi felelőst, nem tűzik napirendre a terület munkavédelmi helyzetének tárgyalását, nem ellenőrzik az ÜB munkavédelmi tevékenységét, stb.

Nem lépett fel kellő erélyel a szakszervezet azokkal a vállalatvezetőkkel szemben, akik kormányrendeletek végrehajtását elhanyagolták. Sokhelyütt így a balesetek kivizsgálását bürokratikusan, lélektelenül végzik.

a Munkavédelmi Osztály feladatkozást nem tekinthetjük csupán a Munkavédelmi Osztály feladatának; a dolgozók testi épségének, egészségének védelme az egész szakszervezeti munka fontos részét képezi.

Beszámolója további részében ismertette a szakszervezet társadalombiztosítási munkájának eredményeit. Elmondta, hogy például 1951-ben kilencezer vasutas dolgozó üdült az ország legszebb üdülőiben; 13 napközi-otthon és három bölcsőde könnyített az anyák gondjain. Az e téren is még mutatkozó bürokrácia kiküszöbölésére az ellenőrzés megjavítását jelölte meg feladatul.

Ezután a kulturális- és sportfeladatok ismertetésére tért át. Megjegyezte, hogy bár a szakszervezeti kultúrnevelési munkánk javulást mutat, még elmarad a dolgozók igényeitől, a követelményektől.

A Vasútpolitikai Főosztály, a szakszervezet és a közlekedésügyi minisztérium közös lapjáról megemlékezve, elmondotta: a vasutasok lapja kiterjedt munkáslevelező hálózata segítségével felveti a dolgozók problémáit, nyilvánosságot ad a bírálatnak és a tapasztalatcserének.

A sport terén elért jó eredményekről beszélt ezután. Megemlítette, hogy az MHK-ban országos viszonylatban első helyen végeztünk, több vasutas sportolónk világcsúcsot ért el és közülük számosan a világbajnokság büszke tulajdonosai. Az eredmények mellett hiba az, hogy sportmunkánk bizonyos mértékben még ma is öncélú, az MHK szervezését sem töltöttük meg eléggé politikai tartalommal.

Gáspár elvtárs ezután szervezeti kérdésekről beszélt és megállapította, hogy az utóbbi időben, főképpen a vezetőszervek újjáválasztása során

erősödött a bírálat és önbírálat, szervezeteinkben a demokrácia elve mindjobban érvényesül.

Befejezésül megemlékezett a szakszervezet kapcsolatáról a Vasútpolitikai Főosztállyal, a SZOT-tal. Különösen kiemelte, hogy szakszervezetünk a vasutas dolgozók között csak abban az esetben tud eredményes, nevelő és szervező munkát végezni, ha támaszkodik arra az erőre, amelyet a Vasútpolitikai Főosztály jelent. Beszélt arról a segítségről, amelyet a Szakszervezetek Országos Tanácsa Elnöksége és Titkársága nyujtott szakszervezetünknek határozataival, elvi irányításával és instruktorai tevékenységén keresztül.

Kristóf elvtárs pártunk Központi Vezetősége és Rákosi elvtárs üdvözletét tolmácsolja

Pártunk Központi Vezetősége és *Rákosi* elvtárs, valamint a magyar szervezett dolgozók üdvözletét *Kristóf* István elvtárs, az MDP Politikai Bizottságának tagja, a SZOT főtitkára tolmácsolta a közgyűlésnek.

Felszólalásában a vasutas verseny mozgalom növekedésével foglalkozott. Rámutatott, hogy a megnövekedett áru- és utasforgalom s az élezödő nemzetközi helyzet is megnöveli a vasút szerepét, a vasút dolgozóinak felelősségét. Az élenjáró vasutas dolgozók naponta jobb és jobb eredményekkel harcolnak a vasútra háruló feladatok jó megvalósításáért.

A jó munka érdekében — folytatta *Kristóf* elvtárs — meg kell szüntetni a vasútnál a munkaversenyben jelentkező bürokráciát. Igen lassan halad a szovjet tapasztalatok elterjesztése, nagy még az idegenkedés, a félelem az újításoktól. Nem egy esetben előfordul, hogy

az ellenség a „szakszerűség" túlzott hangoztatása mögé bújva, akadályozza az alulról jövő kezdeményezések megfelelő kibontakozását.

Ezek ellen a jelenségek ellen a Vasutasok Szakszervezetének keményen fel kell lépnie.

Következetesen kell bírálni és bátran fel kell tárni a hiányosságokat, le kell leplezni a még megbúvó ellenséget, a jobboldali szociáldemokratákat.

Tevékenyen vegyen részt a szakszervezet abban a harcban, amelyet a vasút fegyelmének kialakításáért folytatunk.

A szakszervezet ne feledkezzék meg a dolgozó emberről sem, harcoljon a Munka Törvénykönyve maradéktalan betartásáért.

Végül hangsúlyozta *Kristóf* elvtárs, hogy a szakszervezet csak akkor tudja feladatait maradéktalanul ellátni, ha mindenkor igénybe veszi a Vasútpolitikai Osztály segítségét, s munkájában mindenkor érvényesül a kommunisták vezetése

Bebrits elvtárs a megnövekedett őszi szállítási feladatokról

Bebrits Lajos elvtárs közlekedésügyi miniszter szólalt fel ezután. Elmondotta, hogy az egyre emelkedő, és mindinkább nehezebbé váló feladatokat a szakszervezet részéről jövő támogatással, szinte maradék nélkül, idejében meg lehetett oldani.

A közlekedésügyi miniszter felhívta a megválasztandó új szakszervezeti vezetőség figyelmét arra a nagy feladatra, amelyet

az eddigieknél 25—30 százalékkal magasabb őszi csúcsforgalom állít a vasút dolgozói elé

Minden kocsit és mozdonyt üzemképes állapotba kell hozni és nagy gondot kell fordítani a mozdonyok jó karbantartására. Sokkal több szerelvényt kell megraknunk, — mondotta — és gyorsabban kell vezetnünk vonatainkat, mint eddig. Ezek érdekében állítsa előtérbe a szakszervezet azokat a mozgalmakat, amelyek biztosítják a növekvő forgalom lebonyolítását. Jó felvilágosító munkával neveljék a vasút dolgozóit, különösen a forgalom dolgozóit és a mozdonyvezetőket, hogy fokozott figyelemmel, szaktudásuk növelésével kerüljék el a baleseteket.

Bebrits elvtárs figyelmeztetett arra, hogy a hatalmas őszi szállítási feladatok elvégzéséhez be kell vezetni a Szovjetunióban már bevált

szovjet tolatási tapasztalatokat.

A *Szocialista Vasútért* hasábjain keresztül és egyéb módon tudatosítsuk ezeknek a szovjet munkamódszereknek óriási előnyeit, hogy az üzemi bizottságok követeljék e módszerek széles-arányú alkalmazását.

A miniszter különösen hangsúlyozta a következetes harcot a balesetek ellen. Ha forradalmi éberséggel dolgozunk és át tudjuk vinni az éberség szellemét a szakszervezet útján a széles vasutas tömegekbe, akkor elcsípjük és ártalmatlanná tesszük az ellenség kezét, amelyet nem egy balesetnél határozottan meg lehet látni — mondotta.

Bebrits elvtárs részletesen foglalkozott a vasutasok nagy nemzeti feladatával és hangsúlyozta hogy

a vasút dolgozóinak központi feladata felkészülni az őszi csúcsforgalomra,

éppen ezért a megnövekedett szállítási feladatok sikeres lebonyolításáért a szakszervezetnek a legkövetkezetesebb harcot kell folytatnia.

Bognár elvtárs a kommunista vasutasok felelősségéről és helytállásáról

Bognár Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Főosztály vezetője a kommunista vasutasok felelősségéről beszélt. A vasút jó vagy rossz munkája kihat népgazdaságunk egész területére — mondotta többek között. — Ezért a kommunistáknak élen kell járniok az ellenség elleni harcban, bátran helyt kell állniuk a feladatok elvégzésénél, a nehézségek leküzdésénél. A kommunisták már jó példát mutattak az idei télen, amikor éjjel-nappal hősiesen küzdöttek a hóakadályok eltakarításáért. Most a legfőbb feladatuk, hogy az őszi csúcsforgalomra való felkészülés nehézségeit leküzdjék.

Bognár elvtárs ezután a balesetek kérdésével foglalkozott és kiemelte, hogy amikor a vasutas dolgozókat felelősségre és éberségre neveljük, egyuttal keményen kell harcolnunk az ellenség ellen, azok ellen a lazaságok ellen, amelyek a vasút területén fennállnak. Aki nem harcol eredményesen a balesetek ellen — folytatta — az nem tud eredményesen küzdeni az előttünk álló őszi szállítási feladatok végrehajtásáért sem.

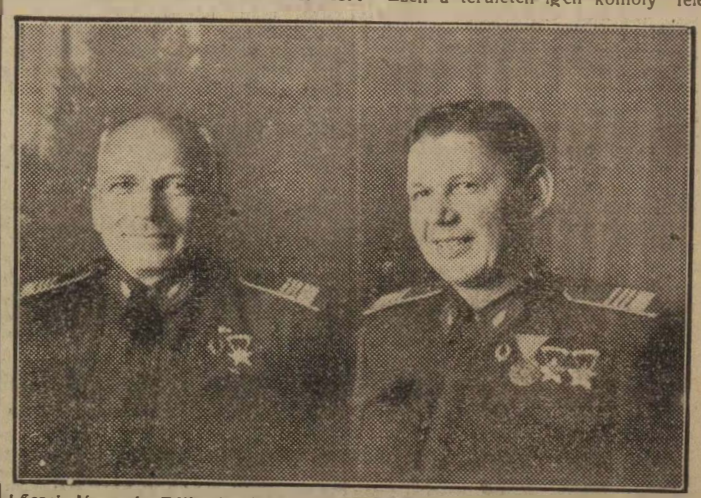
A szakszervezet feladata, hogy türelmes, felvilágosító munkával a funkcionáriusokat, a vasutas dolgozók széles tömegeit is felelősségre, éberségre nevelje,

hogy ezáltal dolgozóinkat az ellenség elleni kemény harcra mozgósítsuk.

Ezen a területen igen komoly fele-



Nagy sikere volt a kongresszussal összekötött újító kiállításnak. A küldöttek és meghivott vendégek sorra látogatták a kiállítási asztalokat és megvitatták az újítást, vagy észszerüsítést, jegyzeteket készítettek, s elhatározták, hogy visszatérve üzemükbe, megvalósítják a tapasztaltakat.



Lőcsei János és Tóth III. János Kossuth-díjas, sztahanovista főmozdonyvezetők a kongresszuson. Mindketten elismert „ötszázasok", akik átadják tapasztalataikat társaiknak, hogy minél több élvonalba kerülő „ötszázas" segítse az őszi csúcsforgalom lebonyolításával nagy nemzeti feladatunk végrehajtását.

lősség és nagy feladat vár a szakszervezetre, azokra az elvtársakra, akik a vasútas dolgozók bizalmából bekerülnek a szakszervezet új vezetőségébe.

Beszédében foglalkozott a szakszervezeti területi bizottságok és az egyes vasútigazgatóságok politikai osztályainak a kapcsolatával. Bejelentette, hogy pártunk határozata értelmében munkánk eredményesebbé tétele érdekében a legszorosabb kapcsolatot kell kiépíteni és a vasutas pártszervezetek figyelmét és munkáját arra fogja irányítani a Vasútpolitikai Főosztály, hogy az új szakszervezeti vezetőségeknek messzemenő segítséget nyújtsanak, bizzák meg őket komoly feladatokkal, támogassák ezek elvégzésében és ellenőrizzék a feladatok végrehajtását. E kapcsolatnak a pártszerv és a szakszervezet közötti kapcsolat elvének szigorú betartásával kell érvényesülnie — mondotta.

Bognár elvtárs hálával emlékezett meg felszólalásában arról a nagyszerű segítségről is, amelyet a hős szovjet vasutasoktól kapunk. Végül hangsúlyozta, hogy az őszi csúcsforgalomban az *„ötszázas"* mozgalom során olymértékben használjuk fel a szovjet tapasztalatokat, hogy az biztosítsa nagy nemzeti feladatunk, az őszi csúcsforgalom feladatainak maradéktalan elvégzését.

Csanádi elvtárs a szakszervezettel való együttműködésről

Csanádi György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója hozzászólásában hosszasan ismertette azokat a feladatokat, melyeket a szakszervezetnek és a szakszolgálatnak együttesen kell megoldaniok.

Beszédében hangsúlyozta, hogy a szakszervezetnek gondot kell fordítani a vasutas dolgozó tömegek nevelésére és ezen a téren elért eredményeit fokoznia kell.

A legdöntőbb: a politikai, és szakmai nevelés, valamint a fegyelem megerősítése a vasút területén.

Enélkül — mondotta — nincs szocialista vasút és enélkül semilyen feladatot nem tudunk megoldani.

A szakmai vezetés és a szakszervezet együttműködésével foglalkozva, megjegyezte, hogy a dolgozók fegyelmének megerősítése végett, a dolgozók jó szolgálatának elősegítésére

a szakszervezetnek és a szakmai vezetésnek együtt kell működniök a dolgozók szociális körülményeinek megjavításáért,

mert ezen a vonalon még mindig sok hiányosság van.

Beszédében foglalkozott az *„ötszázas"*-mozgalom kérdésével, az őszi forgalomra való felkészülés feladataival és kiemelte, hogy az egyre növekvő feladatok még inkább szükségessé teszik a párt mutatta úton szakszervezetünk és szakszolgálatunk legteljesebb együttműködését.

Megválasztják a szakszervezet új központi vezetőségét és elnökségét

Számos értékes hozzászólás hangzott el a vita során. *Baťázs* József elvtárs, a Debreceni Fűtőház küldötte például elmondotta, hogy a munka folyamatosságában zavarok jelentkeznek, mert az újjáépítés alatt álló fűtőház süllyesztői és a többi munkahelyek nincsenek elég közel egymáshoz. A főtitkár beszámolójában hiányolta, hogy keveset foglalkozott a debreceni terület munkájával, pedig — amint mondotta — a debreceniek is szívügyüknek tekintik és következetesen harcolnak szocialista hazánk felépítéséért.

Mátyus Mária, Miskolc személypályaudvar küldötte, a kultúrnevelés kérdésével foglalkozva bírálatot gyakorolt a miskolciak hiányos kultúrmunkája felett. Megjegyezte, hogy a kultúrbrigádok csak kampányszerűen működtek, nem tárták fel a hibákat és nem segítették az élenhaladókat.

Pozsgai Kálmán elvtárs, Pécs-terület küldöttje a szakszervezet munkájának megjavítása céljából javasolta, hogy a szakszervezeti vezetőség teremtse meg a munkaverseny nyilvánosságának biztosításához szükséges feltételeket, és hogy a központ, valamint a területi bizottság az eddiginél nagyobb gondot fordítson a dolgozók érdekvédelmére. Végül javasolta, hogy a szakszervezeti központ erősítse meg az instruktori hálózatot, a területi bizottságok pedig a vonalfelelősök hálózatát vizsgálják felül, hogy ezzel megjavítsák a munkát.

Sebestyén János, a szolnoki dolgozók küldötte hangsúlyozta, hogy nem foglalkozunk kellőképpen a sztahanovistákkal és nem vonjuk be őket a műszaki továbbképzésbe.

Eszes Lajos, a szegedi terület küldötte az eredményeket ismertette, majd elmondotta, hogy a központi vezetőség nézze meg azt a kérdést, hogy a szakszervezet legyen a munkaverseny igazi gazdája és ne hagyja, hogy a versenymozgalom egyes helyeken átcsússzon a szakszolgálat versenyfelelősei kezébe. A Szovjetuniótól átvett új sztahanovista módszereket még szélesebb körben kell terjesztenie a szakszervezet központtának. Többet kell foglalkozni az ifjúsággal és a női dolgozókkal és az új központi vezetőség tekintse feladatának a munkafegyelem megszilárdítását és harcoljon a tervek teljesítéséért, távolítsa el az olyan szakszervezeti funkcionáriusokat, akik védik a munkafegyelem megsértőit.

Tóth III. János, Kossuth-díjas, sztahanovista főmozdonyvezető felszólalásában hangsúlyozta, hogy az *„ötszázas"*-mozgalom elterjesztését, az őszi csúcsforgalomra való felkészülést és annak végrehajtását a kommunistáknak és minden vasutas dolgozónak harci feladatnak kell tekinteni. Bírálta a szakszervezet vezetését, hogy nem népszerűsíti kellőképpen az *„ötszázas"*-mozgalmat.

Bank Rozália a Pécs-területi vasutasok küldötte megállapította, hogy a területen a társadalombiztosítási tanács, bár kezében volt az az eszköz, amellyel harcolni tudott volna a munkafegyelem lazítói ellen, mégsem tette meg. Ezért a területi bizottságot hibáztatja. Hangoztatta, hogy a következő hetekben választásra kerülő társadalombiztosítási tanácsokkal úgy fogják megerősíteni az üzemi bizottságokat, hogy a munkafegyelem terén döntő javulást érjenek el.

Kiss József, a budapesti terület küldötte az „ötszázas"-mozgalommal kapcsolatban javasolta, hogy a mozdonyfordulók teljesítési százalékát kísérjék figyelemmel, hogy ennek birtokában azonnal meg tudják állapítani az illető vonalon közlekedő mozdony teljesítményét.

özv. *Kovács* Pálné, Kaposvár állomás küldötte elmondotta, hogy a küldöttközgyűlésnek hiányosságát abban látja, hogy bár nagyon sok jó és komoly bírálat hangzott el, kevés volt az önbírálat és nagyon kevés volt a javaslat a hiányosságok kiküszöbölésére. Több önbírálatot és több javaslatot kellett volna felvetni központi vezetőségünk felé — mondotta. Hibáztatta az üzemi bizottságokat, hogy a bizalmiakat nem nevelik eléggé, nem tanítják őket, hogy a munkaversenyek szervezését jobban el tudják látni. Az üzemi bizottságok nem harcolnak következetesen a szabadságolási ütemterv betartásáért a szakvonali vezetőkkel. Hiányolta, hogy az béreség kérdésével a közgyűlés aránylag keveset foglalkozott, pedig a szakszervezet részéről sok mulasztás van ezen a téren. Az üzemi bizottságok nagyobb része elhanyagolja az béreséget. Javasolta, hogy az új központi vezetőség többet foglalkozzon a kisebb üzemi bizottságokkal és biztosítsák részükre a feladatok elvégzéséhez szükséges feltételeket. Javasolta továbbá, hogy az új vezetőség hozzon határozatot arra, hogy többet törődik az ÜB-k helyes és konkrét javaslataival, ezeket a javaslatokat tárgyalja az Elnökség, melynek elbírálását tudassák az üzemi bizottsággal.

Számos hozzászóló után, *Gáspár* Sándor elvtárs válaszolt a hozzászólásokra. Utána *Elek* Tivadar elvtárs, a központi ellenőrző bizottság elnöke tette meg az ÉB jelentését, amelyet a küldöttközgyűlés egyhangúlag elfogadott.

A hozzászólások között felolvasták a dolgozók tetszésnyilvánítása közben több szakszervezet és sok vasúti üzem dolgozóinak harcos üdvözlő táviratát.

Ezután került sor az új központi vezetőség megválasztására, majd a határozati javaslat módosítására tett *Rácz* Kálmán elvtárs javaslatot. A módosított határozati javaslatot a közgyűlés egyhangúan határozattá emelte. A határozati javaslat elfogadása után lelkeshangú táviratban fogadták meg a küldöttek népünk szeretett vezérének, *Rákosi* elvtársnak, hogy jó munkával, a párt és a haza iránti hűséggel sikeresen diadalra viszik legközelebbi nagy feladatunkat, az őszi csúcsforgalom ügyét.

Pánti Béla elvtárs, elnök zárószavával ért véget a Vasutasok Szakszervezetének küldöttközgyűlése, majd a kongresszus után összeült új központi vezetőség megválasztotta a szakszervezet új elnökségét. Az elnökség tagjai: *Bognár* Imre; *Csanádi* György; *Fábián* Istvánné; *Feleki* Pál; *Gáspár* Sándor; *Gróf* József; *Huszár* III. József; *Máté* Sándor; *Mészáros* Mátyás; *Partl* József; *Petővári* László; *Szabó* Erzsébet és *Tusa* Lajos elvtársak. Póttagjai: *Bán* István; *Krekó* Ferenc; *Papp* János elvtársak.

Az elnökség tagjai ezután megválasztották soraik közül a szakszervezet elnökét és két titkárát. A választás eredményeként: *Gáspár* Sándor elvtársat elnökké, *Feleki* Pál elvtársat első titkárrá, *Gróf* József elvtársat második titkárrá választották.

Harcban 4000 kocsi megjavításáért



A második negyedévi terv teljesítésének utolsó szakasza, a harmadik negyedév feladatainak megvalósítása egybeesik az őszi csúcsforgalomra való felkészüléssel. Különösen fontos munkát végeznek ezen a területen a járműjavítók dolgozói, akik harcban állnak négyezer kocsi megjavításáért.

A Landler Művek Kocsiosztályán a javítóvágányokon sok-sok hibás és roncskocsi vár javításra. A dolgozók jó munkája révén szinte futószalagszerűen kerülnek ki az üzemből. A brigádok terven felüli vállalásokkal segítik az őszi forgalom előkészületeit és ezt a harcukat.

összeköttik a koreai nép harcával, a dolgozók által kezdeményezett tíznapos koreai műszak jó elvégzésével,

mert tudják, hogy ez békeharcunkat segíti, amely szervesen összefügg a koreai nép megsegítésével, harcának győzelmes befejezésével.

Nagy nemzeti feladatunk végrehajtásában döntő szerepe van a Szovjetunió által részünkre nyugatról visszaszerzett négyezer teherkocsinak — mondja *Ludányi* József elvtárs, sztahanovista szekrénylakatos. Azonban azt is meg kell mondanunk, hogy ezek a kocsik komoly javítási munkát igényelnek. Állapotuk hűen tükrözi a nyugati „paradicsomi" állapotokat. Valamennyi kocsi főjavításra szorul. Üzemünk és a brigádok terven felüli vállalásai alkotmányunk ünnepére és ezen belül a vasutasnapi felajánlások, biztosíték arra, hogy valamennyi kocsit határidő előtt bocsátjuk a forgalom rendelkezésére.

A brigád öt főjavításos kocsi munkálatait végzi szorgalmasan.

Ahhoz azonban, hogy az osztály a javítások ütemét megtudja gyorsítani, a műszaki vezetőknek több gondot kell fordítani a terv egyenletes végrehajtására. Közel tíz napig belső munkanélküliség volt, a munka elvégzéséhez hiányzott a szükséges anyag és gátolta az üzem egyenletes termelését. A helytelen szervezésből eredő mulasztásokat, a hónap hátralévő részében nagyszámú túlóra felhasználásával igyekeznek a hibákat pótolni, de ez a javítási költséget nagymértékben megdrágítja és a tervben is eltolódást okoz. Ezen a téren még van mit javítaniok a műszaki vezetőknek.

27 teherkocsi terven felül

Az Északi Járműjavító ÜV kocsiosztályának dolgozói is jó munkájuk eredménye nyomán ezideig már a havi futójavításos előirányzatukat 27 teherkocsival túlteljesítették és

a kocsik javításának átlagidejét 8—10 órával csökkentették.

Amikor arról beszélünk, hogy mennyire fontos munkát végeznek ebben az időszakban, az aratás idején, a felkészülésre való időszakban a kocsik javításánál, *Réthelyi* Gyula bognár így vélekedik:

— Minden kis repedés nagy kárt okoz és ha ezeket összegeznénk, milliós kárt okoznánk rossz munkánkkal népgazdaságunknak. De tudjuk azt is, hogy minőségi munkával egyben jövőévi kenyerünket is biztosítjuk. Az ömlesztett áru szállítását csak jó kocsikkal lehet biztosítani, ezért különösen nagy gondot fordítok rá, s arra törekszem, hogy 130 százalékos teljesítményemet tovább növeljem.

Haluszka János szekrénylakatosnak is ez a véleménye. 125 százalékos teljesítményét terven felüli vállalásuk útján fejleszti tovább. Ő is az anyagelosztás rossz szervezését panaszolja. — *Huszár* elvtárs, az anyagosunk, két hétig is biztat bennünket — mondja *Haluszka* elvtárs. — De újabb hetek mulnak el anyag nélkül. Nincs félcolos állványcsavarunk, a 60 milliméteres facsavar helyett 70-est kell használnunk. Persze ez többletmunkát okoz és rongálja az anyagot. Szinte szokottá vált, hogyha 50 milliméteres vashuzalszeget kérünk, 80-asat kapunk, de ha 80-ast kérünk, akkor csak 40-est tudnak adni.

A Szolnoki Járműjavító ÜV-ből *Cseh* Zoltán elvtárs, lapunk levelezője megírta, hogy a kocsiosztály eredményesen készül az őszi forgalomra. A lendületet azt bizonyítja, hogy túl akarják szárnyalni a tervet és úgy dolgoznak, hogy az augusztus 20-i vállalásainkat 10 nappal előbb, már augusztus 10-re, a vasútasnapra befejezzék. *Perge* Lajos cserejavító lakatos például 124 százalékos átlagteljesítményét 130 százalékra növeli, *Bódi* Károly szekrénylakatos két kocsi, *Holló* Mihály pedig három kocsi fővizsgájának elkészítését vállalta terven felül és egyre többen csatlakoznak hozzájuk.

Hogyan segítsük a kocsiosztály dolgozóit

A havi terv bevezetése alapos segítséget jelent a Landler Művek kocsiosztályán, a tervért vívott harcban. Hiba az, hogy a járműjavítók kocsiosztályaiban nem fordítanak gondot a tervek felbontására. Az Üzemgazdasági Osztálynak úgy látszik közönbös, hogy a dolgozókat érdeklik azok a feladatok, melyeket végre kell hajtaniok. Az osztály tervét csak késve bontják fel brigádtervekre. Csakis közös munkával, a dolgozókkal való szoros együttműködéssel tudják az őszi forgalmat megfelelő számú kocsival ellátni.

Mi itt a teendő? A szakszervezet üzemi bizottságai, bizalmiak és brigádvezetők harcoljanak következetesen azért, hogy a havi tervet lehetőleg öt nappal előbb felbontva adják át a brigádoknak.

Küzdjenek azért, hogy az ehhez szükséges anyagot az illetékes szervek időre biztosítsa. Ezzel felszámolják a tervszerűtlenséget, a kapkodást és a termelési egyenetlenséget. Az anyagraktárak dolgozói tekintsék harci feladatuknak, hogy a dolgozók részére a szükséges anyagokat, alkatrészeket időben biztosítják. Kérjék a párt- és szakszervezeti szervek segítségét, ha a felsőbb szerv nem tud anyagot biztosítani, de különösen harcoljanak a bürokrácia ellen, amire *Kristóf* elvtárs is felhívta a vasútasok figyelmét szakszervezetünk III. kongresszusán. Ezzel nagymértékben megszüntetjük a tervszerűtlen munkát és a túlóráztatást. A műszaki értelmiség, a művezetők, mint a termelés közvetlen parancsnokai segítsenek és harcoljanak azért, hogy a kocsiosztály dolgozói tudják vállalásaikat teljesíteni, hogy a vasútasnapra befejezzék augusztus 20-i felajánlásaikat és ezáltal négyezer kocsit juttassanak a szállítás érhálózatába.

A rákosállomási baleset megérteti dolgozóinkkal, hogy a munkafegyelem megszilárdítása valamennyi vasutas dolgozó központi kérdése

A *Szolgálati Szabályzat*, az utasítások és rendeletek betartása minden vasutas dolgozó számára törvény.

A becsületes, a hazáját, a vasutat szerető dolgozóink felháborodásuknak, megvetésüknek és gyűlöletüknek adtak kifejezést a rákosállomási baleset előidézői, az ellenséggel cimboráló gyilkosokkal szemben, akik cselekedetükkel vasutas munkástársaik életét, s más üzemek dolgozóinak építőmunkájukban annyira hasznos életét semmisítették meg.

Nem azonosítjuk magunkat a balesetet előidéző gyilkosokkal

A vasutas dolgozók gyűlöletét fejezik ki azok a levelek is, amelyek szerkesztőségünkbe érkeznek.

Suhajda Endre elvtárs, sztahanovista főraktárnok írja többek között:

„Milliós értékeket tesz tönkre, dolgozó emberek életét oltják ki a balesetek. Emberi tragédiák százait szüli, s ökölbe szorul a kezünk, ha ilyesmiről hallunk. Az ellenség dolgozik a vasúton is és mi ezt tétlenül akarjuk tovább nézni? Szó sem lehet róla. Kíméletlenül fel kell lépni minden lazaság, felelőtlenség ellen.

Szólni kell az ellenségnek a nődolgozók ellen indított támadásáról. Nálunk a pénztári, távirdai és kereskedelmi szolgálatnál kiváló eredményeket ének el nődolgozóink, de ugyanaz a helyzet a forgalmi szolgálat terén is. Mégis azt hiresztelték, hogy a rákosállomási balesetet nődolgozó okozta. Ezt mi, vasutas férfidolgozók visszautasítjuk és az imperialista ügynökök támadására azzal válaszolunk, hogy még nagyobb lelkiismeretességgel tanítjuk nődolgozóinkat, hogy a szakismereteket elsajátítsák és még nagyobb felvilágosító munkát folytatunk azért, hogy a vasutasok soraiban meglúit reakciós elemeket megsemmisítsük és vasutunk jó hírét öregbítsük.

B. Varga András, Rákos állomás ÜB-elnöke így ír:

„Az állomásunkon történt szomorú kimenetelű balesetünkért az üzemi bizottság tagjai is felelősek. Nem voltunk éberek, nem lepleztük le az ellenséget és nem ellenőriztük a szolgálati vezetők munkáját. A baleset intő példa és szomorú iskola számunkra. Arra tanít elsősorban, hogy az üzemi bizottságnak gyökeresen meg kell változtatni a munkamódszerét.

Tanuljanak a többi állomások is a mi esetünkből. Legfontosabb, hogy a munkafegyelmet megszilárdítsuk. Az ellenséget figyelnünk kell és még mielőtt kárt okoznának, mielőtt az imperialisták malmára hajtanák a vizet, le kell lepleznl, meg kell semmisíteni őket.

Az üzemi bizottságnak az eddiginél sokkal szorosabbra kell fűznie kapcsolatát a pártszervezettel. A szakszervezeti funkcionáriusoknak még jobban magukévá kell tenniök pártunk és a SZOT határozatait. Kíméletlen harcot kell folytatnunk a klerikális reakció és a kétlaki dolgozók ellen, mert Rákos állomáson ezen a téren is van még javítani való.

Ezeket figyelembevéve, be akarjuk bizonyítani, hogy hasznos tagjai vagyunk népi demokráciánknak, rendíthetetlenül ragaszkodunk nagy pártunkhoz és szeretett Rákosi elvtársunkhoz. Az őszi csúcsforgalomra való felkészüléssel, az őszi csúcsforgalmi feladatok maradéktalan végrehajtásával akarjuk bebizonyítani, hogy nem azonosítjuk magunkat a balesetet előidéző felelőtlen, az ellenség befolyása alatt álló két gyilkossal."

Gerzson Pálné, Rákos állomás dolgozója, elmondja levelében, hogy az *állomás dolgozóinak* legnagyobb része kétlaki életet élő, akik csak a saját egyéni dolgaikkal törődnek. Az ilyen ember — írja —, mint *Vasvári* Rezső, aki *„Gömbös-katona"* volt, aljas munkáját hosszú ideig alattomban végezte, de intő példa számunkra, a becsületes dolgozók egész számára, hogy még jobban vegyük fel a harcot a vasútas zubbony alatt megbúvó, kétlaki életet élő ellenség ellen. Minket, nőket is, be akartak mocskolni, hogy egyik nőtársunk idézte elő a balesetet. Mi azonban a még fegyelmezettebb munkával adjuk meg erre a szükséges választ.

Lassú János, külsős forgalmi szolgálattevő arról ír, hogy az állomás területén hiányzik a politikai felvilágosító munka, a dolgozókkal nem foglalkoznak, a népnevelők nem működnek, de hiányos a szakszervezeti bizalmiak munkája is. Ez egyik oka annak, hogy a dolgozók egyrésze nem érzi munkája jelentőségét és felelősségét. Éppen ezért brigádot alakítottak, hogy állandó jellegűvé tegyék a nevelőmunkát és ezt összekötik a vasutasnapi fogadalom teljesítésével, az őszi forgalomra való jó felkészüléssel.

A vasutas dolgozók megértették a rákosállomási baleset-ből is, hogy saját legközvetlenebb érdeke minden vasutas dolgozónak a fegyelmezett szolgálat ellátásáért folytatott harc. Ahogy a Rákos állomás baleset áldozatainak közel fele vasutas volt, vagy a legutóbbi nagykőrösi baleset valamennyi sérültje és egy halálos áldozata vasutas volt, a további bűnös fegyelmezetlenségből eredő balesetek áldozatai ismét vasutasok lehetnek. Minden becsületes vasutas dolgozó első tanulságként azt vonja le, hogy a szolgálatot utasításszerűen ellátni annyit jelent, mint egymás életét óvni.

A vonatszemélyzet politikai nevelése

(A Vasut politikai Főosztály kiadása)

Közeljövőben megjelenik a Vasútpolitikai Főosztály kiadásában: „A vonatszemélyzet nevelése" című szovjet brosúra. E brosúra távolsági személyvonatok vonatkísérőiről szól, azt mutatja meg, hogyan szervezték meg a szovjet vasúti pártszervezetek a vonatbrigádok között az eleven pártéletet, hogyan oldották meg a vonatkísérőszemélyzet mozgalmi életbe, munkaversenybe való bevonását.

Az utazószemélyzet politikai nevelése a vasúti pártszervezetek egyik legnehezebb feladata. E munka sikeres elvégzéséhez nyújt nagy segítséget a most megjelenő brosúra, mely módszertani támogatásban részesíti pártszervezeteinket: hogyan lehet megoldani bonyolult körülmények között is az utazószemélyzet aktivizálását, pártéletbe való bevonását.

A brosúra jelentőségét aláhúzza az a körülmény is, hogy részletesen foglalkozik a pártcsoportok munkájával. A mi pártunk is nagy gondot fordít arra, hogy a pártcsoportokat megerősítse. Ennek a feladatnak elvégzéséhez hasznos támogatást nyújt a brosúrában közölt sok helyes módszer, melynek alapos tanulmányozása és a tanultak felhasználása hozzájárult pártszervezeteink munkája megjavításához.

NEMZETKÖZI hírek

Magyar vasutasok a német vasutasnapon

A Német Demokratikus Köztársaság vasutas dolgozóinak meghívására két képviselőt küldtünk a június 8-i német vasutasnapra: *Krekó* Ferenc elvtársat, a szakszervezet elnökségi irodájának vezetőjét és *Gombai* József elvtársat, a gyorsvasút dolgozóinak sztahanovistáját küldöttét.

A vasutasnap ünnepségei 8-án, a délutáni órákban kezdődtek az Ifjúsági Köztársaságban, ahol az Államvasút vezérigazgatója mondott beszédet. A hatalmas szabadtéri színpad nézőterén mintegy 30.000 vasutas jelent meg. A szovjet-ukrán népi együttes adott műsort. A művészek hatalmas sikert arattak. Befejezése után különféle szórakoztató játékok kezdődtek. Ebben az időben már közel százezer ember gyűlt össze. Este tűzijáték volt.

A vasutasnap hivatalos ünnepi részét már 6-án megtartották az egyik nagy sportcsarnokban, ahol Walter *Ulbricht* elvtárs, közel ezer vasutas jelenlétében 400 élenjáró dolgozót tüntetett ki *„Kiváló vasutas"* és *„Érdemes vasutas"* éremmel.

Krekó elvtárs hazatérte után beszámolt tapasztalatairól. Többek között elmondotta, hogy az ottani vasutasoknál is ismert és bevezetett mozgalom, a szovjet *„500 kilométeres"*-mozgalom. Az *„ötszázasok"* jelvényt viselnek gombjukukban. Az *„ötszázas"*-jelvény viselését azonban engedélyhez kötik, oklevéllel és igazolással látják el büszke tulajdonosát. Ha bármely oknál fogva nem tudja tartani teljesítményét, a jelvény viselésére sem az érdekelt *„ötszázas"*, sem pedig a mozdonya nem jogosult, s csupán az oklevél birtokában marad.

A demokratikus német vasutasoknál a *„mosástól-mosásig"*-mozgalmat is alaposan ismerik. Ezt, az időjárás nagyban befolyásolja, mert ha esős, sáros az idő, nagy az iszaplerakódás a gépekben. Nem kilométerteljesítményre, hanem időre értékelik a mozgalmat. Az átlag 10 nap, hegyes vidéken 4 nap. A víz keménységi foka 12—18 fok között mozog. Az ismertebb szovjet mozgalmak közül a lunyinista- és Nazarova-mozgalom terjedt el legjobban. Ezek eredményeit havonta értékelik.

Krekó elvtárs, mint érdekességet jegyezte meg, hogy a berliniek büszkesége a gyorsvasút és a földalatti vasút, melynek hossza eléri a 670 kilométer távolságot.

Az üzemekben nyert tapasztalatokról lapunk legközelebbi számában írunk.

Hogyan készüljünk a társadalombiztosítási tanácsok választására

A tanácsválasztásokat alapos felvilágosító, nevelő munkának kell megelőzni. Üzemszervezeink ismertessék a dolgozók széles rétegében a tanács választásának politikai jelentőségét, népszerűsítsék a társadalombiztosítási munkát.

A felvilágosító, nevelő munkában tegyék állandóvá az eddig jól bevált formát, a társadalombiztosítási negyedórák megtartását.

A felvilágosító és nevelő munka terén az üzemi bizottság legfontosabb feladata: következetes harcot folytatni az ellenség minden egyes behatolási kísérlete ellen. Eberen őrködni azon, hogy a magát népszerűnek feltüntető ellenséges elemek, jobboldali szociáldemokraták, klerikális reakció ügynökei a tanácsba be ne épüljenek.

Az ellenség elleni harc fokozásához szükséges, hogy a szakszervezeti választások során szerzett tapasztalatok felhasználásával, pártszervezeteink segítségével az ellenség minden kísérletezését maguk a dolgozók leplezzék le.

A társadalombiztosítás a bizalmi csoportokban működő TB-megbizottak munkájára épül fel. Fokozott nevelő és oktató munkával törekedni kell arra, hogy a TB-megbizottak megismerjék feladatukat, csoportértekezleteken számoljanak be végzett munkájukról, ismertessék a tanács választásának politikai jelentőségét. A csoportértekezleten elhangzott javaslatokat, eredményeket, hiányosságokat mondják el a küldöttgyűlésen.

Súlyt kell helyezni arra, hogy a TB-tanácsok tagjaiul élenjáró, társadalmi munkájukat példásan végző dolgozókat jelöljenek. Fontos, hogy

a TB-tanácsokba megfelelő számban kerüljenek párttagok, nők, fiatalok. A küldöttgyűlésen meg kell indokolni, minden egyes tag jelölését.

A küldöttek bírálják meg a jelölteket, vizsgálják meg, hogy az ÜB elég körültekintéssel jelölte-e a tagokat. Meg kell akadályozni, hogy a TB-tanácsok tagjai között volt munkásnyúzók, jobboldali szociáldemokraták legyenek.

A TT-választás nem resszortfeladat és nem lehet elszigetelt jelenség: elő kell hogy segítse az előttünk álló feladatok sikeres megvalósítását.

Az elhangzott bírálatokat, javaslatokat fel kell használni, a TB-munka továbbfejlesztésére és fokozottabb figyelmet kell fordítani a dolgozók szociális és egészségvédelmére. A tanácsnak meg kell vizsgálnia, milyen tennivalókra van szükség, az elhangzott bírálatok alapján, milyen hibákat kell megszüntetni és erre hozzon határozatot.

A TT megalakulása óta vasútüzemünk TB-munkája nagy fejlődésen ment keresztül. Most a választások során olyan TT-t hozzunk létre, amelyek tovább erősítik kapcsolatukat a dolgozókkal, eleven szakszervezeti életet kialakítására törekszenek; úgy működnek, hogy a dolgozók állandóan érzik: a szakszervezeti szervek gondoskodnak arról, hogy életük szebb, könnyebb legyen. Váljanak a TT-k a választások eredményeként az üzemekben — szolgálati helyeken valóban a társadalombiztosítás gazdáivá.

Példás ítélettel sújtotta a megyei bíróság a vagonfosztogatókat

Az ellenség minden erejét latbaveti, hogy ötéves tervünk döntő évét hátráltassa.

Júniusi lapunkban számoltunk be a dombóvári és a debreceni népbíróság ítéletéről. Most újabb népbírósági tárgyalásról érkezett hír.

Földvári Lajos, lapunk tudósítója írja:

A megyei bíróság június 16-án mondott ítéletet *Návai* László, *Kothetcz* Lajos és *Lovas* Gáspár volt vasutasok felett, akik 18 esetben jelentős értékű élelmiszert, ruhaneműt és egyéb értékeket tulajdonítottak el a rájuk bízott vonatszerelvényekből.

A bűnszövetkezet tagjai mult év október óta dézsmálták, fosztogatták a kocsikat és a lopott holmikat lakásukon halmozták fel. Ezért a bíróság a házastársakat is perbe fogta és elítélte őket. *Návai* Lászlót háromévi, *Kothetcz* Lajost két évre és nyolc hónapra, *Lovas* Gáspárt három és félévi börtönre ítélte és öt évre mindhármukat eltiltották politikai jogaik gyakorlásától. *Lovas* Gáspárnét és *Kothetcz* Lajosnét négy-négy hónapi, *Návai* Lászlónét pedig hathónapi börtönnel sujtották. Ezenkívül valamennyi vádlottat kisebb-nagyobb pénzbüntetésre ítélték.

Nekünk, vasutasoknak mindent el kell követnünk, hogy időben leleplezzük a fosztogatókat és hogy az ilyen elemek, akik a nép vagyonán akarnak meggazdagodni, megkapják méltó büntetésüket. Csak úgy tudjuk szocialista vasutunkat felépíteni, ha mindenkor éberen őrködünk felette.

Cserháti József, lapunk levelezője, amikor leírja az eseményeket, így ír többek között:

„Vasutasok! Gátoljuk meg a további vasúti dézsmálásokat, lopásokat és vagonfosztogatásokat. Ezek igen nagymértékben elszaporodtak és ha közelebbről megnézzük, megállapithatjuk, hogy nem véletlen jelenségről van szó. Amikor ötéves tervünk döntő évét hajtjuk végre, látnunk kell, hogy nem véletlen jelenségről van szó, hanem az ellenség támadásáról. Fogjuk le az ellenség kezét, távolitsuk el ügynökeiket, hogy a vasutas dolgozók becsületén ejtett csorbát kiköszörülhessük."

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Népnevelő-szobák jelentősége az agitációs munkában

Új módszerrel gazdagodott a vasúton folyó pártmunka. Alig pár hónapja kezdték meg nálunk a szovjet vasutas pártszervezetek tapasztalatai nyomán munkájukat a „népnevelő-szobák", amelyeket eddig nyolc pártszervezetnél hoztunk létre. A népnevelőszobák működése lehetővé teszi, hogy pártunk politikáját a vasutas dolgozók előtt álló feladatokat jobban megértessük az utazószolgálatot teljesítő dolgozókkal is. Akik eddig rendszertelenül jártak népnevelő-értekezletre.

A népnevelő-szobában ügyeletet tartó pártvezetőségi tagok naponta adják meg a konkrét szempontokat az utazó népnevelőknek felvilágosító munkájukhoz. Ezeknek a birtokában végeznek az eddiginél jobb népnevelő munkát és jobbak az eredmények is.

Budapest—Ferencvárosban, Békéscsabán az 500-as mozgalom kiszélesítése, a szakmai sovinizmus megszüntetése érdekében, közös szerződéseket kötnek, a vonatkísérő-brigádok a mozdonyszemélyzettel, a forgalmi szolgálattevővel és a menetirányítókkal. A szerződésben minden részvevő a vonat biztos és gyors közlekedésre tesz vállalást a saját munkaterületén. A szolnoki vonatkísérők csapatgyűléseket tartanak, rendszeresen. Ezeken mutatnak rá a csapat egyes tagjainak jó, vagy rossz munkájára. Ennek a bevezetése óta megszüntek a munkafegyelem-lazítások

A népnevelő-szobában kapott szempontok alapján beszéli meg *Hámornyik* József nyiregyházi népnevelő és brigádja minden út előtt a munkával kapcsolatos feladataikat. Közlik az állomásokkal előre, milyen elegyet visznek az egyes állomásokra. Kérik a tolatási jegyzék elkészítését. Odaérve sokkal gyorsabb a tolatási műveletek végrehajtása. Előre meghatározott feladatokat hajtanak végre. Náluk nincs ácsorgás, felesleges vita a tolatásoknál. Tervszerű munkájuk eredményeként, az utazási sebességük 139 százalékra emelkedett.

A népnevelő-szobák működése óta, az utazó népnevelők felvilágosító munkája harcosabb, éberebb lett. Rámutatnak az utasok között is az ellenséges megnyilvánulásokra. Jobban leleplezik a feketézőket, a rémhirterjesztőket, mint a dolgozó nép ellenségeit.

Erre volt példa a közelmultban, amikor *Budapest—Nyugati állomás* létszámába tartozó *Szabó* Béla népnevelő és brigádja borfeketézőket adtak át az illetékes hatóságoknak. Eredmény, hogy a dolgozók is egyre többen keresik fel a népnevelő-szobákat problémáikkal. Közlik észrevételeiket és megoldást várnak a pártszervezetektől azokban a kérdésekben, amely akadályozza munkájukat.

Az eredmények mellett azonban vannak még hiányosságok a népnevelő-szobák működésében. Egyes pártszervezetek, még nem látják eléggé a népnevelő-szobák jelentőségét. Rendszertelenül tartják az ügyeleti szolgálatot, nem törődnek a dolgozók által felvetett problémákkal, azok elintézésére, a hibák kiküszöbölésére nem tesznek hathatós intézkedéseket. Az ilyen népnevelő-szoba nem is válik otthonukká a népnevelőknek. Ilyen hiányosságok tapasztalhatók a *Hámán Kató fűtőházban* működő népnevelő-szoba munkájában, ahol a pártszervezetek felületesen kezelték a népnevelő-szoba munkájának segítségét az utóbbi időkig.

Minden pártszervezetnek, ahol már működnek, vagy a jövőben működni fognak, a népnevelő-szobák feladata, hogy a legnagyobb segítséget adjanak ezekhez. Ezen keresztül többre viszi az egész pártszervezet nevelő munkáját a üzem termelési, a vasút szállítási eredményeit. Elsősorban a párttitkár elvtársak legyenek irányítói a népnevelő-szobák munkájának. A népnevelőket a rendszeres népnevelő-értekezleten kívül, a népnevelő-szobákon keresztül lássák el azokkal a sajátos agitációs szempontokkal, amelyek a naponta előforduló helyi hiányosságok megszüntetésére szükségesek. A napi feladatok jobb megoldására adjanak olyan szempontokat a népnevelőknek, mint az utasok előzékenyebb kiszolgálása, a vonatkísérő-brigádok magatartása utazásaik alkalmával, tolatásoknál, árukezeléseknél, a jelzők és jelzések megfigyelésénél a fokozottabb éberséggel kapcsolatos feladatok. Gondosan ügyeljenek a párttitkár elvtársak arra, hogy a dolgozók által felvetett problémák egyetlen esetben sem maradjanak megoldatlanok, vagy megválaszolatlanok. Így lesznek a népnevelő-szobák a párt és a vasutas dolgozók között a jó kapcsolat eszközei.

NEMETH ISTVAN,
Vasútpolitikai Főosztály
Nevelési Alosztályának munkatársa

A vasutas dolgozók testvéri együttérzése

A vasutas dolgozók lelkesedéssel és megértéssel csatlakoznak a felhíváshoz és a Bányagépgyár által indított mozgalomhoz. A Landler Művek dolgozói egyemberként tették magukévá és *Rákosi* elvtárshoz írt levelükben hangsúlyozták, hogy a hős koreai nép harca a mi harcunk is. Éppen ezért a mozdonyosztály dolgozói a hó végére öt százalékkal túlteljesítik havi átlagteljesítményüket és általában valamennyi osztály dolgozója 2—5 százalékos teljesítményemelést vállalt a *„koreai műszak"* ideje alatt és egy nappal előbbre hozzák az évi terv befejezését.

Az Északi Járműjavító ÜV dolgozói arról értesítették lapunkat, hogy helyeslik a béketanács felhívását és maguk is résztvesznek a *„koreai műszakban"*. Egész sora a dolgozóknak vállalt magasabb termelékenységet egészen augusztus 20-ig. *Bánhidi* Oszkár például átlagos teljesítményét 190 százalékra emeli. *Benkő*, *Pákai* és *Madách* tüzikovács-brigád átlagos 110 százalékos teljesítményét tovább növeli.

A kocsiforduló meggyorsításával harcolnak a józsefvárosiak

A józsefvárosi dolgozók azt írják, hogy a kocsitartózkodás megrövidítését összekötik a koreai nép harcával.

Dolgozóink tíznapos műszakkal és gyűjtéssel segítik a hős koreai nép szabadságharcát

Az Országos Béketanács június 24-én, az amerikai imperialisták koreai támadása és a koreai nép hősi önvédelmi harca második évfordulójának előestéjén békenagygyűlést hívott össze.

A magyar dolgozó nép küldöttei elmondották, hogy a koreai háború két esztendeje világosan megmutatta a világ népeinek az amerikai imperialisták bestiális arcát, megmutatta azt, hogy az amerikai imperialisták nemcsak a koreai nép ellenségei, hanem áldz ellenségei az egész világ békéjének, minden nép békéjének, szabadságának, s világuralmi terveik megvalósítása érdekében semmiféle gaztettől nem riadnak vissza.

Az Országos Béketanács felhívással fordult a dolgozó néphez, hogy június 25-én, amely a Szakszervezeti Világszövetség határozata értelmében a koreai nép megsegítésének és a béke védelmének napja, tegyük emlékezetessé, újabb koreai gyűjtés megindításával. Ugyanakkor a budapesti Duclos Bányagépgyár dolgozói tíznapos *„koreai műszak"* megindítását javasolták minden magyar üzemnek.

Szabó Sándor például, a két hónappal előbb felvett munkástársának úgy segít munkamódszerével, hogy a jelenlegi 73 százalékos teljesítményét a kocsikirakásnál 126 százalékra teljesítse, ugyanúgy mint *Szabó* Sándor. *Bagó* István ezeket mondta az üzem gyűlésén: „Ugy mérek csapást az imperialistákra, hogy brigádommal új szovjet síktolatási módszert vezetek be állomásunkon. Már a műszak alatt el akarjuk érni, hogy a kocsitartózkodási egységidőt öt százalékkal csökkentsük."

A kocsitartózkodási egységidő öt százalékkal való csökkentését a tíznapos műszak alatt az állomás minden dolgozója vállalta.

Budapest Déli-pályaudvar fűtőházában dolgozó özv. *Kiss* Mihályné háromgyermekes anya ezeket mondta a nagygyűlésen: „Mióta özvegyasszony vagyok és nehéz fizikai munkámon keresztül egyedül tartom el gyermekeimet, látom, hogy mit jelent apa nélkül lennünk. Teljes szívemből együtt érzek a koreai anyákkal és árvákkal, akiknek a kenyérkeresőjük életét áldozta a szabadságért. Gyűlölöm az imperialistákat és ellenem őket, mert más népek szabadságára, függetlenségére törnek. Kereseteméből három kis gyermekemet nevelem, de boldogan adok belőle a koreai árvák részére, mert lehet, hogy az én néhány forintomból sikerül egy árvának a könnyeit letörölni."

És valamennyi üzemünkben ugyanez a helyzet, ugyanígy beszélnek a dolgozók, egyhangúlag kiáltják: Segítsük a szabadságáért harcoló hős koreai népet!

A Miskolci Fűtőház kocsijavító műhelyének dolgozói negyedévi kocsijavítási tervüket 700 kocsival túlszárnyalták

A Miskolci Fűtőház kocsijavító műhelyének dolgozói is lelkesen készülnek az őszi csúcsforgalomra. Kiváló eredményt értek el a második negyedévi terv teljesítésében. A műhely negyedévi terve 2700 kocsi volt.

Tervüket már június 7-én teljesítették.

és a 3400. kocsi javításánál tartanak, ami annyit jelent, hogy június 21-én már 700 kocsival többet javítottak meg, mint a műhely negyedévi terve volt.

Valamennyi járműjavító és fűtőház kocsijavító műhelyének dolgozói elhatározták, hogy a *„koreai műszak"* alatt eddigi jó teljesítményeiket is túlszárnyalják.



a vasúti vonalak mentén fekvő és cséplésre váró gabonát

A száraz, meleg időjárás megérleli a gabonát. Rövidesen megkezdődik országos méretekben az aratás és arra lehet számítani, hogy napokon keresztül ott fekszenek a vasúti vonalak mentén a cséplésre váró gabonakeresztek és asztagok.

Felmérhetetlen kár származik abból, ha mozdonyainkból kipattanó szikra lángbaborítja ezeket a *kepéket* és *asztagokat*, vagy a már lekaszált és száradó takarmányt.

Nekünk, mozdonyvezetőknek és fűtőknek, elsőrendű feladatunk, hogy mozdonyaink szikrafogó berendezését jó karban tartsuk. Éppen ezért a szikrafogó szitát, ennek kereteit és egyéb tartozékait teljesen jó állapotba kell hozni. A hamuláda, parázsszita kitűnő állapotban legyen, a csappantyúk is jól zárjanak, mert a lehulló parázstól még a talpfák is meggyulladnak.

A mi becsületes munkánk azonban nem elegendő egymagában. A mezőgazdasági dolgozók is tegyék meg a szükséges óvrendszabályokat, a gabonát a vasúti vonalaktól megfelelő távolságban rakják keresztbe és szélesen szántsák körül, nehogy tarlótűz esetén beláthatatlan károkat szenvedjen népgazdaságunk a tűz elharapózásával.

Közös erővel, éberséggel, ellenséges kártevők leleplezésével elejét vehetjük annak, hogy megkárosítsuk saját magunkat, s hogy zavartalan ellátásunkat az élelmezés területén bárki is hanyagságával, vagy rosszindulattal akadályozza.

DÖME FERENC,
a Hámán Kató Fűtőház
sztahanovista mozdonyvezetője.

Vasutasok! Segítsük a szabadságáért harcoló hős koreai népet!

HARCOLJUNK a munkafegyelemért, az utasítások betartásáért

„Minden vonat be-, ki-, illetőleg áthaladása előtt meg kell győződni a vágányútban fekvő váltók használhatóságáról és helyes állásáról."
(F. 4. sz. Forgalmi Utasítás 167. pontjából.)
„A váltóellenőrzés alkalmával meg kell győződni a védőváltók helyes állásáról is."
(F. 4. sz. Forgalmi utasítás 190. pontjából.)

Ennek az alapvető szabálynak bűnös megszegése okozta június 4-én a Rákos-állomáson történt szégyenteljes balesetet. Ennek elkövetői a Gömbös-katona *Vasvári* Rezső szolgálatvezető váltóőr és a kétlaki *Molnár* János váltóőr ellen izzó felháborodásukat és megvetésüket fejezték ki országszerte a becsületes vasutas dolgozók. Azóta aljas magatartásukért, bűnös mulasztásukért már megkapták méltó büntetésüket.

Ez a két volt vasutas június 4-én, munkábalépésük első percében olyan szabálytalanságot követtek el, ami végzetes balesethez vezetett. A kitérő háromra járó 2526-os számú vonat után, a háromról négyre terelő angol váltót nem állították vissza a szabványos állásába. Ez a váltó helytelen állással közel egy órán át oldalról veszélyeztette a negyedik vágányra bejáró munkás- és személyvonatokat.

Mindketten tudtak arról, hogy lehetőség van a Budapest felől érkező 5528-as és a Budapest felé kihaladó 2541-es számú vonat egyidejű be- és kihaladására. Mégis vonatközlekedési időben szolgálati helyükön mással foglalkoztak s attól mintegy 30 méterre levő 42-es számú váltó helyes állásáról egyikük sem győződött meg, a váltóellenőrzést nem tartották be, de lelkiismeretlenül „szabad" — be- és kijáratot jelentettek.

Nem törődtek a biztonsággal és azzal, hogy a váltóőrök igen fontos és felelősségteljes munkát végeznek, résztvesznek a legfőbb értéket, az embert és a veretjekkel termelt javakat szállító vonatok közlekedésének biztosításában, annak szabályozásában. Ez a baleset legyen intő figyelmeztetés minden váltóőrnek, váltókezelőnek, szolgálatvezető váltóőrnek (váltókezelőnek), vonatmenesztő térfelvigyázónak és sohase feledjék, hogy *„a váltóőr (váltókezelő), illetőleg a váltó állításával megbízott alkalmazott felelős a rábízott váltók használhatóságáért és helyes állásáért".*

„A „Megállj"-jelzés meghaladása állásveszéssel járó fegyelmi vétség és balesetként kezelendő még akkor is, ha a jelzés meghaladása következtében baleset nem is keletkezett."
(F. 3. sz. Forgalmi Utasítás 1086/a pontjából.)

Menet közben a vonat élén lévő mozdonyvezetőnek, figyelő fűtőnek, valamennyi vonatkísérőnek, különösen figyelnie kell a jelzéseket, mert *a jelzés parancs.*

A vonatközlekedés lebonyolításánál a jelzéseket elsősorban a mozdonyvezető számára adják, mert ők szabályozzák a vonat sebességét. Nekik kell tehát különösen megfigyelniök a jelzőket, mert azoknak feltétlen figyelembevételéért elsősorban ők felelősek. Nem így történt ez a június 21-ről 22-re hajló éjjel közlekedett 761 d számú vonatnál, mely Nagykőrös „Megállj!"-állású bejárati jelzőjét meghaladta és beleütközött a raktári líravágányon álló 762 d. számú vonatba. A baleset súlyos következményekkel járt, vasutas dolgozók sérültek meg, két mozdony és öt kocsi súlyosan megrongálódott, az anyagi kár pedig meghaladja a félmillió forintot.

A szegedi fűtőház létszámába tartozó *Dobó* Jenő mozdonyvezető 48 órai pihenő után indult el a 761 d számú vonattal s alig 8 órai munkaidő után, annyira figyelmetlen volt, hogy Nagykőrös állomás bejárati jelzőjét egyáltalán nem figyelte meg. Teljesen *Ábrahám* Vilmos figyelő fűtőre bízta magát. *Ábrahám* azonban pihenésnek tekintette a figyelői szolgálatot, behúzódott a sarokba és nem figyelt. *Havasi* Antal vonatvezető olyankor végezte írásbeli teendőit, amikor Nagykőrös bejárati jelzőjét kellett volna megfigyelnie, *Fekete* Nagy Antal figyelő vonatfékező pedig azért nem figyelt, mert úgy gondolta, hogy azt a vonatvezető úgyis megteszi. Aludt a fékhelyén *Czirek* József vonatfékező, de *Berényi* József zárfékező sem teljesítette kötelességét. *Dobó* és *Ábrahám* csak a bejárati váltókon vették észre a veszélyes helyzetet, amikor a váltóőr és a 762 d. számú vonat személyzetének kétségbeesett „Megállj!"-jelzéseit látták. Nevezettek is elveszik méltó büntetésüket, mert a bűnvádi eljárás ellenük megindult és a mozdonyszemélyzetet a rendőrhatóság letartóztatta. A mulasztásoknak ez a sorozata mutatja, hogy milyen káros és veszélyes az, ha valaki nem végzi el maradéktalanul munkáját a maga munkaterületén, hanem más munkájára, éberségére, lelkiismeretességére támaszkodik, míg ömaga lazaságokat enged meg magának. Itt mindenki a másik becsületes munkájában bízott — és senki sem végezte el feladatát.

Gondatlanul járt el *Tomasovszki* István fővál tókezelő, Nagykőrös állomás I. sz. szolgálati helyének váltókezelője, mert a 762 d. tolatásának beszüntetése után, amikor a 761 d-nek a bejárati jelzőnél való megállását várták, a váltókat nem állította az érkező vonat felől „szabad vágány"-ra.

Figyelmetlenek és gondatlanok voltak a 762 d. számú vonatnál *Szigeti* István mozdonyvezető és *Szénás* Ferenc vonatvezető is, mert tudtak az útban levő 761 d. számú vonatról, mégsem tiltakoztak az ellen, hogy a váltók a „raktári líravágányon álló vonatjukra vezetőleg álljanak.

Ma, amikor a vonatforgalom sűrűsége egyre növekedik, különös jelentősége van annak, hogy minden dolgozó a maga munkaterületén különös éberséggel és gondossággal lássa el szolgálatát. A közlekedő vonatok biztonságát, úgy az állomási, mint a vonatszemélyzetnek feltétlenül meg kell óvnia, mert a dolgozó nép nem tűrheti, hogy egyesek rombolják a szocializmusért dolgozók tízezreinek eredményét, pusztítsák a legfőbb értéket az embert és a nép vagyonát.

Jó eredményeket ér el a Gazda-mozgalomban a Szombathelyi Járműjavító ÜV

A Szombathelyi Járműjavító ÜV üzemi bizottsága mozgósító munkájának eredményeképpen a járműjavító dolgozói, a műszaki vezetőkkel karöltve, kitűnő eredményeket értek el a Gazda-mozgalomban.

Mult év augusztusa óta több mint 70.000 forintot takarítottak meg hulladék-anyagok felhasználásával, amiből kereken 60.000 forint a benyujtott 43 Gazda-mozgalmi újítási javaslatból eredő megtakarítás.

A Szombathelyi Járműjavító ÜV öntudatos dolgozói még tovább tudják növelni jó eredményeiket, ha havonta felújítják a Gazda-mozgalmi kiállítást, ha népszerűsítik dolgozóikat, kellő nyilvánosságot teremtenek az élenjáróknak, ha egyes szűk keresztmetszetek megszüntetésére jutalmat tűznek ki. Építsék ki a Gazda-mozgalmi felelős hálózatukat és minden hónapban értékeljék a mozgalmat. Ugyanakkor a mozgalom kiszélesítése érdekében szervezzenek komplex-brigádot és fokozzák területükön a Gazda-mozgalmi újítási versenyt.

LEVELEZŐINK írják

VERECKEI JANOS A LANDLER MŰVEKBŐL. A rákosi balesettel kapcsolatban megsérült két mozdonyt és négy személykocsit üzemünk dolgozói vállalták fővizsgálatos munkával elkésziteni.

A Landler Művek dolgozói üzemi nagygyülésen súlyosan elitélték a soraink közé beépülő ellenséges elemeket és követelték a két gyilkos megbüntetését, hogy példát mutassanak: nem lehet ilyen galád bűncselekményt súlyos büntetés nélkül a magyar dolgozó nép ellen elkövetni.

POLYAK SANDOR SZEGEDRŐL: A szegedi MÁV Igazgatóság Épitési és Pályafenntartási Osztályának dolgozói ötletnapot tartottak a közelmultban. Huszonnyolc ötletet nyujtottak be és ebből huszonötöt elfogadtak, s jutalmaztak 3040 forinttal.

CSERHATI JÓZSEF SZEGEDRŐL: A szegedi fűtőház kocsijavító műhelyének dolgozói jó munkájaként második negyedévi tervüket június 19-én befejezték. A terv teljesítését elősegítették a vasutasnapra és az alkotmány ünnepére tett vállalások is.

RETFALVI SANDOR, AZ ESZAKI JARMŰJAVITO ÜV-BŐL: A gőzmozdonyosztály dolgozói második negyedévi tervüket június 16-ra befejezték. Félévi kiszabásukat 117 százalékra teljesitették, s ezzel 26 darab gőzmozdonnyal többet adtak át a forgalomnak. Gőzmozdonyosztályunk dolgozói átérezve azt a megbecsülést, amelyet pártunk és kormányzatunk tanusit a vasutasság iránt, hálája kifejezéseként vállalja, hogy az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolitása érdekében harmadik negyedévi tervét már augusztus 30-ra befejezi.

SZABÓ VII. IMRE, A DEBRECENI JARMŰJAVITÓ ÜV-BŐL: Alkotmányunk tiszteletére munkafelajánlással készülünk, hogy az őszi csúcsforgalomra megfelelő mennyiségű és minőségű kocsit tudjunk biztositani. Brigádunk öt teherkocsi futójavitását végzi el terven felül. Hogy a kocsijavitás átlagidejét leszorítsuk, egyszerre több kocsit veszünk munkába, hogy elősegitsük a társosztályok szalagszerű alkatrészgyártását.

LŐRINCZ FERENC, BUDAPEST-DÉLI PÁLYAUDVARRÓL: Egy 424-es baloldali hengerének hátsó beömlő csatornáját 400 milliméter hosszában letörték. A főmühely kiküldötte megvizsgálta és kijelentette, hogy a gépet csak két hónap mulva tudja fogadni javitásra és az közel 35.000 forintba kerül. Erre *Kovács* István Zsigmond, műszaki ellenőr vállalta, hogy háziag kijavitja. *Lepsényi* Ferenc lakatossal április 29-én kezdték el a munkát és a gondos megmunkálást követelő idomot 17 nap alatt, öt nappal a vállalt idő előtt elkészitették. A mozdony a próbán hiba nélkül futott és beállitották a forgalomba. A műszaki értelmiség segitőkészsége, hazaszeretete, igy mutatkozott meg fütőházunkban, sokan tanulhatnak belőle.

VÁRNAI LÁSZLÓ, PÉCSRŐL: Örömmel jelentem lapunk olvasóinak, hogy Pécs területén az eddigi eredmények lehetővé teszik nemcsak a második negyedévi terv teljesitését, hanem túlteljesitését is. Az áruszállitás tervét már eddig is 93.8 százalékra teljesitettük, az utasforgalmi tervszámot 29.7 százalékkal teljesitettük túl, árutonnakilométer tervszámunkat 108.1, a teherforgalmat pedig 109.5 százalékra teljesitettük.

A nyilvános tömegkönyvtárak állományának kötelező statisztikai adatfelvétele

A Központi Statisztikai Hivatal elnökének utasítása értelmében valamennyi nyilvános tömegkönyvtár állományát 1952 szeptember 15-ig tartozik az illető tömegkönyvtár a Központi Statisztikai Hivatalnak bejelenteni.

Ez vonatkozik valamennyi könyvkölcsönzéssel foglalkozó nyilvános tömegkönyvtárra, tehát a tömegszervezeti könyvtárakra is.

ASZAKSZERVEZETI AKTIVÁK Háza

JÚLIUS HAVI PROGRAMMJÁBÓL

JÚLIUS 15-ÉN: Az új oktatási évad előkészitése. Előadó: Háry Béla, a SZOT iskolák és tanfolyamok osztályának vezetője.

JÚLIUS 16-ÁN: A bizalmi és művezető kapcsolata a munkaverseny szervezésében és ellenőrzésében. Előadó: Sebestyén János, a Vasas Szakszervezet Bér- és Termelési Osztályának vezetője.

JÚLIUS 22-ÉN: A szakszervezetek soronlévő legfontosabb munkavédelmi feladatai. Előadó: Sulyok Gyula, a SZOT Munkavédelmi Osztályának helyettes vezetője.

JÚLIUS 24-ÉN: Hogyan szervezzük meg az 1952/53. évi szakszervezeti tömegoktatási munkát. Előadó: Vass Imre, a SZOT Kultúrnevelési Osztályának munkatársa.

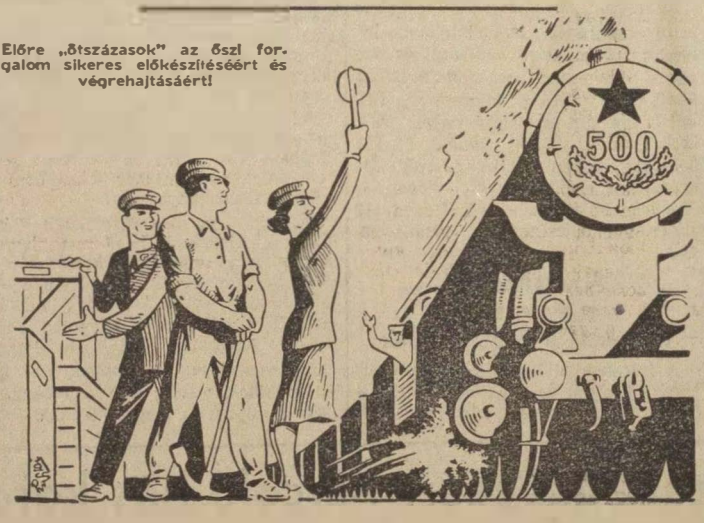
Pályázati felhívás

A Vasutasok Szakszervezetének Központi Munkavédelmi Osztálya balesetelhárítási plakát-ötletpályázatot hirdet, melynek témája egyes baleseti veszélyforrás, vagy a balesetmentes munka végzése: ábrázoló plakát-ötlet lehet.

A plakát-ötletet tussal, ceruzarajzban, vagy vizfestékkel készitsék el. Érdeklődni lehet, vagy a kész plakát-ötletet beküldeni lehet: Budapest, VI., Munkácsy Mihály-utca 16. szám alatt, a Vasutasok Szakszervezetének Munkavédelmi Osztályán.

Beküldési határidő: 1952 augusztus 15. Pályadijak: I. dij 800, II. dij 600, a III. dij 300 forint.

Előre „őtszázasok" az őszi forgalom sikeres előkészitéséért és végrehajtásáért!



SPORT

Sportköreink feladatai az MHK tervteljesítésében

Az MHK testnevelési rendszerrel kapcsolatos munka megjavítása céljából minden sportkörünk legközelebbi ülésének tárgysorozati pontjaként vegye be az MHK-bizottságok munkájának megtárgyalását. Az MHK-bizottsággal együtt értékelje, hogy az 1952. évi MHK fejlesztési tervet ezideig mennyiben teljesitették.

A feladatok végrehajtásánál kiemelkedő eredményt ért el a Mátészalkai Lokomotiv Sportkör, amely a béketalálkozó tiszteletére, június 1-re, 200 százalékban teljesitette az 1952. évi MHK előirányzatát. 40 jelentkezőből 80 főt próbáztatott le. Ebből 56 férfi és 24 nő.

A feladatok végrehajtásánál hiányosság mutatkozik Zalaegerszegen, Tapolcán, Rákosrendezőn, Józsefvárosban, de különösen a miskolci fthnál, ahol az ÜB nem ad kellő támogatást az MHK-próbák letételére és nem tekinti a pártunk által elindított mozgalmat harci feladatának.

Sportköreink legyenek figyelemmel a sportfejlesztési terv MHK teljesítésének végrehajtására, mely a fejlesztési terv alapja. A próbáztatásoknál használják fel az 1951. évi tapasztalatokat és küszöböljék ki a kampányszerűséget. Ellenőrizzék az egyes bizottságok munkáját és ha az hiányos, sürgősen javitsák meg lelkes, sportot szerető káderek beállításával.

Fokozott felvilágositó munkával, jó szervezéssel érjék el sportköreink, hogy a második vasutasnap tiszteletére a benevezett dolgozókat 80 százalékban próbáztassák le, majd az elért eredményüket fokozzák tovább felajánlások keretében augusztus 20-ra, alkotmányunk ünnepére.

Váljék az MHK testnevelési rendszer a Szovjetunió GTO tapasztalatai nyomán minden sportkörünkben a sportmunka alapjává. El kell érnie azt, hogy dolgozóink MHK-n keresztül a sportolásban felüdülve, termelési eredményüket emeljék, hogy még harcosabb tagjaivá váljanak a Szovjetunió vezette béketábornak.

Útközö

MÉG A VÁLTÓK IS TILTAKOZNAK...

A vasúton nem egy kiemelkedő teljesitmény született már. Számos öntudatos vasutas ért el csúcseredményt, lett sztahanovista, tüntették ki Népköztársasági Érdeméremmel. Munkaérdemrenddel, Kossuth-dijjal. *Rózsavölgyi* nevű váltókezelő azonban nem ilyen csúcseredményekre törekszik. Ő úgylátszik, újfajta módon akar híressé, illetve hirhedtté válni. *Rózsavölgyi* imádja a változatosságot: egyik helyről a másik helyre helyezteti magát, persze nem saját kérelmére történik mindez. Agyafurt módon igy felszedi az átköltözködési átalányt, s ebből telik még másra is, mint hurcolkodásra.



Mi van Lát *Rózsavölgyi* váltókezelővel? Egyszerű: a szolgálati vezetők szabadulni akarnak az olyan hanyag, felületes és az italt kedvelő, részegeskedő dolgozótól, mint *Rózsavölgyi* „kartárs". Ezért történt meg vele, hogy egészen rövid hónapok leforgása alatt Rákosrendezőről Vácra, Vácról Nógrádverőcére, Nógrádverőcéről Szokolyára, Szokolyáról Rákosrendezőre, Rákosrendezőről Vácra, Vácról Nógrádverőcére helyezték át.

Még feljegyezni is elég, nem észbentartani. Nyilván *Rózsavölgyinek* már néhányszor megmosták a fejét ittasságáért, meg is büntették érte, de úgylátszik, ez nem elég neki. A szolgálati vezetők túl keszlyűs kézzel bánnak *Rózsavölgyivel*, ahelyett, hogy élnének a Fegyelmi Szabályzatban biztosított jogukkal és nem utolsó sorban ugyanott rájuk háruló kötelességükkel.

Vagy talán arra várnak, hogy a váltók intézkedjenek, a képünkön látható tiltakozással? Mert egy napon észre kellene vennie azt, hogy nincs olyan állomás, ahol befogadnák.

Az egész áthelyezési komédia igen jellemző a kérdéses állomások szolgálati vezetőire, akik ahelyett, hogy megnevelnék, vagy végső esetben eltávolitanák a vasúttól az ilyen elemeket, egyszerűen szabadulni akarnak tőle és labdáznak velük, vagy ha úgy tetszik, *„átpasszolják"* őket, mert igy kényelmesebb. Nem veszik észre, vagy talán nem is akarják észrevenni, hogy az ilyen eljárás maga is hozzájárul a fegyelemlazításhoz.

És azt mondják, hogy nálunk nincs bürokrácia

Június 25-én a Vasúti Főosztály áttette véleményezés végett a 213/2/1952/I. és hogy tovább törjük, törve I-gyel, ami után tegyünk kötőjelet és egy nagy D számú és jelű ügyiratot. A beadvány elindításának kelte egyébként ez év március 18-ra esik, és az ügyirat tárgyát már április 1-én végrehajtották.

De az ügyirat nem azért ügyirat, hogy holmi végrehajtás akadályozhassa útjában. Ezért tehát a szokott módon végigjárta a hivatali szobákat és eljutott végső véleményezés végett június 25-én — ami nyilván



nem az utolsó állomás — szakszervezetünkhöz.

Az ügyet elintézték, de nem volt gátja annak, hogy még 25-én alá ne irják.

Szocialista Vasútért

A Közlekedésügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Megjelenik havonta egyszer.
Szerkeszti a szerkesztő bizottság.

Laptulajdonos:
a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete
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 KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM. Ára: 20 fill. 1952 AUGUSZTUS

A VII. ORSZÁGOS VASÚTÜZEMI ÉRTEKEZLET MEGHATÁROZTA FELADATAINKAT AZ ŐSZI FORGALOM SIKERES LEBONYOLÍTÁSÁÉRT FOLYTATOTT HARCBAN

Július 19-én és 20-án tárgyalták a vasutas dolgozók azokat a feladatokat, amelyek a vasutasnappal megindiuló őszi forgalomban várnak dolgozóinkra. Az értekezletet az Építőmunkások Szakszervezetének nagy kongresszusi termében tartották meg. Az országos megbeszélésen megjelentek *Friss* István elvtárs és *Vályi* Péter elvtárs pártunk Központi Vezetőségének képviseletében, *Bebrits* Lajos közlekedésügyi miniszter, *Prieszol* József elvtárs a miniszter első helyettese, Z. Andrej *Tkacsenko* és Vlagyimir Ivanovics *Kobzar* elvtársak, *Bognár* Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Főosztály vezetője, *Gáspár* Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke, *Csanádi* György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója, a szakszolgálati ágak vezetői, Kossuth-díjasaink, Munkaérdemrendes dolgozóink, sztahanovistáink.

Az Országos Vasútüzemi Értekezletet *Csanádi* György elvtárs nyitotta meg. Elmondotta, hogy az őszi forgalom grafikonja egyre meredekebben halad felfelé és az őszi csúcsforgalom tanulságai azt bizonyítják, hogy az őszi hónapok ma már nem kiugró csúcsokat, hanem inkább hátalmas lépcsőket jelentenek, amelyeken keresztül a növekedés töretlenül tart egyre nagyobb és nagyobb árutömegek, egyre magasabb teljesítmények felé.

Ezek a jelenségek — folytatta — arra figyelmeztetnek bennünket, és előzetes számításaink azt mutatják, hogy ebben az esztendőben 22 százalékkal több kocsit kell megrakniunk, mint az elmult év őszi hónapjaiban. Azt is meg lehet állapítani, hogy sem teherkocsijaink és mozdonyaink száma, sem pedig a vonalak és az állomások teljesítőképessége nem növelhető a forgalom várható növekedésének arányában. Ami tehát az üzem meglévő kapacitását és a várható hatalmas fuvarozási feladatok számai közötti különbségként jelentkezik, azt csakis az új szocialista munkamódszerek széleskörű bevezetésével, a hős szovjet vasutasok tapasztalatainak az eddigit is túlszárnyaló átvételével, jobb szervezéssel és irányítással, tehát a belső tartalékok feltárásával, a vasutas dolgozók széles tömegeinek nagyarányú mozgósításával oldhatjuk meg.

Csanádi elvtárs hangsúlyozta, hogy az értekezletnek az is feladata, hogy munkájával és határozataival előkészítője legyen a második magyar vasutasnapnak.

Bebrits elvtárs a vasút előtt álló őszi feladatokat ismerteti

Bebrits elvtárs ismertette ezután a vasutas dolgozók előtt álló őszi forgalmi feladatokat. Elmondotta többek között, hogy amig 1948 őszén például 697 ezer, 1949-ben 847 ezer, 1950-ben 997 ezer, 1951-ben 1 millió 220 ezer kocsit raktak meg különféle áruval, addig 1952-ben előreláthatólag az eddigi bejelentések alapján

22.3 százalékkal több árut kell elszállítani, ami másfélmillió vagon megrakását jelenti.

A legnehezebb őszi forgalom előtt állunk.

A múltévi őszi forgalom tapasztalatai

Ezután rövid visszapillantást vetett az őszi csúcsforgalom elmult esztendei hiányosságaira. Ezek között megemlítette azt, hogy a vasút és a szállító felek között az együttműködés nem volt kielégítő. A munkafegyelem meglazult, különösen a vontatási szakszolgálatnál volt szembetűnő. A mennyiségileg és minőségileg kedvezőtlen szénhelyzet is nagy mértékben csökkentette a mozdonyok teljesítőképességét, emellett a gépek jó karbantartásánál is történtek szabálytalanságok, ami több órás gépkezelést, gőzfejlesztést, stb. vont maga után. A nehéz mozdonyhelyzet elegy- és vonatácsorgást, s közvetve torlódásokat idézett elő a gócponti állomásokon, amelyek megakadályozták a kocsiforduló leszorítását. Hiba volt az is, hogy a szállítófelek nem rendelkeztek elegendő rakodó kapacitással, ami késleltette a kocsik ki- és berakását. A tároák és az alájuk tartozó üzemek nem tartották be a szállítási terveket. De különösen sok nehézséggel kellett megküzdeni azért, mert az egyes minisztériumok, különösen pedig

a kohó- és gépipari minisztérium alá tartozó üzemek az évek óta fennálló tartozásaikból alig szállítottak valamit.

Egész sor biztosító-, távbeszélőberendezési és felépítményi anyagot nem szállítottak le.

Egységes technológiai folyamatot kell bevezetni a vasúti munkában

Bebrits elvtárs ezután arról beszélt, hogy az őszi forgalmi feladatok megoldása érdekében

központi kérdés a kocsiforduló megfelelő leszorítása,

a kocsik gyorsabb mozgatása. A szállítási feladatok megoldása érdekében elengedhetetlenül szükséges az egységes technológiai folyamat bevezetése a vasúti munkába, ami nem más, mint meghatározott műszaki előírás szerint lebonyolított termelési műveletek sora. Egyes szolgálati ágaknál a munkák túlnyomó részére már megvan ez a technológiai folyamat, de hiányzik a vasút egészéből. Az egységes technológiai folyamattal egyidőben az egyenletes, a tervszerűen ütemezett szállítást kell biztosítanunk — mondotta. Követendő példaként itt is a szovjet vasutak állnak előttünk rendkívül gazdag tapasztalati kincsestárukkal.

Ezután szakszolgálatonként jelölte meg a közlekedésügyi miniszter a fontosabb feladatokat. Felhívta a forgalmi szolgálattevők figyelmét, hogy segíteniök kell a vontatási szolgálatot a mozdonyforduló lerövidítésében, elsősorban a mozdonyok kezelésében és oda kell hatni, hogy az ácsongásokat és a vonatfelosztásokat megszüntessük, mint amelyek a kocsiforduló lerövidítését leginkább gátolják.

Bebrits elvtárs dicsérettel emlékezett meg Budapest-Ferencváros-Hatvan és Miskolc rendezőpályaudvarainak gurítós dolgozóiról, majd hangoztatta, hogy nemcsak a gurításnál, hanem a siktolatásnál is van javítanivaló. A menetirányítók munkájával foglalkozva hangsúlyozta: biztosítsák vonalszakaszukon a középállomásokon álló elegy továbbítását. Sok hiányosság van ezen a téren, mint ahogy többet kell a menetirányítóknak törődniök a kocsintározással is.

A kereskedelmi szolgálat feladataira áttérve, kiemelte, hogy itt is első helyen az egységes technológiai folyamat bevezetése és biztosítása kell hogy álljon. Ezért az árukezelésben, berakásban és kirakásban az egyenletes, tervszerű ütemnek kell érvényesülnie.

A legteljesebb koordinálást kell megteremteni a szállítófelek és a vasút munkájában,

s ez a kereskedelmi szakszolgálat feladata. Rendet kell teremteni éppen e folyamat bevezetésével a rakodó- és iparvágányokon és a berakások, valamint a kirakások között egyensúlyi helyzetet kell létrehozni. A feladatok között a MAV kirakószervei nek továbbfejlesztését is megjelölte Bebrits elvtárs, majd hiányolta, hogy a leakasztás nélküli kirakások rendszerét, ezt a kitűnő szovjet módszert még nem vezették be nálunk. A menetirányítók és kereskedelmi irányítók feladata, hogy a szórványosan alkalmazott módszert általános módszerré fejlesszék.

A vontatási és műhelyi szakszolgálat feladataival kapcsolatban hangsúlyozta *Bebrits* elvtárs, hogy itt is fő feladat az egységes műszaki folyamat bevezetése. Minden erővel arra kell törekedni, hogy a mozdonyfordulót megrövidítsük. A legnagyobb gonddal, szüntelen éberséggel kell figyelnünk a mozdonyok jó karbantartását. Ez központi feladat.

A párt és kormányhatározat értelmében ez év őszére 21 napi tartalék szénkészlettel kell bírnia az Államvasutaknak és e mennyiség felének jóminőségű szénnek kell lennie.

— folytatta. A csőfuvatást minden körülmények között meg kell csinálni a honos fűtőházban és hajtsuk végre elejétől végig az antidur-eljárást.

A vizsgáló-lakatosok munkájával kapcsolatban hiányolta, hogy még nem vezették be vasútunkon Scseblikin szovjet vizsgáló-lakatos híressé vált módszerét, amely a leakasztás nélküli javítást biztosítja és ágyvilla, ágytok és hordrúgócserét is leakasztás nélkül, 15—18 perc alatt végez el.

A futójavításos kocsikon éjjel-nappal kell dolgozni, már mostantól kezdve és az egész őszi forgalom alatt — mondotta. — A járműjavító műhelyek felé szólva, megjegyezte, hogy mindent el kell követni, hogy a kívánt kocsi- és mozdonymennyiség rendelkezésre álljon szeptember elejére.

A miniszter megemlékezett arról, hogy éveken át a vontatási és műhelyi szolgálat a legderekasabban kivette részét az őszi forgalom előkészítésének és lebonyolításának munkájából. A mult esztendőben azonban nem egészen így történt. Ez az év kivétel volt és óvni kell a vontatási dolgozókat, hogy ne szédítse meg őket előbbi sikereik sorozata. A bajok alapja az volt, hogy megfeledkeztek arról, hogy a mozdonyokat jó karban tartsák, de ugyanakkor a mozdonyok rossz állapotáért a rosszminőségű szenet és olajat okolták.

A pályafenntartási feladatokkal összefüggésben arról beszélt, hogy az egységes technológiai folyamatnak a lassújeleknél és a vágányzáraknál kell leginkább megnyilvánulnia. Az utóbbi időben

örvendetesen javul az együttműködés a pályafenntartás és a forgalom dolgozói között.

Az osztálymérnökségnek, a menetirányítóknak és az állomásoknak a legnagyobb gondossággal kell ügyelniök arra, hogy az elegy folyamatosan áramoljon, ugyanakkor a pályafenntartási munka is haladjon és megóvjuk a forgalom biztonságát is.

A távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálat teendőiről szólva, megállapította, hogy jó munkát végzett és döntően fontos, hogy betartsák ígéreteiket azirányban, hogy szeptember 1-ig biztosítsák öt vonal szelektoros menetirányító-berendezésének működését. Felhívta a távközlés dolgozóit, hogy biztosítsák a távíró- és telefonösszeköttetést az igazgatóságok határpontjain, úgy hogy a két igazgatóság e határpont bekapcsolásával kapjon érintkezési lehetőséget. Kiemelte, hogy erőteljesebben kell alkalmazni az Államvasutak rádióberendezéseit, a mozgó rádiót és a gurítós mozdonyokra is mielőbb fel kell szerelni a rádiót A tapasztalat ugyanis azt mutatja, hogy a gurítós fényjelzőkkel nem lehet eredményesen meggyorsítani a gurítást. Felhívta a távközlési- és biztosítási szolgálat dolgozóit, hogy több kezdeményezéssel, lendülettel segítsék az őszi csúcsforgalom végrehajtását.

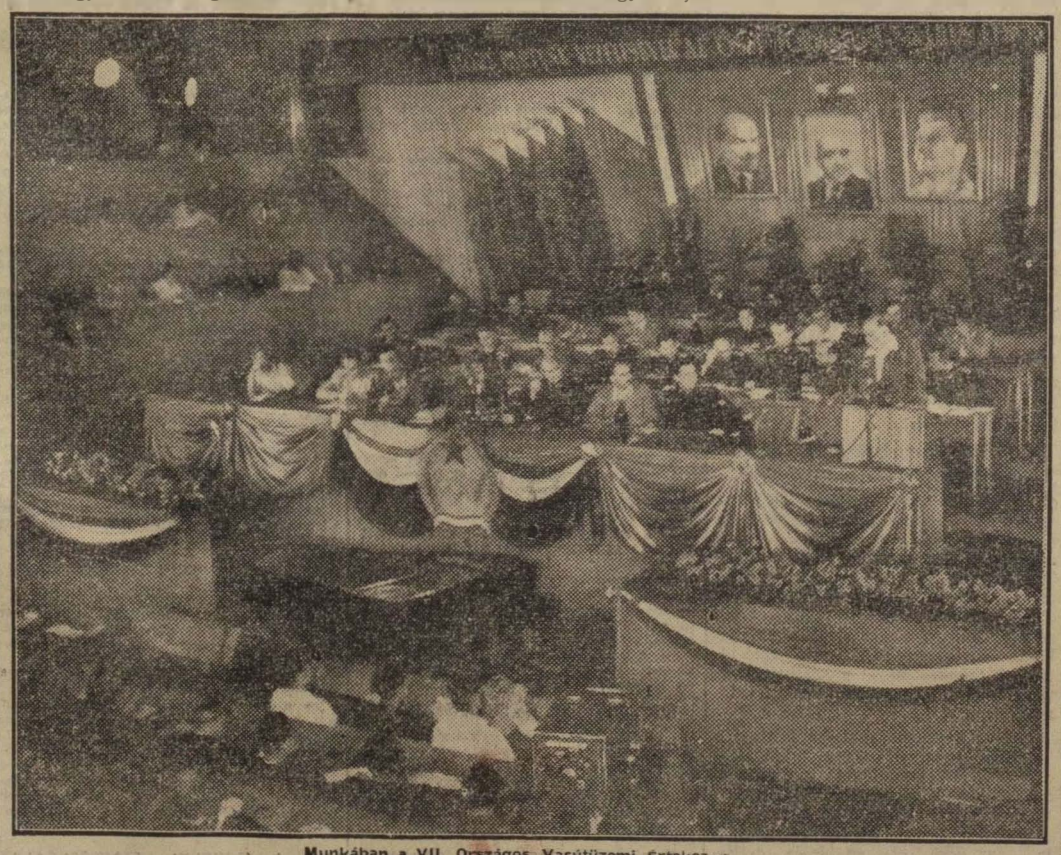
Az előttünk álló hatalmas követelményeknek, a pártunk és kormányzatunk által adott feladatoknak csak akkor tudunk megfelelni — folytatta, — ha vasutas dolgozóink

az őszi csúcsforgalom lebonyolítását harci kérdésnek tekintik

és az egyre élesedő nemzetközi helyzetben a belső és külső ellenség támadásaira az őszi szállítások sikeres lebonyolításával adnak választ, ezzel is erősítve a Szovjetunió által vezetett béketábort.

A reánk háruló feladatok óriásiak, de vajjon megoldásuknál egyedül reánk hárul minden teher? Korántsem. Nem állunk egyedül. A helyes megoldás keresésében és megtalálásában irányt mutat, segít a pártunk, segít *Rákosi* Mátyás elvtárs, mozgósít támogatólag szakszervezetünk. Segít eredményt-biztosítóan a hős szovjet vasutasoktól átvett sok-sok kitűnő munkamódszer. Segít sikeresen előrelendülni a többezer vasutas sztahanovista. A szocializmust építők táborába állt át a vasutas dolgozók nagy többsége, akik értik és szeretik a munkájukat. És most törhetetlen erővel nekilátnak, hogy élő valósággá változtassák mindazt, amit értekezletünk elhatároz. Biztos vagyok abban, hogy győztesen kerülünk ki az újabb erőpróbából és a terv szerint, maradéktalanul, kellő időben elszállítjuk az összes árukat — fejezte be beszédét *Bebrits elvtárs.*

Ezután az úttörő vasút dolgozói nevében úttörőpajtások üdvözölték az értekezletet, majd megkezdődtek a hozzászólások.



Munkában a VII. Országos Vasútüzemi Értekezlet

AZ AUGUSZTUS 20-I FELAJÁNLÁSOK VASUTASNAPRA TÖRTÉNŐ TELJESÍTÉSÉVEL IS SEGÍTSÜK AZ ŐSZI FORGALOM LEBONYOLÍTÁSÁT

A dolgozók bírálatai és javaslatai az őszi forgalom lebonyolítását segítik

Mezei elvtárs, a szegedi igazgatóság pályamestere a munkafegyelem kérdésével foglalkozott és hangsúlyozta, hogy a nyári magas betegszázalék mögött a kétlaki vasutasok feleiőtlensége és fegyelmezetlensége húzódik meg. Javasolta, hogy az önkezelésű anyag érkezésénél az előjelentés pontosságát javítsák meg, a társszolgálati ágakkal való szoros együttműködés révén, hogy a tervmunkát végre tudják hajtani. Az üzemi és ivóvízellátás, majd a szervezetlenség kérdésével foglalkozott. Hiányolta, hogy tervszerűtlenség mutatkozik a munkaerőgazdálkodásnál, amely akadálya az őszi forgalmi verseny sikeres előkészítésének.

Kiss Lajos elvtárs, (Budapest Keleti fűtőház) javasolta többek között, hogy Budapest Ferencvárosban vízcsapot szereljenek fel az itatóvágányon, hogy a Kandó — mozdonyok vizet tudjanak venni. Hibáztatta a 7. szakosztályt, mert a fűtőház részére kiadott széntervet, amelynek alapján a dolgozók vállalásokat tettek, röviddel ezután megváltoztatták, ami a dolgozók közötti jogos felháborodást kelt. Hiányosságok vannak az anyagkiutalásnál, s ezeket az őszi feladatok zavartalan végrehajtása érdekében meg kell szüntetni.

Barbács János elvtárs (Budapest-Józsefváros-i p.u.) elmondotta, hogy a késői kocsibeállításokat egy új szovjet siktolatási rendszer bevezetésével megszüntették. *Baksa* elvtárs, a pécsi MÁV Igazgatóság dolgozója arra kérte dolgozó társait, hogy az őszi forgalom sikere érdekében küszöböljünk ki minden sovinizmust munkánkból. A forgalmi szolgálat súlyponti kérdéseként a személyszállító és munkásvonatok pontos, menetrendszerinti közlekedtetését jelölte meg, hogy biztosítható legyen a tehervonatok utazási sebességének a felemelése.

Gáspár Sándor elvtárs, a vasutas szakszervezet elnöke szólalt fel ezután. Hozzászólásában hangsúlyozta, hogy a szakszervezetnek az eddiginél jobban meg kell szervezni a munkaversenymozgalmat és e célból jobban elő kell készíteni a termelési és komplex-brigád értekezleteket. Az eddiginél jóval többet kell törődni a dolgozók javaslataival. Segíteni és

nevelni kell a dolgozókat az adott szó betartására,

arra, hogy a felajánlások, fogadalmak mögött a vállalt teljesítmény is meglegyen. Ezen a téren nagyon elhanyagoltuk az ellenőrzést. A munkafegyelem kérdését egyes szakszervezeti funkcionáriusok liberálisan kezelik. Meg kell szüntetni a jobboldali szociáldemokrata módszereket munkánkban és jobban és eredményesebben kell harcolni a munkafegyelem megszilárdításáért, mint eddig tettük. A nagy szállítási feladatok lebonyolításánál döntően figyelembe kell venni a munkavédelmi intézkedések betartását és például biztosítani kell, hogy a hőségtől eltikkadt mozdonyszemélyzet a részükre rendeletileg biztosított üdítő italhoz hozzájusson. A dolgozók évi szabadságát hasonló módon biztosítani kell, mert ezzel is elősegítjük az őszi szállítási feladatok végrehajtását.

Lőcsei János elvtárs, Kossuth-díjas mozdonyvezető (Budapest Ferencváros) kiemelte, hogy mindent el kell követni a tehervonatok menetrendszerinti közlekedtetése érdekében. Javasolta, hogy a szovjet vasutasok példája nyomán közös brigádot kell alakítani, hogy a vonatkísérők együtt utazzanak a mozdonybrigáddal, hogy ezzel is elősegítsék az utazási sebességet. Bírálta a tervszerűtlen elegybejelentéseket és kérte, hogy a menetirányító nagyobb gondot fordítson a gépek jobb kihasználására.

Rigó elvtárs, a budapesti MÁV. Igazgatóság dolgozója javasolta, hogy a szállítások egyenletlen ütemezésének ellensúlyozására az önkezelési szállításokat úgy szabályozzák, hogy azok feladása a hét első napjaiban történjen meg. Kiemelte a rakodási fegyelem megszilárdításának szükségességét.

Román Mihály elvtárs (Devecseri Építésvezetőség) elmondotta, többek között, hogy a lassujelek hosszát 20, a vágányzárási időt pedig 25 százalékkal csökkentik az őszi forgalmi verseny sikere érdekében.

Kovács Mihály elvtárs, (Debreceni fűtőház) az 500 kilométeres-mozgalom eredményeit ismertette és hangoztatta, hogyha az őszi forgalomban méltóképpen akarjuk megállni helyünket nem szabad tűrni, hogy az őszazas gépek normaidőnbelüli forduló idejét túllépjék, nem fordulhat elő a fordulók oknélküli összekeverése, vagy a fordulóban összeállított vonat továbbítására más gépek vezénylése.

Beck Rezsőné, jegyvizsgáló (Budapest-Déli p. u.) arról beszélt többek között, hogy a szolgálati vezetők legyenek segítségükre a vasutas nők megbecsülésének előbbrevitelében. Sok hiba van szociális téren, igen sok a hiányosság a meglévő laktanyák felszerelése és tisztasága tekintetében, amin segíteni kell. Javasolta hogy minden telepállomáson állítsanak fel nőbizottságokat a legjobb nődolgozókból a szakvonal nevelőmunkájának megkönnyítésére, amelyek a pártszervezetekre és a szakszervezetre támaszkodva végezné munkáját.

Bognár Imre elvtárs a Vasútpolitikai Főosztály vezetője a munkafegyelem megszilárdításáról és a balesetek elleni harc kérdéséről beszélt, mint az őszi forgalom lebonyolításának egyik döntő előfeltételéről. Javasolta, hogy a politikai tisztek és a párttitkárok az eddiginél behatóbban foglalkozzanak ezzel a problémával. Hangsúlyozta, hogy az egységes technológiai folyamat megteremtése döntően segíti az őszi forgalom végrehajtását és a szolgálati vezetőknek kérniök kell a pártszervezet, a politikai tisztek, a politikai osztályok segítségét, hogy a vasút történetében oly nagy horderejű kérdés mint az egységes műszaki folyamat megteremtése kérdését közkinccsé tegyük.

Téglás elvtárs Budapest Ferencváros állomás dolgozója elmondotta, hogy az őszi forgalom győzelmes végrehajtásának kulcsát az *„500 kilométeres" — és* a vele összekapcsolt *2000 tonnás* — mozgalomban indított irányvonatokban látják, mert ezekben benne van valamennyi feltétel, ami az őszi forgalom végrehajtását biztosítani tudja. Kevesebb mozdony, kevesebb üzemanyag szükséges, amely hatalmas megtakarítást jelent.

Esse Lajos hangsúlyozta, hogy a vasúti dolgozóknak a nagy feladat időszakában a pártra, a szakszervezetre, az élenjáró sztahanovistákra, a munka élvonalában járó dolgozókra kell támaszkodni.

Ujvárosi József Budapest Nyugati pályaudvar dolgozója elmondotta, hogy feladták a tolatás régi, elavult módszerét, mert akadályozta munkájukat. Átvették az állomásoknál már jól bevált szovjet, úgynevezett Mamedov kocsibeállítási rendszert és máris sikerült a kocsik beállítási és kihúzási idejét, ezáltal a rakodási időket is csökkenteni. Ez egyik biztosítéka annak, hogy az őszi forgalmi versenyben megállják a helyüket.

★

Az értekezlet második napján az egyes vasúti szakszolgálati ágak külön értekezleten beszélték meg feladataikat. A balesetek elleni harc, a munkafegyelem megszilárdításáért folyó küzdelem, az augusztus 20-i vállalások, a vasutasnapra tett felajánlások, az őszi csúcsforgalomra való felkészülés jegyében zajlottak le ezek a szakszolgálati értekezletek.

A második nap délutánján ismét együttes ülést tartottak. Ezen *Csanádi* György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója értékelte a kétnapos értekezlet eredményét. Elmondotta, hogy a kétnapos szakmai tanácskozás komoly eredményeket hozott.

Minőségi munkával, új, szocialista munkamódszerek bevezetésével, magasabb színvonalú tervezéssel és vezetéssel oldhatók meg feladataink

A tanácskozás során felszínre jöttek azok a hibák, amelyeket ki kell küszöbölni, ha azt akarjuk, hogy a 22 százalékkal nagyobb árutömeg mozdítását biztosítani tudjuk. A szakmai értekezlet eredményei világosan megmutatták, hogy a mennyiségi feladatok további növekedése, csakis minőségi munkával, új és új szocialista munkamódszerek bevezetésével, a jelenleginél sokkal magasabb színvonalú tervezéssel és vezetéssel oldhatók csak meg.

Rendkívül sok minden van még a hős szovjet vasutasok tapasztalatai kincsestárában, amit egyáltalán nem vettünk át. Nagyon sok olyan munkamódszer is van, amelyek nem váltak széleskörűekké nálunk — folytatta. Most újabb, határozott lépéseket kell tennünk afelé, hogy vasútunk munkáját jóval magasabb színvonalra emeljük és olyan jényezőket vigyünk munkánkba, amelyekre azelőtt kevés súlyt helyeztünk, mint például az egységes műszaki folyamat kérdése.

Csanádi elvtárs kiemelte, hogy az értekezlet eredményei világosan rámutatnak a fő hibaforrásra. Arra, hogy az üzemi munka lebonyolításában résztvevő szakszolgálatok kapcsolata rendkívül laza, sőt nagyon sok helyen semmiféle együttműködés sincsen. Nemcsak a vasúti szakszolgálatok együttműködése terén van döntő fordulatra szükség, hanem a vasút és a fuvaroztatók együttműködése terén is. Küzdeni kell azért, hogy megteremtsük az árufuvarozás egységes műszaki folyamatát. Ha ezt legalább részben már az őszi forgalom idejére el tudjuk érni, olyan hatalmas rejtett tartalékokat szabadítunk fel, amelyeknek segítségével döntően megtudjuk rövidíteni a kocsifordulót és le tudiuk küzdeni a nehézségek nagy részét.

Hasonlóan döntő, átfogó feladatként jellemezte *Csanádi* elvtárs a forgalom egyenletességének biztosítását. Az értekezlet megmutatta, hogy a forgalomnak azok a nagymérvű ingadozásai, amelyekkel rendszeresen találkozunk, lehetetlenné teszi

a vasút berendezéseinek lehető legnagyobb mérvű kihasználását,

a felbecsülhetetlen értékű kocsiórák ezrei semmisülnek meg, ugyanakkor hátralékba kerül a szállítási tervek teljesítése terén. Döntő feladatunk, hogy szorgalmazzuk az ipari üzemek egyenletes termékkibocsátását. Mindent el kell követnünk, hogy szállítástervezésünk továbbfejlesztésével a tervenkívüli szállítások és a tervtől való eltérések csökkentésével a szállítási tervekre egyre pontosabban tudjunk támaszkodni.

A továbbiakban szakáganként külön-külön ismertette a súlyponti feladatokat. A kereskedelmi szolgálatnál egyik ilyen súlyponti feladatként jelölte meg a rakodások új elveinek sikeres alkalmazását. Emellett — mondotta — az őszi forgalom idején teljesmértékben érvényt kell szerezni annak a régi elvnek, hogy ipari és kereskedelmi vállalataink folytatólagosan, éjjel és nappal, vasár- és ünnepnap is rakodjanak. Gyorsan és érzékenyen kell alkalmaznunk kényszerítő helyzet esetén az áruforgalom korlátozásaira vonatkozó rendszabályokat is. Hasonlóképpen súlyponti feladat az irányvonatok szervezése. El kell érnünk, hogy

az átvevők a rakodási kapacitásnak megfelelően ütemezve kapják az irányvonatokat,

hogy azokat fel is tudják dolgozni. Csakis így válhat az irányvonatképzési mozgalom ezévi őszi forgalmunk teljesértékű munkamódszerévé. Ki kell küszöbölni az előjelentések és az értesítések terén fennálló hibákat.

A forgalmi szolgálat súlyponti feladataival foglalkozva megállapította hogy mindenekelőtt a forgalmi torlódások legfontosabb ellenfelét, a *„Mindig legyen szabad vágány"*-elvet kell hangsúlyozni. Az idén ezt az elvet törvénnyé kell tenni a forgalmi szolgálatnál, mert csak így tudjuk a kocsik állandó mozgását biztosítani.

A forgalmi szolgálat súlyponti feladatává kell tenni — folytatta — a beállításoknak és kihúzásoknak, az iparvágányok kiszolgálási műveleténck grafikonban való megtervezését, amely művelet az egységes műszaki folyamat megteremtésének egyik döntő láncszeme.

A menetirányítással kapcsolatban megjegyezte, hogy a menetirányítóknak többet kell törődniök a kocsiintézés kérdéseivel, a vonatelemzésekkel.

Csanádi elvtárs a balesetek kérdésével foglalkozva elmondotta, hogy a még nagyobb forgalom, a munka fokozott gyorsasága növeli a baleseti veszélyt. Éppen ezért teljes erővel arra kell törekednünk, hogy megvalósítsuk az utasításoknak megfelelően a váltó- és vágányellenőrzést, a visszajelentéseket, a legszigorúbb ellenőrzéssel, a munkafegyelem megszilárdításával, a legnagyobb fokú éberséggel és keményen rendszabályokkal kell küzdenünk azért, hogy

őszi forgalmunkat balesetmentessé tegyük.

A vontatási szolgálat legfőbb feladataként a mozdonyforduló kérdését említette, s megjegyezte, hogy ez nemcsak a vontatási szolgálatnak, de talán méginkább a forgalmi szolgálatnak megoldandó feladatát képezi. A mozdonyforduló ma rendkívül hosszú és emiatt fennakadások voltak. E téren gyökeres változást kell elérni. Meg kell javítani a kezelés, a karbantartás, a kocsivizsgálat normáit. Ezeket a műveleteket a jelenleginél sokkal nagyobb mértékben kell

futószalagszerűen végezni, jól összehangolt brigádmunkában.

A futójavítások elvégzését éjjel-nappal biztosítani kell, és a

kocsimosásokat is három műszakban kell megoldani.

Döntő feladat végül, hogy tovább fejlessze a *„2000 tonnás"* és az új alapokra fektetett *„500 kilométeres"*-mozgalmat.

A pályafenntartási- és hídszolgálatnak döntő feladata hogy a nagy építkezések befejezésével segítse az őszi forgalom lebonyolítását, amellett rugalmasan oldja meg a kisebb operatív feladatokat, biztosítsa az anyagok mozgását, a pályafenntartási küldemények kirakását. A távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat feladata, hogy az őszi forgalomban hatalmasan megnövekedő távközlési igényeket a lehető legjobban igyekezzék kielégíteni.

Csanádi elvtárs beszéde végén hangsúlyozta, hogy az értekezlet résztvevőinek legfőbb feladata, hogy a megbeszélés határozatait levigyék az üzembe a dolgozók közé és hogy megvalósítsák a vasút dolgozóinak széleskörű mozgósítását. Ezzel kell felkészülnünk az augusztus 10-én megtartandó

második magyar vasutasnapra.

A határozatok felbontásának mozgósító munkánk eredményeinek abban kell megmutatkoznia, hogy a vasutasnapon a magyar vasutas dolgozók tömeges és értékes munkafelajánlásai bizonyítsák lelkesedésüket és áldozatkészségüket, szilárd elhatározásukat arra, hogy az ez évi őszi csúcsforgalom harci feladatát is sikerrel fogják megvívni.

Ezután *Kovács* Pálné elvtársnő felolvasta az értekezlet határozati javaslatát, amelyet egyhangúan elfogadtak. A határozatot beszámolónk végén közöljük.

Utána *Berezna*i Oszkár elvtárs, Kossuth-díjas mérnök javaslatára az értekezlet részvevői táviratban köszöntötték *Rákosi* Mátyás elvtársat. *„Elhatároztuk,* — mondja többek között a távirat — *hogy a szolgálati ágak közötti együttműködést szorosabbá fűzve harcolni fogunk a kocsiforduló lerövidítéséért, az „500 kilométeres"-mozgalom továbbfejlesztéséért, vonataink jobb megterheléséért, a menetrendszerinti közlekedésért. Éber, utasításszerű szolgálattétellel biztosítjuk a forgalom balesetmentes lebonyolítását, óvjuk a nép által ránk bízott szocialista tulajdont az árudézsmálók, a dolgozók ellenségeivel szemben. Örömmel és bizakodással fogunk vállalt feladatunk végrehajtásához. Ehhez erőt ad az a forró szeretet, amelyet mi, vasutas dolgozók, nagy tanítónk és vezérünk, Rákosi elvtárs iránt érzünk. Fogadjuk drága Rákosi elvtárs, hogy az Ön nevével, szabadságunk és békénk védelmében becsülettel helytállunk az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért vívott csatában"* — fejeződik be a távirat.

A VII. Országos Vasútüzemi Értekezlet *Prieszol* József elvtárs zárószavával ért véget. Hangsúlyozta beszédében, hogy az őszi forgalom hatalmas feladatait pártunk segítségével tudjuk megvalósítani. A pártra kell támaszkodni és bizalommal kérni a párt segítségét, ellenőrző bírálatát. Ezután arról az erőről beszélt, amely abban a hatalmas és felbecsülhetetlen segítségben jelentkezik, amelyet a Szovjetuniótól kapunk, s melynek máris sokat köszönhetünk.

Prieszol elvtárs arra figyelmeztetett, hogy az eddiginél keményebben harcoljunk az ellenséges megnyilvánulások ellen. Váljon vastörvénnyé hogy a vasút területén a legszigorúbb rendet és politikai fegyelmet kell bevezetni, de ez necsak időszerűen hangozzék el, hanem folytassunk következetes, szívós harcot az ilyen fegyelem megteremtéséért. A jó taktika mellett, a forradalmi fegyelem legyen alapja a biztonságos, gyors és pontos közlekedésnek.

A VII. országos vasútüzemi értekezlet határozatából

Mi, valamennyi vasúti szolgálati ág dolgozói, egymással szorosan együttműködve, a párt és Rákosi elvtárs által ránkbízott feladatok végrehajtása érdekében vállaljuk:

1. A FORGALMI, KERESKEDELMI ÉS VONTATASI SZAKSZOLGALAT DOLGOZÓI EGYÜTTESEN:

a) A kocsifordulót szeptember hónapban 3,1 és 3.6 napos átlagidő között október hónapban 3 és 3.4 napos átlagidő között, november és december hónapban 3.1 és 3.5 napos átlagidő között teljesítjük.

b) Az 500-as mozgalom keretében a résztvevő tehervonati mozdonyok napi km-teljesítményét országos átlagban napi 200 km-re, a mozgalomban részt nem vevő mozdonyok átlag km-teljesítményét 130 km-re emeljük.

c) A 200 tonnás mozgalom keretében napi 30.000 többlet tonnaterhelést továbbítunk.

d) A tehervonatok átlagos terhelését országos viszonylatban a tervhez viszonyítva egy százalékkal növeljük.

e) A csúcsforgalom idején napi átlagban 325 rakott irány- és közvetlen vonatot közlekedtetünk, zömét garancialevéllel.

f) A vonatközlekedési tervet 81 százalékra teljesítjük.

g) Az „Óvd az árut" mozgalom keretén belül az árukárok viszonylagos összegét f. év végére 20 százalékkal csökkentjük.

2. A FORGALMI ÉS VONTATASI SZAKSZOLGALAT DOLGOZÓI KÖZÖSEN:

a) A tehervonatok utazási sebességét gyorstehervonatoknál 22.8, a közvetlen- és irányvonatoknál 20.8, a tolatós vonatoknál 9.5, az összes tehervonatoknál pedig átlagosan 17 km/órára emeljük.

b) A gyorsteher- és a C. D.-vonatok késési hányadát a közlekedő vonatok 20 százaléka alá csökkentjük.

c) A munkásvonatok késését 0.5 százalék alá, a személyszállító vonatok késését 3 százalék alá csökkentjük és a tehervonatok menetrendszerinti indítását legalább 70 százalékra teljesítjük.

d) A hasznos teher arányát a holtteherhez viszonyítva (teherkocsigazdálkodás) az előzőévi 51.1 százalékkal szemben 52.6 százalékra emeljük.

3. A KERESKEDELMI ÉS FORGALMI SZAKSZOLGALAT DOLGOZÓI KÖZÖSEN:

Az előjelentéseket és az értesítéseket pontosan úgy hajtjuk végre, hogy az átvevőket a küldemények megérkezéséről éjjel-nappali rakodásnál, munkaszüneles napokon is, legalább 4 órával az irányvonattal érkező küldeményekről pedig legalább 12 órával korábban értesítjük.

4. A VONTATASI SZAKSZOLGALAT DOLGOZÓI:

a) A mozdonyok időszakos vizsgálatait az őszi forgalom előtt elvégezzük és a mozdonyokat jókarba helyezzük. Ennek érdekében szeptember 1-ig a mozdonyok fűtőházi javítási átlagát hét százalék alá csökkentjük és a mozdonyok karbantartását szeptember 15-ig úgy végezzük el, hogy azok az őszi forgalomra kifogástalan, üzemképes állapotban legyenek.

A futójavítások gyors elvégzése érdekében szükség esetén vállaljuk az éjjel-nappali szolgálatot.

b) A mozdonyok két mosás és két nagyobb javítás közötti teljesítményét országos átlagban 6000 km-re fokozzuk és az egy mozdony szolgálatképtelenségre eső kilométerek számát a mult év őszi forgalomban elért 190.000 km helyett átlagosan 225.000 km-re emeljük.

c) A teherkocsik fűtőházi javítási átlagát 3.7 százalékra, a vonórúdszakadásokat pedig a multévihez viszonyítva 0.5 százalékkal csökkentjük. Az egy hőnfutásra eső rakott tengelykilométerek számát a jelenlegi 230.000 km-ről 240.000 km-re emeljük.

d) A szénmegtakarításnál a tervhez viszonyítva legalább 2.5 százalékos eredményt érünk el.

5. A KERESKEDELMI SZAKSZOLGALAT DOLGOZÓI:

a) A terven kívüli szállítások arányát a tavalyi őszi forgalom átlagos 4.3 százalékával szemben átlagosan 4 százalékra szorítjuk le.

b) Az átlagos rakodási időt a fizető áruknál legalább 4.2 órára leszorítjuk.

c) A kocsirakományú küldeményeknél az átlagos kocsikihasználásnál legalább 14.5 tonnás, a gyülttkocsik kihasználásánál pedig legalább 3.5 tonnás eredményt érünk el.

d) A komplex-brigádmozgalmat továbbfejlesztjük és a legszorosabb együttműködés létesítik a fuvaroztatókkal és a helyi tanácsokkal.

6 A MŰHELYI SZAKSZOLGALAT DOLGOZÓI:

a) Az őszi forgalom ideje alatt a mozdonyjavítási állagot a jelenlegi 12.3 százalékról 10 százalékra csökkentjük.

b) Az őszi forgalom lebonyolításához szükséges üzemképes teherkocsi állagnak biztosítása érdekében a futójavításra váró teherkocsikat soronkívül, a lehető legrövidebb átfutási idő alatt kijavítjuk. Az összes teherkocsikat szeptember hó végéig üzemképes állapotba helyezzük.

c) A csúcsforgalom ideje alatt szeptember hó 15-től november hó végéig a javításos teherkocsiállagot öt százalék alá leszorítjuk.

d) A műhelyi munka minőségét oly mértékben emeljük, hogy a műhelyi hibából eredő hőnfutások vonórúdszakadások száma a lehető legkisebb legyen és általában szavatossággal megjavítsuk a műhelyek minőségi munkáját.

e) A járóműjavítás átfutási idelét a tervhez viszonyítva öt százalékkal csökkentjük.

7. A PÁLYAFENNTARTÁSI SZAKSZOLGALAT DOLGOZÓI:

a) A vonalhálózat teljesítőképességének növelését vállaljuk olyképpen, hogy 15 állomás, köztük Miskolc. Várpalota, Székesfehérvár, Szolnok, Nyíregyháza, Győr bővítési munkáit legalább negyedik részletében az őszi forgalom megindulásáig befejezzük.

b) Azokat a lelentősebb magasépítményi munkákat, amelyekre az őszi forgalomban a forgalomnak, vontatásnak, valamint a kereskedelmi szakszolgálatnak szüksége lesz, az őszi forgalom kezdetéig befejezzük. Így a forgalmasabb állomásokon, rakodókon a szükséges inarvágányrakodófront, valamint 22 rakodóvágány építési munkálatait elvégezzük.

c) Azoknál a pályafenntartási és pályaépítési munkáknál, ahol a vágányzár elkerülhetetlen, a vágányzárak időtartamát 125 százalékos átlagteljesítmény figyelembevételével tervezzük meg és az így megtervezett vágányzárás időt legalább 10 százalékkal csökkentjük.

d) Az építési és pályafenntartási munkáknál a szükséges lassújelek hosszát a tervhez viszonyítva legalább 20 százalékkal csökkentjük.

e) A kocsifordulá idelének csökkentése érdekében az önkezelési kocsi kiés berakásokat úgy szervezzük meg, hogy a mindenkor előírt rakodási időt legalább öt százalékkal csökkentjük.

ELŐRE PÁRTUNK VEZETÉSÉVEL AZ ŐSZI FORGALOM SIKERES LEBONYOLÍTÁSÁÉRT!

Hogyan teljesítették dolgozóink a Vasutasnapon RÁKOSI ELVTÁRSNAK tett fogadalmukat

— Neveljük dolgozóinkat mindenekelőtt a szocialista fogadalmak komolyságára, az adott szó szentségére. Nemcsak a termelés és tervteljesítés alapvető érdekeit, hanem e nagy nevelőmunkánk eredményeitássa alá, aki fölényesen, bizalmatlanul, bürokrata módjára kezeli a dolgozók felajánlásait. Rákosi elvtársnak tett termelési ígéreteit. (Horváth Mártonnak a Központi Vezetőség ülésén tartott beszámolójából.)

Éppen egy esztendeje annak, hogy vasutas dolgozóink az első vasutasnapon fogadalmat tettek *Rákosi* elvtársnak munkájuk megjavítására, feladatuk még jobb elvégzésére. A fogadalom szavai elhangzottak és ma, egy évvel később újból itt állunk a vasutasnap ünnepe előtt. Teljesítették-e és ha igen, hogyan teljesítették a vasutas dolgozók *Rákosi* elvtársnak tett ígéretüket? Nézzük meg, miképpen fest a fogadalom a Ferencvárosi-pályaudvar, a Keleti Fűtőház és a Terézvárosi Osztálymérnökség munkájának tükrében!

A hibákat kiküszöbölik a ferencvárosi dolgozók

A Ferencvárosi-pályaudvarról azt szokták mondani, hogyha a vasút az ország vérkeringése, abban Ferencváros a szív. Valóban így van. És ez a szív legelsőnek dobbant a *Rákosi* elvtársnak tett fogadalom megtételében. Azonban fogadalmukat nem mindenben teljesítették.

— Bizony voltak hibáink s hozzá nem is kicsik — mondják a forgalom dolgozói. És ez a való helyzet.

A tolatásokat meggyorsították ugyan a Ferencvárosi-pályaudvaron, ennek bizonyítéka, hogy míg a fajlagos kocsimozdítási időt az elmult őszi forgalomban csak 99 százalékra teljesítették, addig május és június hónapban már 102 százalékot teljesítettek. Ez a feszített tervhez viszonyítva komoly teljesítménynek számít. Az elmult hónapban a gurítási egységidőt is 106 százalékra teljesítették, ha azonban összehasonlítjuk ezt az elmult évi őszi forgalom teljesítményével, akkor 5—6 százalékos visszaesést láthatunk. Meg kell gyorsítaniok Ferencváros dolgozóinak a gurítási műveleteket, rövidebb idő alatt több kocsit kell elrendezniök. Nagyobb bajok vannak azonban a kocsitartózkodásokkal. A három- és félnapos kocsiforduló megvalósítása érdekében sokkal nagyobb gondot kell fordítani a kocsitartózkodási egységidők csökkentésére. A mult év őszi csúcsforgalmi időszakában az állomás 109 százalékot teljesített, míg ezév május és júniusában mindössze 99 százalékot. Visszaesés mutatkozik a tehervonatok menetrendszerű indításában is. Május és június hónapban a tehervonatok 67 százalékát indították menetrendszerüen, ugyanakkor az elmult évi őszi forgalom ideje alatt 76—78 százalékos teljesítést is elértek. Javulás mutatkozik a munkafegyelem kérdésében: míg tavaly összel az igazolatlanul távolmaradók száma 5 százalék volt, addig most mindössze 2 százalék.

A fogadalom teljesítésében tehát bajok vannak Ferencváros. Jó eredményeik mellett hibákat is követtek el s most a II vasutasnap alkalmával az őszi csúcsforgalom megindításakor arra kell törekedniök, hogy sokkal jobb munkát végezzenek. Fokozottabb éberséget kell tanusitaniok az ellenség elleni harc terén is, mert egyedül ebben a hónapban három eljárás is folyt a befurakodott jobboldali szociáldemokraták ellen. A ferencváros dolgozóinak meg kell tanulniok, hogy az éberség elengedhetetlenül szükséges a jó munka végzéséhez.

A Keleti Fűtőházban *Csapó* Mihály főnök és *Korponai* Jenő műszaki tiszt hangja átforrósodik, amikor a fűtőházi dolgozók Rákosi elvtársnak tett első vasutasnapi fogadalmáról szólnak.

— Mindnyájan tudtuk, hogy ez a fogadalom nagy teljesítményekre kötelez, hiszen a magyar nép forrón szeretett vezérének tettük. Soha olyan lendülettel nem indult nálunk verseny, mint akkor. A vasutasok fogadalmából reánk mindenekelőtt a szénmegtakarításra és a túlsúlytovábbításra tett vállalás vonatkozik. Fütőházunk az elmult év augusztusától, tehát az I. vasutasnaptól december végéig a tervezett 5564 tonna szén helyett 10.903 tonnát takarított meg. És ez a lendület nem torpant meg azóta sem. Mi úgy érezzük, hogy a Rákosi elvtársnak tett fogadalmunk nemcsak az elmult évre szólt, érvényes ma is és mindig. Az elmult hónapban pl. 756 tonna helyett 1927 tonna volt a megtakarításunk. És így harcoltunk a túlsúlytovábbításban is. Napi 188 tonna helyett 513 tonna árut továbbitottunk s annak ellenére, hogy fűtőházunk személyvonatok számára szolgál, az elmult őszi csúcsforgalomban 1040 tehervonattal vettünk részt. A *„Közlekedj ma pontosabban, mint tegnap"*-mozgalomban 29.000 percet hoztunk be, a *„Mosástól-mosásig"*-mozgalomban az előirt 6200 mosási kilométer helyett ma már 9030 kilométernél tartunk.

A munkafegyelmet tovább szilárditjuk

A Keleti Fűtőház dolgozói szép eredményekkel teljesitették Rákosi elvtársnak tett ünnepi fogadalmukat. De még szebbek lehetnének eredményeik, ha komolyabban vennék a munkafegyelem kérdését is. Igaz, hogy a tavaly júliusi 57 fegyelemsértéssel szemben az idén csak 37 fordult elő, de ez a szám is igen magas.

— Valóban így van — mondják a Keleti Fütőházban. — De a II. vasutasnap tiszteletére vállaljuk, hogy itt is példamutató eredményt érünk el.

A fogadalom új harcra lelkesitette vasutasainkat

A *Rákosi* elvtársnak tett fogadalom új harcra, új diadalokra ösztönözte a vasútasok ezreit. És a fogadalmat tevők első sorában ott állnak a Terézvárosi Osztálymérnökség dolgozói is.

— Megfogadjuk, hogy a vágányzárak időtartamát 10 százalékkal megrövidítjük, a lassújelek hosszát 20 százalékkal csökkentjük, a kocsi ki- és berakások idejét leszorítjuk — mondották.

Most, közel egy esztendő után így számolnak be munkájukról:

— A vágányzárak időtartamának 10 százalékos megrövidítését teljesítettük, kivéve február hónapot, amikor az a rossz időjárás és a létszámviszonyok miatt nem sikerült . . .

Ez nem mentség a Terézvárosi Osztálymérnökség dolgozói számára. A Rákosi elvtársnak tett fogadalom kötelez és a rossz időjárás senkit sem ment fel fogadalma alól.

— Ez igaz — felelik. — Hibásak vagyunk, de hibánkat a II. vasutasnap tiszteletére kiküszöbölijük. Az anyagmegtakarítás területén túlteljesítettük vállalásunkat és lényegesen csökkentettük a lassújelek hosszát. Míg 1951 júniusában 12.2 kilométerre esett vonalainkon egy lassújel, addig ezév júniusában már 17.9 kilométerre. 1951 júniusában 11 lassújel volt vonalainkon, ezév júniusában hét. Az elmult évi őszi csúcsforgalom sikeréért vállaltuk, hogy magasépitményi munkáinkat határidő előtt egy héttel fejezzük be. Ehelyett a 10-es, 12-es és 12. B. számú raktáraink szeptember 15 helyett, augusztus 20-ra fejezték be munkájukat és a 3-as számú nyilt rakodó épitésével október 1 helyett, szeptember 19-re készültünk el.

Az augusztus 10-i II. vasutasnap egyben az őszi csúcsforgalmi verseny beindításának ünnepe is lesz. A *Rákosi* elvtársnak tett fogadalom erre a napra, az azt követő időszakra is érvényes. Rákosi elvtárs s vele egész dolgozó népünk nagy figyelemmel kíséri, hogyan teljesítik vasutasaink ígéretüket. A vasutas dolgozóknak tehát úgy kell résztvenniök az őszi csúcsforgalmi versenyben, hogy hibáik kijavításával, új meg új győzelmekkel biztositsák az őszi csúcsforgalom sikerét. Ötéves tervünk diadalát, s dolgozóink egy pillanatra sem feledkezzenek meg az elkövetkezendő harcban szocialista fogadalmuk komolyságáról, a vasutasnapon a Rákosi elvtársnak adott szó szentségéről.

Turi András

ALKOTMÁNYUNK ÜNNEPE

Az egész magyar dolgozó nép több és jobb munkával, lelkesen készül az alkotmány ünnepére. Annak az alkotmánynak az ünneplésére, amely biztositja számára a munkához, pihenéshez, tanuláshoz való jogot, azt az alkotmányt, mely a szabad életet, a család védelmét, a nők egyenjogúságát a kultúra vívmányait biztosítja számukra.

Az alkotmány ünnepére készülnek dolgozóink. A vasutas dolgozók tízezrei az alkotmány ünnepére tett felajánlásaikat hozzák előbbre a vasutasnapra. Ezzel, az alkotmány ünnepének jelentősége méginkább kiemelkedik. Egyszerű a magyarázata: dolgozóink nagyon jól tudják, hogy a vasutasnapot annak az alkotmánynak köszönhetik, mely a dolgozó nép védelmében, jogainak biztositására született. Alkotmányunk tette lehetővé, hogy a vasutasok, akik a multban semmibevett, megalázott emberek voltak, ma hazánk dolgozó népének nagyfokú megbecsülését, nagy pártunk és népköztársaságunk kormánya bizalmát élvezik.

A vasutas dolgozók hálája és szeretete jut kifejezésre most az őszi forgalomra való felkészülésben, ez jut kifejezésre a vasutas fiatalok lelkes munkájában, azokban a vállalásokban és teljesítésekben, amit öntudatos dolgozóink az alkotmány ünnepére felajánlottak és véghezvittek, vagy befejeznek a vasutasnapig.

Ugyancsak az alkotmány ünnepének jegyében mutatnak fel kiváló eredményt női dolgozóink, akik alkotmányunk szellemének megfelelően mind több és több vasutüzemi parancsnoki posztot foglalnak el, s akik dicséretesen jó munkával egyvonalban harcolnak férfitársaikkal.

A vasutasnapra előrehozott és teljesitett vállalások nagy lendületet jelentenek éppen a vasutasnappal megindúló őszi forgalmi versenynek is. Azt jelentik, hogy az alkotmány ünnepének tiszteletére folyó munkaverseny vasutasnapi lendülete jelentős hozzájárulás a béketábor erejének növeléséhez, s egyben kifejezésre juttatja, hogy mi, magyar vasutas dolgozók méltó módon megbecsüljük alkotmányunkat.

A vasutas dolgozók megbecsülésének újabb bizonyítéka: a „Kiváló Vasutas" és „Érdemes Vasutas" jelvények alapítása

A minisztertanács pártunk javaslatára és a szovjet vasútak példája alapján elfogadta a „Kiváló Vasutas" és „Érdemes Vasútas" jelvény alapításáról szóló határozatot. A „Kiváló" és „Érdemes' Vasútas — jelvény első alkalommal való odaítélése a második vasutasnapon, augusztus 10-én fog megtörténni.

Megnyílt Nemzetközi Szövetségünk Végrehajtó Bizottságának bukaresti ülésszaka

Bukarestben megnyílt a Szárazföldi- és Légiközlekedési Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége végrehajtó bizottságának ülésszaka.

Az ülésszak egyhangú határozattal felvette a szövetség tagjainak sorába az ecuadori vasutas-szakszervezetet, az olasz légiügyi dolgozók országos szakszervezetét és Ubangi—Sari (Francia Egyenlítő Afrika) közlekedési dolgozóinak szakszervezetét.

A magyar közlekedési dolgozókat Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke képviseli.

„ÓVD AZ ÁRUT"-MOZGALOM AZ ÁRUKÁROK KIKÜSZÖBÖLÉSÉÉRT

Az őszi forgalomra való készülődés közepette indították el Budapest-Nyugati pályaudvar vasúti szállítmányozási dolgozói az árukárok kiküszöbölése céljából az *„Óvd az árut"*-mozgalmat. A VII. Országos Vasútüzemi Értekezleten *Bebrits* elvtárs helyeselte és támogatta a mozgalom elindítását és elterjesztését. Mondhatni, a nagyobb budapesti és vidéki állomások máris csatlakoztak a mozgalomhoz.

A csatlakozásokból kitünik, hogy a vasutas dolgozók többsége érzi és tudja, hogy a fuvarozott áru épségének megóvása közös népgazdasági érdek és minden árukár az egész dolgozó nép kára, tehát a vasutasok kára is, amely fékezi gyors előhaladásukat a boldogulás útján.

Több állomás nemcsak csatlakozott a mozgalomhoz, hanem versenyre hívtak ki más állomásokat, mint például a józsefvárosiak a Nyugati pályaudvar dolgozóit, a Délieket a Kelenföldieket és a Keleti pályaudvar dolgozóit.

Érdekesen nyilvánulnak meg az alkotmány ünnepére és vasutasnap tiszteletére tett vállalások. Például Budapest-Józsefváros állomás forgalmi dolgozói vállalták, hogy az áruk minőségi értékcsökkenésének megakadályozása végett az élővel, romlandóval rakott kocsikat a vonat érkezésétől számított 60 percen belül beállítják a kirakási helyre. A Szolnoki Fűtőház dolgozói pedig megfogadták, hogy a tűzkárok és a tűzveszély csökkentése érdekében a kétvágányú pályákon két vonatnak egymás mellett való elhaladása alkalmával a gőzszabályzót rövidre zárják.

Az *„Óvd az árut"*-mozgalom országos elterjedése jelentősen hozzájárul az őszi szállítások sikeres lebonyolításához.

Harcoljunk a munkafegyelemért, az utasítások betartásáért

A közlekedő vonatok biztonságának megóvása minden vasutas dolgozó legfőbb kötelessége, mert a legkisebb lazaság, a munkafegyelem legkisebb megsértése súlyos következményeket vonhat maga után.

„Vonat érkezése előtt a veszélyeztető tolatás beszüntetésének idejét a forgalmi szolgálattevőnek kell kiszámitani és a vágányútnál érdekelt váltók kezelésével megbizott személyzettel oly időben kell közölnie, hogy az a meghatározott időre megszüntethető legyen.

Az értesitett alkalmazott köteles a közölt időpontot a tolatásvezető tudomására hozni. Az idő pontos kiszámitásért és időben való közléséért a forgalmi szolgálattevő, a tolatásnak a meghatározott időben való megszüntetéséért az értesitett két alkalmazott felelős." (F. 2. sz. utasitás 350. pontjából.)

Ezt a szabályt *Kispest* állomás I. sz. szolgálati helyén beosztott *Molnár* Károly főváltókezelő, július 2-án nem tartotta be. Noha a forgalmi szolgálattevő a 3729 a sz. munkásvonat érkezése előtt, 4.35 órakor elrendelte a tolatás beszüntetését, Molnár erről nem értesítette a tartalék tolatásvezetőjét. Ugy gondolta, hogy a vonat érkezése előtt 14 kocsit még átállithatnak a VI. vágányra. A tartalék személyzete sem vette figyelembe a tolatási határjelet, azt a forgalmi szolgálattevő engedélye nélkül meghaladva, a védjelzőn kívül húztak és veszélyeztették az útban lévő munkásvonattal munkába utazó dolgozók százait. A balesetet a 3729 a sz. vonat mozdonyvezetője hárította el, mert figyelmes szolgálatával észrevette a kihúzótartalék mozdonyfüstjét, vonatát azonnal megállította és vészsípjelzésekkel figyelmezette a tartalék személyzetét a közeledő vonatra.

Molnár János főváltókezelő fegyelmezetlen magatartása intő figyelmeztetés a végrehajtó szolgálatnál foglalkoztatott dolgozóknak a forgalmi utasitás szabályainak betartására, mert annak önkényes megszegése súlyos következményekkel jár.

„A helyszinállitású gyökkel szemben érintett váltók ellenőrzésénél sokan nem fordítanak elég gondot ezen váltók jelzési képeinek megtekintésére és gondos kiértékelésére," amint azt az F. 4. sz. utasitás 178. pontja előirja.

Igy történt ez július 21-én Szokrok állomáson is, ahol a kihaladó 6607 sz. gyorsvonatot a helutelenül álló, gyökkel szemben érintett 56 sz. váltó előtt a mozdonyvezető megállitotta, mert a IV. sz. szolgálati hely vonatmetsző térfelvilágositója Kallus László állomáselőljáró és Mák István munkamester, beosztott váltóőr a szolgálati helyük közelében lévő gyökkel szemben érintett 56. sz. váltó helyes állásáról a 6607 sz. vonat részére tartott váltóellenőrzéskor nem győződtek meg. Semmit sem törődve a közlekedő vonat biztonságával, a szabad kijáratot mégis bejelentették.

Igen elitélendő ez a gyakran megismétlődő mulasztás, mert azt bizonyitja, hogy a váltók állitásával megbizott dolgozók a vonat vágányútjának előkészitésénél nem győződnek meg minden egyes váltónál azok helyes állásáról, hanem csak a lezárandó váltókra fektetik a fősúlyt. Ez helytelen. Ezekből a mulasztásokból származó váltófelvágások az anyagi károsodáson kívül a biztonságot is nagyban veszélyeztetik.

Amig egyesek fegyelmezetlenségükkel az ellenség szekerét tolják, meg kell emlékeznünk dicséretre méltó öntudatos dolgozóinkról is.

Rákos állomás létszámában tartozó Szabó Károly váltókezelő július 8-i szabadnapján Tápiószentmárton és Nagykáta közti 33 a sz. őrházban lévő lakása előtt észrevette, hogy a Nagykáta felől útban lévő 6612 sz. vonatot veszélyezteti a Tápiószentmárton forgalmi kitérőről menesztés nélkül elindult 6617 sz. vonat. Levetett kabátját körbeforgatva „Megállj!" — jelzést adott a szembehaladó vonatok felé és a balesetet elháritotta.

Szabó Károly főváltókezelő szolgálatmentes idejében is vigyázott a biztonságra, ezért példaképül állitjuk vasutas dolgozótársaink elé.

A VII. Országos Vasútüzemi Értekezleten fogadalmat tettünk, és azt Rákosi elvtársnak táviratban jelentettük, hogy a biztonsági szabályokat betartjuk, a szolgálatot pedig balesetmentesen látjuk el. Ez a fogadalom minden vasutas dolgozóra kötelező, öntudatos munkafegyelemmel biztositsuk tehát a közlekedő vonatok biztonságát.

A „VASUTASNAP" MENETRENDJE

AUGUSZTUS 8-ÁN:

A Vasutas Képzőművészeti- és Ujitó Kiállitás megnyitása Budapest-Nyugati pályaudvar kultúrtermében, déli 12 órakor.

AUGUSZTUS 10-ÉN:

Délelőtt fél 10 órakor ünnepi nagygyülés a Szőnyi-úti Lokomotiv Sportpályán.

Ünnepi beszédet mond Bebrits Lajos elvtárs, közlekedésügyi miniszter Felszólalnak a külföldi küldöttségek képviselői.

Délután 14 órától 19.30-ig a Városligetben felállitott szabadtéri szinpadon fellépnek: fővárosi művészek, a rendőrség kultúrcsoportja, a Vasutasok Szakszervezetének központi ének- és táncegyüttese, pengetős zenekar, valamint a MÁV szimfónikusok, a Landler Művek és az Északi Járműjavító ÜV. kultúrcsoportjai adnak műsort.

Ugyanezen a napon 15 órától a Városligetben férfi és női kosárlabdamérkőzés tesz, röplabdamérkőzések, sakk-verseny, repülőmodell-verseny, szabadtéri tánc;

14 órától pedig a gyermekek részére bábszinház, körhinta, póni-fogat áll rendelkezésre

Délután 15 óra 30 perctől, a Szőnyi-úti Lokomotiv Sportpályán atlétikai verseny; 16.30 órakor lengyel-magyar vasutas válogatott labdarúgó mérkőzés, 18.15 órakor pedig lengyel-magyar vasutas válogatott ökölvivó mérkőzés tesz.

Ugyancsak ünnepségeket tartanak az egyes vasútigazgatóságok területén a vasutasnap alkalmából szerte az országban, hogy ezzel is emeljék fényét és jelentőségét a vasutasnapnak

Vasutasok! Az őszi forgalom sikeres lebonyolításával válaszoljatok a háborús gyujtogatóknak, a pestis és kolera szövetségeseinek!

Csermák József, a tapolcai fűtőház ifi-dolgozója új világcsúccsal olimpiai bajnok

Valamennyi magyar laptársunk büszkén számol be arról, hogy a tapolcai fűtőház ifi dolgozója, *Csermák* József, a Lokomotív SE élsportolója kalapácsvetésben olimpiai bajnokságot szerzett hazájának és világcsúcsot állított fel 60 méter 34 cm-es dobásával.

A fiatal *Csermák* 1949-ben kezdett versenyezni, ekkor alakult meg Tapolcán a Lokomotív SE atletikai osztálya. Most 20 éves. A fűtőházban szeretik *Csermák* Jóskát, kedves, közvetlen, nemcsak a sportpályán tünt ki, hanem a munkában is. Kedvvel tanítja a tapolcai fiúkat. Ebben nagy öröme telik. Már két ízben el akarták vinni *Csermák* Jóskát a Szombathelyi Lokomotívba, de nem akaria otthagyni szűkebb hazáját, a szép Tapolcát. Özvegy édesanyjával és öccsével él. Édesapja kovács volt.

Abban, hogy a fiatal *Csermák* ilyen nagyszerű eredményt ért el és ilyen kitünően szerepelt a helsinki olimpián, oroszlánrésze volt *Papp* Pál tapolcai orvosnak, aki megkedveltette vele a kalapácsvetést és állandóan tanította, módszeresen nevelte. Azt üzenjük *Papp* elvtársnak, hogy továbbra is türelemmel és szeretettel foglalkozzon a tapolcai fiatalokkal, hogy még sok dicsőséget szerezzenek szocializmust építő hazánknak.

Csermák József *Rákosi* elvtárshoz intézett táviratban jelentette be győzelmét és hálásan megköszönte azt a támogatást, amelyben a párt és személyesen *Rákosi* elvtárs részesítette a magyar élsportolókat.

Az Államvasutak vezérigazgatója, *Csanádi* György elvtárs táviratilag üdvözölte Tapolca világhírűvé vált fiát és közölte vele, hogy jó munkája jutalmául államvasúti főintézővé nevezte ki.

A II. vasutasnap emlékezetére





Uj bélyegeket bocsátott ki a magyar posta.

ÚTKÖZŐ

Mire vezet a nagykanizsaiak sovinizmusa



Nap nap után javul a vasút területén a szolgálati ágak közötti együttműködés. Nem így azonban Nagykanizsán, ahol napirenden vannak civódások, a forgalom, a vontatás és a menetirányítók között. Eredmény: az utóbbi időben három kisebb baleset! Tanulság? Ahol sovinizmus, ott ellenség, ahol ellenség, ott baleset!

A debreceniek nem soviniszták



Nem lehet azonban a sovinizmus vádjával illetni a debreceni fűtőház vezetőit. A debreceniek ugyanis nagy megbecsüléssel tekintenek a többi fűtőházra. Úgy vélik, hogy azokban jobban megjavítják gépeiket, mint odahaza. Bernát Miklós debreceni mozdonyvezető a napokban mozdonya valamennyi rúgóját a Hámán Kató fűtőházban cseréltette ki, ahol már négy lakatos csak a debreceni gépeken dolgozik. Javítsák meg a debreceniek munkamódszerüket és saját gépeiket. Ez igazán elemi kérés. Inkább vegyenek Pesten pulykakakast, de gépeikkel mégiscsak Debrecenbe kéne menni.

Szomorú tapasztalatcsere



16 debreceni vasutas dolgozó Kálmán Ernő elvtárs szakszervezeti funkcionárius vezetésével meglátogatta Ferencváros állomást tapasztalatcsere céljából. A ferencvárosi főnök nem mutatott túlzott elragadtatást a tapasztalatcsere iránt, a debreceniektől nemcsak tapasztalatot nem volt hajlandó elfogadni, de még a küldöttség vezetőjének feléje nyujtott kezét sem. A hideg fogadtatást mérhetetlen közöny követte. A tapasztalatcsere-megbeszélést az érdeklődés hiánya miatt meg sem tartották. A tapasztalatcsere elmaradt, a debrecenek azonban szerezték a ferencvárosi állomáson néhány keserű tapasztalatot.

Szocialista vasútért

A Közlekedésügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Megjelenik havonta egyszer.

Szerkeszti a szerkesztőbizottság.

Laptulajdonos:
a Közlekedésügyi Minisztérium
I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete

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

HOGYAN SZERVEZEM ÉS ELLENŐRZÖM AZ augusztus 20-i versenyt

A Hámán Kató fűtőház utazószemélyzetének bizalmiháló zatát úgy építettük ki, hogy a mozdonyszemélyzetnek egy bizalmija van és így négy, esetleg hat fővel foglalkozik, akikkel együtt tesz szolgálatot. Így bőven van ideje dolgozótársait megismerni, nevelni és irányítani. A szolgálatmentes időben több figyelmet szentelnek azoknak a dolgozóknak a nevelésére, akik még nem tagjai szakszervezetünknek. Ezeket is elvtársiasan segítik és azon vannak, hogy az új munkahelyüket megszeressék és szakmájukat jól végezzék, a munkaversenyből, az őszi forgalmi versenyből kivegyék részüket.

Én a Ságvári DISZ ifiúsági brigád tagja vagyok. Igyekszem bizalmi munkámat kifogástalanul elvégezni. Személyes meggyőzéssel, kellő módon megvilágítom a párt- és a kormányhatározatokat, a vasúti rendeleteket. Mint pártunk tagjelöltje, állandóan képezem magamat,

szünet nélkül tanulmányozom a szovjet vasutasok munkáját és felhasználom termelékenységem növelésére.

A hozzám beosztott új dolgozókat beszervezem a szakszervezet tagjai közé és továbbra is foglalkozom velük, nevelem őket. Legutóbb például *Szabó* István csillért szerveztem be, irányítom munkatársamat és ez a fiatal dolgozó teljesítményét már 130 százalékon felül teljesíti.

Hálás vagyok pártunknak, alkotmányunknak, mert annyi jogot biztosít számomra. Éppen ezért az alkotmányunk tiszteletére elindult munkaversenyben azonnal megnéztem, hogy csoportunkban milyen szűk keresztmetszet van, majd ennek felmérése után megbeszéltem csoportom tagjaival, hogy milyen vállalásokat tudnak teljesíteni. Felhívtam társaim figyelmét a vasutas nap jelentőségére. Nevelőmunkám eredményeként a csoport tagjai párosversenyre hívták a 424—185. számú mozdony brigádját és ebben feltételként szabták meg, hogy az alkotmány ünnepére tett vállalásaikat már a vasutasnapra előbbre hozzák és teljesítik. A felajánlásban többek között 5 százalékos szénmegtakarítást, az egy kilométerre eső javítási költségek 2 fillérre való csökkentése, rövid menetidők alkalmazása, balesetmentes szolgálatteljesítés, a munkás- és személyvonatok pontos és biztos továbbítása szerepel.

Csoportom máris 102 százalékra teljesítette vállalását. E felajánlás teljesítésében jó példát mutatnak *Labáth* János és *Fődi* Sándor munkaérdemrendes mozdonyvezetők.

A szakszervezeti bizalmi értekezleten megkaptam azokat a szempontokat, amelyek a vasutasnappal és az őszi forgalmi versenyben való részvétellel kapcsolatosak. Ezt csoportom minden tagjával közöltem. De ezzel nem elégedtem meg. Naponta ellenőrzöm, hogy a csoporttagok eleget tesznek-e vállalt kötelességüknek? Nagyon jól tudom, hogy

minden vállalás annyit ér, amennyit végrehajtunk belőle.

Az első vasutasnapon *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmunkat becsületesen betartottuk. Tudjuk, hogy az adott szó, a kommunisták szava — szentség. Egyéni agitációmat vonatunkvégállomásán is folytatom és megmagyarázom, hogy mit jelent a több és jobb munka a dolgozók boldogulása, a béke védelme, a család jövője szempontjából.

Egy hónapban több alkalommal érintkezem műszaki felügyeleti közegekkel, azok tanácsát kérem és nem nyugszom addig, míg munkámat ki nem értékelik, hogy a csoport tagjai tudomást szerezzenek a verseny állásáról, s az esetleges akadályokról.

Ugyanígy csoportom tagjai is megbeszélnek velem mindent s arra törekednek velem együtt, hogy kiemelkedő eredményekkel ünnepeljék a második vasutasnapot és jó alapunk legyen az elért eredmény, a most induló őszi forgalmi verseny küszöbén.

Adler Sándor
fütő, bizalmi,
Hámán Kató fűtőház.

Augusztus van már, de a 7. és 8. szakosztály vitája miatt nem kap üdítő italt a mozdonyszemélyzet

A vasúti főosztály még május 27-én rendeletet bocsátott ki az utazószemélyzet üdítő itallal való ellátásáról.

A szakszervezet ismételten sürgette a rendelet gyakorlati végrehajtását, de a dolgozók még máig sem kapnak üdítő italt azért, mert a 7. és a 8. szakosztály még mindig azon vitatkozik: kinek kötelessége arról gondoskodni, hogy a mozdonyszemélyzet az üdítő italt a kijelölt kezelőállomásokon megkapja.

A két szakosztályvezető, *Tölgyes* és *Lindner* elvtársak úgy látszik nem olvasták *Horváth* Márton elvtárs beszámolóját, amely 1952 június 27-én hangzott el pártunk központi vezetőségi ülésén és továbbra sem foglalkoznak érdemben ezzel a kérdéssel. Pedig legfőbb ideje volna már, hogy a Munka Törvénykönyvében lefektetett jogokat a vasúti főosztály maradéktalanul biztosítsa a vasutas dolgozók számára.

Ezt is ALKOTMÁNYUNK adta

Alkotmányunk boldog jövőt biztosit drága kincsünknek, a gyermeknek is. Ez a boldog, biztos jövő vár például a szombathelyi napközi otthonban játszó, az úszómedencében lubickoló, napbarnitott, vidám gyermekseregre.

A felszabadulás óta sokat változott a világ. Wolf „nagyságos úr" minden kényelemmel berendezett kastélyában Horthyék alatt halk és félénk szavú cselédek szolgálták a ház urát; most mosolygó, fehér köpenyes nevelőnők foglalkoznak apró gyermekeinkkel és kedves, csilingelő nevetésük mutatja, milyen boldogok és önfeledtek az apróságok.

A szombathelyi vasutas dolgozók sok évtizedes álma valósult meg a vasutas napközi-otthon megnyitásával. Hány vasutas anya lélegzett fel megkönnyebbülten, amikor először mehetett úgy munkahelyére, hogy gyermekét biztonságban tudhassa.

Az otthont minden kényelemmel, korszerű berendezéssel ellátták. Pártunk segítségével s a szakszervezet támogatásával korszerű bölcsődét is nyitottak. Az orvosi rendelő modern műszerekkel és minden szükséges felszereléssel rendelkezik. Képzett és a hivatásuk magaslatán álló nevelőnők foglalkoznak a gyermekekkel.

A napközben 170 gyermekkel foglalkoznak. Reggel, amikor a szülők beadják a gyermekeket, a napközi otthon orvosa megvizsgálja őket, ami után bő és ízletes reggeli várja a kicsiket. Utána korcsoportonkint foglalkozáson vesznek részt. Játék, vers, ének, tánc, zene és mesék betanulása, majd „szabadfoglalkozás" következik. Péterfalvi Róza és Maár Margit ízletes és tápláló ebédről gondoskodik számukra. Mikor elérkezik az ebéd ideje, tisztálkodást végeznek. Az ebédnél „ügyeletes" ifjak sürögnek-forognak többkevesebb sikerrel. Ebéd után két óra pihenés, utána uzsonna.

A napközi otthon kis kultúrcsoportja már országoshirű. Ezek a kis csöppségek példát mutatnak a nagy kultúrcsoportoknak fegyelmezettségükkel, szorgalmukkal. Rendszeresen próbálnak a tánccsoportok, a zenekar és az énekkar, ahol csupa apró fiúcska és leányka szerepel. Sok helyen aratlak már hatalmas sikert, most lelkesen készülnek alkotmányunk ünnepére, a vasutasnapra és nem felejtik el a mozgósítást apró szivükkel az őszi forgalmi versenyre sem. Ezek a kis agitátorok valóban elérik céljukat, az őket körülölelő tapsvihar és megható szeretet mintegy kifejezésre juttatják, eleget tesznek a felnőttek gyermekeik iránti kérésének.

A nevelők jó munkája, de különösen Tóth Mária elvtársnő, a napközi otthon és kultúrcsoport vezetőjének előrelátó és eredményes irányítása dicséretet érdemel, mint ahogy nem feledkezhetünk meg a szülői munkaközösség támogatásáról sem.

A szombathelyi vasutas napközi otthont is alkotmányunk adta...

MÓZES KÁROLY
a szombathelyi területi bizottság kultúrnevelési felelőse

Az újításokat elkenő BÜROKRATÁK NYOMÁBAN



Dolgozóink újításokkal és észszerűsítésekkel is kiveszik részüket a szocialista vasút építéséből. Ebben komoly segítséget nyujtanak műszaki vezetőink. Vannak azonban olyanok, akik felületes véleménnyel, vagy az újítások lelkiismeretlen kezelésével akadályozzák dolgozóink alkotó kezdeményezésének kibontakozását.

Ez történt *Németi* Ernő, *Nagy* Mihály, *Csutak* Antal és *Pásztor* Károly fázisváltó olajkonzervátor, vízgyüjtő berendezésének módosítása tárgyú újítási javaslatával is.

A szakvéleményező *Déghi* kartárs, a 7. szakosztály dolgozója, szakvéleményében azt mondja, hogy a javaslat megoldása megfelelő, de csak elméletileg. Azt gyakorlatban nem lehet megvalósítani. Ugyanakkor megemlíti, hogy a kivitelezés megváltoztatásával az akadályt ki lehet küszöbölni a gyakorlati megvalósítás útjából. Ehhez azonban nem adott segítséget az újítóknak. Szakvéleménye végül is az elutasítást javasolja.

Az újítók annál inkább csodálkoztak a szakvéleményen, mert a 7/C-ből kintjárt műszaki értelmiségi dolgozók szóbeli véleményével ellenkezik, mert a javaslatot jónak találták és már hat villamosmozdonyon alkalmazzák is.

Igy állunk a szakvéleményezés kérdésével egy esetben, de vajjon hány hasonló eset kedvetleníti el dolgozóinkat az újat kereséstől, az észszerűsítésektől, az újításoktól? Nem árt az ügynek, ha a 7/C osztály vezetője felveti a felelősség kérdését ennél az esetnél.

Több mint egy éve annak, hogy *Szikla* Gyula elvtárs újítási javaslatát benyujtotta a vasúti főosztály 6. szakosztálya újítási bizottságához. *Nemes* és *Kutasi* szakvéleményezők azzal adták vissza a javaslatot, hogy módosításra van szükség. Ez megtörtént. A már módosított javaslatot a kijelölt munkabizottságnak kellett volna elbírálnia. Ehelyett a birtokában lévő előző újítási javaslatot tárgyalták ismételten s bölcsen félretették a módosított javaslatot. A helytelen véleményezés került tehát az újító tárgyalásra, ahol a javaslattevőnek valósággal harcolnia kellett azért, hogy a módosított javaslatot vegyék figyelembe. *Nemes* és *Kutasi*, a szakszolgálat képviselői mindent elkövettek, hogy *Sziklait* eltántorítsák javaslata mellett való helytállásától. Ez a kísérletük azonban sikertelennek bizonyult, mert a bizottság sorra megdöntötte az átlátszó *„érveket"*.

Abban, hogy az újítási bizottságok munkájában, a szakvéleményezés területén ilyen visszásságok vannak, hibás szakszervezetünk központja is, mert nem válogatta ki kellőképpen küldötteit, akik képesek következetesen harcolni a vasútnál még ma is megbúvó bürokraták ellen. Felvetődik a felelősség kérdése a 6. szakosztály volt vezetője, *Surányi* József elvtárs felé, aki nem ellenőrizte a szakosztály újítási bizottságának munkáját, minek következtében a pályafenntartásnál az újító mozgalom fejlődését a bürokratikus elbírálás erősen gátolja. De fel kell vetni a felelősség kérdését a vasúti főosztály I/I. E. elvi osztálya felé is, mert nem gyakorol ellenőrzést és nem ad elég segítséget a szakszolgálatokban működő újító bizottságoknak és eltűri, hogy a dolgozók javaslatait bürokratikusan kezeljék.

Igy készülnek kultúraktiváink a „VASUTASNAPRA"

Mi, az Északi Járműjavító OV. dolgozói, kultúraktivái átérezzük a vasutasnap jelentőségét. Tudjuk, hogy ezen a napon indítjuk meg harcunkat az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért. Ezen a napon kezdődik a vasutasok őszi versenye. Az alkotmány ünnepére való készülődésünket, agitációnkat éppen ezért úgy szerveztük meg, hogy a versenylendület már a vasutasnapra csúcspontját érje el az augusztus 20-i vállalások tekintetében.

Hogyan készülnek üzemeink kultúraktivái a vasutasnapra? Nem kétséges, hogy a koreai műszak alatt elért eredményeink segítenek bennünket, s mintegy előkészítették a talajt a sikerre.

Kultúraktiváink már napi munkájukon keresztül elősegítik a termelésben mutatkozó hiányok kiküszöbölését. Erre igen alkalmasak a csasztuskák, amit sikerrel használunk.

Nagyon jól tudjuk, hogy a kultúraktiváknak élen kell járniuk a versenyben is, éppen ezért valamennyien felajánlást tettünk a termelés fokozására és vállaltuk, hogy

az alkotmány ünnepére tett felajánlásainkat már az őszi forgalmi verseny beindításának napjára, a vasutasnapra teljesítjük.

Kultúrcsoportjaink tagjai népnevelő munkán keresztül tudatosítják az Országos Vasútüzemi Értekezlet határozatait, az őszi forgalmi versenybe való részvétel fontosságát és ezzel előkészítik a dolgozókat a nehéz feladat megoldására.

Mi, nyugodtan állunk a dolgozók elé. Nyugodtan dicsérjük és bíráljuk őket, hiszen kultúraktiváink élenjárnak a termelésben is. Itt van például Maricza József; sztahanovista és Beszterczi villanyhegesztő, akik nemcsak a termelésben járnak élen, de kiváló kultúrmunkások is. Valamennyi csoportunk új műsorszámmal készül a vasutasnapra. Szinjátszóink teljes egészében felhasználják a kiadott vasutasnapi műsorfüzetet, amely igen nagy segítséget ad. Lelkesedéssel készülnek „A harc közös" című jelenet bemutatására, amely megérteti a nézővel az „500 kilométeres"-mozgalom fontosságát, de ugyanezzel az örömmel tanulják a „Bürokraták megtérése" című vidám jelenetet is, amely jó nevelőhatású.

Kultúrcsoportjaink nagy feladat előtt állnak. Részt veszünk Budapest-Keleti pályaudvari kultúrváróterem felavatási ünnepségén is. A Fúvószenekarunk pedig augusztus 9 és 10-én szórakoztatja a dolgozókat. Tánccsoportunk sem rest. Uj számokkal készül a vasutasnapra. Énekkarunk pedig szorgalmasan tanul, hogy szégyenkezés nélkül állhasson a vasutasnapon az ünneplő dolgozók elé.

DEMETER ISTVÁN,
az Északi Járműjavító OV. rúgókovács-műhelyének dolgozója

Sztrájkolnak a tuniszi francia vasutasok

A tuniszi vasutasok sztrájkba léptek tiltakozásul egy szakszervezeti vezető elbocsátása ellen — jelenti a *„Ce Soir"*. — A hatóságok a július 16-i sztrájk megszervezése miatt felfüggesztették a *Sfax-Gafsa*-i helyi vasutas szakszervezet főtitkárát. *A vasútvonal francia vasutasai azonnal határidő nélküli sztrájkba léptek, tiltakozásul a megtorlás ellen.*

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM. Ára: 20 fill. 1952 SZEPTEMBER

A második vasutasnapon — a számadás és fogadalomtétel napján — megfogadtuk: győzelemre visszük az őszi nagy szállítások ügyét

A második vasutasnap a vasutas dolgozók számára újabb seregszemle volt, ahol számot adtak elvégzett munkájukról pártunknak, Rákosi elvtársnak. Ezen a napon számoltunk be az első magyar vasutasnapon, Rákosi elvtársnak tett fogadalmunk teljesítéséről, az elmúlt esztendő küzdelmeiről és győzelmeiről, miút ahogy beszámoltunk a még mindig fennálló hiányosságokról és nehézségeinkről is. A vasutas dolgozók nagy ünnepnapján azonban nemcsak az elmúlt év munkáját értékeltük, hanem új fogadalmat tettünk pártunknak és forrón szeretett Rákosi elvtársunknak, hogy az idei nagy őszi szállítási feladatokat gazdaságosan végrehajtjuk.

Együtt ünnepelt velünk az egész magyar nép. Éreztük, hogy a párt, Rákosi Mátyás elvtárs és népköztársaságunk kormányának szerető gondoskodása mellett minden dolgozó megbecsüléssel és szeretettel övez bennünket. Ezen a napon ismét kifejezésre jutott, hogy mi, vasutasok nem állunk egyedül, hogy egy nagy család becsült tagjai vagyunk, mert velünk van és segít bennünket a dolgozó magyar nép.

Ezt a szeretetet, megbecsülést, és elvtársi támogatást fejezték ki Budapesten éppúgy, mint a vidéki ünnepségeken a honvédség, az Államvédelmi Hatóság, a rendőrség alakulatainak küldöttségei, a kinti üzemek dolgozóinak lelkes részvétele a vasutasnapi ünnepségeken. Erről tanuskodik például a bányászok levele, amelyben ígéretet tesznek arra, hogy megfelelő minőségű szénnel segítik a vasutasokat az őszi csúcsforgalom idején. Vagy például *Marosá* Mihályné, a lágymányosi Dohánygyár szivarkagyártó sztahanovistájának levele, amelyben bejelenti, hogy a dohánygyár dolgozói a vasutasnap tiszteletére, augusztus 8-án vasutas műszakot tartanak és sok-sok levél, távirat, amelyekben a kinti üzemek dolgozói sok sikert kívánnak a vasutasnappal megindúló őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításához. *Keszthelyi* Lajos, a Rákosi Művek dolgozója hosszabb versben köszönti a vasutasokat:

„Ahogy véres, romos emlékek
Után jöttek a szabad napok,
Harcba indultatok és győztetek
Hős magyar vasutasok."

— írja többek között. *Kovács* László Kazincbarcikáról írt költeményében így figyelmezteti a vasutas dolgozókat:

„Úgy védd a vasutat, hogy az Is a tied!
Tied ennek minden parányi része.
Fegyelmezett jó munkáddal védd a békét,
Pártunknak, népünknek tartozol vele!"

Ezek a levelek egyben megmutatják, azt is, hogy a magyar nép mind szélesebb rétege ismeri fel a vasuti munka jelentőségét, a vasutas dolgozók munkájának rendkívül fontosságát.

Dolgozóink a figyelemért és elismerésért szerte az országban azzal válaszoltak, hogy

a vasutasnapot a vasúti munka ünnepévé avatták, amelyet jobb és több munkával tettek emlékezetessé.

A békevonatok százait indították ezen a napon és az alkotmány ünnepére tett vállalások befejezési idejét már a vasutasnapra előrehozták. Így fejezték ki a párt, Rákosi elvtárs és a kormány iránt érzett hálájukat.

Vasutasaink nem feledtették el a mult megaláztatásait, a felszabadulás előtti fasiszta rezsim bánásmódját. Élénken él emlékezetükben, hogy amíg a magyar vasutasok ma szabadon, megbecsülve, kitüntetésben részesülve élik egy szabad ország fiainak boldog életét, azalatt az imperialista országok vasutasai élet-halál harcot vívnak elnyomóik ellen, legelemibb jogaik védelméért.

Ezt bizonyítja például *R. Tournemaine* elvtársnak, a francia vasutasok szövetsége főtitkárának levele, amelyben bejelenti, hogy *„olyan okokból, amelyek teljesen függetlenek a mi akaratunktól, és amelyek a francia kormánynak a szakszervezetek ellen indított legutóbbi támadásának tulajdonítható"* — nem tudnak résztvenni ünnepünkön. *Tournemaine* elvtárs, a francia szervezett vasutas dolgozók nevében legjobb kívánságait küldte a magyar vasutasoknak és azt kívánja, hogy minél előbb váljanak valóra célkitűzéseink, amelyek a szocializmus építése, a béke megvédése jegyében fejlődnek.

Nagyszabású ünnepségek az egész országban

Az első vasutasnaphoz hasonlóan, augusztus 10-én, a második magyar vasutasnapon nagyszabású és lelkes ünnepségeket rendeztek az ország valamennyi városában és mindazokon a szolgálati helyeken, ahol nagyobb létszámú vasutas dolgozik. Az ünnepségeken vasutasaink közel fele számban vettek részt. Hatalmas tömegek vonultak fel a különböző igazgatósági székhelyeken és vasuti csomópontokon megtartott nagygyűlésekre. A budapesti vasutas stadionban több mint 17 ezer dolgozónk vonult fel fegyelmezetten, lelkesen. A nagygyűléseken éppúgy, mint az utána rendezett kultúr- és sportműsorokon, utcabálokon a dolgozók családtagjaikkal együtt vették részt és még jobban emelték az ünnep fényét.

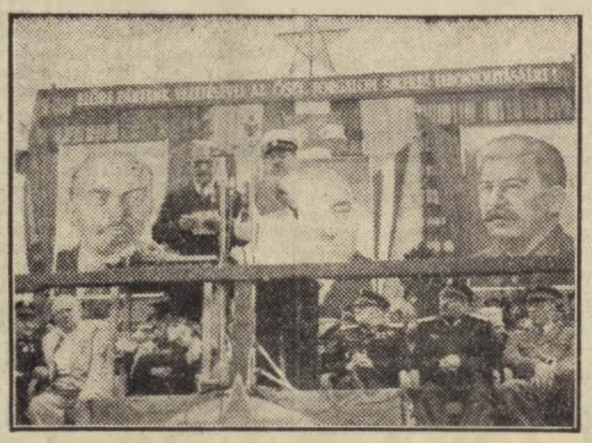
A második magyar vasutasnap az egész magyar nép ügyévé vált. A vasutasnapi ünnepségeken kifejezésre jutott az ország többi dolgozói és a vasutas dolgozók közötti egység, az az elszántság, amely dolgozó népünk minden öntudatos fiát áthatja a béke megvédéséért, ötéves tervünk végrehajtásáért folytatott közös harcunkban.

Az igazgatósági székhelyeken egésznapos programm alapján rendeztek ünnepségeket és hogy megmutassák, hogy

a vasutasnap a termelőmunka, a vasúti munka megjavítását szolgáló nap is,

sokezer békevonatot indítottak, és szorgalmas munkával feldíszítették a vonatokat és az állomásokat. Kifejezésre juttatták, hogy ez a nap az őszi forgalom megindulásának napja és a békevonatok mintegy bevezetői az ezután következő nagy szállítási feladatok teljesítéséért vívott harcnak.

Az ünnepségeken megjelentek pártunk, a rokon szakszervezetek és számos tömegszervezet vezetői. Ott álltak a honvédség, rendőrség, a tanácsok, a termelőszövetkezetek, a kinti üzemek küldöttségei. A honvédség részvétele és testvéri segítsége a rendezvények munkájában, még jobban tudatosította dolgozóinkban azt a tényt, hogy a *vasút és a néphadsereg édes testvérek, a vasút a néphadsereg tehervonata.* Ezt dolgozóink azzal is igyekeztek bizonyítani, hogy fokozott munkafegyelemmel, és példás, katonás fegyelmezettséggel segítették elő a második vasutasnap sikerét. Megállapítható, hogy a budapesti és vidéki rendezvények még sikeresebbek voltak, mint az első vasutasnapon. Elismerés illeti azokat a vasutas dolgozókat, akik a második vasutasnap ünnepének fényét jó szervezési munkájukkal, odaadó és tevékeny részvételükkel, kiemelkedő díszítő munkával emelték.



Stojan Stojanov a Bolgár Államvasutak vezérigazgatóhelyettese a bolgár vasutasok üdvözletét tolmácsolja a vasutasnapi nagygyűlésen.

Ugyancsak jó munkát végeztek országos méretekben — amint arról *Molnár* István tudósítónk beszámol — *az Utasellátó Vállalat* dolgozói is, akik hibátlanul, gondosan látták el vasutasaink ezreinek élelmezését.

Vasutas képzőművészeti és újítókiállítás

A második vasutasnap alkalmából megrendezett képzőművészeti és újító-kiállítást augusztus 8-án délután 5 órakor nyitotta meg *Gáspár* Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke.

A kiállításnak értékét csak fokozza az a tény, hogy az itt kiállított művészeti alkotások a termelő munkában való helytállás mellett születtek meg — mondotta beszédében. — A kiállítás nemcsak a termelés és újítás vonalán elért eredményeink egy részét mutatja be, de megmutatja azt is, hogy nem egy sztahanovista vasutas végez a kultúrforradalom területén kiváló munkát. A kiállítás újabb erőt ad számunkra a harc sikeres folytatásáért, pártunk vezetésével a vasutas újítók és ésszerüsítők ellenségei ellen. Az együttes kiállítás, a vasutas képzőművészet és újító-mozgalom reprezentánsainak bemutatója pedig segíti a vasutasnappal megindúló őszi szállítási feladatok sikeres végrehajtását.

Sok vasutas dolgozó, sztahanovista tekintette meg tüzetesebben az újító-kiállítást, ahol tapasztalatcserét folytattak. A nagysikerű kiállításon egyébként több vasutas képzőművész alkotását részesítette a bíráló bizottság elismerésben és több kép cserélt gazdát.

Első izben adományozzák a „kiváló vasutas" „és érdemes vasutas" jelvényeket

Augusztus 9-én szerte az országban folytatódtak a vasutasnapot bevezető ünnepségek. A vidéki nagygyűléseken hatalmas lelkesedés közepette nyujtották át az első izben adományozott *„kiváló vasutas"* és *„érdemes vasutas" jelvényeket.* Budapesten a Lenin-körúti MÁV Anyaghivatal kultúrtermében került sor a a termelésben élenjáró vasutas dolgozók kitüntetési ünnepségére, ahol *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedésügyi miniszter átnyujtotta 40 vasutas dolgozónak a Magyar Népköztársaság által adományozott magas kormánykitüntetéseket. Ezt követően került sor az új kitüntetési jelvények ünnepélyes átadására. A jelenlévők nagy tapsa közepette nyujtották át a miniszter elvtársnak elsőként a *„kiváló vasutas"* jelvényt, majd *Bebrits* elvtárs adta át a jelvényeket s a vele járó pénzjutalmat kiváló vasutasainknak.

Színpompás nagygyűlésen tesznek új fogadalmat Rákosi elvtársnak dolgozóink

Augusztus 10-én reggel 8 órakor az egész országban megkezdődtek a második magyar vasutasnap ünnepségei. A hazánkba érkezett külföldi vasutas küldöttek, a vasút vezetőivel megkoszorúzták a Gellért-hegyi szovjet hősi emlékművet. A szovjet és magyar himnusz elhangzása után elsőnek *Prieszol* József elvtárs, a közlekedésügyi miniszter első helyettese helyezte el koszorúját, majd *Bognár* Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Főosztály vezetője, *Gáspár* Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke és *Csanádi* György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója koszorúzta meg az emlékművet. Ezután a Csehszlovák Népköztársaság, a Német Demokratikus Köztársaság és Norvégia vasutas küldöttei, valamint a lengyel vasutas sportolók helyezték koszorút az emlékmű talapzatára.

Reggel 9 órakor megkezdődött vörös és nemzetiszínű lobogók alatt a vasutas dolgozók ezreinek felvonulása a Szőnyi-uti új Vasutas Stadion felé. A díszlribün mögött zöld növényekkel körülfonva Lenin, Sztálin és Rákosi Mátyás arcképe, fölöttük ez a felirat: *„Előre pártunk vezetésével az őszi forgalom sikeréért!"*

A nagygyülésen megjelent *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedésügyi miniszter, *Czottner* Sándor elvtárs, bánya- és energiaügyi miniszter, *Bata* István elvtárs altábornagy, a Magyar Néphadsereg vezérkari főnöke, *Prieszol* József elvtárs, a közlekedésügyi miniszter első helyettese, *Bognár* Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Főosztály vezetője, *Gáspár* Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke, *Csanádi* György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója, a külföldi küldöttek és sokan mások.

Pattogó indulók ütemére a vasutas dolgozók ezres tömegei zárt sorokban elvonulnak a díszlribün előtt. Női vasutas díszszázad nyitja meg a menetet, majd egymás után lépnek a Vasuti Tisztképző Iskola, a Gazdasági és Műszaki Akadémia vasutas tagozatának hallgatói, a Magyar Repülő Szövetség vasutas részlege, az állomások, a járműjavítók, fűtőházak, az Úttörő Vasút, a MÁV Kórház dolgozói családtagjaik.

kal, a vasutas sportolók. Egyre jobban benépesednek a tribünök, a sok új, tetszetős kék egyenruha tengerében ott látjuk színioltként felvillanni az úttörök fehér ingeit, a sok dicsőséget aratott vasutas olimpikonok világoskék kabátjait. Sok élenjáró vasutas zubonyát díszíti az előző nap kiosztott kiváló és érdemes vasutas jelvény.

A felvonulás végén *Bognár* Imre elvtárs nyitotta meg a nagygyülést. Bevezető szavai után azok a vasutas dolgozók léptek az emelvényre, akik az ország vasutasainak üdvözletét tolmácsolták a nagygyülés részvevőinek, azok a dolgozók, akik Rákosi elvtársnak küldött vasutasnapi fogadalmakat hozták békevonataikkal Budapestre. A magyar vasutasok fogadalmát *Fulvai* Ferenc forgalmi szolgálattevő tolmácsolta.

„A vasutasnap a számadás és fogadalomtétel napja — mondotta. — *Ezért most büszkén jelentjük drága Rákosi elvtárs, hogy tavalyi fogadalmunkat az ellenséggel vivott harc tüzében becsülettel valóra váltottuk.*

Egyemberként megfogadjuk, hogy pártunk vezetésével, a hősszovjet vasutasok munkamódszereinek alkalmazásával, nap nap után újult erővel győzedelmeskedünk a nehézségek felett. Mélységesen átérezzük, mit jelent az adott szó, a pártnak, Rákosi elvtársnak tett fogadalom."

Ha a párt segítségével becsülettel végzik munkájukat vasutasaink, biztos a győzelem

A fogadalom felolvasása után a vasutas küldöttek felkérték a minisztert, hogy fogadalmukat és a vasutas dolgozók ajándékát — a legújabb típusú villanymozdony modelljével díszített zenegépet — juttassa el népünk szeretett vezérének.

Utána *Bebrits* elvtárs szólt a vasutas dolgozókhoz. Beszédében az elmúlt év győzelmeiről emlékezett meg, majd rámutatott arra, hogy milyen feladatok várnak a vasút dolgozóira az idei őszi csúcsforgalomban.

Egyik legfontosabb követelmény a fegyelem megszilárdítása, az utasítások pontos teljesítése, ami elősegíti a balesetmentes közlekedést — mondotta többek között. — Tovább kell fejleszteni a vasút műszaki berendezését. Szükséges, hogy a vasutasok politikai színvonala még magasabbra emelkedjen. A megbúvó jobboldali szociáldemokratákat ártalmatlanná kell tenni, le kell leplezni a klerikális reakciót. Beszédét így fejezte be:

— A mai napon a párt és egész dolgozó népünk a vasutasokra tekint. Üdvözletüket küldik nekünk és ebben az üdvözletben azt is kérik tőlünk, hogy még jobb munkát végezzünk, még fokozottabban harcoljunk a megnövekedett feladatok megoldásáért. Ahogy az elmúlt évben teljesítettük Rákosi elvtársnak tett fogadalmunkat és büszkén jelenthettük, hogy végrehajtottuk mindazt, amit ígértünk, ugyanolyan odaadó munkával kell teljesítenünk a most tett fogadalmakat is. Ezt kéri tőlünk pártunk, kormányunk, ezt kéri a hozzánk küldött üzenetekben dolgozó népünk. Ha vasutasaink a párt segítségével szeretettel, lendülettel, becsülettel végzik munkájukat, akkor biztos a győzelem.

Ezután Anton *Balas*, a Szlovák Közlekedési Szakszervezeti pozsonyi szervezetének elnöke a csehszlovák vasutas dolgozók, Otto *Seeger* elvtárs, a Német Demokratikus Köztársaság vasutas szakszervezetének elnöke a keletnémet vasutas dolgozók és Nyugat-Németország békéért harcoló vasutasai, Lund *Roar*, a norvég vasutasok, Stojan *Stojanov* elvtárs, a Bolgár Államvasutak vezérigazgatóhelyettese a bolgár vasutasok, végül Elisabeta *Caras* elvtársnő, a bukaresti „Vörös Grivica" vasúti főműhely sztahanovista esztergályosa, a Román Népköztársaság vasutasainak meleg, testvéri üdvözletét tolmácsolta.

Utána apró vasutasok tüntek fel a díszlribünön — úttörővasutasaink; mindegyikük kezében nagy csokor virág: nevükben *Szuhánszki* Éva üdvözölte a „felnőtt" vasutasokat.

Az ünnepi nagygyülés *Bognár* Imre elvtárs zárószavaival ért véget.

A vasutasnapot ünnepi díszelőadás fejezte be az Állatkerti Szabadtéri Színpadon.

A második magyar vasutasnap ünnepi programmja ezzel végéhez ért. Dolgozóinknak újabb erőt és újabb lendületet kölcsönzött a második magyar vasutasnap. A párt, Rákosi elvtárs és kormányunk megbecsülésétől övezve meg kell mutatnunk, hogy harcba lendülünk az őszi csúcsforgalom győzelméért. Megtartjuk Rákosi elvtársnak tett fogadalmunkat. Minden cselekedetünkkel, minden akaratunkkal küzdünk fogadalmunk valóraváltásáért, legyőzzük az eredményeinkre törő ellenséget, szilárd munkafegyelmet teremtünk sorainkban, hogy 1953 augusztusában telemelt fővel jelenthessük: teljesítettük fogadalmunkat, győzelemre vittük az őszi nagy szállítások ügyét.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Az október közepén induló új oktatási év előkészítésének legfontosabb láncszeme a propagandisták kiválogatása és kiképzése

A propagandisták kiválogatása a vasút területén általában helyesen történt A pártszervezetek saját tagságukból a képzettebb elvtársakat, pártiskolát, káderképző tanfolyamot végzetteket, oktató- és vezénylőtiszteket, oktatási tapasztalatokkal rendelkezőket jelöltek propagandista tanfolyamokra.

Jól választották ki pártszervezeteink a DISZ-propagandistákat is. 26—27 éves, oktatási tapasztalatokkal rendelkező, képzett elvtársakat adtak át a DISZ-nek az Északi Járműjavítóban, Szolnokon és sokhelyütt. Ez is bizonyítja, hogy megértették *Farkas* elvtárs legutóbbi beszédét, benne a Sztálin-idézetet: *„az ifjúság a mi jövőnk, a mi reménységünk..."*

A propagandisták egy része kéthetes egésznapos, zömében pedig esti tanfolyamon készül a jövőévi pártoktatásra. Több pártszervezetünknél

megalkuvást tapasztaltunk,

például Debrecen állomáson, ahol nem küldték kéthetes iskolára az elvtársakat a nagy őszi szállítási feladatokra hivatkozva. Nem értették meg, hogy a jól képzett propagandista oktató-, nevelőmunkája az őszi forgalom lebonyolításában nagy segítséget jelent a pártszervezetek számára.

Egyes pártszervezetek felületes kiválogató munkája miatt a propagandisták közé nem megfelelő elemek is bekerültek. A Szombathelyi Járműjavítóban olyan egyént javasoltak propagandistának, aki a klerikális reakció befolyása alatt áll, nem törődve a Politikai Bizottság határozatával, mely kimondja: *„Erőteljesebben kell folytatni a klerikális reakció, az idealista és a vallásos ideológia elleni harcot."* A mennyiségre való törekvés miatt több pártszervezet olyanokat javasolt propagandistának, akik nem elég szilárdak a szocialdemokratizmus elleni harcban. Ez tapasztalható a BVKH-ban, a Debreceni Járműjavítóban. Az ilyen propagandisták természetesen nem tudhatják a szocialdemokratizmus, a klerikális reakció megnyilvánulásai, a munkafegyelem lazasága, a szolgálati sovinizmus, a női munkaerő lebecsülése elleni aktív harcra nevelni hallgatóikat. A pártszervezetek ilyen eljárása a propagandamunka lebecsülését, a klerikális reakció, a szocialdemokratizmus elleni ideológiai harc megnemértését bizonyítja.

Több pártszervezet nem vette eléggé figyelembe

az oktatás sajátos vasúti szervezeti formáit,

például a forda-szemináriumokat és így nem elegendő a javasolt propagandisták száma.

Ugyancsak több helyen előfordult, hogy túl sok olyan elvtársat küldtek előadóképzőre, akiknek nincs gyakorlatuk a propagandamunkában. Debrecenben van olyan esti tanfolyam, ahol 25 hallgatóból csak négy a régi propagandista.

A pártszervezet nem vette figyelembe, hogy propagandamunkával elsősorban azokat az elvtársakat kell megbízni, akik már gyakorlatra tettek szert az elmélet tanítása, a nevelőmunka terén.

Azok a pártszervezetek, ahol ilyen hibák fellelhetők, vizsgálják felül a kiválogatott propagandistákat A hiányzók pótlására, a nem megfelelők helyett a legképzettebb, tapasztalatokkal rendelkező, esetleg magasabb szakmai tanfolyamot végzett elvtársakat kell propagandamunkával megbízni.

A kiválogatásban mutatkozó hibák kijavítása mellett a pártcsoportbizalmiak segítségével rendszeresen ellenőrizni kell az esti előadóképző tanfolyamok hallgatóinak felkészülését, a foglalkozásokon való megjelenését. A pártszervezetek a szolgálati főnökökön keresztül biztosítsák a feltételét annak, hogy a hallgatók meg tudjanak jelenni a foglalkozásokon. A hanyag, felkészületlen, az iskolától mulasztó propagandistákkal beszélgessenek. Győzzék meg őket a propagandamunka fontosságáról. Magyarázzák meg, hogy az ő mostani tanulásuktól komoly mértékben függ a jövőévi pártoktatás színvonala. Vonják felelősségre azokat, akik nem tanulnak, mulasztanak. Megengedhetetlen és pártpropagandistához méltatlan, hogy a tanfolyamokra felkészületlenül, vagy egyáltalán ne menjenek el, mint Győrben, Záhonyban.

Fokozni kell a hallgatók kiválogatásának ütemét is, anélkül, hogy ez a minőség rovására menne. Fel kell számolni a helyenként nagymértékben mutatkozó elmaradást. A miskolci igazgatóság területén egyes pártszervezetek még meg sem kezdték a hallgatók kiválogatását. Az ilyen nagyfokú elmaradás, a munka halogatása azt a veszélyt hordja magában, hogy végül nem lesz elegendő idő a jövőévi hallgatók alapos kiválogatására. Az elbeszélgető bizottságok munkáját

a pártcsoportbizalmiak segítsék

a jövőben azzal, hogy népszerűsítsék az oktatást, folytassanak felvilágosító munkát a jövőévi oktatásban részvevő elvtársak között.

A hallgatók kiválogatásánál ébernek kell lenni, mert az ellenség megkísérli, hogy beférkőzzön a politikai iskola hallgatói közé. Pártszervezeteink ne csak azzal törődjenek, hogy a párttagság 55 százalékát bevonják az oktatásba, hanem azzal is, hogy a hallgatók között a párt- és tömegszervezeti aktivisták mellett a termelésben és társadalmi munkában élenjárók, az oly fontos szolgálatot teljesítők, mint oktatótisztek, vezénylőtisztek, forgalmi szolgálattevők, váltókezelők is legyenek ott.

A vasutas pártszervezetek munkájának legnagyobb részét most, a *Rákosi* elvtársnak tett fogadalom végrehajtására, az őszi forgalom lebonyolítására való mozgósítás tölti ki. De nem szabad megtörténnie, hogy — mint tavaly — a pártoktatás megszervezése háttérbe szoruljon. Az 1952/53. évi pártoktatás előkészítését az őszi forgalom lebonyolítását biztosító munkával párhuzamosan kell végezni. Pártszervezeteink az augusztus havi taggyűléseken hozott határozatok jó végrehajtásával biztosítsák a Politikai Bizottság 1952 június 5-i határozatának megvalósítását.

A VASUTASNAPI FŐBIZOTTSÁG

ezúton mond köszönetet azoknak a vasutas dolgozóknak, szervezeteknek, akik, ill. amelyek jó munkájukkal tevékenyen és eredményesen segítették elő a második magyar vasutasnap sikerét.

Az Északi Járműjavító élüzem dolgozói harcban a harmadik negyedévi terv túlteljesítéséért

Magasbanyúló ötágú fényes csillag jelzi, hogy az Északi Járműjavító ÜV. dolgozói jó munkájuk eredményeként elnyerték az *Élüzem*-címet.

Jellemző e szorgalomra, hogy az elmúlt évben még 53 nap kellett a mozdonyok javításához, ma átlagosan 33—35 napon belül elhagyják az üzem kapuit a fényezett, javított mozdonyok, hogy segítsék az őszi forgalom lebonyolítását.

Az üzem dolgozói félévi tervüket 123, júliusi feszített tervüket pedig 106.5 százalékra teljesítették. Júliusban emellett három darab fővizsgás és négy darab futójavításos mozdonyt adtak át a forgalomnak terven felül, amelyek azóta sok-sokezer tonna árut továbbítottak.

Az üzem betartotta a *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmát. Az adott szó valóraváltásának legszebb példáját az Oleg-Kosevoj ifi-brigád nyujtotta. A vasutasnapra vállalt 130 százalékos felajánlásukat 138 százalékra teljesítette és most

ezt növeli tovább a Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére.

A verseny nyilvánosságával egy kis baj van azonban. *Szedlák* István sztahanovistáról azt állítja például a versenytábla, hogy 1953 évi tervén dolgozik 128 százalékos teljesítménnyel. Mikor ellenőrizzük, kiderül, hogy ez egy régebbi adat, mert 144 százalék a negyedévi átlagteljesítménye, míg júliusi termelékenysége 136 százalék.

A dolgozók örülnek az Élüzem-jelvénynek és úgy dolgoznak, hogy túlteljesítsék harmadik negyedévi tervüket. Ezt a lendületet nem engedik fékezni a dolgozók. A jobboldali szociáldemokratákat, — mint azt *Széppataki* Pál esztergályos esetében tették, — a dolgozók eltávolítják az üzemből. Az ügynökök távozása óta egyre lendületesebb a munka.

Az Északi Járműjavító ÜV. dolgozói résztvesznek az őszi versenyben és arra törekednek, hogy lelkes további munkájukkal megtarthassák az Élüzem címet.

„Száz vasútat, ezeret!"

A vasutas dolgozók megbecsülése egyik külső jeleként adta ki a Népszava Lap- és Könyvkiadó Vállalata a *„Száz vasutat, ezeret!"* című antológiáját, amelyet *Petőfi* Sándor *Vasúton* című verse vezet be.

Az antológia foglalkozik a magyar vasutasok harcos multjával és *Zólyomi* Erzsébet kitűnő költeményében állít emléket *Hámán* Katónak:

S a hősök fényes névsorán
Neve, mert nő, mint én talán
Azért oly megkapó.
Példája felgyújt s szárnyat ad.
Hogy úgy kövessem pártomat,
Miként Hámán Kató.

K. *Nagy* József *Vasúti munkások* címen őszinte képet fest az elnyomott, a mult rendszerben semmibevett pályamunkások felszabadulás előtti helyzetéről.

Cseres Tibor *Igy kezdődött...* címen azt az időt tárja az olvasók elé, amikor pártunk kiadta a jelszót: *Arccal a vasút felé!* *Balázs* Anna *A béke katonája* címen, *Gera* György *Helyt kell állni, Barát* Endre *A 424.143 sz. mozdony kifut, Illés* Sándor *Tizenöt vagon szén, Zoltán* Dezső *Veszprémi mozdonylakatosok* címen színesen és érdekesen irodalmi mértékkel írt elbeszélésekben számolnak be a békeharcos vasutasok, a nagy nemzeti feladat végrehajtásáért küzdő dolgozóink életéről.

A művet el kell olvasnia minden vasutas dolgozónak, mert erőt és lendületet merít az őszi forgalmi verseny harcaihoz belőle.

A mű 5.50 forint árban az ünnepi könyvhéten is kapható lesz üzemeink ankétjain.

50.000 forinttal húzták ki a tervkölcsönsorsoláson Kiss Mihály kötvényét



Nagy öröm érte a vasutas dolgozókat az ötödik tervkölcsön sorsolásán. Dolgozóink ezrei nyertek, vagy kapták vissza a befizetett összeget. De különösen nagy és váratlan öröm érte Kiss Mihályt, a dombóvári fűtőház dolgozóját, akinek kötvényét 50.000 forinttal húzták ki. Ez azt jelentette Kiss Mihály esetében, hogy 100 forintos kötvényével 20.000 forintot kézhezkapott. Amikor a boldog nyertest megkérdezték, gondolt-e erre, mikor tervkölcsönt jegyzett: Kiss Mihály boldogan mondta: „Amikor kibocsátották a tervkölcsönt, szívesen adtam a pénzt, örömmel jegyeztem. Látom mi történik az országban, eleget vagyok úton. Gomba módjára nőnek az új gyárak és üzemek és éreztem, hogy amit adok nekem és családomnak kamatozik. Nem csalódtam: a befizetett összeget nemcsak hogy lobb jövőben, ebben a hatalmas nyereményben is sokszorosan kapom vissza népi demokráciánktól. Mi dombóvári fűtőházi dolgozók például úl korszerű fürdőt kaptunk, ami közel kétmillió forintba kerülit. Most készült el napközlotthonunk és ugyanezt a gyarapodást látom mindenfelé az országban". Amikor azt kérdezzük Kiss Mihálytól, hogy mire fordítja a nyereményt, így válaszolt: „Kis családi házat veszek Dombóváron, mert régi álmom volt, hogy közel kerüljek a munkahelyemhez. Eddig hét kilométerről kellett gyalog belárni és hasonló volt a helyzet gyermekeimnél is, akik három kilométerre jártak iskolába gyalog. Most a tervkölcsön valóraváltotta álmomat. A háláról sem feledkezem meg. Még fokozottabban veszem ki részemet az őszi forgalmi versenyből és még hűbb harcosa leszek a béketábornak. Látom ugyanis, hogy idáz az a közszájon forgó mondás, hogy a párt szavára énlteni lehet. Mindenki visszakapja kölcsönét, vagy nyer azon, nem úgy mint a kapitalistáknál szokták. Tudni is fogom kötelességemet, bármikor fordul hozzám a nép állama segítségért, az elsők között leszek.

Szakszervezetünk feladata az 1952/53 évi esti tanfolyamok előkészítésében

A szocializmus építésének időszakában a szakszervezetek jelentősége egyre nő, feladatai is sokasodnak. Szakszervezetünknek a párt legfontosabb segítőjének szerepét kell betöltenie a szocialista vasút megteremtéséért vívott harcban. Hogy ez milyen mértékben sikerül, az döntően funkcionáriusaink és aktivistáink képzettségétől és munkájától függ.

Az elmult oktatási évben esti tanfolyamainkon 6410 aktivistát képeztünk ki, ami fejlődést jelent oktatási munkánkban. Az elért eredmények azonban nem kielégítőek. Egyes helyeken, különösen a bizalmi tanfolyamoknál nagymértékű volt a lemorzsolódás Például a békéscsabai fűtőháznál márciusban két bizalmi tanfolyamot *„szerveztek"* meg, azonban a rossz előkészítés miatt, a hallgatóknak csak a fele jelent meg az előadásokon

Nagy nemzeti feladatunk az őszi forgalom, ezen túlmenően a szocialista vasút megteremtése, egyre több munkaerőt kiván, mégis

elhanyagoltuk a vasutas ifjúságnak

a szocialista építőmunka előrelendítőjének oktatását, nevelését. Nem foglalkoztunk kellően esti tanfolyamunkon a női dolgozók munkába való bevonásának jelentőségével és

nem harcoltunk kellő erélyleyel a nődolgozókkal szemben mutatkozó ellenséges nézetek ellen.

Az 1952/53. oktatási évben legyen vezérfonala tanfolyamvezetőinknek, hogy meg kell tanítani aktiváinkat az éberség fokozására, a soraikban még megbúvó ellenséges, opportunista, jobboldali szociáldemokrata és a klerikális reakció elemeinek feldolgozására, az ellenük való kíméletlen harc fokozására. Neveljék dolgozóinkat igaz hazafiságra, a párt és *Rákosi* elvtárs iránti hűségre és szeretetre, a proletárnemzetköziség eszméire, a nagy Szovjetunió és a béketábor bölcs vezérének, *Sztálin* elvtársnak szeretetére.

Meg kell tanítani aktiváinkat a szakszervezeti feladatokra, a párt- és kormányhatározatoknak helyi viszonylatban való végrehajtására, hogy a dolgozók legközvetlenebb érdekeit megfelelően képviselhessék szociális, kulturális és egyéb téren. *Minden esti tanfolyamon*

súlyponti kérdést kell, hogy képezzen a munkafegyelem lazítók, jobboldali szociáldemokraták elleni harc.

Olyan légkört kell kialakítani üzemeinkben, és állomásainkon, stb., hogy a dolgozók maguk vessék ki soraikból a nem oda való elemeket,

Az esti tanfolyamok szervezésénél figyelembe kell venni a vasút szervezeti felépítését és a sajátos szolgálati beosztásokat. A területi bizottságok, üzemi bizottságok és a tanfolyamvezetők kérjék a Politikai Osztály, illetve a politikai tiszt elvtársak és az üzemi pártszervezetek segítségét. A tanfolyamokra az aktivistákat, de a leendő aktivákat is, felvilágosító munkával kell mozgósítani. Azok a dolgozók, akik a multban nem tanulhattak

mutassanak rá a tanulás jelentőségére

és arra, mit jelent az, hogy népi demokráciánkban minden becsületes dolgozónak biztosítva van a tanulás lehetősége.

A tanfolyamok általában 6—7 hetesek lesznek, heti egyszeri foglalkozással. A tanfolyamok vezetőinek legnagyobb része területi bizottsági, illetve üzemi bizottsági funkcionárius lesz.

A szakszervezeti funkcionáriusok és aktivisták továbbképzésének nagy segítséget nyujt a szervezett pártoktatás. A helyi pártszervezetek segítségével el kell érni, hogy minden tanfolyamvezetőnk résztvegyen benne, de törekedni kell arra is, hogy minél több szervezett dolgozó, párttag és élenjáró pártonkívüli résztvehessen pártoktatásban. A központ és a területi bizottságok munkatársai fokozottan segítsék és ellenőrizzék. Az esti tanfolyamok ünnepélyes megnyitó előadásai október 1-én lesznek a területi bizottságok székhelyein és a nagyobb gócponti helyeken. A még hátralévő időt fel kell használni a tanfolyamok jó előkészítésére, hogy azok valóban betölthessék hivatásukat.

Levelezőink ÍRJÁK

Kik a kerékkötői a jó munkának

Irnunk kell a munkafegyelem lazaságáról. A fiókműhelynél nagyfokú lazaság tapasztalható a feladott javítási munkálmál. Vagy egyáltalán nem készítik el, vagy olyan hanyagul, hogy legtöbb esetben újra kell végezni.

Javaslom, hogy a fiókműhelynek kiadott mozdonyjavítási munkát csak akkor számolhassák el, ha a mozdony a javítást követő első útról visszatért és a mozdonyvezető igazolja, hogy a megjavított alkatrész kifogástalan. Ezzel elérnénk azt, hogy a fiókműhelyi dolgozók jobb munkát nyujtanának, mert a hanyag munkáért egy fillért sem kapnak. Ennek meg volna az az előnye is, hogy a sok munkaátvevőt beosztásban dolgozó szakmunkás felszabadulna és ismét résztvehetne a termelőmunkában. Hibáztatjuk azt is, hogy fűtőházunknál éjjel mindössze egy lakatos van, pedig a visszatérő mozdonyok zöme este és az éjjeli órákban fut be és mindössze három-négy órát tartózkodnak a fűtőházban, mert a váltószemélyzettel mennek tovább.

Hiba van nálunk a vezetők „humanizmusa" körül is. Eltűrik a fegyelemlazításokat. Számtalan esetben előfordult, hogy egyes dolgozók egyszerűen nem jelennek meg szolgálatban. Atsiklanak felette és nem tudok rá példát, hogy valamelyiket is büntetéssel sujtották, vagy fegyelmi eljárás alá vonták volna. Érdemes felfigyelni a vezetők megalkuvó, opportunista magatartására. Hogy példával is alátámasszam: Rácz Imre külsős mozdonyfelvigyázó augusztus 9-én este teljesen részegen jött szolgálatba. Egy adat a sok közül. Augusztus 11-én reggel sorbanállítak a mozdonyok a szenelőn, mert mindössze egy szenező jelent meg szolgálatban. Rácz Lajos fűtő például koreken megtagadta a 6061/62. számú vonat odavissza való továbbítását augusztus 13-án. Leváltót kellett utána küldeni 12 órai szolgálat után, holott Dombóváron biztosítva volt számára 13 óra pihenő és mégis önkéntségben tért haza. Ilyen és hasonló esetek destruálják a többi dolgozót.

Nem kell félnünk a szemrehullóket eltávolítani, nem mentség a munkaerőhiány.

BORKA SÁNDOR levelező, Veszprémkülső p. u.

Az őszi forgalom ellenségei

Ahhoz, hogy az őszi forgalmat le tudjuk bonyolítani, minden erőre szükségünk van. Ezt valamennyi becsületes vasutas elismeri. Mégis vannak olyanok, akik megfeledkeznek a munkafegyelemről, hazájukkal szembeni kötelességükről.

A minap Hatvanból befutott a 498-as tehervonat. Füzesabonyba érve a mozdonyvezető panaszkodott, hogy a vonat egész úton fékezett. Ugyanakkor a vonatvezető, a Hatvan állomás létszámába tartozó *Szabadkai* és a vonatkisérő személyzet nem tartózkodtak a helyükön, hanem a „paklikocsiban" kártyáztak. Amikor a mozdonyvezető figyelmeztette őket, hogy így nem lehet szolgálatot ellátni, még nekik állt feljebb, mert azt mondták, hogy semmi köze hozzá.

Nem ártana, ha az ilyeneket és ehhez hasonlókat a fegyelmi szabályzatban biztosított jogokkal a szolgálati vezető megrendszabályozná.

Nálunk a fűtőháznál *Tolmács* József mozdonyvezető hónapokon keresztül meghamisította a mozdonylapot és több terhelést írt be, hogy nagyobb szénjutalékot kapjon. Lelepleztük és felelni fog érte, mert ilyen embert, aki a nép államát megkárosítja, azt sorainkból eltávolítjuk. Ajánlanám a felsőbb vasúti vezetésnek, hogy rovancsoló bizottság vizsgálná felül az egri fűtőház mozdonylapjait, mert nem lehetetlen, hogy akadnak még hasonló lapokra.

Sárosi Gyula
tudósító
Eger, fűtőház

A munkavédelem kérdéséhez

Sokan azt mondják, hogy baleset mindig volt és mindig lesz, ennélfogva kár vele különösképpen foglalkozni. Persze ezeknek a bölcseknek nincs igazuk.

Az igaz, hogy szavakkal baleseteket meggátolni nem lehet, de helyes oktatással, jól választott munkamódszerrel és észszerű irányítással sokat lehet elérni.

A gazdasági vezetők értekezletén elhangzottakat megszívlelve, a százelegytonnakilométer teljesítményt márciusban 112-re, júniusban már 114 százalékra emelték és a balesetek száma márciusban öt balesetre csökkent 38 munkanap kieséssel, júniusban öt balesetre 45 munkanap kieséssel. Az igy nyert munkanapmegtakarítás révén közel hét mozdony részlegvizsgáját végezhették el.

Tehát az az igazság, hogy a munkatermelékenység fokozása nem szükségképp emeli a balesetek számát. Az ezer főre eső baleseti arányszámunk júniusban alig kettő ezrelék volt, és el vagyunk határozva arra, hogy az első féléhez viszonyítva az őszi forgalom érdekében a balesetek következtében kiesett munkanapok számát 10 százalékkal csökkentjük.

Várnai László tudósító,
Pécs.

A Szocialista Vasútért — hetilap

A vasutas dolgozók lapja a „Szocialista vasútért" legközelebbi számától kezdve hetilapként jelenik meg.

Lapunk hetilappá szervezése újabb bizonyítéka pártunk megbecsülésének a vasutas dolgozók iránt. A heti lapként való megjelenést a vasút előtt álló egyre nagyobb feladatok tették szükségessé. Pártunk a vasutas hetilappal hatalmas támogatást nyújt az egyre növekvő szállítási feladatok sikeres elvégzéséért folytatott harcunkhoz. A szerkesztőbizottság arra törekszik, hogy az eddiginél jobb kapcsolatot teremtsen a dolgozókkal és a lap révén győzelemhez segítse a pártunk által kitűzött feladatok maradéktalan megvalósításáért folyó küzdelmet.

A szerkesztőbizottság

A minisztertanács és a SZOT vándorzászlajának nyertese: a munkaversenyben győztes Kaposvár állomás

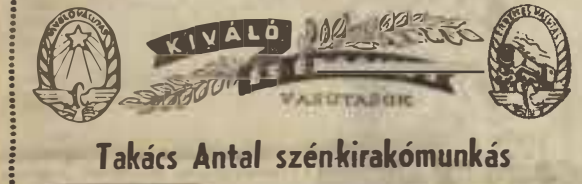
A minisztertanács és a Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöksége — a szakszervezetek elnökségeinek az illetékes miniszterekkel egyetértésben megállapította, hogy az 1952 évi terv első félévi tervének túlteljesítése és az alkotmány tiszteletére indított szocialista munkaverseny győztese a vasút területén Kaposvár állomás.

I. félévi elgutóvábbítási tervét 131 százalékra, vonatforgalmi tervét 107 százalékra, szállítási tervét 103 százalékra teljesítette 105 százalékos bérá'apfelhasználás mellett. A személyvonatok menetrend szerinti indításánál 98 százalékos, tehervonatoknál 80 százalékos eredményt ért el. Az elmult félévben az állomáson baleset nem fordult elő. Az alkotmány ünnepének tiszteletére vállalta a tehervonatok terhelésének 10 százalékkal való növelését. A vállalást 118 százalékra teljesítette.

Jugoszláv vasutasok harca az imperialista betolakodók ellen

A jugoszláv vasutasok, telismerve a vasút szerepét, a titóisták háborús készülődéseiben, egyre e'szántabb harcot folytatnak. A kraljevo—szkopljei vonalon a dolgozók aláaknázták és felrobbantották az alagutat. A nisz—sztalatyi vonalon egy lőszeres szerelvényt rőpítettek a levegőbe.

A titóisták új *„elvei"* szerint az a kifizetődő és helyes, ha az ipari tanuló a szakmunkás munkáját végzi és ennek helyében ipari tanulóknak járó fizetési kap. Valamikor a vasút azzal a feltétellel vett fel ipari tanulókat, hogy tanulóidejük lejárta után még hatévi munkára kötelezte őket. Ma, ugyancsak a vasútnál, a kitanult fiatalokat az utcára dobják, a *„örülhetnek"* azok a „szerencsések", akiket az elbocsátott munkások helyére az ipari tanulóknak járó bérért több-kevesebb ideig alkalmaznak a vasútnál, vagy egyéb vállalatnál.



Takács Antal szénkirakómunkás



Édesapám kubikos volt, édesanyám 9 éves koromban tüdővészben halt meg — írja lapunknak Takács Antal. Rendkívül nehéz körülmények között négy elemit végeztem, tizéves koromban már mindenes voltam egy vendéglőben, majd kocsis lettem egy fakereskedőnél. innen hívtak be katonának, ahol megintcsak nem volt becsületem, mert az uraknak, a kulákoknak a gyerekei számítottak.

A felszabadulás előtt a pécsi püspök birtokán voltam kocsis. Hajnali fél háromkor keltünk télen és nyáron egyaránt, egésznap mögöttünk voltak a papi uraság botos csatlósai. Az ölfa ott rothadt évekig eladatlanul, nekünk mégis szalmával és összeszedett gallyakkal volt szabad tüzelnünk a baraklakásban, egyetlen helyiségben, amely szoba, konyha és éléskamra volt egymagában.

A felszabadulás ugyanitt, a Szalánta melletti Katalin pusztán ért. A pusztai nép örömmel fogadta a szovjet katonákat. Az én életem is fordulóponthoz ért: a hajszolt és nyomorgó élet után öntudatos emberré váltam. A szovjet tisztek már akkor megfelelő lakáshoz juttattak bennünket és minden „cseléd" kapott egy-egy tehenet is.

1941 októberében kerültem a vasúthoz. Előbb a közellátásnál dolgoztam, később a szertárhoz kerültem szénkirakómunkásnak. Pártunk lehetővé tette, hogy tovább tanulhassak, fejlesszem helyzetemet a szocializmus építésében. Az iskolában hallottam először Sztahanov elvtársról és felébredt bennem a vágy, hogy én is sztahanovista legyek, hogy ezzel is meghálálhassam pártunknak, szeretett Rákosi elvtársnak azt a sok jót, amit a felszabadulás óta kaptam.

Ettől kezdve napról napra fokoztam teljesítményemet. Pártunk II. kongresszusára már 296 százalékos teljesítménnyel sztahanovista lettem. Országos viszonylatban második helyen végeztem. Nem elégedtem meg azzal, hogy csak nekem legyen magas teljesítményem, hanem átadtam munkamódszeremet társaimnak. Ennek eredménye volt aztán az, hogy a multévi őszi forgalmi verseny során egész brigádom, négy fő, elnyerte a sztahanovista brigád címet és most már országos viszonylatban első helyezést értünk el.

Módszerem az, hogy nemcsak teljesítményi téren, hanem pártmunka terén is sokat foglalkozom munkatársaimmal: elértem azt, hogy dolgozótársaim elsősorban öntudatból, a szocializmus ügye iránti odaadásból végeznek jó munkát.

A vasút vezetősége nem egyszer magas pénzjutalomban részesített munkámért, ügyhogy a mindennapi megélhetésemen kívül még rádiót, új bútort és több rend ruhát tudtam magamnak és családomnak vásárolni a keresetemből. Nemrégen pedig két hétig üdültem Marianske-Laznében, Csehszlovákiában.

Ez az elismerés és megbecsülés arra indított, hogy mindig keressem az újat. Kerestem azt, hogyan tudok pártom, hazámnak hálás fia lenni, hogy valamit visszaadhassak abból a sok jóból, amivel elárasztanak. Új módszert találtam: két brigáddal dolgozunk a szertárban. Megindult köztünk a nemes vetélkedés. És meg kell vallanom, hogy néha az én brigádom is elmaradt a másik mögött, de igen örültem a másik brigád szép eredményeinek, mert tudtam, hogy versenyünk használ az egész dolgozó népnek.

Most, a második vasutasnapon újból magas kitüntetés ért: megkaptam a „kiváló vasutas"-jelvényt. Olyan elismerése ez munkámnak, amelyről még álmodni sem mertem volna. Amikor átvettem, igéretet tettem a még jobb munkára. Tudatában vagyok annak, hogy az őszi csúcsforgalom ügye az egész nép ügye. Éppen ezért felajánlottam, hogy a három és félnapos lokálforduló megteremtése érdekében a kocsikirakási átlagidőt jóval 2 óra 25 perc alá csökkentjük brigádainkkal, hogy az anyagellátást a magunk részéről minden körülmények között biztosítsuk.

Ezt fogadtuk meg Rákosi elvtársnak, és minden nehézséget leküzdünk, de szavunkat betartjuk.

A Kismotor és Gépgyár dolgozóinak köszönete

A második vasutas nap alkalmából a Kismotor- és Gépgyár dolgozói munkafelajánlásokkal ünnepeltek. A vasutas nap egész dolgozó népünk nagy ünnepe, mert tudjuk, hogy felszabadulásunk óta hősi munkával biztosították vasutasaink az ország egészséges vérkeringését, s most a második vasutasnapon ismét elindulnak újabb nagy feladatot teljesíteni: a Rákosi elvtársnak tett fogadalmat.

A gyors és biztos közlekedéshez, az őszi csúcsforgalom pontos teljesítéséhez a Kismotor- és Gépgyár összes dolgozói sok sikert kívánnak. Ugyancsak köszönetet mondunk az ország valamennyi vasutas dolgozójának azért a cselekedetükért, hogy sztahanovista békevonatot indítottak a Balatonra az ország sztahanovistáinak és elenjaronak tiszteletére.

Előre az ötéves terv idő előtti befejezéséért, a béke megvédéséért!

Nyitrai Pál
sztahanovista.

A menetrendszerű iparteleprendszerű kiszolgálás eredménye Győrben

Egy hónappal ezelőtt vezették be az országban elsőként az iparte'epek menetrendszerű kiszolgálását. Az eltelt idő megmutatta ennek helyességét. A takodási idő 77 százalékról 105 százalékra javult.

Dicséretesen együttműködnek az állomási és a kinti üzemek komplex brigádjai, aminek következtében a kocsiforduló lerövidítésében jelentős eredményeket érnek el. A Győri Vagongyár 96-ról 67 órára csökkentette a rakodási időt az irányvonatképzés számára, a Növényolajipari Vállalat 159 százalékos rakodási időt ért el, de hasonló jó munkát fejt ki a Győri Gyapjúfonó, a MEZŐKER, a Győri Fonoda, a Gázművek, az AFORT, a Cardo Bőrgyár, s a Melléktermék- és Hulladékforgalmi Vállalat. Egyedül a Pamutszövő- és Műbőrgyárnál emelkedett a rakodási idő.

A győri dolgozók kezdeményezését — javasoljuk — vezessék be az iparte'epekkel rendelkező állomásaink és tapasztalatcsere céljából lépjenek érintkezésbe Győr állomással.

Megnyílt a szegedi vasutas napközi otthon

Az elmult napokban nyitották meg a szegedi vasutas dolgozók az új napközi otthont. Az ünnepélyes megnyitón jelen voltak a szegedi városi pártbizottság küldöttei, a Politikai Osztály, a szakszervezet és a MÁV Igazgatóság képviselői, nagyszámban vasutas szülők, akik elhozták a napközi otthon leendő, boldog lakóit.

Vörös László elvtárs, a területi bizottság elnökhelyettese megnyitóbeszédében hangsúlyozta, hogy ebben az új alkotásban is az emberről való gondoskodás látszik és azzal hálálják meg a pártnak és a kormánynak gondoskodását, hogy a gyermekeket szocialista hazaszeretetre, egyenesjellemű, bátor emberekké nevelik, akik a tanulásban, a termelésben és a békéért való bátor harcban példamutatóan megállják helyüket.

A vasutas szülők arról beszéltek, hogy a vasúti munka területén az őszi forgalomban jó munkát végeznek s a Rákosi elvtársnak tett fogadalmat valóraváltják.

Jelentkezzünk a dolgozók általános iskoláiba

Dolgozóink érdeke, hogy minél nagyobb számban szerezzék meg az általános műveltséget, az alaposabb vasúti szaktudás elsajátítása érdekében.

A jelentkezők alsó korhatára 16 év, felső korhatár nincs. Felvehetők a kereső foglalkozást nem folytató, háztartásban dolgozó nők is. A tanfolyamok elvégzése díjtalan.

A dolgozók általános iskoláiba városokba és iparvidéken szeptember 15-ig, mezőgazdasági vidéken október 15-ig lehet jelentkezni felvételre a lakás vagy munkahely szempontjából legközelebb lévő általános iskola igazgatójánál.

Üzemi bizottságaink feladatai az őszi forgalmi verseny fejlesztése terén

Üzemi bizottságainkra az őszi forgalmi verseny fejlesztése, irányítása és ellenőrzése terén rendkívül komoly feladatok hárulnak. Az idei őszi forgalom komoly próbatétel számukra, amelyből megerősödve kell, hogy kikerüljenek. A feladatok maradéktalan végrehajtása érdekében szükséges, hogy összegezzük eddigi tapasztalatainkat.

AZ ELMULT IDŐSZAK

eredményeit értékelve megállapíthatjuk, hogy a választások során megerősödött üzemi bizottságaink — a szakszervezeti aktívák, bizalmiak széleskörű mozgósításával — eredményes munkát fejtettek ki a szocialista munkaverseny fejlesztése terén. Ezt bizonyítja a koreai műszak, a vasutasnap és az alkotmány ünnepének tiszteletére tett vállalások teljesítése, túlteljesítése. A jó politikai felvilágosító munka nyomán a dolgozók felajánlásaikban súlypontként kezelték az 500-as mozgalom fejlesztését, a szovjet módszerek alkalmazását. További feladatunk, hogy a vasutas dolgozók versenylendületét továbbfokozva zavartalanul lebonyolítsuk az őszi forgalmat, teljesítsük pártunknak, *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmunkat.

Üzemi bizottságaink többségének munkája a választások óta állandó javulást mutat. Ez tapasztalható a Szombathelyi JJ üzemi bizottság munkájában is. Annak eredményeképpen, hogy az üzemi bizottság állandóan segíti a műhelybizottságokat, mozgósítani tudták a bizalmiakat a munkaverseny szervezésére, ellenőrzésére, a verseny nyilvánosságának biztosítására. A bizalmiak legnagyobb része valóban gazdája a szocialista munkaversenynek. Pl. a VII. osztályon dolgozó *Kristóf* Gyula bizalmi, nemcsak szervezi a munkafelajánlásokat, hanem ellenőrzi is azok teljesítését. Állandó kapcsolatot tart lenn a művezetőjével, naponta értékeli csoportjának munkafelajánlását, és ezen keresztül mozgósítja a lemaradt dolgozókat munkafelajánlásának teljesítésére. Az elért eredményeket versenytáblán névszerint naponta kiírja. Megszervezte, hogy csoportjában a jól dolgozók átadják tapasztalataikat a gyengébben dolgozóknak, — patronálják azokat. Ezáltal elérte, hogy csoportjában öt sztahanovista van, ugyanakkor 100 százalékon alul teljesítő dolgozó nincs. Hasonló jó eredmények tapasztalhatók a Hámán Kató fűtőházban. Keleti állomáson, a Ferencvárosi osztálymérnökség II. és IV. szakaszán és még sok szolgálati helyen.

Az elért eredmények mellett azonban komoly hiányosságok tapasztalhatók. A legnagyobb és legdöntőbb hiányosság az üzemi bizottságok munkájában a vállalások ellenőrzésének és a verseny nyilvánosságra biztosításának elhanyagolása volt. Például a Debreceni JJ-nál az üzemi bizottság és a bizalmiak megelégedtek azzal, hogy mozgósították a dolgozókat a felajánlások megtételére, de azok végrehajtását nem ellenőrizték, így kellő segítséget sem adtak ahhoz. A jó eredményt elért dolgozók népszerűsítésével nem foglalkoztak kellően, nem gondoskodtak arról, hogy a jó tapasztalatok elterjedjenek.

Tapasztalható, hogy üzemi bizottságaink, szakszervezeti aktíváink munkájában a vasutasnap után bizonyos fokú ellanyhulás, megpihenés következett be. Általános hiba az a felfogás, hogy *„ráérünk"* a fogadalmak teljesítésére való mozgósítással. Ez a felfogás helytelen, veszélyezteti harmadik negyedévi tervünk, — szállítási feladataink teljesítését.

AZ INSTRUÁLÁS és a megfelelő ellenőrzés hiányosságát mutatja, hogy üzemi bizottságainknál nem egy esetben megtalálható az opportunizmus, a húzás-halasztás, a szavakkal való igérgetés. Sok helyen nem ismerik fel, hogy ilyen megnyilvánulásokban a szociáldemokratizmus befolyása érvényesül, így nem is folytatnak kemény harcot a szociáldemokrata munkamódszerek kiküszöböléséért. Az eredményeken való megpihenés, a *„ráérünk"*, sok esetben arra vezet, hogy egyes üzemi bizottságok megfeledkeznek arról, hogy a szocializmus építése idején, az osztályharc egyre élesződik és az el enség mindent elkövet, hogy befolyásolja a dolgozók hangulatát, versenyszellemét. Számos jelenség mutatja, hogy az ellenség nem alszik. Pl. Nyíregyháza rakodási főnökségnél *Kósa* András brigádvezető, arra igyekezett rábeszélni a dolgozókat, hogy ne siessenek a kocsik kiürítésével, mert minél jobban dolgoznak, annál többet követelnek tőlük. Így elérte, hogy egy vagon szén kirakása — amit eddig két óra alatt végeztek el — 6—7 órát vett igénybe. *Kósáról* kiderült, hogy a multban 200 hold földön zsákmányolta ki a dolgozókat — mint haszonbérlő. (Kósát azóta eltávolították a dolgozók. *A szerk.*) Az ellenség munkáját segítik azok is, akik feladatukat hanyagul látják el. Pl. Püspökladány fűtőházban *Máté* István mozdonyvezető útraindu ás előtt gépét nem vizsgálta meg. Ebből következett, hogy a jobbhajtó húzóéket menetközben el veszítette, ami miatt 20 perces késést okozott.

Sajnos, még mindig előfordul, hogy egyes ÜB-funkcionáriusok nemhogy példát mutatnának, hanem magatartásukkal maguk lazítják a munkafegyelmet. Például Tarcal állomáson *Sikora* András ÜB-elnök csaknem mindennap részegen található. Nem véletlen, hogy ezen az állomáson a forgalmi dolgozók részéről egyetlen felajánlás sem történt. Ezek a súlyos hibák gátolják további fejlődésünket, akadályozzák a munkaverseny széles kibontakozását. Szívós, türelmes felvilágosító munka szükséges ahhoz, hogy ezeket a hiányosságokat kiküszöböljük. Szakszervezeti funkcionáriusainknak elől kell járni a példamutatásban. Az üzemi bizottságoknak mozgósítani kell az aktívákat, elsősorban a bizalmiakat a munkaverseny további fokozására. El kell érniök, hogy a bizalmi a maga területén valóban gazdájává váljék a szocialista munkaversenynek. Ellenőrizze és segítse csoportjának — ezen belül a csoport minden egyes dolgozójának — teljesítését. Az adatokat kérje el csoportvezetőjétől, művezetőjétől, illetve szolgálati főnökétől és gondoskodjon a munkaversenyben elért eredmények tudatosításáról, az élenjáró dolgozók népszerűsítéséről. A jó munkamódszereket a legszélesebb körben ismertesse és alkalmazza. Türelmesen foglalkozzon az új munkaerőkkel, különösen a nőkkel és ifjakkal, pártunk aranytartalékával. Helytállásra, az adott szó betartására nevelje a dolgozókat.

Üzemi bizottságaink adjanak segítséget a bizalmiaknak a párttal való kapcsolatuk megmegjavításához. Ehhez elsősorban az szükséges, hogy ők maguk tartsanak szoros kapcsolatot a helyi pártszervezettel. Legtöbb üzemi bizottságunknál, a szakszervezeti bizalmiaknak nincs megfelelő kapcsolatuk a pártbizalmival, nem keresik fel a pártbizalmit, ha problémájuk van nem kérik a segítséget. Pedig a munkaverseny fejlesztéséhez, a kezdeményezések felkarolásához, a helyes politikai felvilágosító munka viteléhez feltétlenül szükséges a jó együttműködés.

A pártbizalmival való kapcsolat hiánya legtöbbször azt eredményezi, hogy a szakszervezeti bizalmi nem érzi közvetlenül a párt irányítását. Sokszor még az olyan szakszervezeti bizalmiak sem érzik, akik párttagok, hogy munkájuk egyben pártmegbízatás is.

Az üzemi bizottságok, a szakszervezeti bizalmiak értekezleten állandó napirendi pontként kezeljék a pártbizalmiakkal való kapcsolat kérdését.

ÜZEMI BIZOTTSÁGAINK

a munkaverseny további fokozása érdekében munkájukat a párt- és SZOT-határozatok maradéktalan végrehajtásával végezzék. Munkájuk során alkalmazzák, — a verseny nyilvánosságát és a verseny továbbfejlesztését elősegítő — kulturés szemléltető agitáció minden formáját. (Versenytábla, hangosbemondó, csasztuskák.) Terjesszék a hős szovjet vasutasok tapasztalatait, minden erejükkel támogassák az újat, a feltörekvőt. Biztosítsák a saját területükön az 500 km-es mozgalom fejlődését, kapcsoljanak be a mozgalomba minden vasutas dolgozót. Folytassanak éles harcot mindennemű ellenséges megnyilvánulással szemben, leplezzék le a területükön megbúvó ellenséges elemeket, harcoljanak a sovinizmus, a szociáldemokratizmus minden megnyilvánulása ellen, — a munkafegyelem megszilárdításáért.

A munkafegyelemlazítók ellen hozott intézkedéseket ismertessék a dolgozókkal.

ezáltal teremtsék meg azt a légkört, amelyben a becsületes vasutas dolgozók maguk ítélik el a munkafegyelem lazítóit. Harcoljanak a kritikátlanság ellen, kövessenek el mindent, hogy a dolgozók alulról jövő ellenőrzése, kezdeményezése, hírálata érvényesüljön. Ugyanakkor egy pillanatra sem feledkezzenek meg a dolgozók érdekvédelméről, mindennapi problémáikkal való foglalkozásról. Türelmes nevelő munkával magyarázzák meg nap mint nap a dolgozóknak, hogy a szocialista munkaverseny elhanyagolása, — tervünk teljesítésének, életszínvonalunk emelkedésének, békénk megvédésének legnagyobb akadálya. Ez az útja annak, hogy szakszervezetünk be tudja tölteni szerepét a vasutas dolgozó tömegek nevelése terén. Csakis így alakulhat ki élő kapcsolat a szakszervezet és a vasutas dolgozó tömegek között. A központ és a területi bizottságok a feladatok végrehajtásához nyujtsanak fokozott segítséget, — üzemi bizottságaink pedig igényeljék, követeljék meg ezt a segítséget.

Üzemi bizottságaink, bizalmiaink, aktíváink legyenek tudatában, hogy *elsősorban rajtuk múlik pártunknak, Rákosi elvtársnak tett fogadalmunk teljesítése.* Érezzék át, hogy ez hatalmas felelősséget, de egyben megtisztelő feladatot is jelent számukra.

Feleki Pál,
a Vasutasok Szakszervezetének titkára

A Szocialista Vasútért bírálata nyomában

A mozdonyszemélyzet üditő itallal való ellátása biztositva van

Lapunk augusztusi számában kifogásoltuk, hogy a 7 es 8. szakosztály vitája miatt nem kap üditő italt a mozdonyszemélyzet. Az igazság az, — amint erről meggyőződtünk —, hogy a vízellátás megoldása az 5. szakosztály miatt húzódott.

Egyébként a mozdonyszemélyzet nem sok idővel bírálatunk után már megkapta az üditő italt a kijelölt kezelőállomásokon, s elértük, hogy a végrehajtó szervek fontos kötelességüknek tartják a mozdonyszemélyzet munkáját azzal is segíteni, hogy időben és a rendelet megszabta módon üditő itallal látják el az érdekelt vasutas dolgozókat.

Az újítási szakértői vélemények

területén tapasztalt hiányosságokat bíráltuk a közelmúltban, amely a 6., illetve 7. szakosztály újítási munkáját gátolta. A közlekedésügyi minisztérium Ivasúti főosztályának 1. szakosztálya válaszolt a bíralatra és elmondták levelükben, hogy a szakértői vélemények területén még komoly hiányosságok vannak.

Hogy a hiányosságokat kiküszöböljék, a szakértői vélemények szerkesztőivel megbeszélték a kérdést és fokozott ellenőrzésen keresztül segítik a vélemények helyes szerkesztését. Ezenkívül a most meginduló újítási iskolákra szakvéleményezőket is bevonnak az újítási megbízottak mellett, hogy a múltból ittmaradt bürokratikus csökevényeket levetkőzve az újítások szakvéleményezésének minőségét fokozatosan javítsák.

A szakosztály a bírálatot elfogadja és felhasználja a hibák megszüntetésére.

SZAKSZERVEZETI taggyűléseink tapasztalatai

Valósítsa meg a józsefvárosi ÜB a dolgozók javaslatait

Budapest—Józsefváros...

Mindjárt fél ötöt mutat az óramutató. A dolgozók sietős léptekkel mennek a szakszervezeti taggyűlésre. Néhány perc multva megtelik a terem és *Nyúlné* elvtársnő, ÜB-elnökhelyettes megkezdi beszámolóját. Különösen a bizalmiak jó munkáját emelte ki, mert munkájuk nyomán az állomás kiemelkedő eredményt ért el a versenyben.

Amikor a fegyelmi bizottság munkájáról beszélt, élesen és helyesen bírálta a munkafegyelem lazítóit, mint például *Vajda* László intézőt, aki ittasságával rossz példát mutatott és akadályozta ezzel a kollektív munkát. Vajdát fegyelmi úton vonták felelősségre.

Nyúlné elvtársnő ezután a dolgozókról való szociális gondoskodás állandó fejlődéséről számolt be, majd megkezdődtek a hozzászólások.

Rubányi elvtárs a szállítható felekkel való hiányos kapcsolattal foglalkozott. Megállapította, hogy a MÁVAG szállítási osztályának rossz munkája akadályozza a kocsiforduló meggyorsítását. *Szatmári* elvtárs kifogásolta, hogy az üzemi bizottság munkavédelmi felelőse megtűri a csarnoki laktanyában tapasztalható rendetlenséget és mulasztásokat. Számos hozzászólás hangzott el ezután, amelyben javaslatot tettek a munka megjavítására.

A taggyülés is igazolta *Horváth* Márton elvtárs, pártunk Központi Vezetősége június 27-i ülésén mondott megállapítását: *„Építőmunkánk korszakos eredményeit mind számbavéve egyik legjelentősebb győzelmünk: dolgozó népünk öntudatának fejlődése."* Ezt bizonyították a hozzászólások

Szélesebb körben alkalmazták az élenjárók munkamódszereit

Minden fejlődés ellenére is azonban a taggyülés egy-két hiányosságra hívta fel figyelmünket. A beszámolóból például hiányzott a vezetőségválasztó taggyülésen elhangzott bírálat hasznosításáról szóló megemlékezés. Az előző taggyülésen több dolgozó bírálta az üzemi bizottság gyenge kapcsolatát a sztahanovistákkal. Most ismét alig esett szó róla, annak ellenére, hogy számuk növekedett.

Az üzemi bizottság nem ismertette eléggé a dolgozók kötött a szakszervezeti tagok jogait és kötelességeit. Legelső teendő, hogy a mindennapi nevelő munkát kössék össze a munkaverseny szervezésével és a tagdíjmorál kérdésével. Ha ezt megfogadják a józsefvárosi ÜB-ben, nyilván a júliusi 71 százalékos tagdíjfizetés jelentős javulást fog mutatni.

Segíteni kell a bátor kezdeményezőket, akik, mint *Szabó* Sándor és DISZ-brigádja, példás és fegyelmezett munkával napról napra emelj teljesítményét. És segíteni kell *Lajkó* János tolatásvezetőt és társait, akik az

Arpihov—Lucskov szovjet siktolatási módszer alkalmazásával a 3.6 napos kocsifordulót 2.9 napra szorították le az állomáson.

A mozdonyforduló meggyorsítása céljából már 15 perccel a vonat beérkezése után a fűtőház rendelkezésére bocsátják a mozdonyokat és legkésőbb 35 perccel az érkezés után már a fűtőház területén van az érkező vonat gépe.

Az őszi forgalomban tovább kell fokozni jó eredményeiket és az üzemi bizottságnak harcolni kell azért, hogy a dolgozók az előirányzott 173 tonna napi gyorsdarabáru-forgalom helyett a már elért 210 tonnát minden zavar nélkül továbbíthassák. Most, az őszi verseny idején még nagyobb szerepe van a feltárt hibák kijavításának s még nagyobb jelentősége van annak, hogy a szakszervezeti demokrácia taggyülésen keresztül is teljes mértékben érvényesüljön.

Racskorszkij: Szénmegtakarítás a mozdonyon

A könyvecske egy szovjet mozdonybrigád sokéves tapasztalatainak leírását tartalmazza. Többek között megismerteti a magyar vasút dolgozóit mindazokkal a kérdésekkel, amelyek előmozdítják a tüzelőanyagtakarékosságot és tökéletesítik a tüzeléstechnikát. Ezenkívül megbízható adatok sokaságával bizonyítja a tüzelőanyaghulladékok rendszeres és halékony felhasználásának, a fűtési módszerek tökéletesítésének, a tüzelőanyag kiválasztásának, a pernye elégetésének, a tüzelőanyag-fűtéshez történő előkészítésének, a lángbojt meghosszabbításának jelentőségét és szükségességét.

Népszava-kiadás

A békéscsabai osztálymérnökség kétlaki dolgozói egymásután ajánlják fel földjüket az államnak

Örömmel jelentem lapunknak, hogy a békéscsabai osztálymérnökség dolgozói megértették a kétlaki életmódot kisérő hátrányokat termelő munkánk vonalán, megértették azt, hogy egészségüket, jövőjüket rontja, esetleg semmisíti meg a kétlaki életmód.

Nekem jutott az a feladat, hogy munkástársaim által beadott földfelajánlásokat és a lemondások iránti kérelmeket továbbítsam. Az orosházi XXVII-es pályamesteri szakaszon augusztus 13-án például 12 öntudatos dolgozónk 68 katasztrális hold földet ajánlott fel az államnak további használatra. Meg kell dicsérnünk Németh Imre csapatvezető előmunkás elvtársat, aki

példamutatással, jó népnevelő munkával segített a kétlakiság megszüntetésében.

A gyomai III-as pályamesteri szakaszon mintegy 35 hold földet ajánlottak fel.

Ezt a munkát augusztus 6-án vettem át saját munkakörőm ellátása mellett és fáradságot nem sajnálva, végzem népnevelő munkámat. Ennek már mutatkozik az eredménye, mert 18-ig 195 katasztrális holdat ajánlottak fel dolgozóink. Érdekes Szendrei László segédmunkás kijelentése, aki ezeket mondotta: „Ma biztosítják számomra a megélhetést vasúti keresetemből. Nincs értelme tehát, hogy a munkaidő befejezése után szaladgáljak a földemre. Beláttam, hogy így sem családi, sem társadalmi életet élni nem tudok, nem is szólva arról, hogy a munkában sem tudok helytállni."

Szakálas Mihály csapatvezető előmunkás nyiltan felvetette, mikor társai közöt szóbakerült a föld kérdése: „Minek nekem a föld? Van rendes fizetésem és ebből nyugodtan, szerénuen élek családommal. Magam tudok tanulni, a gyerekek jövőjéről, alkotmányunk gondoskodik."

Csapó Gábor felügyelő, müszaki értelmiségünk pedig kijelentette, hogy 16 hold földjét hazafias kötelességből adja át az államnak. „Eddig munkaidő alatt is azon gondolkoztam — mondotta nekünk —, hogy mennyi lesz a termés, hogyan munkálom meg a földet és bizony sokszor, amikor a vonalon a vágány állapotát kellett volna megfigyelnem, a földdel kapcsolatos problémákon gondolkoztam. Ezért is lemondtam földemről."

Egyre többen értik meg tehát Rákosi elvtárs jóakaratú figyelmeztetését, teszik magukévá útmutatását, mert látják, saját bőrükön tapasztalhatják, hogy a kétlaki életmód a munkafegyelem lazulására, balesetek előidézésére vezet és esetleg rombadönti a kétlaki dolgozók életét, családi boldogságát.

MOLNÁR LÁSZLÓ
levelező.

Ünnepi könyvhét 1952 szeptember 6—14

A felszabadulás óta eddig minden évben megrendezték hazánkban a könyvnapokat. A könyvnapok feladata, hogy dolgozóink körében — akik az elmúlt rendszerben el voltak zárva a kultúrától, — felkeltsük az érdeklődést a jó és hasznos könyvek vásárlása, olvasása iránt.

A könyvnapok győzelmi állomásai kultúrális fejlődésünknek. Erről a fejlődésről állapította meg a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének 1952 július 27-i ülésén HORVÁTH Márton elvtárs: „A magyar nép útban van afelé, hogy nem csupán a vas- és acél, hanem a könyvek országává váljék".

A kultúrális forradalom, a könyvnapok sikere, az olvasómozgalom állandó fejlődése időszerűvé tette, hogy ebben az évben — a Szovjetunióhoz hasonlóan — méltó ünnepségek keretében ünnepeljük meg a jó könyvnek, az új magyar irodalomnak ünnepét.

Ebben az évben először — szeptember 6—14-ig — rendezik meg országszerte az ünnepi könyvhetet, amely egybeesik nagy realista regényíróink, Móricz Zsigmond halálának tizedik évfordulója alkalmából rendezett ünnepségekkel.

Ebben az évben a szakkönyvek, így a vasutas szakkönyvek széleskörű népszerűsítésére is sor kerül az ünnepi könyvhét keretében. A Vasutüzemek legtöbbjében könyvmegbeszélések keretében tárgyalnak meg egy-egy, a termelés, az őszi forgalom ügyét legjobban előrelendítő szakkönyvet. Vegyünk ezeken részt és legyünk harcosai a könyvek meg szélesebb körű terjesztésének, az irodalom népszerűsítésének, a könyvtármunka és az olvasómozgalom kiszélesítésének.

A Szakszervezeti Aktívák Háza szeptember havi programmjából

SZEPTEMBER 4-én

Hogyan végezze munkáját a társadalombiztosítási tanács a választás után.
Előadó: Lakatos Emil, a Közalkalmazottak Szakszervezete társadalombiztosítási és üdülési osztályának vezetője.

SZEPTEMBER 11-én

A bizalmiak taggyűlésre való munkájának módszere.
Vitavezető: Fekete Béla, a SZOT szervezési osztályának munkatársa

SZEPTEMBER 16-án

A Minisztertanácsnak és a SZOT Elnökségének az üzemi balesetelhárításról hozott határozata.
Előadó: Sulyok Gyula, a SZOT munkavédelmi osztályának h. vezetője.

SZEPTEMBER 19-én

Hogyan szervezzük a kultúrnevelési aktíva esti tanfolyamait.
Előadó: Kaszás Júlia, a SZOT kultúrnevelési osztály munkatársa.

FELHÍVÁS

A vasutasok szakszervezete Zeneiskolájának 1952/53. tan. évére a beiratkozás már megkezdődött és szeptember 8-ig bezárólag tart. Beiratkozni a zeneiskola irodájában, Budapest, VI., Rózsa Ferenc-utca 67. szám alatt lehet délelőtt 9 órától este 19 óráig.

Beiratási díj nincs. Tandíj szakszervezetünk tagjai és azok családtagjai részére 20.— forint. Jelentkezni lehet a következő tanszakokra: zongora, az összes vonós-, fa- és rézfúvós-, ütőhangszerek, ének, zeneszerzés, karmesterképző, kamarazene, harmonika és pengetős hangszer tanszakra.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A Közlekedésügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Megjelenik havonta egyszer.
Szerkeszti a szerkesztőbizottság.
Laptulajdonos:
a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete
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

HARCOLUNK a munkafegyelemért, az utasítások betartásáért

A vonatközlekedés lebonyolításánál a jelzéseket a vonatszemélyzet számára, köztük elsősorban a mozdonyvezető számára adjuk, ezért legfőképpen ő felelős a jelzések megfigyeléséért és a kapott rendelkezések azonnali végrehajtásáért.

„Helyhez kötött jelzővel „Megállj" — jelzést, vagy kitüzött „Megállj" jelzést, továbbá a bejárati vágány kijárati végén levő biztossági határjelet maghaladni nem szabad..:
(F. 2. sz. utasítás 1086 b. pont)
„A jelzések figyelmen kivül hagyása fegyelmi vétség. „Megállj jelzés meghaladása állásveszteséggel járó fegyelmi vétség és balesetként kezelendő még akkor is, ha a jelzés meghaladása következtében baleset nem is történt."
(F. 2. sz. utasítás 1086/a. pont.)

Ezeket a forgalom biztosságát szolgáló intézkedéseket rendszeresen oktatják és tudatosítják. Mindezek ellenére a székesfehérvári fűtőház létszámába tartozó *Szabó* Ignác főmozdonyvezető, alkotmányunk ünnepén, augusztus 20-án Szabadbattyán állomás *„Megállj"* állású bejárati jelzőjét az 1258 sz. mozdonyvonattal meghaladta és ráütközött a II. számú vágányon álló 4186. számú tehervonatra.

A *„Megállj"* állású jelző meghaladásából súlyos baleset származott, mert a mozdony és négy kocsi megrongálódott, a mozdony fútótengelye és három kocsi kisiklott. Vontató és szállító járművekben mintegy 12.000 forint kár keletkezett.

Szabó Ignác főmozdonyvezető a 26 óra pihenőidejét nyilvánvalóan nem fordította pihenésre, mert szolgálatának már a negyedik órájában figyelmen kivül hagyta az első állomás helyhez kötött jelzőit. Minden valószinűség szerint elaludt, mert fütőjének figyelmeztetése ellenére sem állt meg mozdonyával a *„Megállj"* állású jelző előtt.

Akkor, amikor a becsületes vasutas dolgozók tízezrei harcoltak az alkotmány ünnepére tett felajánlások túlteljesítéséért, *Szabó* Ignác főmozdonyvezető az ellenségnek segített bünös mulasztásával, amely jelentős népvagyon tönkretételét és szállítási feladataink akadályozását jelentette.

A váltó akkor áll helyesen, ha arra a vágányra vezet, amelyikre a vonatnak be kell haladnia.

Központi állítású váltóknál a vonat számára végzett váltóellenőrzés alkalmával, a váltókezelő köteles használhatóság megállapitása után meggyőződni arról, hogy a váltók valóban a kijelölt vágányra állnak.e"
(F. 2. számú utasítás 173. pont.)

Központi állítású váltóknál a váltókezelőknek meg kell győződni arról is, hogy a biztosító berendezésen kicsengetett bejárat megegyezik-e a távbeszélőn közölt bejárati vágánnyal.

Nem ez történt Obúda állomáson augusztus 24-én, amikor is a forgalmi szolgálattevő, *Ecseki* Nándor főállomáselőljaro távbeszélőn a VII. vágányt közölte a 3461. számú vonat bejárati vágányaként, ugyanakkor az irodai rendelkező készüléken a tológombot gondatlanul a VIII. vágányra állította be és azt csengette ki az I. számú állítóközpontnak. *Tóth* András váltókezelő, jóllehet, tudomásul vette a távbeszélőn történt vágánykijelölést, azt is tudta, hogy a VIII. vágányon kocsik állnak, gondatlanul és anélkül, hogy vágányellenőrzést tartott volna, a forgalmi szolgálattevő figyelmét a készülék helytelen kezelésére nem hívta fel, hanem gondolkozás nélkül, gépiesen a foglalt VIII. vágányra állította a váltókat; a vágányutat lezárta és a jelzőt a vonat részére *„Szabad"*-ra állította. A vonat érkezése előtt vonatmentes idő volt, ennek ellenére a 3461. számú vonat befogadására csak megkérve és kapkodva tették meg a szükséges intézkedéseket, ami miatt a vonatot a bejárati jelző előtt fel is tartóztatták.

A jelző *„Szabad"*-ra való állítása után vette észre a forgalmi szolgálattevő, hogy az irodai készüléket helytelenül állította be és csak azért nem volt balesetnek következménye, mert a vonat kezdősebességgel haladt be az állomásba és ideiében meg tudott állni.

A váltókezelő és váltóőrök igen fontos és felelősségteljes munkát végeznek a végrehajtó forgalmi szolgálat keretében. Résztvesznek a vonatközlekedés előkészítésében és szabályozásában. Ezek a munkák teljes értékü embert követelnek. Sem *Tóth* András váltókezelő, sem *Ecseki* Nándor főállomáselőljáró nem látták el munkakörüket azzal a gondossággal, amit tőlük a vasút és a dolgozó nép joggal elvárhatott volna.

Hanyag és figyelmetlen szolgálattételük intő példa legyen minden becsületesen gondolkozó és hazáját szerető vasutas dolgozó részére, mert csak az utasítások betartásával és jó munkafegyelemmel tudjuk sikerre vinni a szocializmus építését és a béke megvédésének ügyét.

Német-csehszlovák vasúti munkaverseny

A Német Demokratikus Köztársaságban augusztus 1-én kezdődött a vasutasok első szocialista munkaversenye, amelyhez maris tizenkét üzem csatlakozott.

A lipcsei vasúti üzemek 89 brigádja azt a célt tüzte maga elé, hogy augusztus 20-ig 19 mozdonyt javítanak meg terven felül. A zwickaui vasúti üzemből 137 brigád vesz részt az első szocialista munkaversenyben.

A vasutasok munkaversenye különben nemcsak az országon belül, hanem nemzetközi méretekben is folyik és a szovjet-magyar, román-magyar és csehszlovák-magyar vasúti munkaversenyek példájára, kézzelfoghatóan mutatja a békés népek közötti baratság és együttműködés eredményeit. A keletnémet demokratikus sajtó most beszámol arról, hogy a német és csehszlovák vasutasok között folyó munkaversenyben amelynek célja az átmenő határforgalom meggyorsítása, július hónapban a csehszlovák határállomás dolgozói lettek a győztesek.

A munka jó megszervezésének eredményeként Júliusban mindössze 94 percet késtek a vonatok, s a csehszlovák szerelvények a hónap 31 napjából 25 napon minden késés nélkül lépték át a német határt.

Orosz-magyar, magyar-orosz vasúti zsebszótár

jelent meg Steinmecz István szerkesztésében, az Akadémiai Kiadó kiadásában.

A szótár 10—10.000 címszót tartalmaz és az 1946-ban Moszkvában megjelent vasutas szótár összes címszaván kivül, annak számos szövegközti kifejezését is felöleli.

470 oldal. Ára kötve: 17.— Ft.

Ötkötő

Túlzásba vitt együttműködés



Békéscsabán *Ökrös* Lajos mozdonyfelvigyázó és *Nagy* Lajos menetirányító a vasúti étteremben nagy egyetértésben, egymást átölelve, hangos éneklés közben literszámra fogyasztották a bort, viselkedésükkel megbotránkoztatták az utazóközönséget, s a vasutasokat egyaránt. A vontatás és a forgalom jó együttműködése örvendetes dolog. Ez a túlzásba vitt együttműködés azonban semmiképp sem kívánatos...

Az illetékesek figyelmébe!



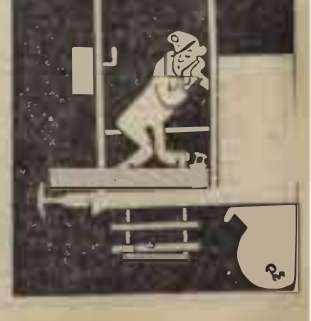
Rákosrendezőn hiába kérték a dolgozók a fürdőt, nem készítették el számukra. A dolgozók öntevékenyen egy kinuistrált kocsiszekrényt alakitottak át fürdőnek. A dolgozók szociális igényeinek kielégítésére figyelmeztette Horváth Márton elvtárs, a Központi Vezetőség ülésén mondott beszédében a vezetőket. A rákosrendezői eset legyen figyelmeztetés az illetékesek számára, hogy mindazok akik gátolják a dolgozók egészségvédelmét, a mosdási lehetőségek megteremtését, a jövőben magukat emiatt nem moshatják tisztára.

Felháborító eset



Meggyesegyházán *Pálfi* forgalmista nyolc talpfát lopott. A tolvajlást *Szelényi* szakszervezeti bizalmi leleplezte. A történet itt azonban nem ér véget. A szakszervezeti bizalmit, aki a népvagyon dézsmálóját leleplezni merészelte, az igazgatóság elhelyezte. A forgalmistának azonban hajaszála sem görbült. Végeredmény? A vizsgálat megindult, a méltó büntetés nem marad el.

Mire való a fékbódé?



Hogyan adhatott volna jelzést Erdélyi József miskolci zárjékező, hiszen hangosan horkolt a magázárt fékbódéban. Mikor álmából sikerült őt jelébreszteni, azzal védekezett, hogy azért zárta magára az ajtót, mert félt, hogy sapkáját leviszi a szél. Az a zárjékező, aki sapkáját jobban félti, mint vonatát és aki a fékbódét hálószobának használja, megérdemli hogy kemény kézzel rázzák fel mély álmából...

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasutasért

A KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTÉRIUM ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 12. SZAM. Ára: 20 fill. 1952 SZEPTEMBER 25.

A haza javára, a magad hasznára!

Népköztársaságunk kormánya ma reggel a magyar dolgozó néphez fordult felhívásával. Azt kérte a dolgozók milliótól, hogy bocsássák megtakarításaikat a szocializmust építő állam rendelkezésére, jegyezzen minden hazáját szerető dolgozó békekölcsönt.

Szeptember 25-én tehát új kölcsönjegyzés indul hazánkban. Immár harmadszor jegyez népünk békekölcsönt. Sorrendben azonban ez már a negyedik jegyzés az ötéves tervet elindító tervkölcsön óta.

Mindannyiunk előtt jól ismert tény az, hogy felemelő ötéves tervünk végrehajtása, a békealkotások építése ütemének meggyorsítása szervesen összefügg az államnak adott anyagi segítséggel. És el lehet mondani, hogy amilyen szoros összefüggés van dolgozóink növekvő öntudata és a hazának nyújtott anyagi segítség között, olyan szoros összefüggés és legszorosabb egység van a tervkölcsön és a békekölcsön, a terv és a béke gondolata között minden szocializmust építő országban, így hazánkban is.

Ki ne látná dolgozóink közül, hogy a béke jegyében születnek nagyszerű tervalkotásaink, a béke jegyében jönnek létre az új, szocialista városok, hatalmas gyárak, gigantikus erőművek, a falu életét megváltoztató gépállomások. Békealkotásaink, a béke tervelnek diadalát hirdeti a szovjet vasútak példája nyomán korszerűsödő vasútunk, a miskolci vágányfékes gurítódomb, a ferencvárosi mozdonyrádió, a dombóvári új, korszerű laktanya, s az alig egy hete forgalomnak átadott kiskőrösi új felvételi épület és számos más békealkotás.

A békekölcsön ügye — a béke ügye. A harmadik békekölcsön kibocsátása voltaképpen azt jelenti, hogy ötéves tervünket tovább fejlesztjük, államhatalmunkat méginkább megerősítjük és a béke ügyét még hathatósabban szolgáljuk. Ezt segíti munkásszorgalmunk, győzniakarásunk. Ennek jegyében ível hidat szocialista államunk a Duna fölé, teremt virágzó gyapotföldeket a szikes földeken, húz gátat a gyors Tiszán, hogy minél több szén legyen, s olyan helyeken is vasút robogjon Alföldünkön, ahol derékig süllyed a porba, sárba a kocsi kereke.

Hosszan sorolhatnánk új életünk egyre sokasodó és izmosodó hajtásait, melyek mind azt bizonyítják, hogy a haza javára és a magunk hasznára jegyeztünk és jegyzünk most is békekölcsönt. A haza segítése ma már egyet jelent önmagunk támogatásával. De nem mindig volt ez így. A felszabadulás előtt, a Horthy-fasiszták a *„haza segítése"* ürügye alatt gyakran utolsó fillérét is elvették a dolgozóknak, hogy abból fegyvert kovácsoljanak más népek és a mi népünk ellen is. A rosszemlékű államkölcsönöket azonban soha sem térítették vissza a kölcsöntjegyzőknek.

Mennyivel más a szocialista kölcsön, amely többszörösen térül vissza a dolgozóknak. Csak egy példa: rövid két hónapon belül két alkalommal is beiktattak kölcsönsorsolást hazánkban. Egy évben hat ízben tartanak sorsolásokat és többszáz millió forintot sorsolnak ki a kötvények tulajdonosai között. Tíz- és tizezer boldog nyertes — közöttük igen sok vasutas dolgozó — mondhatta el: *a magam hasznára is jegyeztem és ha alkalom kínálkozik, ismét jegyzek békekölcsönt.*

És el lehet mondani, ahogy szaporodnak szocialista alkotásaink: új bánya Komlón, ipari kombinát Kazincbarcikán, közlekedési egyetem Szolnokon, — úgy nő, erősödik népünk békeakarata, harcos elszántsága. A miénket védjük a koreai népre gyilkos módon támadó amerikai barbárokkal szemben, a letenyei hidat aljasul felrobbantó Tito-banditák ellen. Védjük édes hazánk szabadságát és függetlenségét szorgalmas munkánkkal, békekölcsönjegyzéssel, hűsunkból-vérünkből való néphadseregünkkel, annak állandó erősítésével.

E napokban békekölcsönt jegyez minden becsületes ember. Ámde belső ellenségeink — mint eddig is — most is mindent meg fognak tenni, hogy megzavarják népünket hazafias kötelessége teljesítésében. A vasúton, az utóbbi napokban vad demagógiába kezdtek a jobboldali szociáldemokraták és klerikális reakció ügynökei. Élelmiszerspekulációval, képtelen rémhírek terjesztésével próbálkoznak. Mint elmúlt évben most is megpróbálnak egyeseket a jegyzés ellen hangolni.

A vasutas dolgozók nagy többsége eddig is határozottan utasította vissza az ellenség próbálkozásait. Most ez párosuljon nagyfokú éberséggel. Minden ellenséges megnyilvánulást csírájában kell elfojtani. A legméltóbb válasz a gyűlölt mult ügynökei mesterkedéseire az lesz, ha minden vasutas dolgozó fizetésének megfelelően jegyez békekölcsönt.

A III. békekölcsönjegyzése napjaiban kemény harc folyik az üzemekben, bányákban, a harmadik negyedévi terv teljesítéséért. Számunkra vasutasokra ez annyit jelent, hogy még tovább nő az elszállítandó áru mennyisége, még nagyobb erőfeszítéseket kell tennünk a kocsiforduló lerövidítésére. Azok a szolgálati helyek fognak jó munkát végezni, ahol a vezetők és dolgozók eleget téve a haza iránti kötelességüknek egy pillanatra sem feledkeznek meg pártunknak, *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmukról.

A lelkes hangulatú jegyzés nyilvánuljon meg a ki- és berakás gyorsításában, a mozdonyforduló jobb teljesítésében, a vonatok nagyobb terhelésében, a szovjet munkamódszerek, elsősorban az *„ötszázas"* mozgalom eredményesebb alkalmazásában. A jegyzés napjaiban közlekedjenek vonataink az eddiginél gyorsabban és pontosabban, hirdetve: *a vasutas dolgozók hűséges gyermekei hazájuknak, munkában és segítésben egyaránt.*

A III. békekölcsönjegyzés munkája széleskörű politikai tanácskozás a vasutas dolgozókkal, az előttünk álló legfontosabb kérdésekről. E tanácskozás irányítói a szolgálati helyeken, a vasutas pártszervezetek. Nekik kell helyesen egybehangolni a helyi szak- és DISZ-szervezet, a békebizottságok, szolgálati vezetők munkáját és minden erőt a jegyzésgyűjtő érdekébe állítani. A pártszervezetek körültekintő munkája fogja biztosítani, hogy minden vasutas dolgozót a vonalakon fekvő kis szolgálati helyeket, sorompó- és térközőröket is felfogják keresni a jegyzésgyűjtők. Ahol a jegyzők a jegyzésgyűjtés mellett tartalmas beszélgetéseket is folytatnak a dolgozókkal, ott kettős lesz a siker nőni fog a dolgozók látóköre és emelkedik a jegyzés átlaga.

Az eddig elért sikereink forrása országos és vasúti vonatkozásban egyaránt a kommunisták, a vezetők példamutatása volt. A kommunista vasutasok, párt-, tömegszervezeti és szakmai vezetők példamutató jegyzése hatalmas emelő erő a III. békekölcsönjegyzés eredményességéért folyó harcban. A vezetők példája fogja magával ragadni a vasutasok nagy családját, a több mint százezer vasutas dolgozót, hogy méltó módon tegyenek eleget a nép kormánya felhívásának.

A Szakszervezeti Világszövetség megalakulásának 7. évfordulója

A Szakszervezeti Világszövetség 1945. október 3-án, hét esztendővel ezelőtt alakult meg. A Szakszervezeti Világszövetség megteremtése a munkásosztály történelmi jelentőségű győzelme és egységtörekvéseinek kifejezése volt. A Szövetség kezdettől fogva azt tűzte ki működése céljául, hogy harcoljon a dolgozók munka- és életfeltételeinek megjavításáért, harcoljon a dolgozók gazdasági és társadalmi jogaira, a demokratikus szabadságjogokra törő merényletek ellen, minden fasiszta uralmi forma, a fasizmus minden megnyilvánulása ellen, a háború és a háborút előidéző okok ellen, a tartós békéért.

A Szakszervezeti Világszövetség az évforduló alkalmából felhívást intézett a világ dolgozóihoz. Felhívásában hangsúlyozza, hogy a Szakszervezeti Világszövetség teljesíti a világ dolgozóival szemben vállalt kötelezettségeit az új háború veszélye ellen, a dolgozók jogait sértő támadások, a faji megkülönböztetés ellen, a gyarmati és függő országok nemzeti függetlenségéért vívott harcban.

A Szakszervezeti Világszövetség változatlanul a dolgozók érdekeit szolgálta és szolgálja. Ezzel magára vonta a reakciós erők vad gyűlöletét és haragját. Ezek az erők a szakszervezeti mozgalomba befurakodott lakájaik segítségével igyekeznek szakadást előidézni a munkásosztály soraiban. Az SZVSZ a reakció minden fasiszta megnyilvánulását, a terror, a rendőri elnyomó intézkedések, letartóztatások és a szakszervezeti vezetők üldöztetése ellenére egyre nagyobb elismerést és bizalmat szerez.

A Szakszervezeti Világszövetség a továbbiakban felhívja a dolgozókat egységre és egységes fellépésre az imperialisták háborús előkészületeivel kapcsolatban és hangsúlyozza, hogy a Szakszervezeti Világszövetség továbbra is hű marad az egész világ dolgozó tömegei érdekvédelmének ügyéhez, a béke ügyéhez. Végül felszólítja a dolgozókat, védelmezzék jogaikat és vegyenek részt a népek békekongresszusának előkészítésében.

KAPOSVÁRI DOLGOZÓINK a kocsiforduló meggyorsításáért

Kaposvár állomás forgalmi dolgozói első negyedévi tervük sikeres befejezése után elnyerték az élüzem címet.

Mi kellett ehhez? Elsősorban az, hogy neveljük a dolgozókat, hogy a munkaversenyben való részvétel a dolgozók öntudatából fakadjon. Vérünkké vált a verseny, nem adminisztratív munka, hanem öntudat kérdése lett. Május elseje után sem pihentünk babérainkon, tovább szerveztük és fejlesztettük a versenyt és elsők között kapcsolódtunk be az új alapokra fektetett *„ötszázas"* mozgalomba.

Népnevelőink, szakszervezeti bizalmijaink fáradhatatlan felvilágosító munkával magyarázták meg a munkaverseny politikai és gazdasági jelentőségét.

A pártbizottság, a szakszervezet és a szakvezetés jó együttműködésének gyümölcse

Ennek köszönhetjük, hogy Kaposvár állomás dolgozói jó munkájuk jutalmaként, a második negyedévi terv sikeres befejezéséért ismét elnyerték az élüzem jelvényt. Ezután kaptuk meg a harmadik, egyben legnagyobb kitüntetést:

a pártbizottság, a szakszervezet és a szakvezetők jó együttműködése gyümölcseként a minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját.

Ismét el lehet mondani, hogy ez tette lehetővé a munka jó megszervezését, a balesetmentes közlekedést. Meglátszott az eredményen, hogy az ügygyel helyesen és jól törődtünk, melynek következményeként állomásunk elnyerhette ezt a kitüntetést. Enélkül az együttműködés nélkül, e feltételek betartása nélkül egy állomás sem érhet el kimagasló eredményt. Tudja ezt *Nyulász* László, szakhanovista forgalmi szolgálattevő is, aki most lett *„kiváló vasutas"*. Ismeri, e feltételeket *Samu* Ferenc szakhanovista tolatásvezető és mind valamennyien, mert fegyelmezett, jó munkával viszik előbbre az őszi forgalom ügyét, hogy ezzel is védjék a békét.

Állomásunk, — méreteiben kicsi, szük, viszont a forgalom nagyobb mint bármikor. Tudjuk, az ötéves terv miránk is gondol, de addig is hazafias és becsületbeli kötelességünk a forgalmat a jelenlegi berendezések mellett is elvégezni. De hogyan vetettük fel a kérdést. Vannak szakhanovistáink, van műszakifejlesztési körünk. Ezeket gyakran látogatják dolgozóink. Egészséges ötletek születnek itt, ahol megtanulják a hős szovjet vasutasok munkamódszereit.

Tóth Ferenc szakhanovista tolatásvezető találta meg a megoldást. Ha a szolgálat átvételekor nem húzzuk el az időt 30—50 percig — vetette fel — akkor le tudjuk húzatni a reggeli vonatokat és szabaddá tehetjük a teret. Nem akadályozom elkésett tolatással a tehervonatok indítását, biztosítom a menetrendet, amivel elősegítem a kocsiforduló meggyorsítását. Megszületett a gondolat és az új kezdeményezés: *„Jelzőzászlót kézből-kézbe!"*, ez lesz az új fegyver.

Mi ennek a lényege? Állomásbejárás után jelentkezik szolgálattételre a dolgozó, hol megkapja napi munkatervét és már a váltás (8 óra) előtt legalább 10 perccel átveszi a jelzőeszközt brigádja tagjaival együtt az előző szolgálatosoktól. A régi brigád csak azután távozik a szolgálatból, jelentkezik a szolgálati vezetőnél. Így a szolgálat folyamatosan megy tovább, nincs kiesés, gyorsul a munka, gyorsul a kocsiforduló.

A fenti munkamódszer megindítása óta leküzdöttük az átmeneti nehézségeket, balesetmentesen láttuk el a szolgálatot és erőnk bevetésével, pártunk irányításával, szakszervezetünk segítségével, az egyszemélyi vezetés megszilárdításával, a szovjet módszerek alkalmazásával harcolunk az őszi forgalom sikerén keresztül a szocializmusért, a békéért.

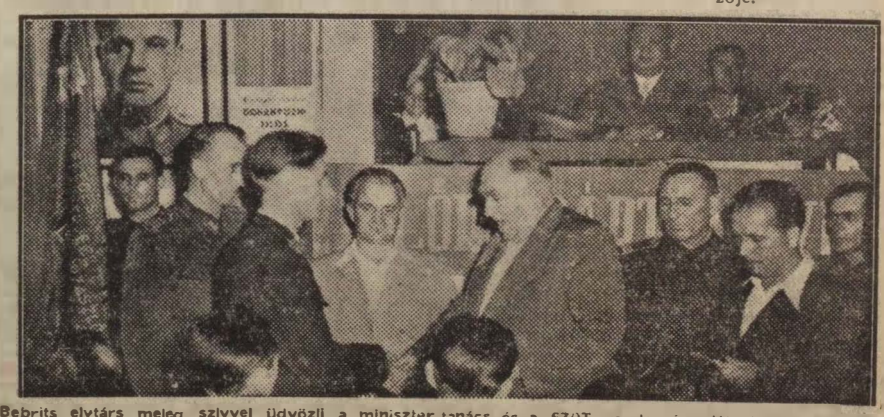
Csima János,
a „Szocialista vasutért" levelezője.

Jutalmat kapnak az őszi csúcsforgalom harcaiban kitűnt dolgozóink

A magyar vasutasok örömmel és lelkesedéssel harcolnak az őszi nagy szállítások lebonyolításáért, mert szeretett hazánk, a kommunisták pártja, Rákosi Mátyás elvtárs mindegyikünknek az életében szabadra állította a jelzőt, szabad utat biztosított a tanulásra, az alkotó szocialista munkára, az igazi emberi életre és boldogságra.

A vasutas dolgozók ahhoz, hogy a döntő tervév nagy őszi szállításait lebonyolíthassák, minden erőt mozgósítanak a VII Országos Vasútüzemi Értekezlet határozatainak megvalósítására; az eddiginél következetesebben harcolnak a vasúti fegyelem megszilárdításáért, a szolgálati ágak együttműködéséért, az utasítások és rendeletek betartásáért. Különös jelentősége van az őszi forgalom idején a balesetek megelőzéséért, a balesetek elkerüléséért folyó harcnak. Azt is tudják vasutasaink, hogy az őszi forgalom sikeréért küzdeni egyet jelent az ellenség elleni harccal. Dolgozóink azt is tudják, hogy az őszi nagy szállításokat a pártépítő munka állandó javításával a pártszervezetek erősítésével oldhatjuk meg. A nagy szállítások lebonyolításáért való felelősségérzet felismerése lelkesítő dolgozóinkat fegyelmezett, öntudatos munkára.

Az őszi csúcsforgalom harcaiban élenjáró dolgozókat, azokat, akik tervüket teljesítik és túlteljesítik, azokat, akik jó munkájukkal közvetlenül befolyásolják az őszi csúcsforgalom, a kocsiforduló alakulását — jutalomban részesítik. A jutalmat szeptember, október és november hónapokra, három hónapon keresztül kapják élenjáró dolgozóink. Kormányunk az elmult esztendőben 9 millió forintot, ebben az esztendőben több mint 11 millió forint kiosztását engedélyezte. Kilenc jutalomcsoport van, s a jutalom összege 50 forinttól 200 forintig terjed. Az első jutalmazás október 14-én lesz.



Bebrits elvtárs meleg szívvel üdvözli a miniszter tanács és a SZOT vándorzászlóját elnyerő és kétszeres élüzem Kaposvár állomás dolgozóit és a munka hőseinek pénzjutalmat oszt ki. A képen balról-jobbra: Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke, Bebrits Lajos elvtárs, közlekedésügyi miniszter.

Építsd a nép országát, védd a magyar függetlenséget, oltalmazd a békét: jegyezz békekölcsönt!

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A szolnoki állomás pártszervezete készül az 1952/53-as pártoktatási évre

Alapszervezetünk a városi pártbizottság útmutatása alapján nagy lendülettel fogott az uj oktatási év előkészítéséhez. Az oktatás szervezeti előkészítésénél a Politikai Bizottság 1952 június 5-i határozatát vettük alapul, mely leszögezi, **hogy a párttagság eszmei** — politikai színvonalának emeléséhez jólképzett pártpropagandisták szükségesek. Az elmult esztendőben a párttagság 55—60 százalékát képeztük ki. Igy ebben az oktatási évben módunkban áll a párttagság 70—75 százalékát oktatni. A párttagság ily nagyszámú bevonása megköveteli a propagandisták gondos kiválasztását. Eddig 34 propagandistát képeztünk ki. Az oktatás előkészítésére vonatkozó problémákat vezetőségi ülésen beszéltük meg. Ütemtervet készítettünk a propagandisták és a hallgatók kiválasztására.

Propagandistáinkat elsősorban azok közül választottuk ki, akik már tavaly is oktattak, vagy a káderoktatásban mint hallgatók kitűntek.

Vigyáztunk, hogy csak olyanok oktathassák párttagságunkat, akik a termelésben is kitűntek. Figyelmet fordítottunk az értelmiség bevonására is.

Hiányosság volt, hogy az elvtársak nagyrészét az esti továbbképző tanfolyamra küldtük és nem adtuk meg azt a lehetőséget, hogy minél többen a kéthetes bentlakásos iskolán tanulhassanak. Az esti tanfolyamokra az elvtársak nem jártak el rendszeresen, s pártvezetőségünk nem lépett fel kellő szigorral a tanulási fegyelem lazítóival szemben.

A hallgatók kiválasztására ügyelnünk, három tagból álló bizottságot szerveztünk. Minden bizottságban résztvett a pártvezetőség egy-egy tagja, valamint a pártcsoportbizalmi és a népnevelő. Hiba volt, hogy a propagandistákat nem vontuk be a hallgatók kiválasztásába. A bizottságok az egyéni beszélgetéseken keresztül bírálták el, hogy a hallgatók milyen oktatási formában vegyenek részt: — figyelembe véve a hallgatók kívánságát is. A kiválasztás szeptember 12-én befejeződött be. A bizottságok továbbra is foglalkoznak a hallgatókkal, ezzel biztosítjuk, hogy az oktatás iránti érdeklődés ne lankadjon el.

Nálunk a legnehezebb és legfontosabb feladat az, hogy a hallgatóknak lehetővé tudjuk tenni a politikai iskolákon való részvételt, tekintve, hogy a hallgatók zöme utazó szolgálatot teljesít és 30—40 százaléka vidékről jár be. A politikai iskolák megszervezésénél ezt az adottságot figyelembe vettük.

Ugyancsak számításba vettük a hallgató elvtársak szolgálati beosztását és a vonatok közlekedését is.

A pártvezetőségi ülésen arra a megállapodásra jutottunk — a tavalyi jó tapasztalatok alapján — a vonatkísérők és az állomás forgalmi dolgozói részére *forda-szemináriumokat szervezünk.* Ennek a sajátos vasúti oktatási formának a megoldása lokozottan szükségessé teszi, hogy a szakvonali vezetéssel a párt oktatás-szervezési munkáját szorosan összehangoljuk. Azoknak az elvtársaknak a részére, akik nem utaznak: egy napra rögzített szemináriumokat szervezünk egy állandó vezetővel.

A DISZ politikai iskolák megszervezésére a pártszervezet nagy gondot fordított: *három tapasztalt, fejlett propagandistával segítettük a DISZ-szervezetet.* A DISZ-oktatásban összesen hat propagandista dolgozik, akikkel a pártvezetőség külön-külön elbeszélgetett.

Az oktatás széttagoltsága és sajátos formája a pártvezetőség számára az ellenőrzést megnehezíti. Igy a pártvezetőség előtt az a fontos feladat áll, hogy kidolgozza az ellenőrzés módszereit. A pártcsoportbizalmiakat saját személyükben tesszük felelőssé azért, hogy a hallgató elvtársakkal foglalkozzanak.

Kiss Béla,
Szolnok állomás párttitkára

Jó szervezéssel biztosítsuk az új oktatási év sikeres megindítását

PÁRTSZERVEZETÜNK *már az elmult oktatási évben sok gondot fordított a párttagok politikai iskolákon való marxista-leninista nevelésére. Ennek eredménye, hogy az év végéig lemorzsolódás alig volt 10 százalék és a hallgatók komoly fejlődést értek el az elmélet tanulmányozása terén. Fejlődésük leméréhető pártmunkájuk javulásában és a termelésben elért eredményekben is. A pártoktatás sokat segített abban, hogy fűtőházunkban megszilárdult a munkafegyelem, megszünt a mozdonyszolgálat-képtelenség.*

A tavalyi tapasztalatokat felhasználva fogtunk hozzá az 1952/53. évi pártoktatás előkészítéséhez, a Politikai Bizottság június 5-i határozatának végrehajtásához. A pártszervezet vezetősége jól látta, hogy olyan sajátos üzemben, mint amilyen a mi fűtőházunk is, ahol sok az utazó, hosszabb idő kell, mig minden elvtársat, minden sajátos szervezeti és technikai problémát alaposan elő tudunk készíteni a pártoktatási évre.

A tavalyi évben legnagyobb problémánk az volt, hogy az utazó elvtársak a hetenként 3 napon megtartott iskola közül arra mentek el, amelyiknek megtartása az ő szabadnapjukra esett. Ez a megoldás biztosította ugyan az utazók számára a tanulási lehetőséget, mégsem volt megfelelő. Az ellenőrzés igen nehézkessé vált, hisz minden héten más-más tanfolyamra mentek el az elvtársak. E mellett tanulásukat is nehezítette, mert nem tudták megszokni, az előadó módszereit, nem tudtak jól beilleszkedni a tanfolyamok kollektivájába az iskolák közötti vándorlás miatt.

AZ IDÉN UGY SEGÍTÜNK

ezen a problémán, hogy megbeszéltük a szakvezetőkkel: az egy iskolára beosztott hallgatók és az előadók lehetőség szerint egy időben legyenek vezényelve, egyszerre térjenek haza az útról. Ebben komoly segítség számukra az 500-as kötött fordulő, mely biztositja az utazók számára, hogy előre tudják beosztani szabadidejüket, el tudnak menni a politikai iskolára. Ez évben tehát nem a hallgatók fognak vándorolni egyik politikai iskoláról a másikra, hanem formáiuk szerint az iskolák megtartását változatlanul arra a napra, amikor a hallgatók itthon vannak.

A tanfolyamokhoz a propagandisták kiképzése már megtörtént. A propagandisták kiválogatásával kicsit elkéstünk és igy augusztus végén még csak 8 kiképzett propagandistánk volt. Ujra felülvizsgáltuk a propagandamunkára alkalmas elvtársakat és újabbakat jelöltünk propaganda-tanfolyokra. Igy most az induló 13 tanfolyamra 21 propagandistával rendelkezünk. A 13 tanfolyamon a párttagság 58 százaléka és 60 pártonkivüli elvtárs fog tanulni. Ezenkivül 1 elvtárs 3 hetes DISZ propagandista tanfolyamot végzett és DISZ politikai iskolát fog vezetni. A DISZ politikai iskola hallgatóinak kiválasztásához kissé elkésve e hó 9-én kezdtünk. A kiválogató bizottság igyekszik alapos felvilágositó munkával még időben kiválogatni az iskola hallgatóit.

AZ OKTATÁS MEGINDULÁSAIG *még egy hónap sincs hátra, már most kell tehát foglalkozni a technikai kérdésekkel is. Fűtőházunkban tavaly is, előreláthatólag az idén is komoly gond a megfelelő helyiségek biztosítása. A tanuláshoz elengedhetetlen a jól fűtött, világos, tágas és kényelmes, az anyaghoz szükséges szemléltető eszközökkel felszerelt helyiségek biztosítása. Ilyen nálunk csak egy van. A többi tanfolyamon — szakmai vezetőkkel megbeszélve, — az irodákban fogjuk tartani, melyeket igyekszünk a tanulás szempontjából figyelembevéve alkalmassá tenni.*

Az oktatás előkészítését azzal, hogy a hallgatókat kiválogattuk, természetesen nem fejezzük be. Alapszervezetünk rendszeresen figyelmeztetjük és felhivjuk az ezzel kapcsolatos állandó politikai felvilágositó munkára. Ez évben a párttagság mellett a műszaki és gazdasági vezetőink zöme a társadalmi élenjáró pártonkivüli dolgozóink, nők és fiatalok tanulmányozzák majd a marxizmus-leninizmussal, megismerik még jobban a szocializmus építésének, a békeharcnak kérdéseit.

CZIMMA JÁNOS,
a ferencvárosi fűtőház párttitkára

EZT IS AZ ÖTÉVES TERV ADTA



A dolgozók állama arra törekszik, hogy kényelmessé, biztonságossá és könnyebbé tegye a dolgozók munkáját. Ez elképzelhetetlen lett volna a kapitalisták üzemeiben, Horthyék alatt. Nem érdekelte őket a munkás sorsa. Elavult gépeken, a munkavédelmet semmibevéve kellett nehéz testi munkával egy-egy munkadarabot előállitaniok. A mi államunkban, ahol a munkásosztályé a hatalom, legfőbb érték az ember. A dolgozó nép által legyzett kölcsönök hatalmas, uj üzemekben, korszerű gépekben, a jobb életben térülnek elsősorban vissza. Képünkön az északi Járműjavító OV finommechanikai műhelyét látjuk. E remek üzemrész felszerelését is a dolgozók kölcsönjegyzése tette lehetővé.

SZTÁLINVÁROS vasutasai, a hatmadik negyedévi terv határidőelőtti teljesítésével küzdenek az őszi forgalom sikeréért

Kinézünk a vonat ablakán: messzebb, a kanyar mögül előtűnik az épülő város, az acélváros. Elsuhannak a barnán fénylő, őszi munkára váró földek, aztán csendesül a rohanás, lefékez a szerelvény. A sárgahomlokzatú, vadonatúj állomáson ezüst betűkkel ragyog a felirás: *Sztálinváros.* Az épülő békeváros békeműve az uj állomás békekölcsönt jegyző dolgozóink forintjainak eredménye. Jobbára ifjú vasutasok harcolnak itt az acélvárosért, a III. negyedévi tervért, az őszi forgalom rájuk eső feladatainak teljesítéséért.

A forgalmista átveszi a menetlevelet s máris szalad be az irodába, hogy feljegyezze, újabb szerelvény érkezett Sztálinvárosba. A pályaudvar minden irodájában nagy munka folyik. Ez természetes is, hiszen az ország egyik legfiatalabb városa: *Sztálinváros rendező pályaudvarának forgalma vetélkedik a régi rákosrendezői pályaudvarral.* Minden azt hirdeti: *itt a jövőért, a békéért dolgoznak.*

— A pályaudvar méltán büszkesége mindnyájunknak — mondja Iványi Ede *„kiváló vasutas"* állomásfőnök. — Vasuti sineink nagyobb terhelést birnak el, mint bárhol Közép-Európában, vágányhálózatunk pedig szovjet tapasztalatok alapján készült. A magyar állomásokon régebben mindenhol ú. n. „lira"-vágány volt. Ez azt jelenti, hogy középen van egy fővágány (mi anyavágánynak nevezzük) s ebből ágazik ki azután az összes többi vonal. A mi rendezőnkön csoportos vágányok vannak: több központi vágányból ágaznak el a vonalak. Ez meghosszabbítja hálózatunkat és gyorsabb szerelvénymozgatást biztosít.

A gyorsaságra nagy szükség van itt, hiszen az ideérkező kocsik százait néhány óra alatt 12 építkezés felé kell irányitani.

A normák szerint 10 óra alatt kell eljutniok a vonatoknak a rendezőről az építkezéseken lévő állomáshelyekre. Ezt az időt az ifjú vasutasok 6 órára csökkentették.

— Mert dolgozóink 80 százaléka ifjú vasutas — veszi át a szót *Slezák* István politikai tiszt. — És mégis, teljesítményük az átlaghoz viszonyitva 115—120 százalék. Ahogy nő a város, a vasmű építésének iráma, úgy nőnek a mi feladataink is. Az acélváros építői felajánlást tettek Rákosi elvtársnak III. negyedévi tervük időelőtti teljesítésére. Ehhez pályaudvarunk dolgozói azonnal csatlakoztak s ma ott tartunk, hogy bátran elmondhatjuk: harmadik negyedévi tervünket határidő előtt 5 nappal befejezzük.

Pedig a sztálinvárosi vasutasok munkája igen nehéz. Vágányonkint külön kell összeállitanunk a kocsikat, ezenfelül külön az egyes vállalatok szerint és emellett külön árunemenkint is.

— Bebrits miniszter elvtárs jelszavát, hogy *„Az anyagot a pallér kezébe luttassuk!"* — mi szószerint teljesitjük.

A tiatal állomásfőnök szeme büszkén csillog, amikor ezt mondja.

— Pedig vannak nehézségeink is — folytatja azután. — Nehézséget okozott, hogy nem volt megfelelő sorozatú tartalék gépünk és komoly hiba, hogy egyes vállalatok — igy a 26/5. sz. Epitőipari Vállalat — nem teljesitik idejében a kirakodást s emiatt a K-szerelvényeket nem tudjuk időre elindittatni a bányavállomásokra. Ezzel veszélyeztetik 3 és félnapos kocsiforduiónkat. Az első baion segitett szolgálati főnökségünk megfelelő sorozatú tartalékgépek juttatásával, az utóbbi hiba kiküszöbölésére

komplexbrigádértekezletet hivtunk össze az épitővállalatok képviselőinek, felelős vezetőinek részvételével.

Minden reménvünk megvan rá, hogy az értekezlet nyomán felszámolják hibájukat. Külön segitséget kaptunk a Budapesti Igazgatóság politikai osztályától, amely egyik munkatársát küldte el hozzánk fiataljaink képzésére, az őszi forgalom sikerének előmozditására. Fiataljaink meg is teszik kötelességüket. Akadnak ugyan még olyanok, akik nem ismerték fel tisztán, mit jelent a békeváros pályaudvarán dolgozni, de többségük — mint Katona Béla és Jermann István forgalmisták, Szőke Béla kocsimester, Bogdán Györgyi térfelvigyázó, Dákai Erzsébet *„érdemes vasutas"* pénztárosnő és sokan mások — munkájuk legjavát adják. Ők biztositják, hogy feladatunkat: *tervünk határidő előtti teljesitését és az őszi forgalom sikerét bizonyosra vehetjük.*

Berényi Teréz ifjú távirász jelenti: 10 perc múlva vonat érkezik. Katona Béla forgalmista kezébe veszi a tárcsát és megáll az állomásépület előtt, fogadja a szerelvényt. Holnap már uj gépekkel épülhet büszkeségünk, nagy békeművünk: a szocialista város.

Vasutas levél a néphadsereg tisztjéhez

— Szöllősi Béla alhadnagy elvtársnak —

Kedves Szöllősi elvtárs! Mióta az üzemből elmentél, hogy eleget tegyél hazafiúi kötelességednek, — sokat gondolunk Rád valamennyien. Nálunk — jól tudod — a Rákosi elvtársnak tett fogadalom betartásáért, az őszi csúcsforgalom megvalósitásáért harcolunk. Ezzel is készülünk nagy ünnepetek, a néphadsereg-napjának megünneplésére.

Amióta elmentél, minden munkatársunkat beszerveztük a munkaversenybe. Emlékszel Szabó Jánosra és kocsirendező brigádjára? A mult hónapban „a szakma legjobb dolgozója" cimért folyó verseny második helyezettje lett. Bántotta a dolog, tovább erősitette az iramot és ebben a hónapban sikerült neki első helyre kerülni. Szép munka volt.

Állomásunkon ismét érvényre jut népköztársaságunk gondoskodása. A napokban készült el közel 400.000 forintos beruházással az ország egyik legszebb kultúrvároterme. Gazdag könyvtára van és sok-sok szórakoztató társasjátékkal szerelték fel. A gyermek várótermet az átutazó gyermekes anyák nagy örömmel látogatják és bizzák gyermekeiket a gondozónőkre, akik nagy szeretettel foglalkoznak a picinyekkel. Másfélmillió forintos költséggel felújitjuk állomásunkat. Épül az indulási oldal nagy csarnoka. A folyosó nagyobb része készen áll, falain ott látjuk büszkeségeinket, a Kossuth-dijas Lőcseit és brigádját, megbecsült műszaki értelmiségeinket, állomásunk legjobb dolgozóit.

De hosszan sorolhatnám állomásunk dolgozóinak megváltozott életét, az uj létesitményeket, melyeket a kölcsönjegyzés nyomán a tervben adott. Mindezekre büszkék vagyunk. Büszkék, mert két kezünk munkája a termelés fokozásáért vivott harc eredményei ezek. Még többet és szebbet épitünk, hogy nyomai se maradjanak a fasiszta multnak és valahányszor utazik valaki látssa népünk alkotásait, gyönyörködjön egyre szépülő vasutunkban.

A béke alkotásai a vasúton csak úgy készülhetnek zavartalanul, mert tudjuk, hogy Ti néphadseregünk katonái, tiszteletben őrködtök békés alkotó munkánk felett. Büszkék vagyunk Rád személy szerint is, mert látjuk, nem csalódtunk Benned: megálltad helyedet, oktatod és neveled elvtársaidat, hogy jó hazafiak, bátor harcosok legyenek.

Veletek érzünk és veletek együtt ünnepeljük a mi szeretett néphadseregünk napját egy nagy család gyermekeiként, mert közös célunk, közös a béke megvédésére való törekvésünk.

Brinner Ferenc
Budapesti-Keleti pályaudvar dolgozója

Kiváló és érdemes vasutasaink harcban a „SZAKMA LEGJOBB DOLGOZÓJA" cimért

Alberti Gyula

sztahanovista karusszelesztergályos

Hosszú és nehéz utat tettem meg addig, amig a Landler Müvek egyik sztahanovistájaként, az eddig végzett jó munkámért elnyertem a Magyar Munka Érdemrend Arany Fokozatát és az ezzel járó 5000 forint jutalmat.

Ha visszagondolok előző életemre: egy egyszerű szegény munkásembert látok. Mint annyi ezer és ezer munkástestvéremnek, telve voltak napjaim nehézségekkel. Kora reggeltől késő estig dolgoztam, de sem a munkámat, sem engemet nem becsültek meg és nem is értékeltek. A felszabadulás jelentette számomra az uj életet. Pártunk adta meg az irányvonalat, amelyen a jobb jövő felé haladni kell és pártomnak köszönhetem sikereimet, mert a párt nevelt és buzdított engem is, segített munkám helyes megszervezésében. Amikor ezt éreztem, egyre javult munkám minősége és mennyisége. Amikor láttam, hogy miért dolgozom, másként ment a munka a kezem alatt. És nemsokára éreztem, hogy mennyire hálás forrón szeretett hazám, amikor elsőizben értékelték munkámat és sztahánovista lettem.

Jelentős fejlődés következett be a különböző kampányok során, mert hatalmas segitséget kaptam a szovjet sztahanovisták brosúráiból, nem is szólva arról a mély benyomásról, amelyet Pányin elvtárssal való személyes találkozásom, beszélgetésünk hagyott bennem.

A párt szavának megfogadása, a szorgalmas tanulás és a szakmai továbbképzés eredményeként ezév április 28-án befejeztem első ötéves tervemet. Soha nem felejtem el ezt a napot. Milyen boldogságot éreztem akkor, mikor pártszervezetünk, a szakszervezet képviselői, az MNDSZ és az üzem kultúrcsoportja üdvözöltek és virággal köszöntöttek.

A vasutasnapig kétszeres sztahanovista lettem. A II. magyar vasutasnap előestéjén tüzte Bebrits elvtárs a Magyar Munka Érdemrend Arany Fokozatát mellemre és úgy éreztem, hogy életem legszebb napja ez. Növelte örömömet az a megtiszteltetés, hogy az első „Kiváló vasutas"-jelvényt én tüzhettem fel Bebrits miniszter elvtárs mellére.

Mindez azt bizonyitja, hogy pártunk, kormányunk megbecsüli a jó dolgozókat. Egy bizonyos: a megbecsülés még fokozottabb munkára ösztönöz. Az őszi forgalom sikeres lebonyolitása érdekében, havi húsz órát terven felül teljesitek és a ráérnemet közben lévő időt úgy használom fel, hogy 400 darab OH kereket a selejtből kiválogatok és azt népgazdaságunk számára ismét használhatóvá teszem. A dicső Bolsevik Párt XIX. Kongresszusára, amelyet egybekötök Sztálin elvtárs 73. születésnapjára tett vállalásommal, 1956. évi tervemet a kongresszusra befejezem.

Arról is szeretnék beszélni, hogy miként állok „A szakma legjobbja" cimért folyó versenyben. Büszkén mondhatom, hogy ezév első felében a gépipari egész szakmából között első helyen végeztem, mint karusszelesztergályos a „szakma legjobb dolgozója" cimért folyó küzdelemben. Ugyanakkor 1000 forint jutalomban részesültem.

Ennyi megtiszteltetés, amely most, a jegutóbbi időben ért engem, egészen elérzékenyitett és családommal együtt igen boldogok vagyunk. Családomat és magamat felruháztam, jutott még belőle két beteg gyermekem kezeltetésére is, s a katonatiszti iskolán lévő fiamnak is. Minden igyekezetemmel azon leszek, hogy kommunista példamutatással bizonyitsam be, hogy érdemes harcolni a jobb és szebb holnapért.

A haza javára, a magad hasznára: jegyezz békekölcsönt!

Pányin elvtárs levele Lőcsei Jánoshoz

Iván Fjodorovics *Pányin* elvtárs, vasútmérnök, a Szocialista Munka Hőse, a magyar vasutasok nagy barátja a napokban levelet intézett *Lőcsei* János, Kossuth-díjas főmozdonyvezetőnkhöz. Levelében megköszöni *Lőcsei* elvtárs vasutasnapi üdvözletét, majd így folytatja:

Két éve hogy találkoztunk. Ez alatt a két év alatt nálunk a fűtőházban lényeges változások történtek. Két gőzmozdonycsoportot szerveztünk. Egyiket „békecsoportnak", a másikat pedig „A kommunizmus nagy építkezései" — csoportnak neveztük el.

Zsarinov, Csekalin, Nikityin és más elvtársak — legjobb, túlsúlyos vonatokat továbbító, mozdonyvezetőink — 1952-ben terven felül már 500.000 tonna rakományt szállítottak.

Az „ötszázasok"-mozgalmára vonatkozó kérdésére elmondhatom, hogy ez a hazafias mozgalom nemcsak folytatódik, de a szocialista verseny újabb és újabb formával egészül ki. Így, fűtőházunkban most bontakozott ki az „ötszázas" — túlsúlyos vonatot továbbító dolgozók versenye. A versenynek új formája ez, amelyet a szovjet vasutasok alkotó kezdeményezése hozott létre. Lényege abban áll, hogy a mozdony nagy kilométerteljesítményét túlsúlyos vonatok vezetésével kombinálják.

Mit jelent ez? Azt jelenti, hogy meggyorsul a vonatok forgalma, emelkedik minden egyes irányvonat súlynormája, olcsóbb lesz az egész szállítási forma. Fűtőházunk mozdonyvezetői arra törekszenek, hogy mozdonyaik hasznos üzemét havi 20 millió bruttó tonna kilométerre emeljék. A túlsúlyos vonatokat továbbító „ötszázasok" most 3000—3700 tonna súlyú vonatokat visznek és a vonalszakasz, kiegészítő vízvételezés és tüzszekrénytisztítás nélkül futják be. Fűtőházunkban, — a moszkva—szortirovocsnaja moszkva—rjazani vasútvonal —, most már egyetlen brigád sincs, amely ne vezetné nagy sebességgel a túlsúlyos vonatokat. A szovjet vasutasok augusztus 3-án ünnepelték a vasutasok szálini napját. Az ünnep előkészítése a szovjet emberek eddig nem látott hazafias lendületével folyt le.

Július 27-én megnyitották a kommunizmus nagy építkezéseinek első alkotását: a V. I. Lenin nevét viselő, hajózható Volga-Don csatornát. Ezt a hatalmas építményt egyedülállóan rövid idő alatt építették fel. Az egész ország, az egész szovjet nép építette. Hatalmas kiterjedésű hazánk minden részéről haladnak a rakományok a Volga-Don címére. A Moszkva-Szortirovocsnaja fűtőház mozdonyvezetői tizezernyi tonna ilyen rakományt szállítottak. A megrakott irányvonatok mindegyike „zöld utcán" robogtak a szálini építkezések első szülöttjének címére.

A továbbiakban *Pányin* elvtárs a magyar vasutasoknak testvéri üdvözletét küldi és újabb sikert kíván *Lőcsei* elvtársnak a haza javára, a békéért folytatott munkájában.

Levelezőink írják

Fiam a néphadsereg tiszti iskolájában általuló

Boldog örömmel írom meg az elvtársaknak: milyen megtiszteltetést hozott számomra népi demokráciánk. Fiam a néphadsereg tiszti iskolájában mint másodéves tanuló az összesítő vizsgánál általuló lett. Ezt az örömet is a Szovjetunió dicsőséges hadseregének köszönhetem, mert a felszabadítás tényével, pártunk harcaival megszületett a lehetősége annak, hogy egy munkásember gyermekéből katonatiszt lehessen.

Ugy hálálom meg ezt, hogy még fokozottabb harcot folytatok az ellenség megsemmisítéséért és minden tudásomat felhasználom, hogy a rámbízott vonalon még nagyobb eredményeket érjek el.

Kelemen János
vonalfelelős, Gödöllő

A multban 16 fillérért dolgozó nincstelen voltam — ma az egész vasutat magaménak érzem

Apám pályamunkás volt. Én földmunkásként kezdtem. Hétéves koromban már tanyan dolgoztam, hogy szüleimnek segítsek. 1918-ban kerültem el a szülői háztól. Egy kulák családjába lettem. Itt voltam 1927-ig. Utána a vasúthoz mentem. Pályamunkás lettem Békéscsabán. Tizenegy hónapi munka után felmondtak, nehogy az egy évet betöltsem, mert akkor *„kedvezményekre lettem volna jogosult"*. Így történt ez minden év ben.

1928-ban 28. 1930-ban 24 1936-ban 16 fillérért dolgoztam. 1934 és 1944 között eltelt tíz év alatt hosszabb ideig nem kaptam munkát, a vasút sem alkalmazott. Ilyenkor, különösen a 34—35-ös években, — ínségmunkán dolgoztam: *háromhónapi munkabérem mindössze 8 pengő 50 filér volt*. A vasuton néztek, s bármilyen nagyot köszöntem a tisztelnek, még arra sem tartottak érdemesnek, hogy köszönésemet elfogadják. Így éltem a nyomor és tengődés között egészen a felszabadulásig.

Másként van ez ma. Összehasonlíthatatlanul megváltozott életem. Ott, ahol a harmincas években minden évben elbocsátottak a vasúton — rövidesen a felszabadulás után kineveztek. Kapusból értesítő lettem. Egyenruhát és egyéb vasúti kedvezményeket kapok. Munkám elismeréséül ez év elején sztahanovista lettem. Levelemet most *Galyatetőről* — az ország legszebb üdülőjéből írom. Itt üdülők *Horváth* Ferenc *szombathelyi* lakatos elvtársammal és sok élenjáró dolgozóval együtt.

Érdemes határvonalat húzni a mult és jelen között. Ezt a határvonalat a felszabadulás jelentette számunkra. Azóta mindig és most is érzem a rólam való gondoskodást. A párt és a kormány becsülését. A terv változtatta meg életemet, az állomás és a vasút életét is. Nem kell rettegnünk, hogy munka nélkül leszünk. Most érzem igazán, hogy enyém az állomás, az egész vasút, a boldog jövő!

Gercsi György
Békéscsaba állomás sztahanovista dolgozója

A harmadik negyedévi terv teljesítéséért

Szeptember 16-án termelési értekezletet tartott az Utasellátó 19-es vendéglátó üzeme. Záborszki elvtárs ismertette a tervteljesítés jelenlegi állását a hibáztatta, hogy az értekezlet iránt nem nagy az érdeklődés, holott a dolgozók jövőjéről van szó. Különösen helytelen, hogy a párt- és szakszervezeti bizalmiak, arányszámukhoz viszonyítva kevesen jelentek meg az értekezleten és azok sem szóltak hozzá a felmerült kérdésekhez.

Réthelyi elvtárs a nyugati pályaudvari üzem harmadik negyedévi tervteljesítésére mozgósított, majd Nagyné és Stelczer elvtársak hozzászólása után Temeskúti elvtárs a párt részéről nyújtott segítséget, hogy az Utasellátó betölthesse azt a szerepet, amelyet az őszi forgalom harcait vívó vasutasság mellett az ötéves terv jelölt ki számára.

Molnár István
tudósító.

POCSAI FERENC — 50.000 forintnál is többet nyert



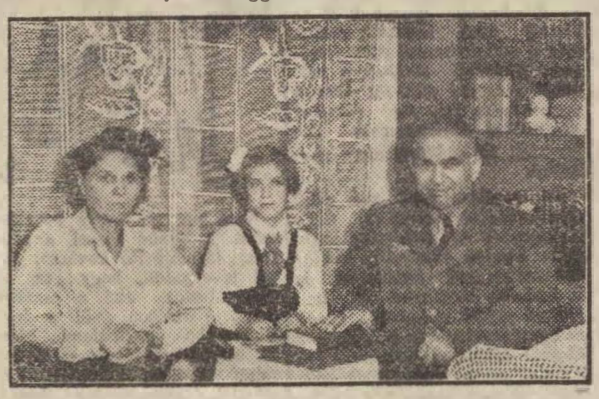
Pocsai Ferenc államvasúti főintéző, — a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztályának dolgozója — az egyik 50.000 forintos nagynyeremény boldog tulajdonosa.

Meglátogattuk *Pocsai* elvtársat otthonában. Elbeszélgettünk előző életéről. Még jól élnek emlékezetében ifjúságának szomorú napjai. Az Újpesti Kazángyár egykori tanonca, munkáscsalád gyermeke. Négy elemi elvégzése után egy távoli pusztán cselédeskedett. Budapest külvárosában laktak. Heten voltak testvérek. Nehéz dolog volt a hét apróságot etetni, nevelni, mert édesapjuk vörös katona volt és a börtönből való szabadulás után jóideig nem keresett. Az alig 15 éves Ferkó cselédi, s tanonci fillérjeiből segítette a család létfenntartását.

1939-ben került a MAV Istvántelki Főműhelyébe. *Lovas*, a szertelenül gőgös üzemvezetőhelyettes rideg, durva hangjától volt hangos az üzem. Itt dolgozott mint lakatos Panaszaik napirenden voltak, de letorkolták őket.

Jól emlékszik *Pocsai* elvtárs arra az időre is amikor 1943-ban továbbtanulás iránt adott be kérelmet. Hosszú idő után méltatták csak válaszra. *„A polgári iskola négy osztályát leteheti, de csak úgy, ha nem tart igényt más állásra, bármilyen képesítést is szerez."* Így *„segítették"* a munkást a tudás elsajátításában. Így vették el a kedvét a tanulástól.

Mozdonylakatosként havonta 80 pengőt keresett. Megnősült. Felesége munkáslány volt és így jobban viselték el a szegénységet, amely sok helyen bélelve volt nyomorúsággal.



Ebben a nincstelenségben született meg a kis Zsuzsa. De már derengett... A felszabadító Szovjet Hadsereg magával hozta álmai beteljesülését.

Mindazt, amit nem érhetett el a multban, meghozta számára a felszabadulás. Szabad emberré vált, s egyre gondtalanabbá. Megbecsülték. Tovább tanulhatott. A párt mindenben segítette. 1949-ben, mint a termelésben élenjáró dolgozót, fontos munkakörbe osztották be. Ebben az időben a vasútigazgatóság nemcsak hogy nem kifogásolta továbbtanulását, hanem segítette: kezébe adta az intézői kinevezési okmányt. Most is gondosan tanul, az egyetemet végzi el, hogy még magasabb tudást sajátítson el, hogy tovább építse hazáját, szépítse saját életét.

Pocsai elvtárs egyhavi fizetést, felesége ennek háromnegyed részét, a kis iskolás Zsuzsi pedig 50 forintot jegyzett.

A „Szabad Nép" hozza az örömhírt

Mindig emlékezetes marad számukra az augusztus 24-i vasárnap. A kis Zsuzsi hozta be az újságot. *Pocsai* elvtárs kereste a kötvényeik számát, de nem találta. Zsuzsika azonban nem nyugodott bele és elkezdte a saját számát *„nyomozni"*. És vizsgálódása közben felkiáltott: Apa! Nyertünk 50.000 forintot! Nem vették komolyan, de belső izgalomtól fűtve ellenőrizték Zsuzsika állítását. Amikor megállapították a számok azonosságát, leírhatatlan boldogságot éreztek. És hálát, kimondhatatlan szeretetet a párt, mely bizalmat a nép kormánya iránt, amely beváltotta szavát, s akiknek szavára szilárdan lehet építeni.

Pocsainé 5000 forintot vett fel, a többit takarékba tette és ahogy szüksége van rá, aprólékosan teszi bevásárlásait. Ezzel is segíti a nép államát. Már kiegészítették a kis otthon bútorzatát, megjavították kis családi házukat, de még sok mindenre telik ebből a nagy pénzből.

Pocsai elvtárs ezeket mondja: *„Nagyon sok az 50.000 forint, de én 50.000 forintnál is többet nyertem. Az új vasútvonalak, új állomásaink, új mozdonyaink és kocsijaink és a sok-sok békealkotás mind egyre javuló életünket mutatja. Kislányom éltanuló és gépészmérnök szeretne lenni és tudom, hogy az lesz. Ebben is álmaim megvalósulását látom, azt, hogy pártom és kormányom gondoskodik a hazáját szerető, a népért dolgozó fiairól. Látom, hogy jó helyre fekteti a kölcsönadott forintok millióit. És tudom, hogy mi a hazám iránti kötelességem, ha bármikor fordulna hozzám segítségért.*

És Pocsai elvtárshoz hasonlóan tízezrek és százezrek vallják ugyanezt és teljesítik áldozatkészséggel, hazafiúi érzéstől áthatva szent kötelességüket: a haza segítését, a szocializmus gyorsabbütemű felépítését, a béke tettekkel való megvédését.

A békekölcsönjegyzés multévi tapasztalatai

A vasutas dolgozók mint már sok esetben, így az elmultévi kölcsönjegyzés idején is bebizonyították, hogy szeretik hazájukat, szeretik a pártot és *Rákosi* elvtársat. A tavalyi tapasztalat is mutatja, hogy a vasutas dolgozók jó munkájuk mellett forintjaikkal is hozzájárultak a béke megvédéséhez, hazánk fejlődésének meggyorsításához, a dolgozók életszínvonalának állandó emeléséhez. A szakszervezeti funkcionáriusaink legtöbb helyen jól megálltak a helyüket, példát mutattak úgy a jegyzésben, mint a jegyzésgyűjtésben. Jó politikai felvilágosító munkával mozgósították a vasutas dolgozókat a jegyzés sikere érdekében. Így például

a debreceni Járműjavító ÜV-ben Bujkó Imre szakszervezeti funkcionárius, jegyzésgyűjtő, akinek öt családja van, 700 forintos fizetése mellett 1000 forintot jegyzett.

Versenyre hívta egyben a műhely többi jegyzésgyűjtőjét. Csoportja élenjárt a jegyzésben, ami annak tudható be, hogy lelkesen végezte agitációs munkáját.

Az eredmények mellett azonban komoly hiányosságok is voltak. Ilyen volt például, hogy a jegyzésgyűjtő munkánk rohamszerű volt és nem az alapos politikai felvilágosító munka érvényesült az egyes üzemi bizottságainknál. Agitációnkban nem domborodott ki kellő mértékben a hazaszeretetre való nevelés, a haza iránti kötelességérzet tudatosítása.

Több helyen nem volt kielégítő a szakszervezeti funkcionáriusok példamutatása, sem a jegyzésben, sem a jegyzésgyűjtésben. Például az orosházi, kenyeri, paksi és még több üzemi bizottságnál. Több helyen előfordult az is, hogy maguk az ÜB-titkárok (elnökök) nem az üzemi bizottság munkájának irányításával foglalkoztak, hanem maguk is jegyzésgyűjtők voltak, így elhanyagolták az egyéb szakszervezeti munkát, a munkaversennyel való foglalkozást.

Kultúrnevelő munkánk legtöbb hiányossága volt, hogy

a csasztuska brigádok, színjátszó csoportok tevékenysége az élettől sokszor elvonatkoztatva csak művészi munkára korlátozódott.

Nem segítette elő a dolgozók nevelését, a termelő munkában való fokozottabb helytállást, ezen túl az ellenség leleplezését, a lazaságok pellengérezését. Maguk a funkcionáriusaink sem léptek fel minden esetben határozottan az ellenség bér-, ruha-, élelem- és egyéb demagógiájával szemben. Ez, különösen megmutatkozott Fejér és Veszprém megye területén.

A kölcsönjegyzés sikere most megköveteli, hogy funkcionáriusaink az elmultévi tapasztalatokat felhasználva, sokkal eredményesebben és határozottabban lépjenek fel az ellenség romboló munkájával szemben. Az öntudatos vasutas dolgozók a munka minden területén fokozzák felvilágosító munkájukat, leplezzék le és közösítsék ki maguk közül az ellenséges elemeket.

Üzemi bizottságaink a nevelőmunka fokozásán keresztül legyenek gazdái területüknek, ne hátráljanak meg a nehézségek elől, mozgósítsák a funkcionáriusokat arra, hogy személyes példamutatással járjanak elöl a jegyzésben, mert ezt a vasutas dolgozók, egész népünk joggal elvárja.

Üzemi bizottságaink úgy szervezzék meg a munkát, hogy a jegyzés ideje alatt az agitációs munka segítse elő az őszi forgalom sikeres lebonyolítását. Rákosi elvtársnak tett fogadalmunk teljesítését. Az egyéni és a szemléltető agitáció széleskörű kibontakozása, megszervezése segítse dolgozóinkat a harmadik negyedévi terv határidő előtti teljesítésére, állami- és haza iránti kötelezettségeink mielőbbi teljesítésére. Mindezeket a munkákat a pártszervezetek segítségével, azok irányításával, a multévi tapasztalatok helyes alkalmazásával érvényesítsék: népünk életszínvonalának állandó emelése érdekében.

A Landler Művek dolgozói így készülnek a Bolsevik Párt XIX. Kongresszusára

A Szovjetunió Kommunista (bolsevik) Pártjának XIX. kongresszusára egyre nagyobb számban tesznek felajánlásokat a magyar dolgozók, közöttük a vasúti üze-



Eszébe jutott volna-e a Horthy-rendszer uralnak a vonatra váró dolgozók szórakoztatásáról, művelődéséről gondoskodni? A munkásosztály fiai számára tilos terület volt a másodosztályú váróterem. Összezsúfolták őket és egymás hegyén-hátán, valóságos füstfelhőben, áporodott, rossz levegőben várták a buszállásra. Mennyivel más most a dolgozók helyzete ezen a területen. Gyönyörűen rendbehozták, könyvtárral, társasjátékokkal szerelték fel a Keleti-pályaudvar kultúrvárótermét. A dolgozókról itt is gondoskodik a párt, népköztársaságunk kormánya. Levegős, tiszta és kényelmes pihenő is egyben a váróterem. A dolgozók sakkoznak, dominóznak, tanulnak, újságot olvasnak a vonatindulásig. A vasutasok kultúrváróterme így segíti a dolgozó nép művelődését, a ezen keresztül jólétét.

mek dolgozói is. A világjelentőségű kongresszus, melynek határozatai közvetve a világ dolgozóit is érintik, s áldásos, teremtő hatását a népi demokráciák dolgozói saját életük szebbé és jobbá fordítására használhatják fel, újabb és újabb vállalásokra, munkafelajánlásokra lelkesítik dolgozóinkat.

Alberti Gyula például vállalta a kongresszus tiszteletére, hogy a tervezett havi 250 normaóra helyett 270 normaórát teljesít és

vállalta, hogy Sztálin elvtárs 73. születésnapjára 1956-os tervét befejezi.

Vagy itt van például *Muzslai* és *Simon* turbóműszerészek, akik lelkesen vállalták, hogy október 5-re, a Bolsevik Párt kongresszusára 1953. évi februári tervüket befejezik. *Borsos* és *Sárai* sztahanovista betűírók, párosversenyzők pedig ötéves tervüket fejezik be a nagy napra.

Bennünket is lelkesít és harcra nevel az a hősi példa, amelyet a szovjet nép tát elénk és minden erőnkkel azon leszünk, hogy szocializmust építő munkánkon keresztül méltóak legyünk a szovjet nép, *Sztálin* elvtárs szeretetére.

Vereckei János,
tudósító

A Sztálin Vasműért, a budapesti Földalatti Vasútért, az Inotai Erőműért, a Tiszalöki Vízműért, a Népstadionért, az ötéves tervért, a magyar nép boldog jövőjéért, a szocializmusért: jegyezz békekölcsönt!

A KULTÚRBRIGÁDOK tapasztalatait használjuk fel munkánkban

Ma reggel olvastam kormányunk felhivását a III. Békekölcsön jegyzéséről. Azt hiszem, nem végzek rossz munkát, amikor elmondom lapunkban: hogyan segitette a Szombathelyi Járműjavitó ÜV. kultúrbrigádja a II. Békekölcsönjegyzést.

Pártunk és kormányunk hivó szavára dolgozóink többsége öntudatos választ adott. A jegyzés nemes munkájából a „rigmus-brigád" kitünően vette ki részét. Gegus Zoltán elvtárs, a rigmusok szerzője és brigádvezetője állandóan figyelemmel kisérte a jegyzés alakulását. Naponta többször végigjárták az üzemet, feljegyezték a jegyzés állását, az élenjáró és elmaradó dolgozók nevét. És néhány óra sem telt bele, a brigád megjelent a szükséges helyen és harmonika kisérete mellett felhangzott a nemrégen készült csasztuska tréfás hangja:

Hétosztályi dolgozók keveset jegyeztek,
Mert átlaga csak 410-es lett.
Hej, Kovács József munkatársunk
Száz forintot jegyzett,
Mert ő nőtlen munkás,
Igy hát több nem telhett!

A csasztuska hatására Kovács József 300 forinttal emelte jegyzését. Ugyanigy például Pataki főmérnök 500-ról 800 forintra, Vörös György üzemünk dolgozója 200 forinttal emelte jegyzését. A brigád munkájának eredménye látszott abban is, hogy a megbirált dolgozók felkeresték Gegus elvtársat és beszámoltak arról, hogy rendesen jegyeztek, nehogy mégegyszer megénekeljék esetüket.

A brigád nem feledkezett meg az öntudatos, példamutató dolgozókról sem. Például Tégla Gyula elvtárs, 600 forintos bérezés mellett 500 forintot jegyzett, holott öt gyermeke van. Ezt jegyezte meg: Minden gyermekemnek száz forintot jegyzek. Tudom, sokszorosan jövedelmez majd.

A „rigmus-brigád" ebédidőben, munkaszünetben jár munkahelyről munkahelyre. Felkeresték a vállalat vezetőjét és a müszaki igazgatót is és bizony nem távoztak addig, mig a vállalatvezető 4000 forintos jegyzését 5000-re, a müszaki igazgató 4000-ről 4550-re nem emelte fel. Az élenjáró dolgozókat lakásukon is felkeresték és ablakuk alatt énekeltek.

Ez azonban nem volt elég. Gondoskodtak arról is, hogy a jegyzések az eredménytáblán és a hangos bemondón történt ajándéklemezek küldésével is köztudatba kerüljenek. A legjobban jegyző dolgozók gépeit virágcsokrokkal és a jegyzést hirdető táblákkal diszitették fel. Agitációjukban rámutattak arra, hogy aki megtakaritott forintjait a nép kormányának rendelkezésére bocsátja, aki hazafiui módon jegyez békekölcsönt, az saját jövőjét, a békét védi. Különösen vasutas vonatkozásban mutattunk rá, helyi viszonylatban elsősorban, megváltozott életünkre.

Jól vitték az ellenség elleni harcot is. Megmagyarázták a dolgozóknak, azoknak, akik vonakodtak eleget tenni hazafias kötelességüknek, hogy akarva, nem akarva az ellenséget szolgálják, az imperialisták szekerét toljak, mint például Pataki főmérnök, Kovács és több hozzá hasonlóképpen viszonylóknak.

A „rigmus-brigád" jó munkája következtében a 360 forintos átlagjegyzést a dolgozók 471-re emelték.

Vigyáznunk kell arra, hogy türelmes felvilágositó munkával érjék el üzemeink az eredményeket. Brigádunk hibája volt az, hogy sürgették a jegyzést és ez nem helyes. A jegyzés befejeztével a „rigmus-brigád" tovább folytatta harcát ötéves tervünk érdekében.

Görög János
levelező

Megvetéssel szólunk róla...



Nem jegyzett tavaly békekölcsönt G. Szabó József, a Miskolci Járműjavító kovácsa. Azzal hivalkodott, hogy „az a pénz biztos, ami a zsebben van". Miskolcon épül a legkorszerűbb guritódomb, bővitik a pályaudvart és G. Szabó ehhez egyetlen fillérnyi kölcsönnel sem járult hozzá. Ezzel szemben minden szabadidejét borfeketézéssel tölti. A szocializmust épitő, becsületes vasutas dolgozók megvetéssel fordulnak el tőle.

Az új létesítmények — BOLDOGABB ÉLETÜNK ELŐFELTÉTELEI



Szeptember 14-én avatták fel a kiskőrösi pályaudvar új, korszerű állomásépületét. Az állomáson tágas váróterem, külön diákváróterem, világos szolgálati helyiségek biztositják az utasok nyugodt munkáját. Az ünnepélyes megnyitóra már a koradélelőtti órákban gyülekeztek Kiskőrös dolgozói, a környékbeli termelőszövetkezetek, állami gazdaságok küldöttei.

Turi József, a kiskőrösi járási pártbizottság titkára megnyitó beszédében hangsúlyozta: Kiskőrös népe azzal is kiérdemelte az új vasútállomás épületét, hogy a begyüjtési tervet 153 százalékban teljesitette és augusztus 20-án elnyerte a járási pártbizottság vándorzászlaját. Ezután *Csanádi* György, a MAV vezérigazgatója mondott ünnepi beszédet.

— Nemcsak Kiskőrösön, hanem szerte az országban, korszerüsitjük a vasutat. Nemrég adtuk át rendeltetésének az újjáépitett miskolci rendezőpályaudvart. Épül Székesfehérvár és Irányában, bővitjük a nagy vidéki városok állomásait — mondotta a többi közt.



Várpolata új vasútállomása. Uj vasútvonalak épülnek itt a környéken, új vasútvonalak sinpárjait fektetjük le Sztálinváros Kiskőrös népe örömmel köszöntötte ötéves tervünk új ajándékát.

A FILMHÉT KIEMELKEDŐ ALKOTÁSAI

CHOPIN IFJUSAGA

Ez a kiváló lengyel film a karlovyvary-i VII. Nemzetközi Filmfesztiválon az életrajzfilmek díját nyerte.

Chopin nem csupán a lengyel nép szivéhez áll közel. Az egész haladó emberiséggel együtt, mi is magunkénak érezzük. Chopin nem csupán zeneművész volt, hanem igaz hazafi, aki egész népével együtt harcolt Lengyelország politikai és nemzeti felszabadításáért. Müveiben Lengyelország sorsa szólal meg, amelybe új, korszerü tartalmat vitt: szenvedélyes harcot, hazafias fájdalmat, diadalmas, hősi tetteket.

PUSKAS EMBER

Magyarul beszélő szovjet film. Iván Sadrin sorsáról szól, aki önfeláldozóan harcolt hazája védelmében. Sadrin, az egyszerű orosz ember tipusa, akiben mélységes hazaszeretet lángol. A film izgalmas és lebilincselő mesén keresztül mutatja meg, hogyan vált az egykori, elmaradott cári katonából mindinkább szovjet ember.

Mit adott ötéves tervünk a vasutas sportnak

Minden vasutas dolgozót büszkeség tölt el, mikor látja, hogy a terv lehetővé tette a vasúti hálózat új vonalakkal való gazdagitását, hatalmas épitkezéseket, amelyek a vasút területén folynak. A sztálinváros-pusztaszabolcsi, a bodajk-balinkai, a kunszentmárton-lakiteleki új vasútvonalak épitése, a miskolci rendezőpályaudvar átépitése és korszerüsitése, a nyiregyházi, sárbogárdi és kiskőrösi új állomások felépitése, a székesfehérvári most készülő új felvételi épület, — mind azt bizonyitja, hogy müszaki fejlesztés terén vasutunk egy év alatt többet fejlődött, mint a Horthy-rendszer 25 éve alatt.

De pártunk és kormányunk ezen túlmenően egyre nagyobb gondot fordit a vasutas dolgozók testnevelésére és sportjára is. Biztositják a gazdasági alapot és a technikai lehetőségeket. A Szovjetunió pedig rendelkezésünkre bocsátja gazdag tapasztalatait. Ezért voltak kiemelkedő, világviszonylatban olimpiai sikereink. Ezért van lehetőség arra, hogy még az eddigieket is túlszárnyaljuk.

Amig a kapitalista rendszerben elvonták a sportolás lehetőségeitől dolgozóinkat, s nem nyujtottak anyagi támogatást részükre, addig népi demokráciánk hatalmas mértékben segiti a sport fejlesztését.

Hogy csak néhány példát mondjunk. A közel kétmilliő forintos beruházásból felépitett Vasutas Stadion Budapesten, amely két futball-pályával, röplabda- és futópályával rendelkezik. Ugyanitt rövidesen elkészül a teljesen korszerü uszoda a Lokomotiv sportolói részére. Vagy itt van a Pécsi Lokomotiv szép sportpályája. Mindkettő 18.000 főnyi nézőt fogad be.

Ebben az évben megépitjük a ferencvárosi versenytelepet. Beruházások folynak a Rákosrendezői Lokomotiv tribünjének helyreállitására. A Budapesti Lokomotiv pályáján 9 úi öltöző, edzőpálya, fürdő létesül. Ezenkivül sokszázezerforint értékü sportfelszereléssel segitettük és segitjük a vasutas sportolókat.

A vasutas sportolókkal való gondoskodás eredménye az többek között, hogy *Csermák* József, *Székely* Éva és *Gyenge* Valéria olimpiai aranyérmet nyertek és számos sportágban, *Elek* Ilona, *Kovács* Gyula, *Tar* Gyula stb. révén előkelő helyezést értünk el. De ennek köszönhetjük jó eredményeinket az MHK tesnevelési rendszer terén is. 1951-ben 36.830, 1952. júliusáig pedig 4.430 dolgozónk tette le sikerrel az MHK próbát.

Igy segiti ötéves tervünk a vasutas dolgozóink egészségét a testnevelésen keresztül és szereznek hervadhatatlan dicőségü nemzetközi viszonylatban a vasutas sportolók jó munkával hazánknak.

40 kultúrotthon és 262 könyvtár áll a vasutas dolgozók kultúrnevelésének szolgálatában

Népgazdaságunk nagy gondot fordit a vasutas dolgozók kulturális nevelésére. 40 kultúrotthon, 82 kultúrszoba és 262 könyvtár — 180.000 kötet könyvvel — áll a vasutas dolgozók rendelkezésére. Számos szovjet szakirodalom és hazai szakmai mü is elősegiti kultúrális fejlődésüket.

A vasutas dolgozók kultúrális fejlődését bizonyitja az a tény is, hogy jelenleg 96 zenekar, 43 énekkar, 90 tánccsoport és 168 kultúrcsoport müködik. Ezt biztositja továbbá a szakszervezetünk által létesitett 6 képzőmüvészeti és 1 zeneiskola, ahol 350 vasutasgyermek tanul dijmentesen.

A vasutas dolgozók szakmai továbbképzését biztositja továbbá az, hogy egyetemeken főiskolákon, különböző szaktanfolyamokon tanulhatnak. Ez a multban elképzelhetetlen volt. A kormány megbecsülését jelenti például a Müszaki- és Gazdasági Akadémia vasuti tagozatának, s a szolnoki Közlekedési Müszaki Egyetem megnyitása.

A szakszervezet által létrehozott müszaki továbbképző körökön és sztahanovista iskolákon is sokezer dolgozónk tanul. Jelenleg 119 ilyen továbbképző kör müködik 1400 hallgatóval. Több mint 20.000 szakkönyvet adtunk a tanfolyamok részére. 86 sztahanovista iskolán 2270 hallgató sajátitja el az új szovjet és magyar módszereket, amely végül is az üzem tervének határidőn belüli teljesitését, illetve túlteljesitését segiti.



Nemcsak a dolgozókról gondoskodik a nép állama, hanem a dolgozók gyermekeiről is. Bölcsődék és napközlotthonok százaiban élik vidám, gondtalan napjaikat a kis apróságok. Képzett óvónők foglalkoznak velük, nevelik őket, a szocialista haza hű polgáraivá. Képünk a Hámán Kató Fütőház napközlotthonát mutatja be olvasóinknak.

A dolgozók EGÉSZSÉGÉÉRT

A MAV Kórház és Központi Rendelő Intézet az utóbbi esztendők alatt hatalmas fejlődésen ment keresztül. A negyedszázados kórházban sokezer beteg és sokmillió járóbeteg nyerte vissza egészségét és munkaképességét.

Hazánkban először nálunk létesült kórházi poliklinikai egység, mely a szovjet tapasztalatok nyomán most általános jellegüvé válik. A betegek nyugalma, gyógyulása szempontjából oly nagyjelentőségü egy- és négyágyas kis szobarendszer, rádió fejhallgatókkal ellátva, szintén csak a MAV kórházban van egyedül. A kórház rheuma osztálya elsőként létesült hazánkban. A diétás konyha, a konyhában történő egyéni tálalás rendszere sok kórházunknak szolgál példaképül és általános elismerést váltott ki.

És ahogy szerte az országban láttuk, úgy nálunk is gyors ütemben fakadt új élet a romok között. Megnyilt a csecsemő-gyermekosztály. A dolgozókkal való törődést, a velük való őszinte szeretetet és gondosságot tapasztaltuk minden téren. Itt a csecsemőosztályon például üvegfallal elválasztott szobákat, barátságos gyermektársalgókat épitettünk, sok-sok játékszerrel felszerelve. Szemészeti osztály is létesült és a mai napig 4300 szülést folytattunk le, ami a rövid fennállás óta azt bizonyitja, hogy vasutasaink szilárdan biznak a jövőben.

A hároméves terv, az ötéves terv, a dolgozó nép által a nép államának adott kölcsönök, vasutasaink áldozatkészsége, óriási lendületet adott kórházunk és rendelő intézetünk fejlődésének. A nép állama tette lehetővé, hogy röntgenosztályunk új diagnosztikus és therápiás készülékei is elsők között vannak hazai viszonylatban. Ugyanakkor

sugárvédelmi berendezése, amely a betegeket védi a röntgensugarak káros hatásától, — határainkon túl is elismertek.

Onkológiai osztályunk szintén elsőnek létesült. A központi laboratórium felszerelése, neonfénnyel ellátott, csempézett helyiségei, a fogászati rendelő legkorszerűbb fogászati székei és berendezései, az újonnan átalakitott fiziko-hydrotherápiás osztály, a legutóbbi időben felállitott bőrgyógyászati és gyermeksebészeti osztály mind azt bizonyitják, hogy a vasutasok kórháza rendelkezik valamennyi gyógyitó lehetőséggel a kormány támogatása révén.

A napi munka mellett a szürővizsgálatok ezreit végzik el kiváló orvosaink társadami munkaként a főváros VI. kerületében. Emellett

értékes tudományos munka is folyik

az Intézetben. Ennek bizonyitéka az 1947-ben megjelent tartalmas orvosi mü, valamint a Magyar Tudományos Akadémia megbizatása alapján jelenleg folyó kutatómunkák.

A nép államának adott kölcsönök teszik lehetővé, hogy tovább fejlesszük kórházunkat. A kórházi ágyak számát felemeljük, a rendelőintézetet kibővitjük, tüdőkórházat létesitünk, rokkant otthont alapitunk és külön gyermekkórházat épitünk.

Eredményeinket nagy pártunknak köszönhetjük elsősorban, a Vasutasok Szakszervezete pedig saját ügyének tekinti a vasutas dolgozók kórházának ügyét. *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedésügyi miniszter ugyancsak a legmelegebb érdeklődéssel és szeretettel karolja fel.

Hollósi Lászlóné
a MAV kórház dolgozója

SZOCIALISTA VASÚTERT
A Közlekedésügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Megjelenik havonta egyszer.
Szerkeszti a szerkesztőbizottság.
Laptulajdonos:
a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete
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 üzemek munkásai az elmult rendszerben vödrökben, tócsáktól körülvett vizcsapok mellett tisztálkodhattak csak a munkaidő befejezése után. A tőkéseket, a birtokos urakat, a főpapokat nem érdekelte a munkás sorsa, egészsége. Mennyivel más ma a dolgozók helyzete. Egymásután épülnek a főmühelyekben, a fütőházakban, egyéb szolgálati helyeken a szebbnél szebb és korszerübb mosdók, fürdők és öltözők. Nem kétséges, hogy a dolgozók jó munkája és áldozatkészsége is segiti pártunkat és kormányunkat abban a törekvésében, hogy meggyorsitsa hazánkban a szocializmus épitését, s ezen keresztül a dolgozókról való fokozottabb gondoskodást. A dolgozók saját szemükkel látják, miként tér ül vissza a nép államának nyujtott kölcsön, hogyan épül szépül egyre élete. Képünkön a Landler Jenő Járműjavító ÜV. új mosdóhelyiségét, ötéves tervünk egyik ajándékát látjuk.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM. * Ára: 40 fillér * 1952 OKTÓBER 6.

Forró szeretettel köszöntjük az SZK(b)P XIX. kongresszusát!

A negyedik negyedévi terv teljesítésével vigyük győzelemre az őszi forgalom ügyét

A VII. Országos Vasútüzemi Értekezlet óta több mint két hónap telt el, közeledik az őszi csúcsforgalom időszaka. Az őszi forgalom lezajlott szakasza beigazolta, hogy minden eddiginél nagyobb feladatot kell megoldanunk. Megmutatta, hogy a vasutas dolgozók a párt vezetésével lelkesen és sikeresen harcolnak a feladat megoldásáért, a VII. Országos Vasútüzemi Értekezleten hozott határozatok végrehajtásáért.

Fáradhatatlan, kemény munkával eddig még nem tapasztalt méretű rakodások lebonyolítását tettük lehetővé. Irányvonatok szervezése és közlekedtetése terén túlszárnyaltuk a vasútüzemi értekezlet határozatában megállapított vonatmennyiséget. Fokozatosan emelkedik a túlterheléses vonataink által továbbított túlsúly mennyisége.

Jelentős eredményeket értünk el a fajlagos szénfogyasztás csökkentése terén, mozdony- és kocsiparkunk javítási állagának leszorításában, mozdonyaink két mosás közti futásának növelésében.

Eredményeink mellett nem feledkezhetünk meg azonban egy sor hibáról, melyek komoly akadályozói őszi szállítási feladataink maradéktalan végrehajtásának.

Eddigi munkánk egyik legnagyobb hiányossága az, hogy a szállítási feladatok maradéktalan végrehajtásához szükséges kocsifordulót nem sikerült biztosítanunk, a vasútüzemi értekezlet határozatában megszabott szintet nem értük el. Emiatt jelentős mennyiségű szállításra felkínált áruhoz, építőanyaghoz csak késve tudjuk a szükséges kocsimennyiséget kiállítani. Ez az állapot igen sokszor károsan befolyásolja, hátráltatja egyes üzemek tervteljesítését.

A kocsiforduló lerövidítésének igen nagy akadálya a forgalom ütemes menetrendszerű lebonyolításának hiánya. A *„menetrend vastörvény"* elve nem érvényesül munkánkban. Tehervonatainknak csak igen kis százaléka közlekedik menetrendszerűen, de a személyszállító és ezen belül a munkásvonataink menetrendszerű közlekedtetésében már elért jó eredményt sem tudtuk megtartani.

Az utazási sebesség alacsony volta, a késések, ácsorgások, géprevárások lelassítják egész vasúthálózatunkon az elegyáramlást. Mindez együttvéve megnöveli a kocsiforduló idejét, gyakori kocsihiányt idéz elő, amit súlyosbít a kirakási normák állandó, alacsony teljesítése.

A vonatkésés akadályává lett az 500 km-es mozgalom kiszélesítésének. Úgy a mozgalomban résztvevő, mint a részt nem vevő gépek teljesítménye jelentősen alatta van a vasútüzemi értekezlet határozatában megállapított szintnek. Most, mikor legnagyobb szükség lenne gépeink minél jobb, minél gazdaságosabb kihasználására, most, mikor erre minden lehetőség meg is van, a forgalom lebonyolításában mutatkozó hiányosságok meggátolják az e téren eddig elért eredmények továbbfejlesztését. Komoly hátrányt jelent ez nemcsak a vasútnak, hanem egész népgazdaságunknak.

Munkánkat akadályozó hibák egyik legfőbb oka a szolgálat utasítás szerint való végzése terén található nagyszámú hiányosság, a munkafegyelem lazasága. *Állandóan visszatérő szabálytalanságok tapasztalhatók a váltó- és vágányellenőrzések megtartásánál, a vonatok fogadásánál, menesztésénél és összeállításánál, a jelzések alkalmazásánál, figyelembevételénél, a biztonsági szabályok betartásánál.*

A szolgálati vezetők, de a pártszervezeteink jelentős része sem harcol kellő eréllyel a szolgálat ellátása terén mutatkozó szabálytalanságok ellen. Megfeledkeznek arról, hogy az első tekintetre jelentéktelennek tűnő apró mulasztás megtűrése komoly balesetnek lehet az előidézője, ami népgazdaságunk számára jelentős anyagi kárt okozhat, rövidebb-hosszabb időre kocsikat, mozdonyokat von ki a termelő munkából, egész vonalszakaszok forgalmát akadályozhatja.

A negyedik negyedévi terv indulásakor a csúcsforgalmi időszak kezdete előtt számba kell vennünk eddig végzett munkánk eredményeit és hiányosságait, valamennyi szolgálati helyen. Eredményeink jelentősek és alapját képezik további jó munkánknak. A feladatok azonban rohamosan növekednek, megoldásuk fokozott követelményeket támaszt munkánkkal szemben.

Október hónapban a kocsifordulót 3—3, 4 napos szinten kell tartanunk, hogy a szállításra kerülő árutömegek — közte a cukorrépa és burgonyaküldemények — részére a szükséges kocsimennyiséget biztosítani tudjuk.

Meg kell szüntetnünk a nagyarányú vonatkéséseket, el kell érnünk, hogy tehervonatainknak legfeljebb 30 százaléka, személyszállító- és munkásvonataink legfeljebb 3 százaléka, illetve 0.5 százaléka késsen csupán. Fokoznunk kell tehervonataink terhelését, mozdonyaink kihasználását.

Emelnünk kell az 500 km-es mozgalomban résztvevő mozdonyaink számát, napi futásukat legalább 200 km-re, a mozgalomban részt nem vevőkét 130 km-re kell növelnünk.

Emelnünk kell az utazási sebességet, csökkentenünk a kocsik meddő ácsorgását az állomásokon, rakodóhelyeken, iparteleepeken.

Ezeket a feladatokat csak úgy tudjuk végrehajtani, ha minden egyes vasutas dolgozó harcol a vasúti fegyelem megszilárdításáért. Átérzi, hogy személy-szerint is felelős a tervteljesítésért, ami konkrétan a vasúton az őszi forgalom sikeres végrehajtását jelenti.

A vasutas dolgozókban meglévő alkotó vágy, kezdeményező készség jusson kifejezésre a szocialista munkaverseny további kiszélesedésében. Ezt segítsék a pártszervezetek, üzemi bizottságok.

Mindez előfeltétele, hogy teljesíthessük a pártnak, Rákosi elvtársnak tett fogadalmunkat. Pártszervezeteinknek üzemi bizottságainknak, valamennyi szakmai vezetőnek és minden egyes vasutas dolgozónak ez most legfontosabb kötelessége! *Ötéves tervünk minden nagy alkotásában része van valamennyi vasutas dolgozónak, a békekölcsönjegyzés során, államunknak kölcsönadott forintjaival, becsületes, jó munkájával.* A döntő tervév sikeres befejezése rajtunk, vasutas dolgozókon is múlik. Munkánk hiányosságai egész népgazdaságunk tervteljesítését akadályozhatják, önmagunkat is megkárosítanak. Ezzel a tudattal, fokozott felelősségérzettel, hibáink kijavításával induljunk harcba a soronlevő nagy feladat sikeres végrehajtásáért, negyedik negyedéves tervünk maradéktalan teljesítéséért.

Termelési értekezleteinken a dolgozók a negyedévi terv túlteljesítéséért szállnak síkra

Október 1—10-e között vasútüzemeink, szolgálati helyeink dolgozói termelési értekezletet tartanak. Ezeken az értekezleteken megvitatják munkájuk, a termelés fontos problémáit.

Az októberi termelési értekezleteknek különösen döntő jelentőséget kölcsönöz az az ismert tény, hogy tervévünk negyedik negyedének első napjaiban tartjuk meg. Nem kétséges, hogy az értekezletek alapvető feladata, amellett hogy az elmult tervidőszak tapasztalatait elemezzék, eredményeit és hiányosságait feltárják, ennek a negyedévnek feladatait ismertessék és elindítsák a dolgozókat a terv hiánytalan teljesítése felé vezető úton.

Az értekezleteknek máris az a jellemvonása, hogy ott dolgozóink a negyedévi terv túlteljesítéséért szállnak síkra.

Az üzemi bizottságoknak biztosítaniok kell az értekezletek sikerét, a jó, elemző módon elkészített beszámolókkal és a dolgozók aktív részvételével.

Ne feledkezzenek meg dolgozóink arról, hogy a kommunista kritika és önkritika szelleme még szorosabbra fűzi a kapcsolatokat a termelés vezetői és a dolgozó tömegek között, még nagyobb teret nyit az alulról jövő kezdeményezések előtt, tovább fokozza a verseny lendületét.

A feladat most az, hogy szakszervezeti szerveink valamennyi bizalmit mozgósítsák a még előttünk álló termelési értekezletek sikeréért. Pártszervezeteink adjanak segítséget: ellenőrizzék alaposan ezt a fontos munkát; ezenfelül pedig a népnevelők csatasorbaállításával közvetlenül is járuljanak hozzá a színvonalas termelési értekezletek megszervezéséhez.

Termelési értekezleteink akkor érik el céljukat, ha még jobban megértetik a dolgozókkal, hogy a felajánlás — a pártnak, *Rákosi* elvtársnak adott szó — szent, amelyet napról napra teljesíteni kell, amelynek végrehajtása becsület és dicsőség dolga. Akkor érik el céljukat, ha a harc lendületét tovább viszik az őszi csúcsforgalom sikeres megvalósításáért.

Felavattuk új tisztjeinket



Szeptember 30-án délelőtt avatta fel Bebrits Lajos elvtárs ünnepélyes keretek között az Államvasutak Vasúti Tisztképző Intézetének 1951—1952. évben végzett 260 hallgatóját. Az új tisztek harcba indulnak a vasút harmadik tervéve túlteljesítéséért, az őszi csúcsforgalom megvalósításáért és lendületesen küzdenek új beosztási helyükön a Rákosi elvtársnak tett fogadalom megvalósításáért.

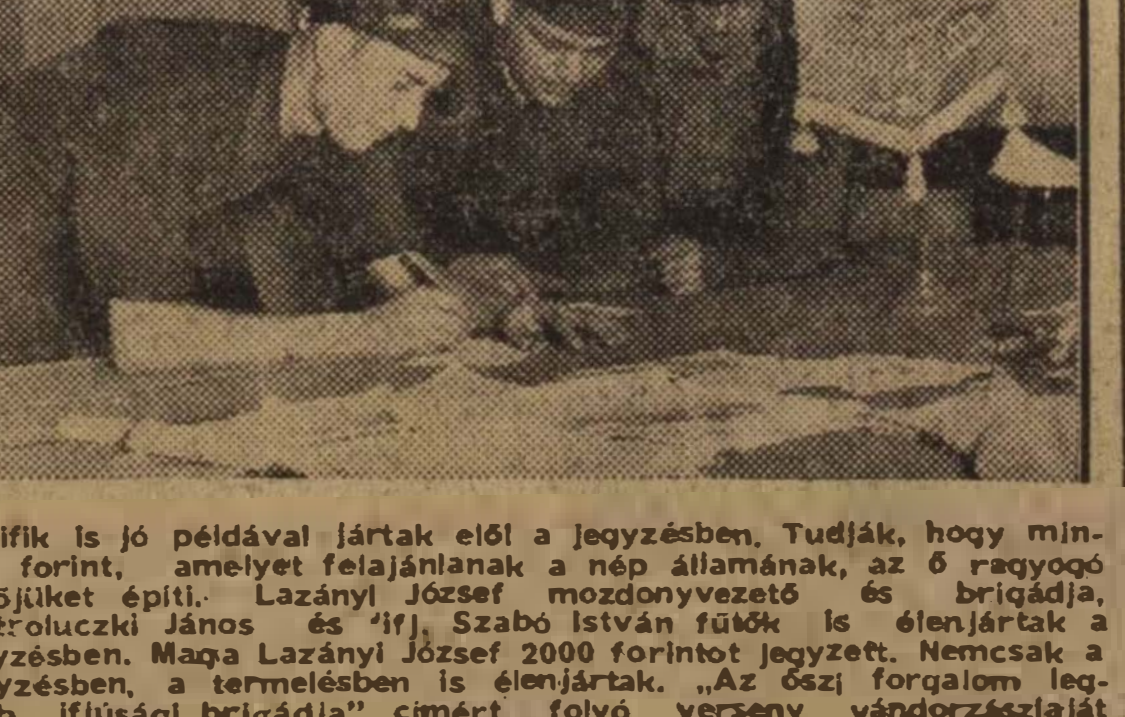
A vasutas dolgozók ragyogó helytállása a béke védelmében: közel tízmillió forinttal jegyeztük túl a Harmadik Békekölcsönt

Alig mult tíz napja annak, hogy népköztársaságunk kormánya azzal a felhívással fordult a magyar dolgozó néphez, hogy megtakarított forintjaikat bocsássák a nép államának rendelkezésére. A magyar dolgozó nép szinte egyemberként sietett hazafiúi kötelességének eleget tenni és ezt olyan szilárd egységben, a nagyszerű tanuságtételek tízezreivel, olyan ragyogó helytállással a béke védelmében, amire büszke lehet szeretett hazánk, a nép kormánya, nagy pártunk, s szeretett *Rákosi* elvtársunk.

A vasutas dolgozók 9 millió 687 ezer forinttal jegyezték túl a kölcsönt és ezzel bebizonyították, mennyire egyek a magyar dolgozó néppel, milyen töretlen egységben állanak helyt, mikor a béke védelmében áldozatot kell hozni a haza javára.

A Harmadik Békekölcsönjegyzés a vasúti üzemekben is ünnepi formát öltött és kifejezte a párt és a kormány iránti szeretetet és őszinte bizalmat, kifejezte a vasutas dolgozók egyre növekvő öntudatát, a hazájuk iránt érzett felelősségérzetet, kifejezte az egyre mélyebb gyökeret eresztő hazaszeretetet.

Különös súllyal esik latba az a példátlan lelkesedés, amellyel a vasutas fiatalság, a dolgozó nők jegyezték a békekölcsönt, de büszkén el lehet mondani, hogy örömmel, öntudatosan és lelkesedéssel jegyeztek az idősebb dolgozók is. *Szélpál* I. József ifi-mozdonyvezető gyakornok például 1500 forint békekölcsönt jegyzett, vagy a Bátaszéken dolgozó *Fenyvesi* Ödön ifjúmunkás, lakatos, aki 1000 forintos fizetése mellett 1200 forintot jegyzett és azt mondotta a körülötte álló fiataloknak, hogy nekünk épül az ország, fiataloknak és ahhoz szükséges a mi segítségünk. *Nyakas* Erzsébet, Kaposvár állomás távirásza, pedig amikor fizetésének 200 százalékát jegyezte, ezt mondotta: *„Azért adok, mert nekem is sokat adott a demokrácia"*. Miskolcon *Sánta* Andor vonatvezető, aki öt gyermek apja, havi fizetését messze túlhaladóan jegyzett, vagy *Pusztai* Károly előmunkás, az orosházi pályafenntartásnál, akinek hat gyermeke, *Varga* János, akinek hét gyermeke van és áldozatos jegyzéssel bizonyították: bíznak jövőjükben, s nyugodtan adják forintjaikat a nép kormányának. A zalaegerszegi *Hajnal* Mária, fiatal jegyvizsgáló, fizetésének közel 200 százalékát jegyezte, 1500 forintot, s azt mondta, úgy érzi, akkor állja meg jól helyét, ha a jegyzésen keresztül segíti a szocializmus építését.



Az ifik is jó példával jártak elől a jegyzésben. Tudják, hogy minden forint, amelyet felajánlanak a nép államának, az ő ragyogó jövőjüket építi. Lazányi József mozdonyvezető és brigádja, Osztroluczki János és ifj. Szabó István fűtők is élenjártak a jegyzésben. Maga Lazányi József 2000 forintot jegyzett. Nemcsak a jegyzésben, a termelésben is élenjártak. „Az őszi forgalom legjobb ifjúsági brigádja" címért folyó verseny vándorzászlaját kapták.

Rutta Emilia, az Utasellátó takarítónője, *Sugár* Bertalan, a Landler Művek alvázlakatosa, aki 1000 forintos bére mellett 2000 forintot jegyzett és rajtuk kívül ezrek és ezrek, akiket itt említeni sem tudunk, — becsületesen, példamutatóan állták helyt az áldozatvállalás napjaiban.

Erősödött a párt és a dolgozók kapcsolata is, a pártfunkcionáriusok, aktivisták, népnevelők jó munkája nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a békekölcsönjegyzés *„népi demokráciánk hatalmas politikai és gazdasági győzelmévé vált"*.

Ez a győzelem az ellenség ellen vívott kemény küzdelem kiszepette született meg. Az imperialisták ügynökei, a klerikális reakció beépített emberei minden erejükkel azon igyekeztek, hogy a magyar nép egységét, s közöttük vasutasaink helytállását, lendületét, a jegyzésben akadályozzák.

Az öntudatos vasutas dolgozók leleplezték az ellenséget, az imperialista háborús gyujtogatók beépített ügynökeit, akik előbújtak odúikból és meg akarták akadályozni a jegyzés sikerét. Dolgozóink példamutató jegyzésekkel válaszoltak és eltávolították soraikból a dolgozó nép, a szocializmus építésének ellenségeit. Megmutatták ezzel, hogy hűséges katonái a Szovjetunió által vezetett béketábornak, sziklaszilárdan állnak a szocialista vasút, a szocialista haza építésének szent ügye mellett. Úgy vették ki részüket a békekölcsönjegyzésből, hogy pártunk, dolgozó népünk büszkeséggel tekint rájuk, mint akik szilárdan álltak ki meggyőződésük mellett, a béke erősítéséért, szebb jövőjükért.

A vasutas dolgozók tovább viszik ezt a harcosságot, ezt a kitűnő lendületet az őszi forgalmi verseny során, s arra törekednek, hogy ötéves tervünk harmadik tervévének utolsó negyedéves tervét teljesítsék és túlteljesítsék, azon iparkodnak, hogy megtartsák *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmukat, hogy győzelemhez segítik az őszi csúcsforgalmat.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A propagandisták felelősségteljes munkája biztosítéka az új oktatási év sikerének

A VASUTAS PARTTAGOK egyre nagyobb része kapcsolódik be lelkes örömmel a pártoktatásba. Az elbeszélgető bizottságok előtt nem egy elvtárs beszélt arról, hogy mennyire fontosnak látja eredményes párt- és az őszi forgalomban végzett munkájában a tanulást. Sokhelyütt, ahol a beosztást az alapszervezet vezetősége elhanyagolta, a párttagok maguk jelentkeztek az alapszervezet vezetőségénél, hogy ossza be őket pártoktatásra.

Ez a nagy lelkesedés és érdeklődés, ami a párt- és DISZ-oktatás területén tapasztalható, nagy feladatokat ró a propagandistákra. *„Most fokozottan olyan propagandistákra van szükségünk, akik alaposan ismerik pártunk politikáját, gazdag tapasztalatokkal rendelkeznek a gyakorlati munkában, szabadon tájékozódnak a belpolitikai és nemzetközi helyzetben, választ tudnak adni a dolgozók kérdéseire, meg tudják magyarázni az egyes elméleti problémákat és szilárd meggyőződésre és állhatatosságra nevelik a hallgatókat”* — állapítja meg a Politikai Bizottság határozata. Ebből következik, hogy pártbizottságainknak gondosan kell a propagandistákat kiválogatni és képezni.

PROPAGANDISTÁNAK LENNI — felelősségteljes, komoly, megtisztelő feladat. A párt bizalmának a jele, ha az elvtársaknak propagandamegbizatást ad. A jó propagandista átérzi megbizatásának jelentőségét és arra törekszik, hogy munkájával kiérdemelje a párt bizalmát.

Arra törekszik, hogy az eddiginél többet és jobban foglalkozzék a hozzá beosztott hallgatók eszmei, politikai nevelésével. *A vasúton lévő párt- és DISZ propagandistáknak különösen sok segítséget kell nyújtaniok a hallgatóknak.* Az elmult oktatási év tapasztalatai megmutatták, hogy az eredmények mellett —

sok volt a hiányosság a tanulási fegyelem kérdésében, sokan hiányoztak a foglalkozásokról.

Ennek oka elsősorban abból eredt, hogy a propagandisták maguk sem érezték át eléggé felelősségteljes munkájukat, a propaganda szemináriumokra rendszertelenül, vagy teljesen felkészületlenül mentek el, nem készültek fel alaposan előadásaikra, nem ismerték eléggé a hozzájuk beosztott hallgatókat, s nem kisérték figyelemmel fejlődésüket, a munkához való viszonyukat, a termelésben elért eredményeiket.

Most ezen alapvetően változtatni kell! Propagandistáink a nyár folyamán az előadói továbbképző tanfolyamokon megkapták azt a nagyszerű fegyvert, mellyel jövőévi oktatási munkájukat győzelemre vihetik.

A KIKÉPZETT PROPAGANDISTA elvtársak nagyrésze meg tud majd felelni a feladatoknak, ha lelkiismeretes tanulással, a propagandista konferenciákra és szemináriumokra alaposan felkészülnek és ha nagy gonddal készítik elő a politikai iskola, vagy káderképző tanfolyam minden egyes foglalkozását. A jó propagandista felkészülése, magatartása példakép a hallgatók előtt. Csak az a propagandista érhet el eredményeket, aki az előadásában úgy beszél, pl. a vasúti fegyelemről, vagy a kocsiforduló csökkentéséről, a mozdonyácsorgások megszüntetéséről, stb. — ha önmaga mindebben élenjár. A propagandista csak akkor érhet el jó eredményt, hallgatói csak akkor fogják őt tisztelni és szeretni, ha a szó és tett megegyezik nála, ha hallgatói tőle tanulják meg nemcsak a marxizmus-leninizmus elvi tételeit, hanem azt is, hogyan kell azokat egyéni magatartásukban, mindennapi életükben érvényesíteni.

LEGYENEK ÉBEREK A PROPAGANDISTÁK. Harcoljanak az ellenséges és téves nézetek minden megnyilvánulása ellen. Leplezzék le a hallgatók előtt az osztályellenség nézeteit, — amivel igyekszik a vasutas dolgozók öntudatát megmérgezni. Leplezzék le és gyűlöltessék meg a háborús gyujtogatók aljas hazugságait, rágalmait és embergyűlölő agyrémeit. Szét kell zúzni a szociáldemokratizmus és a klerikális reakció hazug elméleteit, melynek elsőrendű célja, hogy a vasutas dolgozók megalkudjanak és közömbösek legyenek az osztályellenséggel szemben.

A propagandista elvtársak harcos, szenvedélyes állásfoglalásán keresztül növeljék egyre magasabbra párttagjainkban és fiataljainkban a Szovjetunió és Sztálin elvtárs iránti szeretetet.

Hétről hétre, hónapról hónapra a marxizmus-leninizmus eszméjének elsajátításán keresztül váljanak a hallgatók egyre jobb hazafiakká, akik a párt és Rákosi elvtárs iránti mérhetetlen szeretetüket a pártmunkában és a termelésben végzett jó munkájukkal fejezik ki.

Már csak pár nap választ el bennünket az oktatási év megindulásától. Használják fel a hátralévő időt az elvtársak arra, hogy az október 5 és 12-e közötti időben ismerjék meg a hozzájuk beosztott hallgató elvtársakat és segitsék őket a tanulással kapcsolatos problémáik megoldásában. Pártszervezeteink pedig támogassák a propagandistákat abban, hogy párttagságunkat a sztálini tanitások szellemében neveljék.

Vasutas nők példamutatása a békekölcsönjegyzésben

Népköztársaságunk kormányának felhivására a magyar dolgozó nők — közöttük a vasutasnők — sorompóba álltak, hogy jegyzésükkel előbbrevigyék a béke megvédésének ügyét. Jegyzésben példamutatóak voltak a vasutas nődolgozók. A szegedi igazgatóság egyik kiadványában elmondja, hogy nem egy dolgozó nő emlékezik vissza azokra az időkre, amikor a Horthy-rendszerben a textilgyári munkásnők 24 filléres órabérért dolgoztak látástól-vakulásig. Hiába végeztek ugyanolyan munkát, mint a férfiak, mégis kevesebb fizetést kaptak: azért mert nők voltak. A szegedi igazgatóság területén például, a nagylaki kendergyár volt tulajdonosa arról volt híres, hogy 20—30 filléres napszámért 12—13 éves kislányokat is alkalmazott.

Hazánkban megváltozott a nők helyzete a felszabadulás óta. Ma már van női miniszterünk, női miniszterelnökhelyetteseink, női tanácselnökeink, egyetemi tanáraink. A nőknek a munkába való széleskörű bevonásáról hozott minisztertanácsi határozat óta ezrével és tizezrével jelentkeztek munkára asszonyaink és leányaink.

Munkában, áldozatvállalásban is az élen

A vasút területén is hasonló a helyzet: egyre több nő dolgozó lesz vasutas és a legutóbbi napokban avatott vasutas tisztek jó hányada dolgozó nő. A második magyar vasutasnap alkalmával pedig számosan kapták meg jó munkájukért az érdemes és kiváló vasutas jelvényt.

Most újabb alkalom kinálkozott arra, hogy dolgozó nőink megmutassák: együtt haladnak férfitársaikkal a haza megsegitésében, a béke harcos megvédésében.

Nőbizottságaink a párt mutatta úton, a szakszervezet segitségével igyekeznek nődolgozóinkat nevelni, tanitani, kultúr- és szakszervezeti munkában aktivizálni, hogy ennek segitségével még világosabbá váljék előttük az a hatalmas változás, amit a felszabadulás hozott számukra.

Vasutas nődolgozóink jegyzésükkel is bebizonyitották, hogy értékelik eredményeinket, értékelik az alkotmányban lefektetett jogokat. Szivesen adják forintjaikat, mert látják, hogy százszorosan visszatérül. Bölcsődék, napköziotthonok, kultúr-létesítmények, üzemi konyhák, mind-mind munkájuk megkönnyitésére, életük megszépitésére épül.

A nőbizottságok vezetői, az üzemi nőfelelősök élenjárnak a jegyzésben. Soós Margit, Békéscsaba állomás nőfelelőse például 900 forintos fizetése mellett 1500 forintot jegyzett. Vagy az Északi Járműjavító dolgozója, Kovács Károlyné nőfelelős, 600 forintos fizetés mellett 700 forintot jegyzett.

A példamutatás révén nődolgozóink többsége követte a nőfelelősöket és szerte az országban szebbnél-szebb jegyzések születtek. Orosházán például Adamik Lajosné jegyvizsgáló 1400, Kétegyháza állomáson Csurgó Julia 1000, Kreszt Béláné, az Északi Járműjavító ÜV. dolgozója 800 forint fizetése mellett 1000 forintot jegyzett. Vagy itt van például Budapest-Keleti állomáson Lakhegyi Györgyné jegyvizsgáló, kétgyermekes családanya, nehéz családi körülmények között él és 600 forintot jegyzett. Lakhegyiné azt mondotta, hogy mindkét gyermeke iskolába jár és boldogan látja, hogy gyermekei gondtalan jövője biztositva van. Gyermekeim már nem fognak nyomorogni és nélkülözni — folytatta —, mint én a multban. Ezért veszem kezembe a tollat és jegyzek békekölcsönt.

Ezer és ezer nevet sorolhatnánk fel, akik példamutatóan jegyeztek, akik agitációs munkájukkal segitették a békekölcsönjegyzés sikerét. Vasutas nődolgozóink a jegyzéssel is bizonyitották hazaszeretetüket, a párt, Rákosi elvtárs iránti ragaszkodásukat, a kormány iránti hálájukat és szeretetüket is, megmutatták az imperialistáknak, hogy tettekkel is készen állnak a béke megvédésére. Ezt a lendületet visszük tovább, mi, vasutas nődolgozók az őszi forgalom sikeres megvalósitásáért vivott küzdelemben is, hogy érzékeny csapást mérjünk az amerikai imperialisták gyilkos, háborús terveire.

Tézer Jánosné

a Vasutasok Szakszervezetének nőfelelőse.



Az Utasellátó Vállalat öntudatos dolgozói is nagyban segitették a jegyzés sikerét. Pintér Lászlóné, a Budapest—Nyugati-pályaudvari Utasellátó dolgozója 710 forint fizetést kap, de magabiztosan elvette a jegyzésgyüjtő kezéből az ivet és határozottan kitöltötte. 1000 forintot jegyzett.



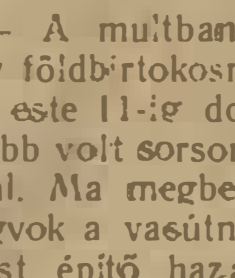
Utazás a békekölcsönjegyzés körül

A vasutas dolgozók a Harmadik Békekölcsönjegyzés során tanuságot adtak egyre növekvő öntudatukról, izzó hazaszeretetükről. A vasút egész területén ünnepi hangulat uralkodott a békekölcsönjegyzés idején. Kipirult arcú emberek siettek a jó hirekkel, lelkesedve beszélték el azokat a megnyilvánulásokat, melyekkel munkahelyükön találkoztak.

A nagyszerű példák mellett az ellenséges megnyilvánulások sem maradtak el. Ahogy nőtt a becsületes vasutas dolgozók öntudata, a vasút, a haza iránti szeretete, annyival elkeseredettebbé vált az ellenség dühödt támadása.

Mutatóban adunk néhány színfoltot a Harmadik Békekölcsönjegyzéssel kapcsolatos megnyilvánulásokról. Csepp a tengerből, amit most bemutatunk, de mint ahogy a tenger egyetlen cseppje magában hordja az óceán valamennyi sajátosságát, ugyanúgy a mi példáink is rávilágitanak arra az útra, amit egy esztendő alatt a vasutas dolgozók megtettek.

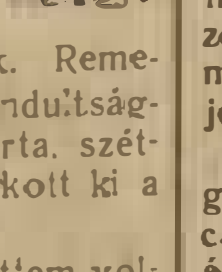
A földbirtokosok egykori cselédje



Zalaegerszegen Hajnal Mária jegyvizsgálónő 1500 forintot jegyzett és meghatódott szavakkal adott kifejezést érzelmeinek.

— A multban cseléd voltam egy földbirtokosnál. Hajnali 3-tól este 11-ig dolgoztam. Rosszabb volt sorsom a kóborló ebénál. Ma megbecsült dolgozója vagyok a vasútnak, a szocializmust épitő hazának. Azért jegyeztem 1500 forintot, hogy tovább erősödjék, viruljon a dolgozó nép hazája.

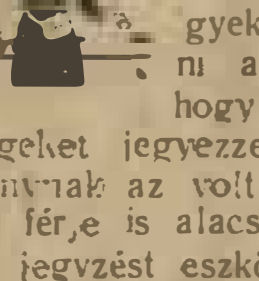
Népi államunk gondoskodik gyermekeiről



Beszélhetünk e megrendülés nélkül Horváth Aladárné győri kocsitisztitóról, aki ötgyermekes családanya létére 500 forintot adott kölcsön népi államunknak. Remegett a hangja a megindultságtól, mikor az ivet aláirta, széttárta karját és úgy bukott ki a szó a száján:

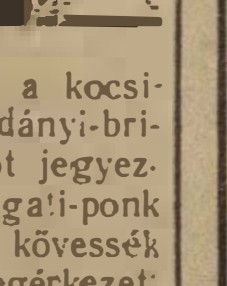
— Még többet szerettem volna jegyezni. Tele van a szivem hálával a mi pártunk iránt. Öt gyermekem neveléséről, boldog jövőjéről gondoskodik népi államunk.

A komáromi eset



A komáromi fűtőházban történt. Az egyik dolgozó felesége bement a fűtőházba és arra igyekezett rávenni a dolgozókat, hogy alacsony összegeket jegyezzenek. Az asszonynak az volt a célja, hogy így férje is alacsonyabb összegű jegyzést eszközölhessen, mint azt tervezte. Berec József, a férj, mikor megtudta, mi járatban van a fűtőházban felesége, a jegyeztető elvtárshoz sietett és aláirta az ivet. 1100 forintot jegyzett. Ezzel még nem ért véget Berec József munkája, hanem sorra felkereste mindazokat, akikkel felesége beszélt és meggyőzte őket arról, hogy hazafias kötelességük jól jegyezni.

Nemes versengés



Szegeden a Ludányi rakodóbrigád miután lejegyzett, a jegyzési összeget felirta egy rakott teherkocsira, amely Budapest—Nyugati-pályaudvarra volt irányitva. Ráirták a kocsi falára, hogy ők, a Ludányi-brigád tagjai 2550 forintot jegyeztek és kérik a Nyugati-pont rakodóbrigádjait, hogy kövessék példájukat. A kocsi megérkezett a Nyugatiba. A Nyugati rakodóbrigádjainak egyike, a Pribéti-brigád úgy érezte, válaszolni kell erre a felhivásra. Gyors tanácskozást tartottak és felemelték a már eszközölt jegyzésüket 2800 forintra, majd ráirták, ugyanarra a kocsira: „Válaszunk 2800 forint”. A kocsi ratkottan visszaérkezett Szegedre. A Ludányi-brigád örömmel vette a választ és elhatározta, hogy nem marad alul. 3000 forintra kerekitették ki jegyzésüket. Azzal a felirással ment vissza a kocsi ismét a Nyugatiba: „Válaszunk 3000 forint”.

A kupeckedő váltókezelő



Mint amilyen lelkesitő valamennyi fenti példa, olyan gyűlöletesek az ellenséges megnyilvánulások. Balatonfenyvesen Somogyvári József váltókezelő, aki szabadidejében két lovával a busásan jövedelmező kulákmunkát, a fuvarozást végzi, 100 forintot akart jegyezni. A jegyeztetők kijelentették, hogy népi államunk nem fogad el alamizsnát. A kétlaki kupeckedő váltókezelő tartsa meg 100 forintját, azt az összeget, amit akármelyik napon fuvarozással könnyűszerrel megkeres.

Az állomásfőnök 100 forintja



Tatabányán Nagy Géza állomásfőnök, aki szépen berendezett állomási lakásban lakik, jól kihasználja a vasút által számára épitett konyhakertet nagyszámú baromfi nevelésére, malacok hizlalására, nem átallotta kijelenteni, hogy száz forintot jegyez, mert ő így is többet ad a népi demokráciának, mint amennyit kap”.

A Harmadik Békekölcsönjegyzés néhány mozzanatáról számoltunk be. Tanuljanak belőle a vasutas dolgozók.

A hazaszeretet nagyszerű példáját mutatja Sáfrán Pál

A budapest-ferencvárosi pályafenntartási főnökség XXII. pályamesteri szakaszának dolgozója Sáfrán Pál Raktárkezelő és 850 forintos bruttó bérjövedelemmel rendelkezik.



Amikor Mérőné elvtársnő, a lelkes jegyzésgyüjtő felkereste Sáfrán Pált, meghallgatta, mit mond a fiatalok jövőjéről, néhány pillanatig számadást végzett, majd határozott hangon mondta: Háromezer forintot jegyzek.

A pályamesteri szakasz dolgozóinak meleg szeretete és becsülése övezi a munkában is élenjáró fiatal pályamunkást.

Törtel községben születtem — mondja beszélgetés közben. — Apám nincstelen napszámos volt és sok nehézség között nevelt fel három testvéremmel együtt. Már gyermekkoromban kulákok cselédje voltam, akiktől nagyon sokat szenvedtem. 1950-ben jöttem a vasútra dolgozni a ferencvárosi XXII-es pályamesteri szakaszra és azóta is itt munkálkodom. Amikor a Harmadik Békekölcsön jegyzési ivét elémtették, elvonult az a nyomor és megaláztatás a szemem előtt, amelyet a felszabadulás előtt kellett elszenvednünk. Magam előtt láttam szocialista hazánk jövőjét, egyre növekvő iparunkat, hatalmas békeműveinket, amelyeket mi, vasutasok nap mint nap látunk és eszembe jutott, hogy még vannak, akik a megvilágosodott falunkat ismét sötétségbe akarják taszitani. És ekkor úgy éreztem, hogy kötelességem — erőmhöz mérten — békés fejlődésünket megvédeni.

Sáfrán Pál nemes példája, a dolgozó nép iránt érzett szeretete, bizalma a nép kormánya iránt lelkes követőkre talált szerte az országban és a fiatalok ezrei siettek példamutatóan eleget tenni hazafias kötelességüknek.

Levelezőink munkájáról

Az elmult héten szerkesztőségünk postája tovább növekedett. Levelezőink, tudósitóink lelkes hangú levelekben számoltak be a harmadik békekölcsönjegyzés nagyszerű lefolyásáról. *Fabó* József Mezőhegyes, *Arvai* Mária Mezőtúr, *Varró* Mária jegyvizsgáló Budapest—Keleti pályaudvar, *Hegedüs* János Dombóvár állomásról — és még sokan mások, akik saját életük megváltozásán keresztül mérlegelték népi demokráciánk, a párt támogatását, irták nekünk.

A kölcsönjegyzésről szóló beszámolók mellett levelezőink helyesen birálják épitőmunkánk fogyatékosságait, a terv teljesitésének akadályozóit és akadályait egyaránt. *Katona* Lajos levelében például arról is beszámol, hogy

a szegedi MÁV Felépitményi és Vasanyagjavító ÜV-ben a negyedik negyedévi terv teljesitését oxigén hiánya hátráltatja.

Szerkesztőségünk a Vasúti Főosztály 6 D. ügyosztályán keresztül intézkedett, hogy a hiányosságot megszüntessék.

Levelezőink most arról irjanak, hogy az őszi forgalom időszakában az állomásdolgozók a kocsiforduló meggyorsitása érdekében hogyan harcolnak. Arról, hogy a fűtőházak *dolgozóit* mi akadályozza a mozdonyforduló megrövidítéséért vivott küzdelemben. Irják meg, hogy a járműjavító műhelyekben a havi tervek teljesitését az anyaghiány hogyan befolyásolja, az élenjárók, a legöntudatosabbak hogyan segitik a munkafegyelem megszilárdítását, negyedik negyedévi tervünk határidő előtti teljesitését.



Szerte az országban lelkes, aranyos úttörő pajtások járták a vasúti üzemeket és köszöntötték fel a jegyzésben élenjáró dolgozókat. Képünk a Landler Művekben készült, ahol a kis pajtások megköszönik Garamszegi Józsefnek 1700 forintos kitűnő jegyzését és virágcsokrokkal kedveskednek neki.

Eredmények és hiányosságok a szakszervezeti esti tanfolyamok előkészítésében

Szakszervezetünk ezévi oktatási munkájának előkészületei azt mutatják, hogy a központ osztályai, a területi bizottságok és az üzemi bizottságok többsége — a tavalyi évhez viszonyitva — jobban foglalkozik az oktatás kérdésével. Szervezeteink egyre jobban felismerik, hogy az oktatás, a vasutas szakszervezeti aktívák állandó nevelése *szükséges* és nagymértékben hozzájárul a mindennapi feladatok megoldásához, ezen keresztül nagy célkitűzéseink, az ötéves terv, a szocialista vasút megteremtéséhez, az őszi forgalom sikeres lebonyolításához. A szervezett oktatás hozzájárul szakszervezeti aktíváink elméleti színvonalának emeléséhez, az ellenség elleni harc fokozásához.

Eredményeket értünk el az oktatási év terveinek elkészítésében és ez azt mutatja, hogy szervezeteink többsége megértette a tervszerű munka jelentőségét, felmérte a lehetőségeket, megszabta a feladatokat. A központ osztályai és a területi bizottságok által készített tervek többsége értékeli a mult oktatási év eredményeit, következtetéseket von le a hibákból. Például: mult évben nem fordítottunk kellő gondot a tanfolyamvezetők kiválasztására, de évközben is elhanyagoltuk a velük való rendszeres foglalkozást. Ebből a hibából eredt a tanfolyamok alacsony színvonala, gyenge előadások és szemináriumok megtartása.

Azonban eddigi tapasztalataink azt mutatják, hogy üzemi bizottságaink nagyrésze ütemtervet készített oktatási terv helyett, nem értékelik az elmult oktatási év eredményeit és hiányosságait és nem foglalkoznak a végrehajtandó feladatokkal és azoknak módszereivel. Az ÜB-k oktatási terveit helytelenül, egy személy készítette és nem érvényesül benne a kollektív vezetés elve. Üzemi bizottságainknak most az a legfontosabb feladatuk, hogy közös munkával elkészítsék oktatási terveiket és ÜB-értekezleten tűzzék napirendre annak megtárgyalását.

Az október elsejével beindult oktatási évben sokkal nagyobb gondot kell fordítanunk a tanfolyamvezetők munkájának megjavítására, annál is inkább, mert a területi bizottságok és az üzemi bizottságok tagjai vezetik tanfolyamaink túlnyomó többségét. A központban és a területi bizottságokon megtartandó értekezleteken rendszeresen kell foglalkozni a tanfolyamvezetés kérdéseivel és az elvi iránymutatás mellett, gyakorlati tapasztalatok általánosításával is segíteni kell a tanfolyamok színvonalának emelését.

Előtérbe kell tenni az oktatási bizottságok munkáját is. A központ, a területi bizottságok és az üzemi bizottságok 4—5 tagból álló oktatási bizottságai állandóan tanulmányozzák a felszínre kerülő eredményeket és hiányosságokat. Gondoskodjanak a jó eredmények, módszerbeli jó tapasztalatok széleskörben való elterjesztéséről és nyujtsanak hathatós segítséget a hibák kijavításához. Az oktatási bizottságok gondoskodjanak az oktatás népszerűsítéséről. Egyéni beszélgetés alapján válogassák ki és győzzék meg az aktivistákat a tanfolyamokon való részvétel fontosságáról. Ez azonban nem jelenti azt, hogy az oktatási munkával az üzemi bizottság többi tagjai nem foglalkoznak. Minden funkcionáriusnak és aktivistának érdeke és kötelessége az oktatási munkával való foglalkozás. Az elmúlt oktatási év tapasztalatai azt mutatják, hogy a meggyőzés nélkül, kijelölés útján szervezett tanfolyamok hallgatóinak nagyrésze lemorzsolódik és nem viszi előre szervezeti munkánk megjavítását.

A vidéki kisebb üzemi bizottságoknál komoly problémát jelent az egy-két bizalmi és 10—15 különböző reszortaktíva oktatásáról való gondoskodás. A kis létszám miatt ezeken a helyeken tanfolyamot indítani nem célszerű. Ezen a téren a vonalfelelős elvtársakra hárul a feladat, hogy a kis üzemi bizottságoknál az aktívákat, bizalmiakat egyéni tanuláson keresztül készítsék fel és előre meghatározott időpontban konferenciaszerűen kérdezzék vissza tőlük a tanultakat. A tanulást a vonalfelelősök és az üzemi bizottságok elnökei rendszeresen ellenőrizzék és segítsenek az aktíváknak a tanulásban. Ügyeljenek a vonalfelelős elvtársak arra is, hogy ahol az ÜB-nél 10—15 bizalmi, vagy ugyancsak 10—15 egy reszorthoz tartozó aktíva oktatásáról kell gondoskodni, ott már lehet esti tanfolyamot indítani, heti egy, esetleg többszöri foglalkozással.

Üzemi bizottságaink az elkészített oktatási terveiket tárgyalják meg a helyi pártszervezetekkel és az oktatási feladatok végrehajtásához kérjék azok segítségét. Nem fordulhat elő olyan eset, mint például Szolnokon, ahol a fűtőház párttitkára azt mondta, hogy csak félfüllel hallott a szakszervezeti esti tanfolyamok indításáról. Az üzemi bizottságok felelősek a párt előtt a végzett munkájukért és ha ilyen lazaságok előfordulnak, akkor nem érhetünk el eredményeket a szakszervezeti munka megjavítása terén, nem tudjuk végrehajtani a szocializmus építésében a reánkháruló feladatokat.

Harcban a mozdonyforduló megrövidítéséért

Ezekben az október eleji napokban, amikor az őszi csúcsforgalom szinte óráról órára fokozódik, a szokottnál is lüktetőbb az élet a Ferencvárosi Fűtőházban. Míg a hatalmas 424-esek és a kisebb gépek többnapos útjukról érkezve kezelésre járnak be a mozdonyszínbe, a személyzet első dolga, hogy kölcsönjegyzésre siessen. Kint az irodaépület falán már nevekkel megtelt táblák hirdetik, hogy a Ferencvárosi Fűtőház dolgozói tudják, mi a kötelességük a hazával szemben: alaposan kiveszik részüket a harmadik békekölcsön jegyzéséből. *Löcsei* János Kossuth-díjas mozdonyvezető 4000 forintos jegyzésével halad az élen, fűtője, *Horváth* III. János 1000 forinttal csatlakozik hozzá. *Barka* István, *Hegedűs* István, *Szilágyi* Imre mozdonyvezetők 3—3000 forintot jegyeztek. Kiemelkedően példás jegyzés *ifj. Mezősi* Mihály fűtőé: 1000 forint körüli keresete mellett 1800 forint kölcsönt ajánlott fel az államnak.

A Rákosi elvtársnak tett fogadalom valóraváltásáért

Vannak itt egyéb számok is, amikkel nem kell szégyenkeznünk — mondja *Ujházi* Lajos, a fűtőház főnöke. — A Rákosi elvtársnak tett fogadalmat, hogy győzelemre visszük az őszi nagy szállítások ügyét, egy pillanatra sem tévesztjük szem elől. A vasutasnap alkalmából tett felajánlásainkat sorra túlteljesítjük. A legutóbbi kiértékelés szerint a 100 elegytonna kilométertervet, amelynek 8%-os túlteljesítését vállaltuk, 10.3%-kal teljesítettük túl. Kilométertervünknek 15%-os túlteljesítésére vállalkoztunk, a túlteljesítés máris 28.2 százalék. A széniogyasztás 5 százalékos csökkentését ajánlottuk fel, de már 15 százaléknál tartunk.

Amikor idáig ér a felsorolásban a főnök, egy pillanatra elhallgat, aztán csendesebbre fogva a szót, igy folytatja:

— Meg kell mondanom, bajok is vannak. Nem is csekélyek. Mégpedig a mozdonyforduló körül! Ez a legnagyobb akadálya a kocsiforduló lecsökkentésének. *Bebrits* elvtárs a VII. Vasútüzemi Értekezleten mondott beszédében nagyon a lelkünkre kötötte: minden erőnkkel arra törekedjünk, hogy a mozdonyfordulót megrövidítsük. Az a feladatunk, hogy minél kisebbre csökkentsük a szerelési időt, gépeink minél kevesebbet ácsorogjanak az állomásokon, a személyzet a kelleténél több időt ne fordítson pihenőre és megszűnjék a még mindig oly gyakori „vár kikérésre!” Ezeknél a műveleteknél azonban egyelőre sok a zökkenő. Be kell vallanunk: a mozdony félforduló normát jelenleg csupán 0.57—0.67 százalékra tudjuk teljesíteni, ami annyi, mintha majdnem két mozdonyra lenne szükség egy vonathoz.

A műhely dolgozóinak segítsége

Pedig az időszaki javításokat a mozdonyműhely dolgozói októberről novemberről, már szeptemberre előrehozták és a vasútüzemi értekezletre tett felajánlásukat, hogy a 24 órán túli javításban lévő mozdonyok száma az összes mozdonyokhoz képest nem lesz nagyobb 5 százaléknál — mig régen 10 százalék volt — teljesítették. Jelenleg már ott tart a Ferencvárosi Fűtőház mozdonyjavító műhelye, hogy más fűtőházaktól is kész átvenni javításra szoruló mozdonyokat. *Tihanyi* József művezetőnek az anyag beszerzésében, a munka jó megszervezésében kifejtett buzgalma, *Bohn* Ernő szerelvényjavító és *Házi* József csoportvezető lakatos pontos, lelkiismeretes munkájának tulajdonitható elsősorban ez az eredmény, de a műhely valamennyi dolgozója nagy mértékben hozzájárult a javítások gyors és kifogástalan elvégzéséhez. Munkahőstettként emlegetik a fűtőházban *Goján* István sztahanovista hegesztő és *Garamszegi* Gyula sztahanovista villanyhegesztő teljesítményét. Az egyik 424-esen nagyobb javítás vált szükségessé. Ugy látszott, hogy a gépet önálló műhelybe kell küldeni, ami a mozdonynak a forgalomból 2—3 hétre való kiesését jelentette volna. Goján és Garamszegi elvtárs „házilag” négy nap alatt végezték el a javítást, mégpedig ugyancsak a ház körül található hulladékanyagokból, ami a nagy időmegtakarításon kívül, számottevő pénzbeli megtakarítást is jelentett, mert amíg a külön műhelyben végzett munka mintegy 5000 forintba került volna, ők mindössze 500 forintos költséggel végezték el a javítást.

Hogyan látja a mozdonyvezető

Ilyen és hasonló munkahőstettek születnek a Ferencvárosi Fűtőház mozdonyműhelyében, de a mozdonyforduló mégsem akar javulni . . .

Lazányi József mozdonyvezető, az ifi-brigád tagja igy beszél erről a kérdésről:

— Tegnap este 20 óra óta várom a gépemet, amely a váltószemélyzettel van úton. Most déli 13 óra van és még mindig nem érkezett meg. Én legutóbbi utamon 51 óra szolgálatból 31 óra meddő időt töltöttem a különböző állomásokon. Ez az út menetrendszerű kötött forgalomban legfeljebb 10 órát venne igénybe. Persze, azt mondják ránk, vontatási dolgozókra, hogy a régi nótát fújjuk: a forgalmi személyzet az oka. Pedig hát csakugyan a forgalom részéről kellene javítani ezen az állapoton. Ha a forgalom biztosítana részünkre 18—20 napos kötött mozdonyfordulót, a Ferencvárosi Fűtőház játszva bonyolítaná e az egész őszi teherforgalmat. Most ellenben csak hatnapos kötött fordulónk van, erre hat mozdonyunk van beállítva, a többi a rendkívüli vonatokat vontatja, amelyeknek indulása-érkezése teljesen bizonytalan. Igy aztán nagyon nehezen tudunk eredményt elérni a mozdonyforduló leszorításában. A 2000 tonnás mozgalom, meg az 500 kilométeres forduló is kárt szenved. Amit mi tehetünk, majdnem mindössze annyi, hogy a lehető legkisebbre rövidítjük a kezelési időt. Sajnos, itt jóformán csak perceket lehet megtakarítani. Ezt sem tévesztjük azonban szem elől, mert minden perc drága, ha az őszi csúcsforgalom lebonyolitásáról van szó.

Szovjet szakkönyv magyarul a mozdonyforduló megrövidítéséről

A 7. szakosztály mindent elkövet, hogy segítségükre legyen a vontatás dolgozóinak a mozdonyforduló leszorításában. A szakosztály tanulmányozza *Mihejev* szovjet szerzőnek a mozdonyforduló csökkentésével foglalkozó szakkönyvét. Ez a mű részletesen tárgyalja a mozdonyforduló elemeit, a vonalon, a közbeeső állomásokon, a honos fűtőházban, a műszaki műveletek alatt és a forduló fűtőházban. Ez a szakkönyv nagy segítséget ad a vontatás dolgozóinak a mozdonyforduló lecsökkentéséért inditott harcban.



Az idősebb dolgozók is dicséretesen vették ki részüket a jegyzésből. A Hámán Kató Fűtőház szénkirakó munkása, Fürj Ferenc örömmel tett eleget a kormány felhívásának és 1800 forintot jegyzett.

Fritz Schönherr német vasutas békeharcos mártírhalála

A Német Demokratikus Köztársaság Vasutas Szakszervezetének Központi Vezetősége az elmult napokban levélben értesített bennünket arról, hogy augusztus 19-én éjjel a Berlin angol övezetében lévő grunewaldi járműjavító üzemben szolgálatot teljesítő Fritz Schönherr, vasutas dolgozót fasiszta banditák meggyilkolták.

Fritz Schönherr aktív harcosa volt a békéért és Németország egységéért indított mozgalomnak, akit munkásszervezeti tevékenységéért már a nácik is bebörtönöztek és megkínoztak. Ernst Kamieth, majd Philipp Müller meggyilkolása után, most Fritz Schönherrben is elvesztették a német vasutasok egyikét azoknak a harcostársaknak, akik a békéért, haladásért, Németország egységéért harcoltak és akik mindenkor példamutatóan küzdöttek a munkásmozgalom ügyéért.

A demokratikus német vasutasok a gyalázatos tettre azzal válaszolnak, hogy tovább fokozzák éberségüket, s a nyugatberlini rendőrség minden nyomása ellenére a szocialista munkaverseny élére lendültek és a hősies cselekedetek egész sorozatát viszik végbe a szocializmus építésével kapcsolatban.

A Szovjetunió Kommunista Pártjának XIX. kongresszusa

A Szovjetunió Kommunista Pártjának XIX. kongresszusa október 5-én ült össze a világ dolgozóinak határtalan érdeklődése és lelkesedése közepette, mély ragaszkodás és a szeretet forró érzését keltve nemcsak a szovjet népben, hanem szerte a világon a béke és haladás minden hívében.

Lenin és Sztálin nagy pártjának kongresszusai mindig határkövet jelentettek az oroszországi munkásosztály, majd a szovjet nép életében. Ezeken a kongresszusokon tűzték ki a Bolsevik Párt lángeszű vezetői a párt soronkövetkező feladatait, mutatták meg a megvalósításukhoz vezető utat és módot.

A Bolsevik Párttal az élen halad a szovjet nép ma is győzelemről győzelemre és ejti csodálatba a világot hatalmas gazdasági és politikai győzelmeivel a kommunizmus felé haladó úton.

A Bolsevik Párt kongresszusai nemcsak a szovjet nép ügye, hanem ezeknek a kongresszusoknak a döntései elválaszthatatlanul összefonódnak a világ proletáriátusának ügyével, az egész emberiség sorsával, haladásával. Ezért érzik a dolgozók szerte a földön, ezért érzi a haladás minden híve, s ezért fogadták a kongresszus bejelentését, a Szovjetunió új ötéves tervének irányelveit, a háború utáni idők legnagyobb jelentőségü eseményeként.

A kongresszus hatalmas visszhangjának azonban más, közelebb fekvő okai is vannak: a mai nemzetközi helyzet. Az imperialista táborban tovább folyik a dühödt háborús uszítás, a háborús készülődés a Szovjetunió, a népi demokráciák ellen. A világbékét akaró százmilliók azonban a békeszerető Szovjetunió szavát lesik. Megtanulták, hogy a Bolsevik Párt, Sztálin elvtárs, a szovjet nép szava az, amely a háborúutáni idők feszült politikai légkörében kivezető utat mutat a világnak a haladás és a béke irányában. Az egyszerű emberek százmilliói, mindazok, akik békét akarnak a népek között, örömmel és reménységgel tekintenek a kommunizmust építő Szovjetunió felé. A kongresszus összehívásának visszhangja megmutatja, hogy az emberek milliói ma a földkerekség minden országából Moszkva felé tekintenek.

A vasút dolgozói október 4-én reggel a röpgyűlések százait tartották és fejezték ki szeretetüket, ragaszkodásukat a Szovjetunió Kommunista Pártja, a nagy Sztálin, a békét védő Szovjetunió iránt. Üzemeink öntudatos dolgozói felajánlásokkal, jobb munkával, a terv határidő előtti teljesítésével bizonyítják, mennyire a saját ügyüknek érzik a kongresszust. Hogy csak egy példát említsünk a sokezer közül, az Északi Járműjavító ÜV. dolgozói terven felül, közel egymillió forint értékű munka elvégzését vállalták, s becsületesen eleget is tettek felajánlásuknak.

Dolgozóink tudják, hogy a kongresszus felmérhetetlen segítség a magyar nép számára is a szocializmus felépítéséért, a béke megvédéséért vívott harcban és tudják, hogy a békéért folyó világméretű küzdelem új, győztes fegyverelt adja kezükbe.

Kiszélesítjük kapcsolatainkat a csehszlovák vasutas dolgozókkal

A második magyar vasutasnapon — amint erről beszámoltunk — háromtagú csehszlovák küldöttség képviselte a csehszlovák vasutas dolgozókat.

Most, Vojtech *Daubner* elvtárs, a Csehszlovák Vasutas Szakszervezet elnöke, Anton *Balas* elvtárs, a Szlovákiai Közlekedési Szakszervezet vezető titkára, valamint Karel *Marik* elvtárs, a csehszlovák vasutas dolgozók lapjának, a *„Spoj”*-nak szerkesztője levelet írtak szakszervezetünknek. Levelükben elmondják, hogy a központi bizottsági elnökségi ülésen ismertették a magyar vasutasnapi útjukat, majd igy folytatták:

„Meg vagyunk győződve arról, hogy a második magyar vasutasnapon résztvett csehszlovák vasutas küldöttség útja határkövet jelent az eddigi gyér kapcsolat fejlesztésében, a tapasztalatcseréjében, a szocializmus és a szocialista közlekedés építésében mindkét részről. A konkrét határozatok megvalósítása ezt fogja tanusítani.

Rendszeresen tudósítunk Benneteket üzemeink összevonására vonatkozó előkészületeinkről és egyéb eseményekről és kérjük, hogy hasonlóképpen mi is kapjunk értesitést a Ti munkátokról.”

A csehszlovák vasutas dolgozókkal való kapcsolat elmélyítésére kell törekednünk. Azok a dolgozók, akik csehszlovák vasúti üzemek dolgozóival levelezni óhajtanak tapasztalatcserére törekszenek, leveleiket küldjék be szerkesztőségünkbe, ahol gondoskodunk a kapcsolatok felvételéről és a levelek továbbításáról.

Vasútipari tanulóintézet létesült Makón

Ünnepélyes tanévnyitóval kezdte meg működését Makón hazánk első vasutas iparitanuló intézete. Az általános iskola nyolc osztályának elvégzése után csaknem 350 fiatal sajátítja el itt a mozdonyvezető és a fűtőházi szakmunkás tudnivalóit. Az intézetben a szovjet iskolák mintájára minden tantárgynak külön tanterme van a szükséges szemléltető eszközökkel. A tanműhelyekben szakmánként külön termekben, korszerű gépeken dolgoznak a tanulók. A 38 tagú nevelőtestület gyakorlati oktatóit a vasút legkiválóbb dolgozóiból, szakmunkásaiból választották ki. Az intézetben két külön leányosztály van.



Az Északi Járműjavító ÜV dolgozói csapatzászlót ajánlottak fel az egyik repülőalakulat számára. A néphadsereg és a vasutas dolgozók testvéri összetartozását kifejező csapatzászlót ünnepélyes keretek között adták át a néphadsereg egységének.

Sikerrel folynak a természettudományi és történelmi előadások a terézvárosi osztálymérnökségen

A vasutasok szakszervezetének kultúrnevelési osztálya által rendszeresített természettudományi és történelmi előadások igen szép sikerrel folynak a Terézváros osztálymérnökségen.

Néhány éves multra tekinthet vissza ez a kezdeményezés, azonban előzőleg nem folyt komoly munka e területen. A hiba kiindulópontja — a szakszervezet kultúrnevelési osztályának vezetője időt szakított arra, hogy megnézze munkánkat és tárgyaljon problémáinkról. A megbeszélés alapján új alapokra fektetik az előadások meegszervezését.

Milyen módszerrel dolgoztunk? Először is oktatási felelősöket jelöltünk ki. Az aktivák közül bevontuk a területünkön lévő különböző szolgálati ágak vezetőit, előadási ütemtervet készítettünk és széleskörű felvilágosító munkával igyekeztünk meggyőzni dolgozóinkat a természettudományi és történelmi előadások hallgatásának jó oldaláról.

A fáradtság meghozta a gyümölcsét. Megkezdtük az előadásokat. Minden hónapban egy természettudományi és egy történelmi előadást tartunk három különböző helyen ahol igen jelentős számban vesznek részt dolgozóink. A sikerhez nagy mértékben hozzájárult az is, hogy a Természettudományi Társulat és a Történelmi Társulat kiváló szakelőadókat küldött. Az előadások közül kiemelhetik, s mondhatni komoly visszhangot keltett például Batizi tanár elvtárs előadása Kossuth szerepéről a szabadságharcban. Az előadást élénk vita és a kérdések özöne követte. Hasonló a helyzet a természettudományi vonatkozású anyagnál is.

Sikerünk azt bizonyítja, hogy jó szervezéssel, politikai felvilágosító munkával, eredményeket tudunk elérni. Itt is látszik, hogy dolgozóink kultúrigényesek, — szívesen tanulnak és örömmel fogadják ezeket az előadásokat, amelyek felvilágosítják őket, megmutatják a történelemnek a mult rendszer által homályba burkolt, soha nem ismertetett részleteit, rámutatnak az igazságra, megismertetik a haladó természettudománnyal, a csodálatos erőkkel, melyeket a tudomány az emberiség szolgálatába állít.

Varga Lajosné
a terézvárosi osztálymérnökség dolgozója

Jó példával járt elöl



Herceg Mária, Budapest—Keletipályaudvar létszámába tartozó jegyvizsgáló 600 forint fizetés mellett 1000 forint békekölcsönt jegyzett. — Az alkotmányért, a mai szép életemért jegyzek enyt — mondotta.

A hét kiemelkedő filmjei

SEMMELWEIS

A Semmelweis című új magyar film a Karlovy-Vary i filmfesztiválon az életrajzfilmek díját nyerte. Semmelweis igaz eszméért élt, küzdött. Semmelweis alakjának életrekeltése nagy feladat volt és kivételesen nehez. Semmelweis nemcsak középpontja hanem minden kockán jelenlévő alakja is a filmnek.

A kiváló filmalkotással sikerült Bán Frigyesnek, a Magyar Népköztársaság kétszeres Kossuth-díjas művészének olyan emléket állítani, amely méltó hőséhez és úgy mutatja meg Semmelweis személyét, jellemét, munkásságát, harcát, mint amilyen az a valóságban volt. Meg akartuk mutatni különösen külföld felé hogy Semmelweis magyar volt, korának egyik leghaladóbb szellemű tudósa, a tudomány forradalmára, aki tűzzel-vassal küzdött a maradiság ellen.

A verseny nyilvánossága



lenáltóereje volt a jegyzésnek. Az ilyen táblák előtt megálltak a dolgozók, megvitatták a jegyzéseket és arra törekedtek, hogy az ő nevük is felkerüljön azok közé, akik jó jegyzéssel harcoltak a békéért.

Szakszervezeti Aktivák Háza október havi programmjából

OKTÓBER 14-ÉN: A kultúrotthonok őszi téli munkája. Előadó: Csikós László, a SZOT Kultúrnevelési Osztályának munkatársa.

OKTÓBER 21-ÉN: Hogyan dolgozzék a műhelybizottság. Előadó: Siklósi Lajos, a SZOT Szervezési Osztályának munkatársa.

OKTÓBER 23 ÁN (Ankét): Hogyan biztositja a területi bizottság a szakszervezeti esti tanfolyamok magas elvi színvonalát. Vitavezető: Fischer István, a SZOT-iskolák és tanfolyamok osztályának munkatársa.

OKTÓBER 24 ÉN: Hogyan foglalkozik a társadalmi munkavédelmi felügyelő a munkavédelmi megbizottakkal. Előadó: Orsánszki Gyula, a Magyar Adócsőgyár társadalmi munkavédelmi felügyelője.

OKTÓBER 28 ÁN: Hogyan harcoljon az üzemi bizottság az ül értelmiség kialakitásáért. Előadó: Péner Imre, a közoktatásügyi minisztérium munkatársa.

OKTÓBER 30 án: A sztahanovista úlitómozgalom fejlesztésével kapcsolatos feladatok. Előadó: Olajos József, a Vasas Szakszervezet Termelési Osztályának munkatársa.

A „Bányamunkás" és az „Építők Lapja" üdvözlete

A „Bányamunkás" és az „Építők Lapja" szerkesztősége levelet intézett lapunkhoz abból az alkalomból, hogy a *„Szocialista Vasútért"* hetilapként jelenik meg.

A bányamunkásság azt várja ettől a jelentőségteljes változástól — írja *Kósa* Lajos elvtárs, a *„Bányamunkás"* szerkesztője —, *hogy a „Szocialista Vasútért" a jövőben még eredményesebben harcol a vasutas dolgozók nagy nemzeti feladatának teljesítéséért: a szállítás szocialista megszervezéséért, s ezen belül azért, hogy a vasút a lehető legrövidebb idő alatt eljuttassa a bányaüzemekben termelt szenet a gyárakba, az üzemekbe, Sztálinvárosba, Komlóra, Kazincbarcikára, s ezáltal elősegítse hatalmas békealkotásaink mielőbbi megvalósítását.*

Az *„Építők Lapjának"* szerkesztősége nevében *Dékány Kálmán* szerkesztő üdvözölte a vasutasok új hetilapját. *A vasutas dolgozók* — írja többek között — *keményen küzdenek azért, hogy szocialista népgazdaságunkban az árucserét lebonyolítsák, a különböző iparágak nyersanyagszükségletét idejében kielégítsék. Az építőmunkások keze nyomán születő nagy alkotásokhoz is naponta érkezik a tégla, cserép, cement, vas- és faanyag, s nem kis mértékben befolyásolja az építkezések határidejének betartását az anyagot szállító vasutas dolgozók fontos és felelősségteljes munkája. A „Szocialista Vasútért" hetenkénti megjelenése nagy lehetőséget nyújt arra, hogy a vasutas dolgozókat még jobb munkára mozgósítsa, olyan emberekké nevelje, akik növekvő szocialista öntudattal minden akadályt leküzdenek a szállítási tervek maradéktalan végrehajtásáért.*

A multból

Örömmel és lelkesedéssel dolgozunk ötéves tervünk szállítási feladatainak lebonyolításán. Népgazdasági tervünk gondoskodik a vasút fejlesztéséről. Felemelt tervünk vasúti közlekedésére vonatkozó része előirja például, hogy 1949-hez viszonyitva 60 százalék helyett 133 százalékkal több áru elszállítását kell biztositani.

Szerte az országban, egyre nagyobb arányú a vasút fejlesztése, új vonalak, új vasútállomások nőnek ki a földből, amelyek soha nem tapasztalt forgalmat bonyolítanak le. De ugyancsak óriási feladatokat oldanak meg a régi, vagy korszerűsített rendezőpályaudvaraink, állomásaink.

Érdekes összehasonlítást tenni a mult és a jelen forgalma között. A *„Dunántúl"* című lap 1932 január 27-i számában többek között így ir:

Nagyarányú csökkenést mutat a pécsi pályaudvar utas- és áruforgalma. 2000-rel kevesebb az induló és érkező személy- és gyorsvonatok száma, mint 1930 ban.

Most készült el a főpályaudvar és külvárosi állomás utas- és áruforgalmának multévi statisztikála. Az érdekes adatokon, éppúgy, mint az élet ezernyi más megnyilvánulásán vörös fonalként húzódik végig a gazdasági válság a rigorózus takarékosság, amely a vonatpárok leállitásához, utas- és jövedelemcsök kenéshez vezetett . . . A szikrázó ivlámpák helyett szegényes villanykörték pislognak, és az egész Dunántúlon hires vasúti étterem vidámságát is csendesség váltotta fel.

Ez volt a mult . . . Nézzük ma, a szocializmus építése idején Pécs állomását: a nap bármelyik szakában a várótermeket csinosan öltözött utasokkal, bőröndökkel, aktatáskákkal utazó dolgozókkal látjuk telve. Arcukon vidámság ül. Az étterem zsúfolásig telve. Az esti alkonyatban már pazar fényárban úszik az állomás, csakúgy, mint a vágányhálózat. Nappali fény mindenütt. Lüktető, eleven élet. Hatalmas forgalom. Ha az előző év forgalmát összehasonlítjuk az 1950. évivel, megállapithatjuk, hogy 1066 tehervonattal, 1411 személyvonattal érkezett több az állomásra és nem sokkal kevesebb tehervonat és még ennél is több személyvonat indult Pécs állomásáról. A személy- és gyorstehervonatok száma az 1932. évhez viszonyitva több mint kétszeresére emelkedett és toronymagasságban áll 1932 fölött.

A magyar vasút öntudatos dolgozói tudják, de még sokan nem értik eléggé, hogy vasútunk ilyen nagyarányú fejlesztése, mint amit a pécsi állomás statisztikája elárul, szorosan összefügg felszabadult népünk békés, szocializmust építő munkájával. A Horthy-rendszer bűnös uralma alatt — akárcsak ma a marshallizált országokban — nem sokat törődtek a vasút és a vasutasok helyzetével. Ezt árulja el akaratlanul a *„Dunántúl"* idézett cikke is.

Várnai László
tudósító, Pécs

Munkavédelem a Szolnoki Járműjavító üzemében

Nagy segitség számunkra a nyilt birálat, a munkáslevél épitő hangja. Tavaly éppen egy munkáslevél nyomán helyezték üzembe vállalatunknál hosszas huzavona után a Szovjetuniótól kapott gőzkalapácsot.

Most újból van egy problémánk, ami a dolgozók fóruma elé kivánkozik. Több üzemi gyülésen termelési értekezleten elhangzott már, hogy üzemünk kovácsmühelyének tetőzete rossz: ha esik, vizben kell dolgozni. Könnyen tüdőgyulladást szerezhetünk, vagy egész élet re megfázhatunk. Legutóbb is az üzem egyik legjobb brigádja, a Csomán-brigád úgy kerülgette a tüzet a keletkezett tavacska miatt, mint a kotló az általa kikölött és vizrement kis kacsákat.

Ugy látszik, üzemünkben nem értettük meg Horváth elvtársnak a Központi Vezetőség ülésén elhangzott beszédét, mert mi nem igy értelmezzük a munkavédelem teren elvégzendő feladatokat.

Vásári József
levelező

Sportolóink a békekölcsönjegyzés sikeréért

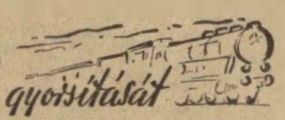
A vasutas sportolók is lelkesen vettek részt a Harmadik Békekölcsön jegyzésében, ebben a hatalmas arányú népszavazásban, amely oly elemi erővel nyilatkozott meg a béke megvédése, a szocializmus felépítése mellett.

Kormányunk felhivása eljutott sportolóinkhoz is, akik annyi jót köszönhetnek a nép államának. Nemes versenyre keltek egymással sportegyesületeink, ezen belül sportköreink és egyes sportolók is, hogy ki segiti magasabb jegyzéssel népköztársaságunk célkitűzéseinek megvalósitását.

Valamennyiünknek szól a felhivás — mondotta *Csermák* József kalapácsvető olimpiai bajnokunk. *A helsinki 16 olimpiai bajnokságot eredményező gyönyörü sportéletünkért, a sportjövőt is épitő ötéves tervünkért 760 forintos fizetésem mellett 1200 forintot jegyzek.* És sorban követték példáját a többi öntudatos sportolók is: *Fenyvesi* Ede például 4000 forintot, *Romvári* László 2000, *Békési* Antal ugyancsak 2000 forintot jegyzett. Edzőink közül *Csapkai* Károly 3500, *Sárosi* Imre 2700, *Laki* Károly 2500, *Szabó* Péter 2000 forintos jegyzésével járult hozzá a mainál is fejlettebb gazdagabb sportélet megteremtéséhez. A nyolcgyermekes *Császár* József, a szombathelyi Lokomotiv sporttelep gondnoka, amikor 730 forintos fizetése mellett 1200 forintot jegyzett, ezeket mondotta: *„Nyolc gyermekemet tanittatom népi demokráciánkban és közöttük egy gyermekem a pécst egyetemen tanul. A jövőjükért hozok áldozatot"*

A vasutas sportolók nemcsak a jegyzésben, de a munkapad mellett is megállták helyüket és többségükben tul teljesitették felajánlásaikat. A negyedik negyedévi terv teljesitésével harcolnak az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításáért. Ezzel is bizonyitani akarják, hogy nem csak a sport, hanem a munka bármelyik területén is értékes dolgozói hazánknak. *Sóptei* György sztahanovista kocsilakatos, vivó például a 120 százalékos vállalását máris 123 százalékra teljesitette, ugyanúgy a Debreceni Fütőház 31 sztahánovista sportolója is kiemelkedő eredménnyel harcol a vasútüzemi értekezlet határozatainak megvalósitásáért, mint ahogy országos viszonylatban öntudatos vasutas sportolóink mindegyike küzd a *Rákosi* elvtársnak tett fogadalom megvalósitásáért.

ÖTNAPOS MUNKAREND Segíti a kocsifordulók gyorsítását



A szállitható felek a havi terv alapján úgynevezett munkarendet adnak át a vasút részére. A vasút ezek alapján állapitja meg az ő ötnapos berakási tervét.

Az ötnapos berakási terv révén lehetőség nyilik arra, hogy a kocsiintézőség (KTG) a kocsikat a tervezett napra előkészitse, hogy a felek rakodásait irányvonatokhoz szervezze és végül, hogy az egyenletes rakodást napról napra biztositsa.

A tavalyi őszi forgalomban 10—14 napos kocsikiállitási határidőkkel dolgoztunk. Ennek oka elsősorban a szállitható felek ötletszerű feladása, s ennek megfelelően a kocsikiállitás tervszerűtlensége volt.

A tapasztalatokat leszürve, rendeletileg biztositottuk a tervszerű küldemények kocsikiállitásának elsőbbségét. Bevezettük a tervsértési bírságokat. Ez azonban még mindig nem kielégitő. Mi ennek az oka? Elsősorban az, hogy a vállalatok éppen a tervsértés-bírságok kis összege miatt nem kapnak szigoru ellenőrzést szakminisztériumainktól. Igy érthető, hogy a kocsielőkészitést nem tudjuk zavartalanul elvégezni.

Az irányvonatokhoz való szervezést a terv alapján el tudjuk végezni, mert azokat még a munkarend beadása előtt tárgyaljuk meg a szállitó vállalatokkal. A nagyobb hiba ott van, hogy az igy tervezett és megrendelt kocsit a KTG sokszor nem tudja kiállitani, éppen azért, mert nem ötnapos terv alapján dolgozik.

A hibát, — főként most az őszi forgalom alatt — a tervszállitási csoport és a KTG csoport szorosabb kapcsolatával lehet áthidalni. A szállitóvállalatok nem kedvelik a munkaszüneti napon való rakodást. Ezt úgy hidaltuk át, hogy az egy hónapban 40 kocsinál többet rakodó üzemeknél berakási normát állapitottunk meg. Ezt az ötnapos munkarendben a vállalatok már alkalmazzák is.

Hiba, hogy a szállitóvállalatok jórésze még ötnapos munkatervtől függetlenül rendeli meg a kocsikat, s ez sokszor felboritja az egyenletes rakodásra való törekvéseinket. Arra kell törekedni, hogy az ötnapos munkarend és a kocsimegrendelés között megteremtsük az összefüggést. Ebben az esetben elősegitői lennének a kocsiintézés pontos, tervszerű végzésének, az irányvonatok rakodásainak, az eddiginél tervszerűbb munkának.

Abáti Béla
a szegedi MÁV Igazgatóság levelezője



Sztahanovistáink is élenjártak a jegyzésben, kommunista példamutatással jegyeztek békekölcsönt Döme Ferenc sztahanovista mozdonyvezető 3000 forint jegyzésével segíti a szocialista vasút megteremtését, a vasutasok szebb életének kialakitásáért folyó küzdelmet.



A forgalmi szolgálat dolgozói sem feledkeztek meg a kormány felhivásáról és bizakodással tettek eleget hazafiúi kötelességüknek. Képünkön Deme Géza főtiszt, forgalmi szolgálattevő, a Budapest—Kelenföldi pályaudvar dolgozója 800 forintos fizetése mellett 1000 forintot jegyzett.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden hétfőn. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete 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 VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM. Ára: 40 fillér 1952 OKTÓBER 13.

Termelési értekezleteink tapasztalatai és az őszi forgalom ügye

A vasútüzem területén október 1—10-e között termelési értekezleteket tartottunk. Ezeknek a termelési értekezleteknek a VII. Országos Vasútüzemi Értekezlet határozatainak szellemében mozgósítaniok kellett a vasút negyedik negyedévi tervének teljesítésére, amely voltaképpen nem más, mint az őszi csúcsforgalom zavartalan lebonyolításának kérdése, azoknak a vállalásoknak teljesítése, amelyeket a második magyar vasutasnapon a magyar nép vezetőjének, szeretett *Rákosi* elvtársnak tettek dolgozóink.

A vasúti őszi szállítási feladatok gyors, biztos és balesetmentes lebonyolításának kérdését kellett tárgyalniok termelési értekezleteinknek. A negyedik negyedévi terv teljesítése tehát azt jelenti vasutasaink számára, hogy minden erejükkel és tevékenységükkel az őszi forgalom ügyét, az őszi forgalmi verseny győzelmét szolgálják.

A termelési értekezletek, kevés kivételtől eltekintve azonban nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket. Ami a legdöntőbb, ami határozott segítséget jelentett volna a kocsifordító meggyorsításáért folytatott küzdelmünkben — az őszi forgalom lebonyolításának problémájával a termelési értekezletek többségükben egyáltalában nem foglalkoztak. A Nyugati pályaudvari kereskedelmi főnökségen például mosdó- és laktanyaügyeket tárgyaltak és egy szóval nem említették meg a kocsiforduló állását, az őszi forgalom harcait. A Budapest-Déli Fűtőháznál megtartott termelési értekezleten, a vezető másfél óráig csupán az eredményeket ismertette, de a hiányosságokkal egyáltalán nem foglalkozott, nem is szólva arról, hogy *Váradi* Pál fűtőházfőnök az őszi forgalom kérdését ugyancsak nem tárgyalta. Általában az értekezleteken egy szó, de annyi nem esett a kocsiforduló állásáról, a kocsitorduló meggyorsítását gátló körülményekről.

Legutóbbi lapszámunkban felhívtuk szakszervezeti szerveinket, hogy valamennyi bizalmi mozgósítsák a még előttük álló termelési értekezletek sikeréért. Felhívtuk pártszervezeteinket is, hogy adjanak segítséget: ellenőrizzék alaposan ezt a fontos munkát, állítsák csatasorba a népnevelőket és járuljanak hozzá a színvonalas termelési értekezletek megszervezéséhez. Tapasztalataink azt mutatják, hogy sem pártszervezeteink, sem üzemi bizottságaink nem tettek eleget felhívásunknak. Legalábbis ezt bizonyítja a termelési értekezletek lefolyása. Megfeledkeztek arról, hogy a kommunista kritika és önkritika érvényesüljön a dolgozók hozzászólásában, megfeledkeztek arról, hogy a bírálat és önbírálat szorosabbra fűzi a kapcsolatokat a termelés vezetői és a dolgozó tömegek között, megnyitja az utat az alulról jövő kezdeményezések előtt, a tervelmaradásokat képes felszámolásra segíteni és előre viszi „*Az őszi forgalom legjobb dolgozója*" címért indított versenyt.

A termelési értekezletek általános képe azt mutatja, hogy mindez nem történt az üzemi bizottságaink és pártszervezeteink termelési értekezletekért felelős dolgozóit. A vezetőségek felé egyáltalában nem volt kielégítő bírálat, így például Budapest-Ferencváros állomáson a termelési értekezleten részvevő 70 dolgozó közül, mindössze három szólt hozzá, de ezek sem foglalkoztak az őszi forgalom ügyével, a kocsifordulót fékező körülményekkel. Vagy itt van Veszprém-külső állomás, a Miskolci Járműjavító ÜV., a Landler Művek területén megtartott termelési értekezlet. Mintha egy kaptafára húzták volna az egészet, a mi ügyünk szempontjából, *Rákosi* elvtársnak tett fogadalom szempontjából egyáltalában nem voltak kielégítőek ezek az értekezletek.

Ki felel azért, hogy az októberi termelési értekezletek nem érték el azt a célt, amelyet elébük tűztünk. A szakszervezeti üzemi bizottságok elsősorban felelnek ezekért a hiányosságokért. Az üzemi bizottságokat hibáztatjuk azért, mert nem foglalkoztak kellőképpen a termelési értekezletek előkészítésével, nem vonták be a bizalmiakat ebbe az előkészítő munkába, de a dolgozókkal sem beszélték meg a termelési értekezletek napirendjét és így — a dolgozók felkészületleniül mentek el a termelési értekezletekre.

De hiba az is, hogy az üzemi bizottságok, előkészítő munkájuk során nem nyujtottak kellő segítséget a szakvonali vezetőknek a beszámolók előkészítésénél és így a beszámolók mindennel foglalkoztak, csak a számunkra, a vasutas dolgozók számára legfontosabb feladattal nem, a *Rákosi* elvtársnak adott szó valóraváltásával nem, az őszi forgalom lebonyolításával nem.

A felelősség kérdése alól pártszervezeteink sem mentesek teljesen. Nem ellenőrizték eléggé az üzemi bizottságok munkáját, s a jelek azt mutatják, hogy a népnevelőket sem mozgósították abból a célból, hogy ezek az értekezletek az őszi szállítási feladatok ügyét tárgyalják.

Pártszervezeteinknek, politikai tisztjeinknek, üzemi bizottságainknak le kell vonniok a tanulságot, de egy percig se várjanak arra, hogy hibáikat, mulasztásaikat a legközelebbi termelési értekezleten pótolják. Minden órában, a nap minden szakaszában igyekezzenek pótolni mulasztásukat, s arra törekedjenek, hogy mozgósítsák a dolgozókat a pártnak, a *Rákosi* elvtársnak adott szó betartására, az üzemben tapasztalt esetleges elmaradások behozására, a november 7-re és a békekongresszusra tett fogadalmak sikeres megvalósítására.

Harcban „Az őszi forgalom legjobb dolgozója" címért

A budapest-soroksári úti pályaudvar forgalmi dolgozói nagy lelkesedéssel indultak harcba „*Az őszi forgalom legjobb dolgozója*" címért. Elenjár a küzdelemben *Kisvári* kocsimester csapata, amely ebben az esztendőben egyizben már kitüntette magát: a második negyedévi terv teljesítéséért indított versenyben siktolatásban az ország legjobb tolatócsapatának bizonyult és 4000 forint jutalmat kapott.

A csapat három brigádja három műszakban váltja egymást. *Kiss* József jelvényes sztahanovista tolatásvezető a lelke a csapatnak. Az idősebb vasutas nemzedékhez tartozik, 11 éve dolgozik a Soroksári-úton, ezalatt a kocsirendezők egész sora került ki a keze alól. Fáradhatatlanul tanítja fiatalabb kartársait. *Kiss* elvtárs ismeri a szovjet módszereket, amiknek alapján ő kezdeményezte a Soroksári-úton a tolatásban a „*duplázást*". A módszer helybeli alkalmazásához, kidolgozásához a lejtős pálya adta az ötletet *Kiss* elvtársnak. Lényege abban áll: brigádjának tagjai nem várják be, hogy a kocsik határon belül legyenek, hanem amint a mozdony tolja az elegyet, egymásután engedik le a kocsikat a lejtős pályán és terelik le az irányvágányokra. A brigád egy tagja rúddal végzi a kocsik leaggatását, másik a váltóra vigyáz, a harmadik a szerkocsikat kezeli, amivel szükség esetén lelassítja a kocsik futását.

A három műszak versenyben áll egymással. Jelenleg *Kiss* József brigádja vezet. A brigád egy kocsira eső mozgatási ideje, amely a soroksári úti pályaudvar viszonylatában 3.2 percre van kiszabva, szeptemberben 3.1 perc volt. Ez a teljesítmény egy 40 kocsiból álló vonatnál mintegy kéthatmadára csökkenti le a mozgatási időt, százalékban kifejezve pedig 103 százalékos teljesítmény. A versenyfeltételek második pontját, a vonatforgalmi tervet 100 százalékra, az irányvonati tervet 106 százalékra, a kocsitartózkodási egységidőt ugyancsak 100 százalékosan teljesítette szeptemberben a *Kiss*-brigád. Szeptemberi összteljesítménye 101 százalék volt, aminek révén sikerült elérnie a 3 és félnapos kocsifordulót.

A fiatalok közül, akik átvették *Kiss* József munkamódszerét, *Tari* József okleveles sztahanovista tolatásvezető és brigádja teljesítmény tekintetében szinte fej-fej mellett halad a tanítómesterrel és brigádjával. A *Tari*-brigádot, akárcsak a *Kiss*-brigádot teljes összeforrottság jellemzi a munkában. A brigád minden tagját lelkes versenyszellem hatja át. Rendszeresen érdeklődnek a verseny állásáról és a verseny állásának megfelelően igyekeznek fokozni teljesítményüket.

A minisztertanács és a SZOT vándorzászlajáért folyó versenyben első a Miskolci Fűtőház

A minisztertanács és a SZOT vándorzászlajáért folyó verseny állását a közlekedés területén október 11-én közölték. Eszerint első a versenyben a MAV Miskolci Fűtőház; második a Fővárosi Autóbuszüzem; harmadik a Kaposvári Gazdasági Vasút; negyedik a budapesti Déli-pályaudvar és végül ötödik az Autómotorjavító Vállalat.

A vasúton belül a sorrend a következő: 1. MAV Miskolci Fűtőház, 2. Budapest—Déli-pályaudvar; 3. Szombathelyi Járműjavító ÜV.

A gazdasági vasutak területén: 1. Kaposvári Gazdasági Vasút; 2. Békéscsabai Gazdasági Vasút.

A vándorzászlóért folyó versenyben élenjáró üzemek dolgozói jó munkájukkal előreviszik az őszi forgalmi versenyt és erőteljesen hozzájárulnak az őszi csúcsforgalom győzelmes végrehajtásához. További jó munkát és sikereket kívánunk a dolgozóknak.

Ünnepélyesen adták át rendeltetésének a várpalotai új állomáshálózatot

Október 10-én délután 16 órakor adták át rendeltetésének ünnepélyes keretek között az új várpalotai állomáshálózatot. A bővítési munkálatok során a meglevő vonatfogadó vágányokat újabb sínpárokkal szaporították s a már meglevőket is meghosszabbították.

Az elkészült új állomási vágányhálózat átadási ünnepségen *Pánti* Béla, a szombathelyi MAV igazgatóság vezetőjének megnyitója után *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedési miniszter ünnepi beszédében hangsúlyozta, hogy a várpalotai állomás ma már a régi forgalom sokszorosát bonyolítja le, ezért vált szükségessé korszerűsítése, fejlesztése.

Varga József, a várpalotai állomás vezetője a vasutas dolgozók nevében megfogadta, hogy az eddiginél is jobb munkával harcolnak az őszi forgalom sikeres megvalósításáért, tervelőirányzataik maradéktalan teljesítéséért.

Békebizottságaink a békekongresszus sikeréért

— Alloma unokon sok minden épült az utóbbi években. Itt van a vonatkiserők új laktanyája, olyan, mint egy kényelmes szálloda, hideg-melegvíz szolgáltatással, csempézett falakkal. Az I-es raktár teljesen újjáépült, a csarnok új pillangó-betontetőt kapott. És milyen nagy segítség nekünk, rakodómunkásoknak, hogy téli-nyári egyenruhát és védőruhát kaptunk.

A Józsefvárosi-pályaudvar egyik dolgozója, *Gazsi* András rakodómunkás mondja ezeket a szavakat, válaszul arra: mit köszönhet a békének, a tervnek. De *Gazsi* András válasza nemcsak ennyiből áll. Tettekkel is megmutatta, hogy igaz harcosa a békének. Az őszi forgalom megindulásakor tartott békegyűlésen 110 százalékos felajánlást tett s ezt 128 százalékra teljesítette.

Gazsi Andráson kívül sok jó békeharcossal találkoztunk még a Józsefvárosi-pályaudvaron. Csaknem valamennyi dolgozó résztvett a legutóbbi békekisgyűléseken, amelyeken a békebizottsági titkárok a III országos magyar békekongresszus előkészületeit, valamint a bécsi Béke-Világkongresszus összehívását ismertették.

— Mi, magyar vasutasok államon kívül figyelemmel kisérjük a szovjet vasutasok élenjáró munkamódszerét, igyekszünk megismerni nagyszerű teljesítményeiket. Büszke együttérzéssel értesülünk a hős koreai vasutasok önfeláldozó munkájáról. Tudjuk milyen harcot vívnak az imperialista országok vasutasai a háború réme ellen. Bátor külföldi vasutastársaink a béke hős katonái — mi is azok akarunk lenni. Ezért felajánlom a november 22—23-i magyar békekongresszus tiszteletére, hogy még szélesebb körben alkalmazom az Archimov—Lucskov-féle siktolatási módszert és dolgozótársaim között is elterjesztem — mondotta a legutóbbi békegyűlés után *Bagó* István kocsimester s utána még sokan emelkedtek szólásra. Elmondták: a magyar vasutas dolgozók lelkesen készülnek az országos békevalálkozóra, mert tudják, milyen hatalmas erejű megmozdulás lesz a világ béketáborának bécsi ülésszaka.

Stadler László főintéző, a pályaudvar békebizottságának elnöke, a békebizottságok titkárai, köztük *Barcza* Jenő, jó munkájukkal a pályaudvar valamennyi dolgozóját megnyerték a béke ügyének.

— A béke ügye nem egy ember ügye — mondotta *Stadler* László —, hanem minden becsületes dolgozónak legszentebb kötelessége a béke védelme. Ezért a békekongresszusig még több pártonkívüli dolgozótársamat akarom megnyerni, hogy tevékenyen vegyenek részt a magyar vasutasok békeharcában.

A Józsefvárosi-pályaudvar békebizottságának munkája irányt mutató lehet és kell is, hogy legyen a többi vasutas békebizottság számára. Így a komáromi pályaudvar békebizottsági elnöke, *Horváth* Lajos is bátran tanulhat tőlük. A komáromi vasutasok nagyrésze ugyanis még nem is tud a magyar békekongresszus összehívásáról, aki pedig tud róla, az a sajtóból értesült csak a magyar békeharcosok találkozójáról és a bécsi világkongresszusról. A béke megvédése nekünk, magyar vasutasoknak is legszívbélibb feladatunk kell, hogy legyen, mint a világ minden becsületes emberének, mert csak így tudunk munkánkkal, tetteinkkel, felajánlásainkkal méltóképpen felkészülni a kongresszusra.

Hogyan nem szabad a dolgozók érdekeit képviselni

A dolgozó nép állama egyre több gondot fordít a szociális érdekvédelemre, így a dolgozók üdültetésére is. A tavasszal három nagy vasúti üzem kezelésébe adtunk át üdülőket, hogy a dolgozók saját maguk irányítsák sorsát, maguk utalják be az üzem dolgozóit a megérdemelt munkajutalom jellegének biztosításával.

Nem így történt azonban a budapesti MÁV Magasépítő ÜV kezelésébe juttatott üdülővel. Az üzemi bizottság és a vállalatvezetőség nem tartotta be a feltételeket és az üdültetést, a jutalom jellegének félredobásával

a mindenáron való üdültetéssel oldotta meg és idegen vállalat dolgozóinak is juttatott beutalójegyet,

mint például a MÁVAG és a XIII. kerületi tanács dolgozóinak. A felvilágosító munka hiánya következtében csak kevés fizikai dolgozót küldtek üdülni, így az üdültetést nagyrészben szellemi dolgozók vették igénybe. Körlevelekkel dolgoztak, s ennek következménye, hogy csupán 15 százalékos a fizikai dolgozók száma.

Felvetődik a kérdés az üzemi bizottság vezetői és a vállalatvezetőség felé: érzik-e a felelősséget súlyos mulasztásukért. A dolgozóknak komoly bírálattal kell illetniök az üzemi bizottság vezetőjét mint ahogy bírálat illeti a szakszervezeti központ üdültetési osztályát is, amiért megtűrték a lazaságot és nem fedték fel a hibákat.

A helytelen munka és a felületes ellenőrzés, a felvilágosító munka elhanyagolása, következtében fordulhatott elő, hogy olyan elemek kerültek a dolgozók üdülőjébe, akik még mindig a klerikális reakció befolyása alatt állnak és egyszerűen „nem fogadták be" „társaságukba" a termelő munkából érkező dolgozókat.

A Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége az elmult napokban tárgyalta az üzemi bizottság munkáját és úgy határozott, hogy a budapesti Magasépítő ÜV-től megvonja az üdülő feletti rendelkezési jogot és azt olyan vasúti üzem kezelésébe adja át, ahol a SZOT határozata alapján megfelelően biztosítani tudják a kiválasztás elvének érvényesülése mellett a termelőmunkában részvevő dolgozók 65 százalékos részvételét, és az üdülő kihasználását.

A vontatás dolgozói szénmegtakarítással is A TERVTELJESÍTÉST SEGÍTIK



Hatalmas szénhegyek közül törnek elő a sistergő gépek, a gőz úgy uszik utánuk, mint sűrű fehér ködfátyol. Szén mindenfelé, az éltető szén, amely úgy táplálja gyarainkat, villanytelepeinket, mozdonyainkat, mint a friss en ürítő vérkeringés a szívet. Fejlődő, virágzó iparunknak egyre több szénre van szüksége, ezt jól tudják itt, a Hámán Kató fűtőházban dolgozó elvtársak is. És jó munkájukkal harcolnak is azért, hogy minél több szenet takarítsanak meg nemzetgazdaságunk számára. Hogyan mutatkoznak meg ennek a harcnak az eredményei az őszi csúcsforgalom idején, hogyan küzdenek a fűtőház dolgozói azért, hogy megvalósítsák a pártnak, Rákosi elvtársnak tett ígéretüket, hogy élő valósággá tegyék a VII. Országos Vasútüzemi Értekezlet határozati pontjait.

„A szénmegtakarításnál a tervhez viszonyítva legalább 2.5 százalékos eredményt érünk el"

— vállalják a vontatási szakszolgálat dolgozói.

A Hámán Kató fűtőházban büszkék a 15 százalékos szénmegtakarításra

Sági László ÜB elnök feljegyzéseket lapoz, kimutatásokon futnak végig az ujjai, de még mielőtt „iroltt szóval", vagyis adatokkal válaszolna, büszkén jegyzi meg:

— A mi vállalásaink már eredetileg 2.5 százalékon felül történtek, minden egyes mozdony személyzetének a részéről. Globális vállalásunk 4 százalékos szénmegtakarításra szólt, ezzel szemben augusztusban 8 százalékra teljesítettük ezt a vállalást. A legújabb, szeptemberi értékelés szerint már

115 százalékra teljesítettük széntervünket, vagyis a vállalt 4 százalékos megtakarítást 11 százalékkal teljesítettük túl.

Most nézzük meg, hogyan válik élővé, kézzel foghatóvá ez a szám. Fiatal mérnök, *Bottlik* László jön a segítségünkre. logarlécen számítja ki, hogy a Hámán Kató fűtőház havonta 2000 tonna szenet takarít meg. Ez a mennyiség azt jelenti, hogy a megtakarított szénnel 20 darab 1500 tonnás vonatot lehet továbbítani Rákosrendezőtől-Szobig és vissza.

Kint, a százfelé ágazó sínpárok mellett beszélgetünk azután azokkal, akik a gyakorlatban valósítják meg a vállalásokat, akik napról napra tanubizonyságát adják, hogy mélyen átérzik a vasútüzemi értekezlet határozatainak döntő nemzetgazdasági jelentőségét. *Fogarasi* József kétszeres sztahanovista főmozdonyvezető éppen most szerel, tüzetesen vizsgálja hatalmas gépét.

Legfőbb segítség: a szovjet tapasztalat

— Augusztusban 13 tonna szénmegtakarítást értem el, a szénjutalékom 531 Ft volt — mondja *Fogarasi* elvtárs. — Minek köszönhettük ezt az eredményt?

Az állandóan jól karbantartott mozdonynak, 3 éve együtt dolgozó brigádomnak, de legfőként a szovjet tapasztalatoknak, a hős szovjet vasútasok útmutatásának.

Pányin elvtárs itt gatása óta mindenütt elterjedt az egylapátos módszer. Legutóbb tanulmányoztuk a „*Szénmegtakarítás a mozdonyon*", „*Szolovjev mozdonyvezető módszere*" és „*Ujdonság a mozdony lunyíni kezelésében*" című szakkönyveket.

Nagy segítséget kapunk pártszervezetünktől, valamint a műszaki értelmiségtől.

Minden héten sztahanovista iskolán veszünk részt, amelyen a fűtőház mérnökei ismertetik az élenjáró módszereket. Ezzel sikerül a múltban elmaradást behozni és szeretnénk elérni, hogy — egyelőre mi sztahanovista mozdonyvezetők — technikumi szintnek megfelelő tudással irányítsuk a gépet.

Fogarasi József és brigádja a szovjet módszerek behatő tanulmányozásával igen jó eredményt ért el a szénmegtakarítás terén, de nem kevésbbé egyéb területen: egész évben hiányzat nélkül jártak, sem késésük sem balesetük nem volt. És jó munkajuk eredményeképpen a tekintélyes szénjutalék mellett egyéb kedvezményekben is részesülnek. Hogy mást ne említsünk, *Fogarasi* elvtárs tavaly előtt Hajdúszoboszlón, tavaly Balatonszántódon, az idén pedig Hévizen üdült, brigádjának két fűtőtagja pedig Gallyatetőn, illetve Lillafüreden. A fűtőház valamennyi dolgozója szép eredménnyel vesz részt a széntakarékossági mozgalomban, havonta átlagosan 7—8 tonna szenet takarít meg minden mozdonyvezető.

Ugyancsak átérzik a széntakarékosság fontosságát a fűtőház szénszerelő brigádja is. A Petőfi-brigád tagja *Szirota* József brigádvezetővel az élen versenyben állnak a József Attila- és a Táncsics brigaddal, valamint a ferencvárosi és a szolnoki fűtőház szénszerelő brigádjaival.

— *Minden szenet összeszedünk, az idomokban nem hagyunk szétszórt szenet,* — mondják a Petőfi-brigád tagjai — *A buktatón rendesen, egyenletesen feezzük a csilléket, a műszak befejezésekor pedig mindig gondosan összegyűjtjük a szerkocsikról és a csillékből lehulló szenet, a bukó alját és az idomokat tisztán adjuk át a következő műszaknak. Tekintélyes mennyiség gyűlik össze így az elhullott szénből, egy-egy nap átlaga 8—9 mázsa.*

Új módszer a szén begyulladásának megakadályozására

— *Uj módszerrel védekezünk a tarolt szén begyulladása ellen* — folytatja *Szirota* brigádvezető. — „*A tüzelőanyagok kezelése és tárolása" című szovjet szakkönyvből azt tanultuk, hogy a Szovjetunióban a rosszabb minőségű és így könnyebben gyulladó széndomok tetejét mintegy 5 cm vastag agyagréteggel vonják be, így elzárják a széntől a levegő oxigénjét. Ezzel a módszerrel 3—4 hónapig is lehet tárolni a gyengébb minőségű szenet. Nálunk Bottlik mérnök kísérletezett ezzel az eljárással, de sajnos nem lehetett olyan agyagot találni, amely megfelelne a célnak, mert az itteni agyag megrepedezik, nem zárja el a levegőt. De a szovjet módszer jó újításra adott ötletet:*

az idom tetejét lehengereljük, jobb minőségű pécsi szénnel vonjuk be a felületét, így tömörítjük, hogy a levegőt elzárjuk.

Mielőtt elbucsuznánk a Hámán Kató fűtőház dolgozóitól, még megkérdezzük Sági elvtárstól:

— A párt és a kormányhatározat értelmében az Államvasutaknak 21 napi szénkészlettel kell rendelkeznie az őszi forgalom idején. Hogy állnak ezzel a fűtőházban?

Ennel a kérdésnél kissé elborul Sági elvtárs arca:

— A tavalyi állapotokhoz viszonyítva igen sokat javult a helyzet, hiszen a mult télen előfordult, hogy még két órára való tartalék készlet sem volt. Most 15 napra elegendő készletünk van, s ennek egyharmad része jóminőségű szén. Szeretnénk tovább javulást ezen a téren, azonban ehhez a felsőbb szénirányító szervek segítsége szükséges és az, hogy minden széntájtából megfelelő mennyiséget kapjunk. A magunk részéről még nagyobb szénmegtakarítással, a harmadrendű szenek felhasználásával igyekszünk hozzájárulni még jobban pártunk fejlesztéséhez, az ötéves terv teljesítéséhez, szeretett Rákosi elvtársunknak adott fogadalmunk megvalósításához.

Így hajtjuk végre a minisztertanács és a SZOT munkavédelmi határozatait

A minisztertanács és a SZOT augusztus 3-án megjelent munkavédelmi határozatai nagy segítséget jelentenek munkánkban. Az ezzel kapcsolatos felvilágosító munka eredményeként a szabványtalan villamos berendezések miatti baleseti lehetőségeket jelentős mértékben csökkentettük.

A baleseti oktatás színvonalát emeltük és egész sor jelszavas szalagplakátot készítettünk a munka- és egészségvédelem, az áramütéses balesetek megelőzése érdekében. Nagyon jól bevált, hogy egy-egy megtörtént baleset kimenetelét és tanulságait ismertetjük a dolgozókkal. Ezenkívül faliújságon, hangos bemondón neveljük a dolgozókat.

A munkavédelem terén mutatkozó javulás egyenes következménye annak is, hogy a havi műhelyszemléket rendszeresen megtartjuk, az észlelt hiányosságokat megszüntetjük, ami a határidők betartásánál is komoly javulást mutat. Így például a bőrtalpú védőcipőket, — felhívásunkra — soronkívül megküldték üzemünkbe.

Nagyszerű új védőberendezések beállítását vettük tervbe. Így például a rugó műhely dolgozóinak egészségvédelme érdekében beszerzünk egy

1500 köbméter/óra teljesítményű szívóberendezést.

A munkavédelmi újítások terén is igyekszünk több eredménnyel szolgálni a dolgozók egészségvédelmét. Üzemünk területén a VII. osztályban tapasztaljuk a legkisebb javulást. Rendetlenség, rossz szerszámmal való dolgoztatás még mindig előfordul, s főként a hónap utolsó napjaiban. Több és jobb felvilágosító munkával, a munkavédelmi határozat ismertetésével hajtjuk végre a dolgozók érdekében hozott rendeleteket.

Aladics Alajos,
a Landler Művek munkavédelmi felügyelője

Dancsó Ferencné váltókezelő 131 százalékos teljesítményével küzd a kocsifordulóért

Szeged állomás dolgozói a kocsiforduló meggyorsításával biztosítják a vasút negyedik negyedévi tervének részleteiben való teljesítését.

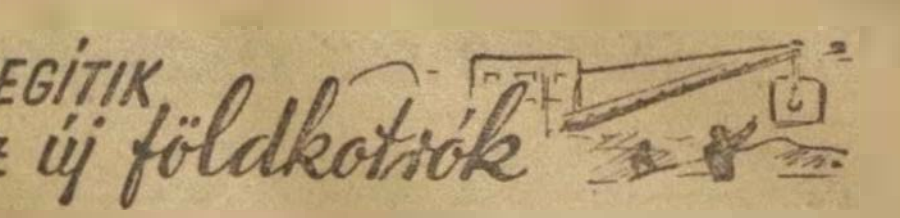
Átlagos terhelésünket máris 115 százalékra, elegytovábbításunkat 105, fajlagos kocsimozgatásunkat pedig 103 százalékra teljesítettük.

Kiváló eredményt ért el *Radányi* Erzsébet forgalmi szolgálattevő, aki 128 százalékos eredménnyel büszkélkedhet. Ugyancsak dicséretet érdemel *Sik* elvtárs, aki az új munkásokkal foglalkozik és elvtársi segítséget nyujt többek között a női dolgozóknak. *Szarka* György és tehervonati brigádja átlagosan 115 százalékos teljesítményt ér el.

Kitünően dolgozik *Dancsó* Ferencné váltókezelőnk, aki 135 százalékos teljesítményével segíti a kocsiforduló leszorítását. *Dancsó* elvtársnő bebizonyította, hogy minden dolgozó vasutasnő érhet el szép eredményt, ha képzettségét fokozza. A rábízott váltókat és berendezéseket szocialista megőrzésbe vette át és teljesen kifogástalanul tesz eleget vállalásának.

Földvári Lajos
szegedi tudósító.

HOGYAN SEGÍTIK az új földkotrók



a vasútépítők munkáját

Mindig földmunkán dolgoztam Kubikos vagyok. Dolgoztam már kordéllyal és most kotró mellett. Jelenleg a rétszilasi építkezésnél dolgozom.

Gondol ránk a nép állama és megment bennünket a fáradságos, nagy erőfeszítést követelő munkától. Nagy előnye a földkotrónak, hogy amíg kotró nélkül csak nagy megerőltetéssel tudtunk megkeresni 1200—1300 forint bért, addig az uj földkotró mellett már 1800 forintot is megkerestünk és havi átlagunk eléri az 1600—1700 forintot.

A kotrót is emberek irányítják és ha a munkát rosszul szervezzük meg, bizony nincs ek kora kereset.

Szándékosan kezdtem a kereset növekedésével. Nem régen még mi is azt láttuk benne, hogy többet kereshetünk mellette. Ma azonban már előbbre léptünk azt is látjuk hogy ezzel a gépek több és jobb munkát tudnak elvégezni. És amikor erre rájöttünk, igyekeztünk sztahanovista szintet elérni és tartani. Ahogy a versenytábláról nézem augusztusban 123 dolgozónk érte el a sztahanovista szintet és

huszan vagyunk olyanok, akik 1953 évi áprilisi és májusi tervünkön dolgozunk.

A gépek és a jól megszervezett munka — fél tervteljesítéssel egyenlő. Így gondolkozik nálunk *Szivak* Balázs, *Mikaló* Jakab, *Ki* Kálmán és brigádja és még igen sokan. Mi is a békéért harcolunk, s a terv teljesítésén keresztül védjük a békét.

Amikor levelemet írom, körülvesznek a brigád tagjai, a fiatalok egyik a tavaly is gedettség(?) ásik. *Gácsi* Antal közbeszól: „Igaz is, jól dolgoznak, mert úgy lehet, ha tudjuk miért dolgozunk és átérezzük a munka fontosságát."

Rövidesen 12 jelvényes sztahanovistánk lesz, akik fáradhatatlanul dolgoznak a szilvány-rétszilasi vasutvonal 20 méter magas töltésén.

KAKUK ISTVÁN
sztahanovista kubikos,
Rétszilas

VASUTAS HŐSÖK 1919-BEN



1919 május 2-án este a Vörös Hadsereg csapatai kiürítették Szolnokot. Éjjel körül a román burzsoá hadsereg előörseivel együtt a szolnoki és tiszántúli ellenforradalmárok, a „gróf" szapárigyörgyök és almássyimrek, a volt monarchista tisztek, csendőrök, szolgabirák, fehérgardista bandája nyomult be a városba. Dr. Speck „úr", akit 1919 március 21-e történelmi vihara sodort ki a polgármesteri székből, fegyveres pribékjeivel visszatért a városba és átvette a közigazgatás irányítását. A katonai parancsnok egy munkásvérre szomjuhozó fehérgárdista százados lett. A fehérek felkészültek az esetleges ellentámadásra és a város szélén levő házakat, valamint a belváros nagyobb épületeit a román hadseregtől kapott géppuskákkal, söt ágyúkkal erősítették meg.

Még aznap éjjel megkezdődtek a letartóztatások. A fehér szalagos terroristák házról-házra járva szedték össze nemcsak a kommunistákat, hanem mindenkit, aki a legcsekélyebb mértékben is szimpatizált a proletárdiktatúrával. Egy terhes anyát — akinek a férje zászlóaljparancsnok volt a Vörös Hadseregben — puskatussal ütlegelve hurcolták börtönbe.

A minden emberiességükből kivetkőzött fehérek a letartóztatottakat vérezre verték, fogaikat kiütötték, összerúgdosták őket, s közben azt ordították a fülükbe: „No, holnapra már elmegy örökre a kedvetek a kommunizmustól."

Másnap, május 3-án fenyegető hangú rendelet látott napvilágot a szolnoki házak falán. A fehér hadseregbe való belépésre szólított fel a lakosságot és a fegyverek azonnali beszolgáltatását követelte. A szolnoki dolgozóknak azonban eszük ágában sem volt, hogy megváljanak fegyvereiktől! Akiknek puskájuk, vagy pisztolyuk volt, a padlásokon, vermekben, vagy a városon kívül rejtőzködtek el és vártak...

Szombaton délben megjött a hír: a vörös csapatok Szamuely elvtárs vezetésével a város felé



.. megragadta a forró csőköpenyt és a géppuskát az ablakból kirántotta

közelednek! A hír, bármennyire valószínűtlennek tűnt is fel egyesek szemében, igaznak bizonyult! Az 1. vörös ezred, a híres tengerészdandár, a bihari vörös gárda proletárharcosai 30 kilométeres gyorsított ütemben végrehajtott menetgyakorlattal a város felé nyomultak előre.

A felszabadító csapatok közeledése hatalmas lelkesedést váltott ki a szolnoki dolgozók között, akik elhatározták, hogy a vörös csapatok felszabadító harcának megkönnyítése érdekében megtámadják a várost rémuralom alatt tartó fehérgárdistákat.

A vasutas dolgozókat Dallos József és Hir Mihály elvtársak szervezték jegyveres csapatba. A csapat délután 4 óra körül kezdte meg a harcot. A fehérek a város központja felé előnyomuló vasutasokat a házak padlásáról és ablakaiból erős puskaés géppuskatűzzel fogadták. A vasutasok csak igen nagy nehézségek árán, háztól-házig rohanva, tudtak előretörni. A fejük felett, a háztetőkön ólomesőként kopogtak a géppuska hosszusorozatok. De ők sem maradtak adósok! Itt puskatűzzel, ott nyeles kézigránáttal hallgattatták el a fehéreket. Foglyokat is ejtettek. A pléhgalléros „tiszt urak" feltartott kezekkel, remegve bújtak elő a géppuskafészekkel álcázott házakból.

Az előnyomulókat a fehéreknek az úgynevezett Österreicher-féle ház ablakából tüzelő géppuskája megállásra kényszerítette. Sehogyan sem tudták elhallgattatni, mert a fehérek a környező házakból is tüzeltek és így az Österreicher-házat szinte lehetetlennek látszott megközelíteni.

— Elvtársak, tüzeljetek, ahogy csak birtok! Majd én elnémítom azt a géppuskát! — mondta Dallos elvtárs, a csapat parancsnoka és kúszva, szökellve megindult a ház felé. A többiek erősen tüzeltek és közben aggódva figyelték a veszedelmes vállalkozásra indult elvtársat.

Dallos nagy kerülővel oldalról közelítette meg a házat, hogy a géppuskát kezelő fehérek ne vegyék észre. A többi házból erősen tüzeltek rá. ő azonban rendíthetetlenül tört előre. Öt, tíz, vagy talán tizenöt végtelenül hosszúnak tűnő perc telt el. Dallos elvtársat már csak néhány méter választotta el a háztól. Jól látta a géppuskának az ablakból kiálló, tölcséralakú tűzrejtőjét és hűtőköpenyét, amely körül a felforrt hűtővíz szürkés-fehér gőze gomolygott. Letörölte az arcáról patakzó veríteket, megragadta puskáját, felugrott, néhány lépést rohant előre és a házfal tövében az ablak alá vetette magát. Másfél méterrel a feje felett, fülsértően kattogott a géppuska.

Dallos lélekzetvisszafojtva, szinte egész testében megmerevedve várta az alkalmas pillanatot. — Tűzszünet! — Most! Villámgyors mozdulattal felugrott. Kezével megragadta a forró csőköpenyt — nem is érezte, hogy összeégeti a tenyerét — és a géppuskát az ablakból kirántva, a fegyverrel együtt lezuhant a földre. A házból rémült kiáltás hallatszott. Dallos puskáját megragadva, ismét felpattant és az odarohanó elvtársaival együtt benyomult a házba. Ott már csak egyetlen fehérgárdistát találtak. A többiek elmenekültek.

Időközben Szamuely elvtárs vörös katonái is benyomultak a városba és a szolnoki proletárok segítségére siettek. Az első vörös ezred proletárharcosai heves utcai harcban lépésről lépésre



... visszafoglalták a stratégiailag rendkívül fontos szolnoki hidfőt

szorították vissza a fehéreket. Különösen ádáz volt a küzdelem a városháza és a Szepcsik-ház környékén. A harcok alatt — amint az az egykorú hadműveleti okmányokból kitűnik — „a csapatok kitűnően tartották magukat, a megsebesült vörös katonák tovább harcoltak."

A vörös csapatok a Tisza-híd elfoglalásával, a fehérgárdistákban itták egyrészt elől elvágták a menekülés utját. Azokat pedig, akiknek sikerült átmenekülni a Tiszán a tulsó, a keleti parton is tovább üldözték.

A Vörös Hadsereg katonái és a szolnoki proletárok hősi küzdelmükkel véget vetettek a fehérgárdisták 24 órás punkosdi királyságnak és visszafoglalták a stratégiailag rendkívül fontos szolnoki hidfőt. Öt ágyut, számos géppuskát zsákmányoltak és igen sok foglyot ejtettek.

A Szolnok felszabadítása után kiadott hadseregparancsok dicsérő elismeréssel nyilatkoztak a nagyszerű fegyvertényekről és végrehajtóinak hősiességéről.

„Szolnok visszavétele a fiatal Vörös Hadsereg történetében örökké fényes marad. A román burzsoázia fegyvereivel felszerelt fehérek ágyú és géppuskatüzében bátor vörös katonáink halálmegvetéssel foglalták vissza a munkásmozgalomnak Szolnok várását."

A Magyar Tanácsköztársaság forradalmi kormányzótanácsának határozatából kifolyólag a kormányzótanács és a hadseregfőparancsnokság kitüntetét és elismerését fejezi ki a halálmegvető bátorsággal harcoló első Vörös Ezred, a Bihari Vörös Gárda, a Tengerészdandár, a III/32. számu üteg nagyszerű vörös katonáinak. Különös elismeréssel adózik a hetek óta állandóan harcoló katonáinkat lelkesítő Szamuely Tibor elvtársnak."

„A bevonuló katonák mellett a szolnoki felfegyverzett munkásság, élén a vasúti munkássággal, proletárokhoz méltó erővel és bátorsággal vette ki a részét a harcból."

Kerekes Zoltán

A vonatkésések CSÖKKENTÉSÉÉRT

Kora hajnal van. A tehervonat kereke Budapest—Ferencváros állomás bejárati váltóin csattognak. A vonat az á omás központja felé közeledik, sebessége csökken, a féktuskók csikorognak, már csak lépésben halad, majd megáll a biztonsági határjelen belül. A mozdonykazánból kiszűrődő fény megvilágítja a „konyhát". A mozdonyvezető arcán átvillan az erős fény. Leveszi kezét a szabályzóról és órájához nyúl: 4 óra tizenöt perc. A vonatvezető katonásan jelentkezik a vörössapkás szolgálattevőnél: az 1251-es megérkezett.

A mozdonyt lekapcsolják a szerelvénytől, s elindul a gép szokott útjára, tüzet tisztít, vizet vesz, szenet szerel, hogy mielőbb indulhasson egy másik vonattal új útjára. Amíg ez a munka folyik, megérkezik a mozdonyfelvigyázó utasítása: a 411081-es gép az 1282-est továbbítja. Az indulása nyolc óra nulla hat perc, menetrend szerint.

— Ma, ez az egész munka gyorsabban megy a szokottnál — mondja Kovács Jenő, a mozdonyvezetője — de így is négy óra telt el, míg a szerelővágányt elhagyta mozdonyunk.

Az idő gyorsan múlik. A szénszerelőcsapat vált. A csillék üresek. Ez nagyban akadályozza a gyors szerelést, mert mire az új munkacsapat elfoglalja helyét, s megkezdi munkáját, 10—15 perc telik el. Helyes lenne a műszak váltását úgy megszervezni, hogy

a szénszerelőre érkező váltócsapat kézből venné át a csilléket.

Csak így tudják kiesés nélkül folytatni a szerelést. Nem csoda, ha mozdonyunk most is csak késve végzett a szereléssel és a menetrendszerű indulási idő után hat perccel jelentkezett a forgalomnál. *Tehát máris hat percet késik a vonat és még mindig nem indulhat.* Közben megjárja a gép az itatóvágányt, az elegyére jár és vissza még egyszer megteszi ugyanezt az utat. Így múlnak a percek. Végül megjelenik a forgalmi szolgálattevő. A kijárati jelző szabadot mutat, indulhatunk. Százkilenc perc késéssel és mindösszesze 17 tengellyel.

21 előjelentett kocsi helyett 4

Kovács elvtárs keze a szabályzón, tekintete a pályát figyeli. Fűtői *Németh* János és *Németh* József le nem veszik szemüket a pályáról. A szolgálati kocsiból *Zöld* Gyula, vonatvezető figyeli a két sínpárt, a szabad utat. Gyors egymásutánban maradnak el a térközjelzők, közeledik Budapest—Kelenföld. Szabad a bejárat, s vonatunk begördül a harmadik vágányra. Pár perc várakozás, majd felvesszük a huszonegy *előjelentett* kocsit.

Tíz óra tíz percet mutat az állomás homlokzatán a villanyóra. A vonat előrehúz határig és várakozunk. Már tíz óra negyven percet mutat az óra, míg végül megkezdődik a tolatás. A gépkísérő jelzőzászlaja adja a parancsot. Néhány mozgás a tizenkettediken, előrehúzunk, vonatra zárunk. Eredmény: a huszonegy kocsiból csak négyet tudtunk felvenni, a kocsirendezők elmaradtak a kisorozással. Legalább délig kellene várni a többi kocsira, de erre nincs idő. A fel nem vett elegyet csak a következő tolatós tehervonat viheti el este, pedig a kocsikra szükség volna máshol. Rossz munkát végeznek ebben az esetben a kelenföldiek. *Az elemzést ugyan időben adták, de a gyakorlati munkával elmaradtak.* Fékezik a kocsifordulót.

Néhány kilométer után kétórás késés

Közben megtörtént a fékpróba. Útra készen állunk. Terhelésünk 167 tonna, mindössze húsz tengely. *Hiányzik 723 tonna.* Újabb kár a népgazdaságnak. Kihasználás nélkül közlekedtetjük a vonatot.

Végre, tizenegy óra harmincöt perckor a fényjelző vörös színét felváltja a zöld. Indulás! Forgalmunk szégyene, hogy az induló állomástól alig néhány kilométerre már közel kétórás késéssel folytatjuk utunkat. A telefonpóznák gyors egymásutánban maradnak mögöttünk. Budafok következik. *Szabad az út.* Kilenc perc a menetidő, de *Kovács* elvtárs öt perc alatt teszi meg az utat. Egy pillanatra sem veszi le tekintetét a pályáról, a jelzőkről.

A pályatesten pályamunkások dolgoznak, szabályozzák, aláverik a sineket, hogy veszélymentes legyen a pálya a csúcsforgalom idején. Nagytétény következik. A bejárati főjelző kitérő irányt mutat. Csökkentjük a sebességet, begördülünk az állomásra. *Szabó* Ferenc forgalmi szolgálattevő szabályszerűen fogadja vonatunkat. A vonatvezető jelenti a hozott elegyet. *Zöld* elvtárs átveszi a tolatási jegyzéket és hozzálátnak a munkához. Innen már csak száz perc késéssel indulunk, *Kovács* elvtárs röviddel szaladt idáig és tizenöt percet behozott. Így folytatjuk útunkat Székesfehérvár felé . . .

Egy példa csupán a sok közül. Egy rossz példa arra, hogy hogyan bontják meg egyesek a menetrend vastörvényét. Az állomásnak arra kell törekednie, hogy ezt a törvényt betartsa és minden előkészületet megtegyen ahhoz, hogy vonatai késés nélkül, *menetrendszerinti* indulással hagyják el az állomást. Ebben segítsék a vontatás dolgozói a forgalmi szakszolgálat dolgozóit, hogy ezeket a hibákat minél előbb megszüntessék. Harcoljunk a vonatok menetrend szerint való közlekedtetéséért, küzdjünk azért, hogy a menetrend végre vastörvénnyé váljon hazánk vasútjain.

Harcoljunk a munkafegyelemért, az utasítások betartásáért

Az F. 2. sz. forgalmi utasítás 192. pontja előírja, hogy a váltóőröknek (váltókezelőknek), szolgálatvezető váltóőröknek (váltókezelőknek) és vonatmenesztő térfelvigyázóknak a vonat érkezése és indulása előtt vágányellenőrzést is kell tartania. A vágányellenőrzést a vágányut áttekintésével, ha pedig az nem lehetséges, a be-, illetőleg kijárati vágány teljes bejárásával kell megtartani.

Az F. 2. sz. utasítás 193. pontja szerint a forgalmi szolgálattevőknek a vonat érkezése és indulása előtt a vágány szabad voltáról meg kell győződniök. A forgalmi szolgálattevők a vágányellenőrzést a jelző szabadra állítása előtt kötelesek végrehajtani.

A vágányellenőrzésnek azért van különös jelentősége, hogy a dolgozók feledékenysége, szabálytalan szolgálattétel, vagy ellenséges cselekmény folytán a kijelölt be- és kijárati vágányon vagy annak közelében levő vágányokon a vonatok biztonságos közlekedését veszélyeztető esetleges akadályokat még idejében felismerhessék és így a balesetet elháríthassák.

Nem egyszer előfordult már, hogy a vágányon hagyott járművekről megfeledkeztek, vonatokról kocsikat leakasztottak s arról az érdekelteket nem értesítették, a forgalmi szolgálattevő engedélye nélkül vonatfogadóvágányra járműveket beállítottak, pályakocsikat, hajtányokat behelyeztek, kocsikat biztossági határon kívül tolták, a vágányokon álló járműveket megfutamodás ellen nem biztosították, vízdaruk kiömlőcsövét nem rögzítették, vagy beforditva hagyták, alátétfákat és ékeket helyeztek a vágányra.

A vágányellenőrzés jelentőségét még sokan nem érzik át, s ezzel a laza munkafegyelemmel nap mint nap veszélyeztetik a közlekedő vonatok biztonságát.

Szajol állomáson a közelmultban a 7744. m. sz. munkásvonat elfoglalt vágányra járt, mert a 15 perccel korábban ugyanarra a vágányra beérkező 655. sz. vonatról Zajácz András főállomásfelügyelő forgalmi szolgálattevő, Hegedüs L. Zoltán és Dér István váltókezelők megfeledkeztek, vágányellenőrzést pedig egyikük sem tartott.

[illegible] állomáson ugyancsak a közelmultban a 131 sz. személyvonat [illegible] mozdonnyal foglalt vágányra járt, mert a mozdonyt Zima Mihály váltókezelő a forgalmi szolgálattevő engedélye és géplkísérő nélkül beküldte a 11 sz. vágányra, majd a 30 perc mulva érkező 131 sz. vonat érkezése előtt az állomási végrehajtási utasításban előírt módon Szommer József főtiszt forgalmi szolgálattevő és Zima Mihály váltókezelő vágányellenőrzést nem tartottak.

Akik szolgálaton kívül is magukénak érzik a vasutat

Rákos állomás létszámába tartozó Szabó Károly főfékező szabadnapján, vonalmenti lakásáról vette észre az egymást követő vezetővonatot. A pécsi terület szakszervezeti felelőse Simon László főtiszt, vonaton utazva, arra lett figyelmes, hogy vonatának személyzete a „Megállj"-állás térközjelzőt figyelmen kívül hagyja.

Helyénvaló, azonnali intézkedésükkel súlyos balesetet hárítottak el. Ezzel ezek példát mutattak mindannyiunknak arra, hogyan kell a dolgozók társadalma, hazánk iránti szeretetét és a béke ügyét nemcsak szavakkal, hanem tettekkel is kifejezni. A vezérigazgatóság dicsérő elismerésben és jutalomban részesítette őket.



Békevonatok százait indították dolgozóink a XIX. kongresszus tiszteletére

HOGYAN SEGÍTI a menetirányító szolgálat

a kocsiforduló leszorítását

Valóságos kis studióba lépünk: az asztalon mikrofon, hangerősítő berendezés, a falak hangszigetelőanyagból készültek. A mikrofonasztal fölött térkép, amely azonban nem hegyeket, völgyeket, városokat tüntet fel, hanem állomásokat és vágányhálózatot. S hogy a studióhasonlatnál maradjunk, a „bemondó" előtt nincs írott szöveg, hanem hatalmas papírlap, amelyen színes ceruzával húzott vonalak szövedéke fut keresztül-kasul. Ebben a kis studióban a bemondót *„menetirányítónak"* hívják, s ezek a menetirányító-szobák a forgalom „agyközpontja". Tíz ilyen menetirányító-szoba van éjjel-nappal üzemben a budapesti igazgatóság területén, s így ez az „agyközpont" állandóan figyelemmel tudja kísérni valamennyi fővonal forgalmát.

A budapest—cegléd—szolnoki vonal menetirányítóinak szobájában vagyunk.

— A 725-ös áthaladt — szól meg a hangszóróban a monori szolgálattevő hangja, s *Retkes* István, *„az őszi forgalom legjobb menetirányítója"* címért folyó verseny vándorzászlójának jelenlegi tulajdonosa a mikrofon felé hajlik:

— Igen, vettem.

Mintha egy szobában ülne *Retkes* István menetirányító a monori szolgálattevővel, vagy esetleg a robogó vonat mozdonyvezetővel is, amikor a mozdonyvezető a vonal valamelyik állomásán tartózkodik néhány percig. A menetirányító a színesceruzával rajzolt grafikon segítségével valósággal maga is a vonaton utazik, mégpedig néha egyidőben 5—6 személyvonaton és 10—12 tehervonaton.

Nehéz lenne felsorolni, mi mindent kell tudnia a jó menetirányítónak, azonkívül, hogy ismernie kell az egész vonalat, a lejtviszonyokat, az íveket, az állomások vágányhálózatát, a váltókat, a gépek teljesítőképességét, a vonatok szállítmányát.

— De elsősorban személyesen kell ismernie valamennyi állomás szolgálattevőjét, ismernie kell képességeiket és igen hasznos személyesen ismernie a mozdonyvezetőket is, hogy tudja, melyikükre lehet számítani, ha — mondjuk — nagyobb sebességgel kell átvinnie szerelvényét egy-egy vonalszakaszon — mondja *Retkes* elvtárs. — Hányszor múlik egy-egy rakomány pontos továbbítása azon, hogy a tehervonatot két személyvonat közé kell beszorítani. Ilyenkor a mozdonyvezetőnek egy bizonyos megadott sebesség tartását kell vállalnia, nehogy a nyomában haladó személyvonatot késleltesse. Ezért rendkívül fontos a szovjet módszer alkalmazása: *a menetirányítónak állandóan kapcsolatban kell lennie a mozdonyvezetővel.*

A menetirányító kötelessége küzdeni a menetrend betartásáért, a *„Közlekedj ma pontosabban, mint tegnap"*-mozgalom minden betűjének írott parancsnak kell lennie a számára, s csak így küzdhet a kocsiforduló meggyorsításáért. Hogyan teljesítheti mindezeket a feladatokat? Ha szabadidejében többször végigutazza vonalát, ha gyorsan tud határozni, például ha célszerűségi okokból szükséges, hogy helytelen vágányon irányítson egy szerelvényt, ha azonnal tudja, hogy az üzemképtelenné vált gépet melyik kevésbbé sürgős szállítmányt továbbító szerelvény gépével cserélheti ki, ha állandóan segítségére van az állomásoknak azzal, hogy előre jelzi, milyen szállítmány érkezik, lesz-e tolatás, ha szabad utat biztosít a vállalt sebességgel közlekedő vonatoknak.

Ismét fölbúg a hangszóró: *„Cegléd jelenti: a 657-es gyorsteher áthaladt."*

Retkes elvtárs egy pillantást vet az órára, s a színes grafikonra újabb jelet húz. A menetrend betartásáért, a kocsiforduló meggyorsításáért, a biztonságos, korszerű üzemért, s a vasutasnapi forgalom teljesítéséért küzdenek a vasút dolgozói ezen a fontos őrhelyen, a menetirányító-szobában is.



A menetirányító szobában. Márton József és Ozsgyán Mihály elvtársak a vonalon futó vonatok helyzetét tanulmányozzák, hogy a kellő időben rendelkezhessenek az elegyáramlás és a személyforgalmat érintő kérdésekben. A rendkívül fontos menetirányítói szolgálat kiváló szakértelmet, öntevékenységet és a rendkívül bonyolult esetek határozott megoldását követeli meg. Az őszi forgalom vérkeringése áramlik a menetirányítókon keresztül.

Dolgozóink a kocsiforduló leszorításával készülnek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 35. évfordulójára

Néhány hét mulva ünnepli k a világ dolgozói a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 35. évfordulóját. A nemzetközi proletariátus legnagyobb ünnepére, november 7-re készülnek vasutasaink. Úgy készülnek dolgozóink az évforduló méltó módon való megünneplésére, hogy vállalásokat tesznek a kocsiforduló meggyorsításával összefüggő feladatok maradéktalan elvégzésére, a tervben elmaradt dolgozók arra, hogy túlteljesítik tervüket, míg mások a legkülönfélébb módon, de mindenféleképpen az őszi csúcsforgalmat segítőleg akarnak ünnepelni.

Ezt bizonyítja például a Szegedi Fűtőháznál *Jánosi* József mozdonyvezető vállalása, aki javítástól javításig 12.000 kilométer futási tervét 15.000-re emeli, széntakarékosságát 6-ról 8 százalékra fokozza és üzemi költségét 15-ről 12 százalékra csökkenti. *Barta* József a Szegedi Vasanyagjavító ÜV-ben tüzikovács. Kéthagú brigádjával vállalta, hogy októberi tervüket 100 órával korábban fejezik be.

A sok-sok példa közül kiemelkedik Nagykanizsa állomás forgalmi, vonatkísérő és kereskedelmi dolgozóinak felajánlása, amelyet *Rákosi* elvtársnak is megküldtek. A kanizsai dolgozok vállalták, hogy a kocsiforduló meggyorsítása érdekében a kocsitartózkodási tervet 94-ről 96 százalékra teljesítik, ugyanakkor a tehervonatok átlagos terhelését a tervszámmal szemben 6 százalékkal túlteljesítik, az átlagos rakodási időt pedig 15 százalékkal csökkentik. Nem feledkeztek meg a menetrendszerinti indításról sem, s megfogadták, hogy a tehervonatok átlagos utazási sebességét is javítják, mégpedig 1.1 kilométerrel.

AKI TANUL — jobban él

Eredmények a Keleti-pályaudvar műszaki kocsihivatalának továbbképző köreiben

Mintegy félévvel ezelőtt kezdték meg munkájukat a vasútnál a műszaki továbbképző körök. E rövid idő alatt máris igazolást nyert, milyen rendkívül hasznos, hogy szakszervezetünk a párt segítségével étrehozta a továbbképző köröket.

Jó példa erre a Keleti-pályaudvar Műszaki Kocsihivatalának továbbképző köre, amely már első tanfolyamán szép eredményeket ért el. Márciusban 56 résztvevővel indult itt a műszaki továbbképzés, hétfő és szombat kivételével napi két órában, a következő tantárgyakkal: marxizmus-leninizmus, számtan, mértan, fizika, kémia, technológia, szakmai anyag- és gyártásismeret, szakrajz, stb. A tanfolyam résztvevőinek a szakszervezet díjmentesen bocsátott rendelkezésére tanszereket. A továbbképző kör szaktárgyainak előadását a Kocsihivatal műszaki értelmiségének dolgozói vállalták.

A kör munkájának eredményességét fokozta, hogy

a négyhónapos továbbképző tanfolyamot összekapcsolták a technikai minimum-vizsgák letételével.

A tapasztalat ugyanis azt mutatta, hogy technikai minimum-vizsgák letételéhez kiadott füzeteket a munkából fáradtan hazatérő dolgozók nem nagyon forgatják és keveset tanulnak. A cél az, hogy a technikai minimumok anyagát a továbbképző körben tanítsák a dolgozóknak, így mindenki könnyen elsajátíthatja a teljes tananyagot, viszont a továbbképzés résztvevői szívesebben tanulnak és nem morzsolódnak le, mert a tanfolyam konkrét céljaként ott lebeg előttük a technikai minimum-vizsgák letétele. Az első tanfolyam elvégzése után mind az 56 résztvevő letette a technikai minimum-vizsgát, közülük 15 olyan jó eredménnyel, hogy nyomban

magasabb bérkategóriába sorolták őket.

Boda Elek mázoló például a IV. bérkategóriából — az V. kategóriát átugorva — egyenesen a VI.-ba került és órabére 2.96 forintról egyszeriben 3.69 forintra emelkedett. *Békefi* Antal 56 éves lakatos a IV.-ből ugyancsak a VI. bérkategóriába került. Így igazolódott be, hogy érdemes továbbképeznie magát szakmájában az idősebb szakmunkásnak is, mert aki tanul, jobb munkája révén nemcsak nagyobb megbecsülésben részesül, hanem többet is keres, tehát jobb életet tud biztosítani magának és családjának. Egyéb lehetőséget is nyujt az előrehaladáshoz a műszaki továbbképzésben való részvétel és a technikai minimum-vizsgák letétele. Példa erre *Molnár* 4. István asztalos, akit éppen kitűnő vizsgaeredménye révén művezetői tanfolyamra küldtek.

A Keleti-pályaudvar Műszaki Kocsihivatalában jelenleg a második továbbképző tanfolyam folyik 73 résztvevővel. Ez a tanfolyam október végével fejeződik be, előreláthatólag szintén jó eredménnyel. Erre engednek következtetni a már megkezdett vizsgák. Eddig 20 résztvevő tette le a technikai minimum-vizsgát, a hónap végéig pedig sor kerül a többiekre. Novemberben új tanfolyam kezdődik. Hamarosan száz, meg száz magasabb képesítésű, nagyobb szaktudású dolgozója lesz a Keleti-pályaudvar Műszaki Kocsihivatalának, akik több és jobb munkával tudják segíteni az őszi forgalom ügyét.

Jó és rossz tapasztalatok a művezetők köréből

A művezetők nem a tőkések hajcsárai többé, hanem a szocialista termelés legközvetlenebb irányítói a műhelyekben és fontos tényezői az ötéves terv megvalósításának. Eleinte előfordultak hibák, ezeknek kiküszöbölése céljából adta ki az elmult évben a minisztertanács és a SZOT ismeretes határozatát, amely megszabja, mik azok a jogok és kötelességek, amelyek révén a művezetők, a dolgozókra támaszkodva, eredményesebben vehetnek részt a termelés növelésében.

Lássuk, hogyan alakult a helyzet a vasúti műhelyekben a határozat megjelenése óta eltelt több mint egy esztendő alatt.

Aki nem tette magáévá a minisztertanács határozatát

A Landler Jenő Járműjavítóban a pártszervezet és az üzemi bizottság sorozatos megbeszéléseken dolgozta fel a művezetőkkel a határozat egyes pontjait s azóta egyre többen fejlesztik szaktudásukat, résztvesznek a munkaversenyben, a Sztahanov-mozgalomban, egyre eredményesebben biztosítják a verseny műszaki feltételeit, nevelik, szakmai oktatásban részesítik a dolgozókat. Általában eleget tesznek tehát kötelességeiknek, de még mindig sok a panasz, hogy

nem érvényesítik eléggé azokat a jogokat, amelyeket a munkafegyelem megszilárdítására, a műhely rendjére és a munkaügyi kérdések rendezésére nyujt a határozat.

Sokan liberálisan kezelik ezeket a kérdéseket.

Itt van például *Kiss* Mátyás, külsős művezető, a mozdonyosztály leszerelő részlegének művezetője. Szakmailag jól képzett vezető, aki most is állandóan fejleszti tudását, a szakmai tanfolyamokra eljár, amit tanult, igyekszik átadni lakatosainak és segédmunkásainak, arra is gondot fordít, hogy dolgozóinak jó munkafeltételeket biztosítson. A munkafegyelem megszilárdításában azonban gyenge. Az elkésőkkel, hiányzókkal szemben elnéző és ritkán él azzal a jogával, hogy a fegyelemsértőkre, vagy a munkájukat gondatlanul végzőkre büntetést szabjon ki. Azt szokta mondani: *„Úgy tekintem részlegemet, mint egy nagy családot, amelyben szép szóval többet lehet elérni, mint szigorúsággal."* A szép szavakban megnyilvánuló puhaság azonban már többször adott alkalmat fegyelemsértésekre, különösen ami az igazolatlan hiányzásokat és késéseket illeti. A részlegében folyó munkaverseny megszervezésében is hiányosságok tapasztalhatók. A szervezésben nem elég aktív, nyilvántartásai hiányosak, sokszor az események után kullog, az osztályvezetőnek küldendő írásbeli jelentéseket is csak többszöri figyelmeztetés után készíti el. Versenyszervezési mulasztásainak fő okát abban látjuk, hogy

a párt- és szakszervezeti funkcionáriusokkal nem tart szoros kapcsolatot.

A mulasztásokat igyekszik a *bizalmira hárítani*, holott neki kellene a vállalások teljesítéséről állandóan tájékoztatni a bizalmit, hogy biztosítva legyen a verseny nyilvánossága. Ez azonban nem történik meg, *részlegének versenytáblája nincs.*

Hidvégi János jó példája

Az Északi Járműjavító művezetői annakidején három értekezleten tárgyalták meg a minisztertanács határozatát, az osztályvezetői értekezleteken pedig még most is állandóan napirenden szerepel. Jelentősen meg is javult a helyzet az elmult esztendő folyamán a művezetők felelősségvállalása, kötelezettségteljesítése tekintetében. Legtöbb hiányosság itt is a munkafegyelem megszilárdításában tapasztalható, de mind több olyan művezető akad, akinek műhelyében egyre jobb a munkafegyelem.

Ezek közé tartozik *Hidvégi* János, az egyedi gépgyártás kismotorosztálya vágánygépkocsi és pályafenntartási gépgyártó részlegének művezetője. Tavasszal még a mozdonyszerelődében dolgozott, mint szakmunkás, onnan emelték ki jó munkája és szorgalma jutalmául, amikor a kismotorosztály megalakult. Az új osztály új művezetője méltónak bizonyult a bizalomra. Túlnyomórészt fiatal dolgozókat adtak a keze alá, olyanokat, akik ebben az esztendőben szabadultak, s nemcsak szakmájukban voltak meglehetősen tapasztalatlanok, de a fegyelemmel is hadilábon álltak.

A munka azonban hamar megjavult, mert *Hidvégi* elvtárs türadhatatlannak bizonyult az oktatásban. Elméletileg és gyakorlatilag is állandóan képezi részlegének dolgozóit, s nemcsak technológiai útmutatásokat ad nekik, hanem új munkamódszerekre is tanítja őket. Tudásából bőségesen telik, mert maga is tanult az általános gépészeti technikum esti tagozatának harmadévos hallgatója. A dolgozók hamar megszerették művezetőjüket, noha nem volt elnéző hibájukkal szemben. A rakoncátlan fiatalok egyizben megindítottak egy újonnan elkészült gépkocsit anélkül, hogy ere engedélyt kaptak volna. A dolognak baleset lett a vége. Más alkalommal a munkaidő alatt „játékból" karbiddal töltötték meg egy kannát és meggyújtották. A fiókokban rendetlenül, egymás hegyén-hátán hevertek a szerszámok az élelemmel összekeverve, a műhelyrészek piszkosak voltak. *Hidvégi* elvtárs kemény kézzel, példás szigorral olyan büntetéseket szabott ki, amellyel helyreállította a műhely rendjét. Ma már nem fordulnak elő ilyen esetek. *Hidvégi* elvtársnak a felső szervekkel, a pártszervezettel, a szakszervezettel, a szakszolgálati vezetőkkel való együttműködése is példamentes. Így könnyen érthető, hogy részlege állandóan túlteljesíti tervét, s szeptemberi terveljesítésük elérte a 119 százalékot.

Fordítsanak nagyobb gondot sztahanovisták nevelésére a Miskolci Járműjavítóban!

Egyre több szó esik a Sztahanov-mozgalom fejlesztéséről, annak fontosságáról. A járműjavítóban az okleveles sztahanovisták, mint például *Nagy* Géza, vagy *Istvánkó* Károly és a többiek munkájukon keresztül adták tanujelét annak, hogy méltóak a megtisztelő sztahanovista cím viselésére. A vállalatvezetőség azonban nem foglalkozik — súlyának megfelelően — sem a mozgalom továbbfejlődésével, sem a sztahanovistákkal.

Mindössze csak 21 sztahanovistájuk van és ebből csak kettő jelvényes.

A vállalat vezetősége ugyan rendszeresen vezeti az okleveles sztahanovisták egyéni lapját, azonban a jelvénvre való felterjesztésről már megfeledkezik. *Nagy* Géza többszörösen jutalmazott okleveles sztahanovista, lánghegesztő például már az elmult év novemberétől 186—213 százalék között teljesíti állandóan normáját. Vagy *Istvánkó* Károly ívhegesztő, aki a mult év októbere óta rendszeresen 160—200 százalékot teljesít. A második vasutasnap alkalmából nagyszerű teljesítményeiért *„Kiváló vasutas"* jelvényt, és a vele járó 1000 forintos pénzjutalmat kapta. Mindketten és még többen érdem szerint jogosak a sztahanovista-jelvény viselésére azonban a műhely vezetősége nem teriesztette fel őket, sztahanovista jelvény elnyerésére.

Az ellenőrzés hiánya

A vállalat vezetősége felületesen, sablonosan kezeli a sztahanovisták, a Sztahanov-mozgalom ügyét. Az üzemi bizottság sem ellenőrzi a vállalatvezetés hanyag munkáját. Még kevésbbé foglalkozik a sztahanovisták továbbképzésével, a fejlettebb munkamódszerek általánosításával. Az év elején megkezdett Sztahanov-iskola lemorzsolódott. A lemorzsolódás okát elsősorban a dolgozók érdektelenségében, a vállalatvezetőség és az üzemi bizottság hanyag munkájában kell keresni. Az is baj, hogy nem szervezik a sztahanovisták tapasztalatcseréjét, ahol átadnák új munkamódszereiket. Az üzemi bizottság nem ellenőrzi azt sem, hogy a műszaki vezetők, — a sztahanovistáknál vállalt *„védnökség"* címén —, segítik-e az élenjárók munkáját. — Tapasztalatunk az, hogy bár papiron védnökséget vállaltak, de kötelezettségeiket nem teljesítik.

Segítse és becsülje meg a vállalatvezetés, az üzemi bizottság az élenjárókat. Foglalkozzon a sztahanovisták problémáival.

Legyen büszke az üzem vezetősége, minden dolgozóin azokra, akik rendszeresen túlszárnyalják normájukat, különösen az olyan élenjárókra, akik 150—200 százalékos teljesítménnyel büszkélkednek. Nagyon helytelen, hogy az üzemi bizottság elnöke, *Viski* elvtárs úgy vélekedik, hogy azért kevés a sztahanovista, mert *„meggyalogaljuk azokat, akiket sztahanovista jelvényre javaslunk"*. Ez helyes: meg kell válogatni az érdemeseket, de a teljesítmények mellett elsiklani nagyobb hiba, mert fékezőleg hat.

Javítsa meg munkáját az üzemi bizottság! Ellenőrizze rendszeresen a vállalatvezetést. A szakszervezeti bizalmiak, a műhelybizottságok vezetői foglalkozzanak egyénileg minden sztahanovistával. Ha nincs ezen a téren kellő tapasztalat, úgy szervezzen a vállalatvezetés és a szakszervezet közösen tapasztalatcserét, például a Szolnoki Járműjavítóban, ahol népszerűsítik a sztahanovistákat, az üzemi bizottság rendszeresen egyénileg foglalkozik velük, segíti őket kezdeményezéseik megvalósításában. A két műhely lehetőségei azonosak, azonban a vállalatvezetés és a szakszervezet munkája merőben különbözik a miskolciakétól. Tudják azt, hogy a sztahanovistákkal való foglalkozás egyben segíti azt, hogy *több dolgozó emelkedjen fel a sztahanovisták színvonalára.*

A miskolci műhely vezetősége az ilyen hibákban, az üzemi bizottság a hiányos ellenőrzésben keresse a terv túlszárnyalásának akadályait. Például azt, hogy a kocsi-osztály dolgozói az alkotmány ünnepére kezdeményezett versenyvszakaszban vállalásaikat csak egységteljesítményben váltották valóra, a darabszámban már elmaradtak. A sztahanovisták, az üzem dolgozói figyelmét a legfejlettebb szovjet munkamódszerek birtokában irányítsák a tervnek minden részletében való teljesítésére, a *Rákosi* elvtársnak adott szó betartására.

A fegyelemlazítás nyomában

Az újságíró utazik az országban és sok mindent lát. Látja a becsületes vasutasdolgozók lelkes, óraműpontosságú munkáját, a kocsifordulóidő leszorításáért vívott kemény küzdelmet. Látja hogyan harcolnak a győriek az iparvágányok menetrendszerinti kiszolgálásáért, a szolnokiak a gurítás meggyorsításáért, a miskolciak a kocsitartózkodási egységidő leszorításáért. Az újságíró lát azonban egyebet is, a hibákat, a hiányosságokat. Nagyobb-kisebb fegyelmezetlenséget, nemtörődömséget, az utasítások be nem tartását. A jó és a rossz mérlegelésénél a serpenyő felét lenül a jó oldalára billen, de szükségesnek tartjuk megmutatni a mérleg másik serpenyőjét is.

Néhány nap tanuiságáról szólunk most, előttünk a jegyzetfüzet vádoló feljegyzésekkel.

Pilisen nincsen kivilágítva a bejárati jelző

A 706-os gyors már Pilisig is késik néhány percet, ez azonban a kisebbik hiba. A mozdonyvezető lefékezi a vonatot, lépésben halad. Mi történt? Nincsen kivilágítva a bejárati jelző. A mozdonyvezető végül is kétséget kizáróan megállapítja, hogy a jelző szabadra áll és felgyorsít. Történhetett volna baj is. Nem történt. Ötven kiló szén és néhány percnyi újabb késés az ára a fegyelmezetlenségnek.



Az 1770 es vonat fütője alszik

Cegléden beáll az 1770-es. A fütő kikönyökől. Ez rendben van. Azonban szeme lehunyt, szabályosan horkol. A szomszédos vágányon álló vonat utazóközönsége ezt megrökönyödéssel látja. Az utasok közül valaki megkérdi:

— Mi a feladata annak a fütőnek?

— Semmi, — adja meg a választ egy nyurga fiatalember. — Amíg a másik fütő tüzel, ő pihen.

— Nem éppen így van — javítja ki egy vasutas. — Ha az egyik fűt, akkor a másik figyel. Ez a feladata.



— Hát akkor jobban is figyelhetne.

Az újságíró noteszében sok a feljegyzés Kisvárdáról. Nézzük csak meg közelebbről.

Mi történt a kisvárdai 37-es őrházban?

A 37-es vonatjelentő őrház. A vonatjelentő őr szabályos visszajelentést kér az 1791-es után. A kisvárdai forgalmista dühösen rárivall:



— Mi az, mi bújt magába? Vagy talán egy spicli van ott?

Ezekután kíváncsiak voltunk arra, hogyan megy a munka az állomáson. Erről lehetne jót is, rosszat is mondani. Ezúttal az utóbbival foglalkozunk.

A kulcskiadás

Az előjelzőn csak egy lámpa ég. Kettő talán luxus? Az 1-es számú őrhelyen a váltóőr telefonál.

A kulcsok számát mondja be. Kezében cigaretta ég. Es hol vannak a kulcsok? Azokat már betette a szekrénybe. Ime az ilyen gyakorlat a balesetek kulcsa...



Különös módja a fékezésnek

Még mindig Kisvárda. Különös zaj üti meg az idegen fülét. Mi okozza e bántó hangzavart? A tolatás közben nem fékeznek és nem használják a fékdorongokat, helyette sinekre rakott kövekkel, tégladarabokkal igyekeznek megfékezni a kocsikat. Ez okozza tehát az éktelen lármát. Csattognak az ütközők, sírnak a kocsik és azt rikoltják: több kíméletet. Munkácsi Jenő tolatásvezetőnek azonban úgylátszik vatta van a fülében, nem hallja meg a kocsik nyöszörgő panaszát.



Szerencsétlen együttműködés

Szerencs. Ezen az állomáson nem jó az együttműködés a forgalom és vontatás között. Az állomáson csak a géprevárásról beszélnek, a fűtőházban pedig csak a vonatravárásról. A versenytábla azonban mind a kettőről beszél és azt mondja, hogy a tehervonatok menetrendszerinti indítása 34 százalék, a személyvonatoké pedig 84 százalék. Gondolják meg a szerencsiek!



Hiányzik az öntudat

Egerben is rossz az együttműködés a forgalom és a vontatás között. Nagyon rossz. Általánó jelenség a gépre- és a vonatravárás. Karsai János mozdonyvezető 13 órát várt vonatra gépével. Mikor végre kész volt a vonat és hívták, akkor kijelentette, hogy nem tud kijárni, mert az egyik kenőszelence nem működik.



Az ilyen kis hibákat az öntudatos mozdonyvezetők maguk javítják meg, mégpedig igen rövid idő alatt. A 13 óra nem volt elegendő Karsai számára? Úgylátszik nem. Avagy az idő elegendő lett volna, csak az öntudattal van baj?

A túra vége

Végére értünk útunknak. Tura állomáson a jelzők szabadra állnak. Robog a gyors, majd hirtelen lefékez. Néhány csomag az utasok ölébe hull. Mi történt? Tíjedten hajolnak ki az emberek. Semmi sem történt. „Csak" éppen a forgalmista nem jött ki jelzést adni.



A fenti példákból tanuljanak mindazok, akikre vonatkozik. És szívleljék meg azok is, akik kimaradtak a felsorolásból, de ugyanilyen súlyos, vagy még súlyosabb fegyelmezetlenségeket követnek el. Őrködjünk éberen a forgalom biztonsága felett, védelmezzük a dolgozók életét, testi épségét, a ránkbízott népvagyont.

Miért késett Petővári László sztahanovista jelvénnyel való kitüntetése

Dolgozóink újításokkal, új munkamódszerek alkalmazásával küzdenek a sztahanovista cím elnyeréséért. A szolgálati vezetők kötelessége a sztahanovista szintet elérő dolgozókat felterjeszti sztahanovista oklevél, vagy sztahanovista jelvény I-ső, vagy II. fokozatára.

A bürokrácia édestestvére az ellenségnek. Egy gyökérből táplálkoznak. Ezt láttuk *Petővári* László, a Landler Művek szekrénylakatosának esetében is. *Petővári* elvtárs még májusban elérte a II. sztahanovista jelvényre való jogosultságot, azonban *Kiss* elvtárs, az üzem sztahanovista felelőse nem sokat törődött a felterjesztéssel. Fiókjában *„fekteti"* a sztahanovisták neveit és hanyagsága következtében csak augusztus 26-án terjesztették fel *Petővárit* a jelvény elnyerésére.

Ebből az is látszik, hogy a Landler Művekben sem a munkaversenynek, sem a Sztahanov-mozgalomnak nincs gazdája. Sem a pártszervezet, sem a szakszervezet, de még a vállalatvezetés sem keresi az okát annak, hogy miért küldték el oly késve a javaslatot. De súlyos felelősség terheli az üzemi bizottságot is, amely nem végez ellenőrző munkát. Az érdekessége az ügynek az, hogy maga *Petővári* László az ÜB elnöke június 1 óta. Milyen lehet ott a munka, a Sztahanov-mozgalommal való törődés, ha az üzemi bizottság elnöke még a saját személyét érintő kérdésben is megalkuvó álláspontot foglal el.

Hibás a Vasutasok Szakszervezetének központja és a Vasúti Főosztály Sztahanovista Osztálya, mert ellenőrzéseik során nem törődnek azzal, hogy az illetékes üzem, szolgálati hely időben felterjeszti-e a sztahanovista szintet elérő dolgozókat kitüntetésre. Szeptember 12-én ismét alkalom lett volna erre. A szakszervezetből *Várközi* elvtárs, a Vasúti Főosztály Sztahanovista Osztályának előadóival brigádmunkát végzett az üzemben, de belenyugodott abba, hogy a sztahanovista mozgalom felelőse szabadságon van. Az ilyen bürokratikus és megalkuvó ügyintézések gátolják a dolgozók versenylendületét, tágteret engednek a szociáldemokrata munkamódszer érvényesülésének, s végül a Sztahanov-mozgalom fékezésén keresztül gátolják ötéves tervünk végrehajtását.

„Az államigazgatási dolgozók a vasutasok harcát a legnagyobb szeretettel és figyelemmel kisérik"

A Közalkalmazottak Szakszervezetétől kaptuk a következő levelet:

Örömmel értesültünk arról, hogy a „Szocialista Vasutért"

a jövőben hetenként fog megjelenni. Szakszervezetünk elnöksége és szerkesztőbizottsága nagy figyelemmel és érdeklődéssel kisérte a multban is a „Szocialista Vasutért" szerkesztőinek harcos munkásságát, amellyel a vasutas dolgozók politikai és szakmai nevelésében szüntelenül harcolva, jelentős eredményeket értek el. Azok a szerkesztési munkamódszerek, amelyek a „Szocialista Vasutért" hasábjain tükröztek pártunk, kormányunk és a SZOT határozatainak konkretizálását a vasutasok munkaterületére: példamutatóak voltak a többi szakmai lapok szerkesztőbizottságainak számára is. A „Szocialista Vasutért" hasábjain a legszembetünőbb, hogy hétről hétre egyre eredményesebben tükröződik a vasutasok érdekvédelme és ezáltal egyre lehetőbbé válik, hogy a vasutas dolgozók a magukénak érezhessék szaklapjukat.

Az államigazgatási dolgozók, a mi szakszervezetünk tagjai, a felszabadulás óta a legnagyobb szeretettel és figyelemmel kisérik a vasutasok harcát a szocializmus építésében és ehhez különösen a tanácsok vonalán igyekeznek segítséget nyujtani. A mi szerkesztőbizottságunk sok sikert kíván a „Szocialista vasutért" nyomdászdolgozóinak és szerkesztőinek a heti megjelenés alkalmából és biztos abban, hogy ezzel az új lehetőséggel harcos fegyvertársunk újabb sikereket fog elérni.

SPORT

Labdarúgócsapataink a vasárnapi fordulóban

A labdarúgóbajnokság vasárnapi fordulójában a vasutascsapatok közül az I. osztályú Szombathelyi Lokomotiv 2:0 (1:0) arányú vereséget szenvedett az otthonában játszó Csepeli Vasastól, a Pécsi Lokomotiv honi pályán 1:1 (0:1)-es döntetlent ért el a Bp. Vasassal szemben. A Szombathelyi Lokomotiv a bajnoki táblázaton a hatodik helyen áll 18 ponttal, a pécsi csapat tizenharmadik 12 ponttal.

*

Az NB II.-ben szereplő vasutascsapatok vasárnapi eredményei a következők: Bp. Lok.—Ózdi Vasas 2:2 (1:1), S. Petőfi—Debreceni Lok. 0:0, Egri Fáklya—Hatvani Lok. 1:0 (1:0), Gy. Építők—Miskolci Lok. 3:2 (2:2), Szegedi Petőfi—Szolnoki Lok. 2:0 (0:0), Kőbányai Lok.—Cegléd Lok. 1:0 (0:0), Szegedi Lok.—Szolnoki Szikra 1:1 (1:0), Soproni Lok.—Várpalotai Bányász 1:1 (1:1), Vörös Lobogó—Nagykanizsai Lok. 3:0 (2:0), Kaposvári Vasas—Győri Lok. 2:1 (1:1).

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden hétfőn. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Munkácsy Mihály u. 16. — Telefon: 113—887, 124—893, 313—744. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Józsefkörút 5., Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM. Ára: 40 fillér 1952 OKTÓBER 20.

„A szakma legjobb dolgozója" címért folyó versenynek segítenie kell a csúcsforgalmi időszak feladatainak végrehajtását

A vasút tervének negyedik negyedévével őszi forgalmunk új szakaszába lépett. A most következő két hónap alatt zajlik le a legerősebb időszak, a csúcsforgalmi időszak. Ha a vasutasnap óta eltelt két hónap teljesítményét vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy bár igen jelentős eredményeket értünk el a *Rákosi* elvtársnak tett fogadalom, valamint a VII. Országos Vasútüzemi Értekezlet határozatainak megvalósítása terén,

feladatunkat nem teljesítettük maradéktalanul.

Annak ellenére, hogy például szeptemberben naponta 900 kocsival raktunk többet, mint augusztusban, a szeptember hónapra tervezett kocsimennyiséget nem sikerült biztosítani a rakodásokhoz és így jelentős mennyiségű szállításra felkínált árut nem tudtunk időben rendeltetési helyére juttatni.

Be kell vallanunk, hogy a vasutasnapi lendület kissé alábbhagyott, s ez károsan érezteti hatását az őszi forgalom alakulásában. Eredményt azonban csak akkor tudunk elérni, csak akkor tudjuk a Vasútüzemi Értekezlet határozatait végrehajtani, a *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmat megvalósítani, ha a vasútüzem minden szolgálati ága, minden öntudatos, becsületes dolgozója lendületesen, lelkesen harcol a saját munkaterületén *az elmaradás behozásáért, a kocsifordító havi szintjének eléréséért, a csúcsforgalmi időszak feladatainak elvégzéséért.*

A versenynek vannak eredményei. A szakszervezeti munka javul ezen a területen. Egyre több üzemi bizottság foglalkozik a versennyel, biztosítja a nyilvánosságát, értékeli a versenyt és ami a múltban ritkán történt meg: egyre jobban bekapcsolják a munkába a bizalmi háziorvost is. Például a komáromi, a salgótarjáni fűtőház, a szombathelyi állomás, osztálymérnökség és járműjavító üzemi bizottsága ilyen munkát végez. Sok szolgálati helyen az üzemi bizottság népszerűsíti a legjobb dolgozókat, a szakma élenjáróit, s így ennek segítségével ez a versenymozgalom egyre magasabb színvonalat ér el. Az őszi forgalom célkitűzéseit üzemi bizottságaink nagy többsége megtárgyalta, ennek eredményeképpen mozgósították a dolgozókat a *Rákosi* elvtársnak tett fogadalom megtételére és valóraváltására.

A szakszervezeti területi bizottságok is behatóan foglalkoznak a fogadalom értékelésével és brigádmunkában vizsgálják meg az egyes üzemek dolgozói felajánlásának miként történő teljesítését. Igen helyesen jár el például Pécs és Debrecen területi bizottsága.

Közismert, hogy a vasútüzem terén *„A szakma legjobb dolgozója"* címért indított verseny voltaképpen nem más, mint *„Az őszi forgalom legjobb egyéni dolgozója és brigádja"* címért folyó verseny, amelyet rendszeresen értékelnek.

Ebben a versenyben egész sor kiváló teljesítmény született a legutóbbi augusztus havi értékelés szerint is. Az *„500 kilométeres"*-mozgalomban például *Szalai* János mozdonyvezető, *Gólya* József és *Mester* János fűtők a ferencvárosi fűtőháznál 424-es sorozatú mozdonyukkal napi 221 kilométeres teljesítményt értek el. A *„2000 tonnás"*-mozgalomban *Daruzsacz* Lukács mozdonyvezető és *Lukács* István fűtő a pécsi fűtőháznál 328-as sorozatú mozdonyukkal 5872 tonna havi többterhelést értek el, míg átlagos terhelésük 35 százalék volt. Vagy: *Mährer* József sztahanovista faesztergályos október 15-én befejezte ötéves tervét. A forgalmi szolgálatnál például *Honfi* Tivadar, rakosrendezői térfelvigyázó a vonatforgalmi tervét 106, a vonatok menetrendszerinti indítását a tervhez viszonyítva 122 százalékra teljesítette és 118.20 pontegységet ért el. Vagy itt van a kereskedelmi szolgálatnál *Laurencsik* János, Nagykanizsa állomás létszámába tartozó tervellenőr, aki irányvonati tonna terveljesítését 157 százalékra teljesítette, de hosszan lehetne sorolni a versenyben kitűnt élenhaladó dolgozókat, akik becsületesen küzdenek az őszi forgalom sikeréért.

Ezek az eredmények azonban akkor jelentenek emelőerőt igazán, ha tömegében vannak lelkesen harcoló, az adott szó beváltásáért sikraszálló dolgozóink. Meg kell azonban mondani, hogy a verseny keretén belül is számos hiányossággal kell megbirkóznunk ezek egyike is már fékezi a verseny lendületét és alkalmat ad elmaradásokra. Melyek ezek a hibák?

Elsősorban nem tudatosítják kellőképpen üzemeink jelentős részében a szakmák legjobbjait. Üzemi bizottságaink nem gondoskodnak arról, hogy a szakma legjobb dolgozója címért folyó versenyfeltételeket kifüggesszék a munkahelyeken. A bizalmiak nem minden esetben vezetik a bizalmi naplót, nem ellenőrzik és így nem is segíthetik a vállalások teljesítését. A szakszervezeti egyéb részortmunkák nem támasztják alá kellőképpen a termelést, így *„A szakma legjobb dolgozója"* címért folyó versenyt sem. A kultúrmunkát nem hasznosítják a verseny nyilvánosságának biztosítására, nem biztosítanak jutalomüdülést az élenjárók részére.

A Vasutasok Szakszervezetének központi ellenőrző munkája laza, a kiküldött elvtársak sem ismerik el nemes versenyt eléggé, nem tanulmányozták kellőképpen a Vasútüzemi Értekezlet határozatait. Nyilvánvaló, hogy munkájukat nem tudják kielégítően ellátni.

Hiba az is, — a verseny életét figyelve — hogy a szakszervezeti aktívák nem törekednek szakmai sovinizmus leküzdésére, holott igen éles ellentétek vannak a forgalom és a vontatás dolgozói között. A múltból visszamaradt sovinizmus az ellenség fegyvereként így ékeli be magát dolgozóink közé, s a sovinizmus mérgétől áthatva megfeledkeznek arról, hogy a verseny közös célért, magasabb termelékenység eléréséért folyik. Ezt tévesztik szem elől egyes szolgálati vezetőink is, akik nem látják a versenyben azt, ami annak lényege,

nem szívügyük a verseny, húzódoznak a verseny értékelésétől

és ezzel a verseny lendítőerejét megtörik, akadályozzák az őszi csúcsforgalom lebonyolítását.

A versenyt gátló másik hiba, hogy

még mindig nem elég kielégítő a munkafegyelem.

Sok a fegyelmezetlen dolgozó, az igazolatlan távollét, a munkaközbeni alvás, a munka rossz minősége, más területeken pedig a selejt.

A felsoroltak a fő hiányosságok. Ezenkívül még vannak más hibák is. Meg kell mondani, hogy ahhoz, hogy negyedik negyedévi tervünket, az előttünk álló csúcsforgalmi időszak feladatait maradéktalanul tudjuk teljesíteni, elengedhetetlen szükség van arra, hogy a versenyben tömegesen vegyünk részt, az eddigi egyhelyben topogást felszámoljuk, behozzuk elmaradásunkat és lendületesen előrevigyük a kocsiforduló s az azt segítő verseny ügyét.

Ehhez pedig elsősorban meg kell szüntetnünk a hiányosságokat, üzemi bizottságainknak kérniök kell a pártszervezet segítségét és mindent el kell követniök, hogy a szakszervezeti bizalmiak mozgósításával, a nyilvánosság biztosításával a versenyt azzá fejlesszék, amiért elindult: állítsák nagy nemzeti feladatunk végrehajtásának lendítőerejévé. Jó politikai nevelőmunkával magyarázzák meg dolgozóinknak, hogy a második magyar vasutasnapon a *Rákosi* elvtársnak adott szó betartása minden becsületes, hazáját szerető dolgozónak szent kötelessége.

A háromnapos kocsifordulóért



Borsi János sztahanovista kocsimester, Budapest-Ferencváros állomás dolgozója is készül november 7-re. Tudatában van annak, hogy milyen fontos az ő munkája abban a harcban, amit az október hónapra előirt 3 napos kocsifordulóért vívnak dolgozóink. Borsi János összekapcsolja vállalását az őszi forgalom ügyével. Azt akarja, hogy győztesen kerüljünk ki ebből a küzdelemből és minden igyekezetével azon van, hogy betartsa a magyar nép vezérének tett vasutasnapi fogadalmát. Éppen ezért felajánlotta, hogy vonatterhelési tervét 100 százalékról 103 százalékra, a kocsitartózkodást 105-ről 106-ra, a kocsimozgatást 104-ről 105-re, a menetrendszerinti indítást 72-ről 74-re, a gurítást 102-ről 104 százalékra teljesíti.

Az Északi Járműjavító ÜV dolgozói a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 35. évfordulója tiszteletére 1,627.074 forint értékű terven felüli munka elvégzését vállalták

Drága Rákosi Elvtárs!

Augusztus hó 12-én ígéretet tettünk Önnek, Rákosi elvtárs, hogy alkotmányunk ünnepének tiszteletére tett vállalásainkkal túlteljesítjük a III. negyedévi tervünket.

Büszke örömmel jelentjük, hogy ezt a vállalásunkat teljesítettük és III. negyedéves mennyiségi tervünket 106.9 százalékra teljesítettük.

Előttünk áll még döntő tervévünk utolsó negyedéve, amelynek sikeres befejezése nagy lépés lesz a szocializmus felé vezető úton. Tudva ezt, rögpgyülésen megvitattuk IV. negyedéves tervünk feladatait. Elhatároztuk, hogy annak a napnak a tiszteletére, amelyen a miszabadulásunk is megszületett, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 35. évfordulója, november 7 tiszteletére 1,627.074 forintot termelünk terven felül és ezen felajánlásunk teljesítésével a IV. negyedéves tervünket határidő előtt, december 21-re befejezzük.

Globális felajánlásunkon belül egyes osztályaink a következő felajánlásokat tették:

VI. OSZTÁLY DOLGOZÓI:

1 darab nagyjavításos gőzmozdonyt, 1 darab vizszállító kocsit, 2 darab 601-es sorozatú mozdony átalakítását, 1 darab futójavításos mozdony javítását, 2 darab víztartány javítását, 1 darab főjavításos mozdony leszerelését, 2 darab melegmozdony furtócseréjét, kiegyenlítését, mérlegelését, különféle mozdonyjavítási munkálatokat, 220.513 forint értékben.

VIII/a OSZTÁLY DOLGOZÓI:

Különféle szerszámmunkák elvégzését 25.875 forint értékben.

VIII/b OSZTÁLY DOLGOZÓI:

Különféle mozdonyalkatrészek és műszerek javítását 32.446 forint értékben.

IX. OSZTÁLY DOLGOZÓI:

Felújítási munkákat 28.090 forint értékben.

X. OSZTÁLY DOLGOZÓI:

1 darab villamosmozdony fölülvizsgáját, 13 darab felújítású turbódinamót, 1 darab 4000 KW Amp. transzformátort, 25 darab fűtési transzformátor teljes fővizsgáját, 1 teljes rudazat javítását, 1 teljes kerékcsoport javítását, különféle munkákat 208.855 forint értékben.

XII. OSZTÁLY DOLGOZÓI:

422. számú motorkocsi felújítását, 2 darab új gazdasági vontató elkészítését, 30 darab teherkocsi futójavítását, 317. számú motorkocsi futójavítását, 1 darab tartalékmotor főjavítását, egyéb javítási munkákat 827.595 forint értékben.

XIV. OSZTÁLY DOLGOZÓI:

Lakitelki állomáson 305 folyóméter vízdaruvezetéket, 2 darab vízdaruval, a balinkai fordító helyszíni szerelését, 1 darab 20 részű készüléket, 50 darab várótermi pad elkészítését, egyéb javítási munkákat 200.900 forint értékben.

XV. OSZTÁLY DOLGOZÓI:

1 darab 39. pályaszámú vágánygépkocsi főjavítási és sínrehelyezési munkáit 82.800 forint értékben.

Mi, a MAV Északi Járműjavító Üzemi Vállalat munkásai, műszaki, technikusai és alkalmazottai megbeszéltük ezt és megfogadtuk Önnek, drága Rákosi elvtárs, hogy felajánlásunkat, az Önnek tett fogadalmunkat maradék nélkül teljesíteni fogjuk.

A MAV Északi Járműjavító Üzemi Vállalat dolgozói nevében:

MOLNAR MIKLOS
MDP titkár
VESZPRÉMI IMRE
DISZ-titkár
SURMAN IMRE
ÜB-elnök
BRANDL JENŐ
igazgató

Készülünk NOVEMBER 7-ei méltó megünneplésére

A Sztálin Vasmű és Sztálinváros dolgozóinak levele Rákosi elvtárshoz, amelyben bejelentik, hogy negyedik negyedévi tervük túlteljesítésével ünneplik november 7-ét, a vasutas dolgozók körében is lelkes kötelességre találtak és egymásután csatlakoznak, jelentik be *Rákosi* elvtársnak, hogy behozzák elmaradásukat, és olyan lendülettel készülnek november 7-re, hogy megteremtik a kocsiforduló előirt szintjét, végrehajtják a vasútüzemi értekezlet határozatait és mindent elkövetnek azért, hogy adott szavukat, fogadalmukat betartsák.

Budapest Nyugati-pályaudvar dolgozói a terv határidő előtti teljesítését tűzték ki célul, ezzel készülnek a csúcsforgalom sikeréért, ezzel harcolnak a békéért. Vállalásukban a következőket írják:

A Szovjetunió Kommunista Pártjának XIX. kongresszusa világító fáklyaként ragyogja be a haladó emberiség útját.

A magyar dolgozó nép, köztük a magyar vasutasság, hatalmas lelkesedéssel fogadta azokat az útmutatásokat, amelyeket a kongresszus kijelölt a béke harcosai számára.

Budapest Nyugati-pályaudvar dolgozói magukévá tették a kongresszus minden szavát. Hálájukat és ragaszkodásukat úgy akarják kifejezni a Szovjetunió Kommunista Pártja és a nagy Sztálin iránt, hogy a reájuk háruló nagy feladatokat az eddiginél jobban és idő előtt teljesítik.

Elhatározták:

1. Évi szállítási tervüket november 7-re a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 35. évfordulójának a tiszteletére befejezik.

2. A kocsifordulót 3 napra teljesítik.

3. A kocsitartózkodási egységidőt 120 százalékra teljesítik.

4. A III. vasútüzemi értekezleten elfogadott 3.5 tonnás gyűjtőkocsi kihasználását az 500 kilométeres mozgalom keretében állomási viszonylatban 4.6 tonnára teljesítik.

5. „Óvd az árut" mozgalomban 15.000 forint értékű megtakarítást érnek el.

6. Munkafegyelem terén vállalják, hogy az igazolatlan távolmaradást 50 százalékkal csökkentik.

A fenti vállalások teljesítéséhez erőt ad Sztálin elvtárs kongresszusi beszéde, mely megmutatja a nehézségek leküzdését.

De nemcsak a Nyugati-pályaudvar dolgozói, hanem számos más üzemünk dolgozói is levélben jelentették be *Rákosi* elvtársnak, hogy becsületesen elvégzett tesznek fogadalmukat és teljesítik negyedik negyedévi tervüket, az őszi szállítási feladatokat. A Landler Művek dolgozói például jelentették, hogy harmadik negyedévi tervüket 105.4 százalékra teljesítették, ami annyit jelent, hogy 700.000 forint tervenfelüli értéket adtak népgazdaságunk számára. Most, november 7-re pedig elhatározták, hogy 250.000, a Békekongresszus tiszteletére 230.000 forint értékű munkát készítenek el terven felül.

A terézvárosi pályafenntartási főnökség élüzemének dolgozói pedig arról számolnak be, hogy az alépítményi munkákat 115, a felépítményieket 121, a magasépítményi munkákat pedig 100 százalékra teljesítették, s így megtakarítottak 320.000 forintot, amely közel százezer munkaórának felel meg. Ezzel segítik az őszi forgalom jó lebonyolítását.

Egy műszakban 650 mázsa árut mozdítanak ezentúl



Delics Sándor, a nyugatipályaudvari ponk XII. szakaszának sztahanovista csapatvezetője is tudja, hogy elmaradtunk a Rákosi elvtársnak tett fogadalom teljesítése terén, ami veszélyezteti az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítását. Kövesdi Istvánnal, a VIII. csapat sztahanovista csapatvezetőjével, valamint a XXII. rakodói csapattal úgy segítik a kocsiforduló meggyorsítását, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 35. évfordulójának tiszteletére, valamint a III. magyar békekongresszus tiszteletére vállalták, hogy egy műszak alatt, délután 14 órától reggel 6 óráig 650 mázsa árut mozdítanak selejtmentesen és számadáselválasztás nélkül. A kitűnő vállalás példaképül szolgálhat az ország többi kereskedelmi szolgálatánál dolgozó munkatársak számára is. Delicsék ki is hívták az ország valamennyi fordacsapatát, hogy csatlakozzanak kezdeményezésükhöz. Képünkön Delics Sándort látjuk munka közben.

Nagy segítséget jelent a debreceni dolgozók munkájában az új elektrodinamikus biztosítóberendezés

Debrecen állomás dolgozóinak munkáját nagyban megkönnyítette a közelmultban üzembehelyezett elektrodinamikus biztosítóberendezés. Balesetmentessé, biztonságossá teszi a dolgozók munkáját, mert kiküszöböli a téves váltóállításból eredő baleseti veszélyt. Emellett meggyorsítja a munkát. Míg a kézzel való váltóállítás idején váltókezelőinknek sokszor két-háromszáz métert is meg kellett tenniök, most a toronyból mindez a berendezés segítségével történik. Azelőtt egy vonat ki- vagy bejárásánál a váltóállítás 20 percet is igénybevett, jelenleg két-három percnyi idő szükséges csupán. A kézi váltóállítás húszpercnyi időtartama alatt a többi munka állt, a gépi váltóállítással nagyon sok idő szabadul fel a tolatások, vonatfogadások és menesztések számára.

A berendezés révén erősen növekedett a munka termelékenysége

Hogyan növelte az új elektrodinamikus biztosítóberendezés Debrecen állomás dolgozóinak munkatermelékenységét? Erre egyetlen számadat is elég fényt vetít. Míg azelőtt naponta legfeljebb 1200—1300 kocsit gurítottak az állomáson,

a biztosítóberendezés üzembehelyezése óta 1800—1900 kocsit gurítanak.

De megnöveli a berendezés az állomás átbocsátóképességét is. Egyszerre több irányból is jöhet be vonat. Nincs szükség arra, hogy a forgalmi szolgálattevő a vonatokat a jelzőnél várakoztassa keresztbejárat elkerülése végett, mert bátran fogadhatja és menesztheti a vonatokat egyidőben többet is.

Már az elmondottakból is világos, milyen nagy támogatást kaptak pártunktól, kormányunktól Debrecen állomás dolgozói éppen az őszi verseny küzdelmeiben. De fényes bizonyítéka annak is, hogy szüntelenül gondoskodik pártunk a vasutas dolgozók munkájának megkönnyítéséről, munkaviszonyainak javításáról. A dolgozóknak nem kell sokszáz métert, tehát sok-sok kilométert megtenniök egy-egy szolgálat alatt, megóvja a berendezés őket az esőtől, hótól és fagytól egyaránt. A berendezés megkíméli őket az időjárás szeszélyeitől és óvja testi erejüket is.

Az ellenségnek nem tetszik a dolgozókról való gondoskodás

Az állomás öntudatos, nagy többségét képviselő dolgozói örömmel fogadták a biztosítóberendezés üzembehelyezését. Azonnal felismerték jelentőségét és a gyakorlat is megmutatta, mennyire igazuk van. *Pethő* Gyula térmester megjegyezte társai előtt: *„Ha ezelőtt húsz évvel kaptuk volna, akkor ma nem lennék reumás. Nagyszerű ezzel a berendezéssel dolgozni."* *Pataki* Sándor váltókezelő pedig csak ennyit mondott: *„Most kényelmesebb és gyorsabb a munka. Megbecsülnek bennünket, igazában úgy van, ahogy olvastam: legfőbb érték az ember."*

Akadtak azonban kevésbbé öntudatos dolgozók is, akik a vasutasok soraiban megbújt ellenség hangjára hallgattak. Elfelejtették, hogy az imperialisták ügynökeinek nem tetszik az, hogy a debreceniek elektrodinamikus biztosító-berendezés segítségével túlteljesítik évi tervüket, győzelemre viszik a kocsifordulót, az őszi forgalom feladatait. Idegenkedéssel, bizalmatlanul fogadták az újat a régi, vaskalapos vasutasok is. Az ellenség bevetette a köztudatba, hogy az új berendezés nehézkessé teszi a munkát. A régihez való ragaszkodás nyilvánult meg *Szőke* Sándor térmesternél is, aki kijelentette: hogy: *„Nehezebben fog menni a munka, mert kivették kezéből az irányítást, a vonatok lassabban fognak be- és kijárni."*

Az ellenség nyilt támadásba kezdett. *Kukk* Illés gépkisérő, kétlaki vasutas a kulákok befolyása alatt igyekezett hangulatot kelteni a biztosító berendezés és ezzel szocialista építésünk ellen. Azt hangoztatta, hogy *„pont akkor hoznak ilyen gátló intézkedéseket, amikor erősödik a forgalom."* Az öntudatos vasutasok azonban leleplezték az ellenséget. Ébren ügyeljenek ezután is, hogy amikor bizonyos elmaradás mutatkozik az őszi forgalom tervszerinti végrehajtásában, keressék az ellenséget és távolítsák el soraikból.

Állomásunk pártbizottsága és a szakszervezet fokozott felvilágosító munkával, a becsületes vasutas dolgozókra támaszkodva megmagyarázza és gyakorlati példákkal mutatja meg: az elektrodinamikus biztosító berendezés a dolgozók munkáját megkönnyíti, életét jobbá és szebbé teszi, s hozzájárul ahhoz, hogy a debreceni vasutasok szeretett *Rákosi elvtársunknak* tett vasutas fogadalmukat valóraváltsák.

Gál György
debreceni tudósító

Sztrájkolnak a tuniszi francia vasutasok

A tuniszi francia vasutasok sztrájkba léptek tiltakozásul egy szakszervezeti vezető elbocsátása ellen — jelenti a „Ce Soir". — A hatóságok a július 16-i sztrájk megszervezése miatt felfüggesztették a Sfax-Gafsa-i helyi vasutas szakszervezet főtitkárát. *A vasútvonal francia vasutasai azonnal határidőnélküli sztrájkba léptek, tiltakozásul a megtorlás ellen.*

Látogatás az őszi versenyben élenjáró miskolci fűtőházban

Ha a hegedűhúrt megpendítik, a húr még hosszú ideig rezeg. Éppen ilyen rezdülései vannak az örömnek is. Napokkal ezelőtt közölték az örömhírt a miskolci fűtőház dolgozóival: a minisztertanács és a SZOT vándorzászlajáért folyó versenyben jelenleg a miskolci fűtőház áll az első helyen. S a megpendített húr most, napok multán is tovább rezeg: a fűtőház dolgozói büszkén beszélnek az elsőségről, s nemcsak szavakkal ígérik, hanem fokozottabb munkával is alátámasztják elhatározásukat, hogy nem engedik ki a kezükből az elsőséget.

— *Nehéz volt az első helyre törnünk* — mondja *Benke* Károly fűtőházfőnök —, *de igen sok segítséget is kaptunk. A vasútüzemi értekezlet határozatai pontosan megmutatták teendőinket, ezeket a határozatokat kellett követnünk. A júliusi értekezlet óta hónapról hónapra emelkedett a teljesítményünk. A tervhez mért szénmegtakarításunk júliusban még csak 7 százalék volt, augusztusban már 20.2, szeptemberben pedig már 22.9 százalék. Ugyanígy emelkedett a többi teljesítményünk is ezalatt a három hónap alatt. Legnagyobb százelegytonna mennyiségi tervünket szeptemberben 35.6 százalékkal, legnagyobb átlagos terhelési tervünket pedig szeptemberben 66 százalékkal teljesítettük túl.*

— *Másik hatalmas segítségünk* — folytatja — *természetesen a szovjet módszerek alkalmazása volt. Első helyen kell említeni a Nazarova-mozgalmat.*

Mozdonyvezetőink a gépek 76 százalékát szocialista megőrzésre vették át.

Így gépeink állandóan jó karban vannak, mozdonyvezetőink annyira vigyáznak a mozdonyokra, hogy például fiatal, kezdő fűtőket addig nem engednek tüzelni, míg legalább egy hétig elméleti oktatásban nem részesültek. Utazószemélyzetünk csak olyan műhelyjavítást ad át, amelyet ők maguk a fiókműhelyben nem tudnak elvégezni. Így sikerült elérnünk, hogy csak jókarban tartott gépek mennek vonalszolgálatra.

Csúcseredmény a „mosástól mosásig" mozgalomban: 86.150 km

— *Mozdonyvezetőink és fűtőink a legszélesebb körben alkalmazzák a szovjet tapasztalatokat, valamint az élenjáró vasutasdolgozók példamutatását. Marton György főmozdonyvezetőnk például 171 százalékra teljesítette százelegytonna tervét. Munkamódszerét Tóth III. János Kossuth-díjas, „kiváló vasutas" főmozdonyvezetőnktől vette át. Mielőtt kimegy a vonatjára, felhívja a menetirányítót és megkérdezi, mekkora lesz a terhelése, hol vesz vizet, hol áll meg Miskolc—Hatvan között. Így pontos és részletes tervet készít az útjáról és nagyobb súlyt tud továbbítani, a forgalom pedig biztosítja számára az állandó menetet. Ugyancsak szép eredményeket érnek el dolgozóink a „mosástól-mosásig" mozgalomban. Mozdonyvezetőink vállalták, hogy a javítással egybekötött országos 6000 kilométeres feltételt az év végére 9000 kilométerre teljesítik. Fűtőházunk jelenleg 7735 kilométeres átlagnál tart. Sok mozdonyvezetőnk követi ezen a téren Kiss Jenő „kiváló vasutas" sztahanovista főmozdonyvezető munkamódszerét, aki minden útja után laboratóriumi vízvizsgálatot csinál tat, menetközben csurgatással távolítja el az iszapot, a forduló állomáson teljes kazánfuvatást végez. Kiss elvtárs ezzel a módszerrel első helyen áll a „mosástól-mosásig" - mozgalomban, 86.150 kilométert tett meg gépével két mosatás között. Legjobb követője, Varga Károly munkaérdemrenddel kitüntetett, sztahanovista mozdonyvezető 31.950 kilométert tett meg két mosatás között.*

— *Az új munkamódszerek között kell említeni, hogy a tartalék gépek most meghatározott időben jönnek be a fűtőházba. Azelőtt néha 5—6 gép érkezett egyszerre szerelésre, s ez torlódást okozott. Most minden gépre táblát szereltünk, ezen pontosan feltüntetjük, hogy hány óra, hány perckor köteles be jönni a gép szerelni.*

Miért alszik az „ötszázas"-mozgalom a miskolci fűtőházban?

A szép eredmények, a fejlett munkamódszerek mellett a fűtőház dolgozói a hibákat, a lemaradásokat sem rejtik véka alá. Belátják, hogy az *„ötszázas"*-mozgalom terén még igen sok pótolnivalójuk van. A fűtőház mozdonyainak csak igen kis százaléka vesz részt a mozgalomban, mindössze nyolc gép.

A miskolci fűtőház dolgozói tudják, hogy további sikereket csak úgy érhetnek el, ha politikai és szakmai téren egyaránt tovább képezik magukat.

Az ÜB külön agitációs irodát állított fel, ahol a népnevelők állandó szolgálatot tartanak,

az esetenként felmerülő problémákat azonnal feldolgozzák és szorosabbá teszik a kapcsolatot a párt és a szakszolgálat között.

A munkafegyelem megszilárdulása terén is szembetűnő a javulás, a dolgozók maguk távolítják el soraikból a fegyelmezetleneket, a rendbontókat, az ellenség ügynökeit.

P. Kovács János mozdonyvezetőt, aki nyiltan lázított az új szénprémium ellen, az öntudatos dolgozók eltávolították munkahelyéről.

Ugyancsak elhelyeztették a fűtőházból *Besenyei* János fűtőt, aki a békekölcsönjegyzés idején dolgozótársait igyekezett lebeszélni hazafias kötelességük teljesítéséről.

— Az eredmények köteleznek — mondja búcsúzóul *Benke* elvtárs, s szavaival a fűtőház dolgozóinak véleményét is kifejezi. — Az első helyezés nem azt jelenti, hogy megpihenhetünk babérainkon. Tudjuk, hogy az őszi csúcsforgalomban még jobban helyt kell állnunk, a vasútüzemi értekezlet határozatainak szellemében kell tovább dolgoznunk, mert tudjuk, hogy versenytársaink is tovább fokozzák lendületüket.

Megválasztottuk küldötteinket a kerületi és megyei békekongresszusokra

A vasútüzem területén minden jelentősebb szolgálati helyen lelkes hangulatú gyűléseken választották meg a dolgozók küldötteiket a kerületi, megyei békekongresszusokra.

Sokáig emlékezetemben marad a Nyugati-pályaudvar békebizottságainak a napokban megtartott lelkes küldöttválasztó békegyűlése. Valamennyi békeharcos, akit a szolgálat csak engedett, részt vett ezen a gyűlésen. Mintegy kétszázan gyűltünk össze a különböző szakszolgálati helyek békebizottságainak tagjai közül. A gyűlés lelkes örömmel határozta el, hogy

a Nyugati-pályaudvar békeharcosai békevonatokat indítanak a november 22—23-i III. Országos Magyar Békekongresszus alkalmából a négy országhatár felé.

A határokra induló békevonatok a baráti szomszédállamok, a nagy Szovjetunió, a Csehszlovák és Román Népköztársaság felé azt hirdetik majd, hogy a magyar vasutasok, a magyar dolgozók valamennyien velük együtt küzdenek a békéért a Szovjetunió vezetésével. A jugoszláv határ felé induló negyedik vonat figyelmeztetés lesz az imperialisták aljas ügynöke, Tito számára, hogy el vagyunk szánva békénk megvédésére. A menetrendszerinti gyorsvonatokból alakított, feldíszített békevonatokat a Nyugati-pályaudvar legjobb dolgozói viszik útjukra.

A jelenlévők ezután sorban tették meg felajánlásaikat a békekongresszus tiszteletére. A felajánlások arról tanuskodnak, hogy a Nyugati-pályaudvar dolgozói komolyan veszik békeharcosi hivatásukat és tisztában vannak vele:

akkor harcolnak legeredményesebben a békéért, ha jól dolgoznak, ha a béleharcot összekapcsolják „az őszi forgalom legjobb dolgozója" címért folyó versennyel

és felajánlásaikkal a kocsiforduló leszorítását segítik elő. *Balázs* Károly kétszeres sztahanovista kocsimester például vállalta, hogy csapatának kocsimozgatási egységidejét 103 teljesítményszázalékról 106 százalékra emeli fel. *Horváth* Zoltán, az autós rakodó ponk sztahanovista csapatvezetője vállalta, hogy a 100 százalékon alul teljesítő I., valamint a VI. berakócsapatnak átadja munkamódszerét és 100 százalékra emeli teljesítményüket. *Halmai Lajos* kereskedelmi oktató megfogadta, hogy 65 csapatvezetőt határidő előtt levizsgáztat.

Magam pedig arra vállalkoztam, hogy megszervezem a dolgozók levelezését: írják meg a megválasztandó békeküldöttnek, hogyan adjon hangot harcos békeakaratunknak a békekongresszuson. Ekkor még nem tudtam, hogy ezzel a magam dolgát segítem elő. Csak a következő tárgysorozati pontnál jöttem rá, amikor a békeküldött megválasztására került sor: békeharcos társaim engem biztak meg azzal a gyönyörű feladattal, hogy mint békeküldött hangot adjak törhetetlen harcos békeakaratuknak a kerületi békekongresszuson. Attól a hatalmas élménytől megerősítve, amit a Szovjetunió Kommunista Pártjának XIX. kongresszusa és Sztálin elvtárs erőt, lendületet adó beszéde jelent minden magyar békeharcos számára, ezt meg is teszem és mindent elkövetek, hogy állomásunk dolgozóinak elszánt békeakaratát hűen tolmácsoljam.

Kenesei Károlyné,
a Nyugati-pályaudvar békeküldöttje

TANULJUNK szovjet munkamódszereket

A. Mihajlov:

A teherpályaudvari kocsitartózkodás csökkentése I.

A gördülőanyagforduló meggyorsítása sokban függ a térfőnöktől. Mindig figyelembe kell vennie a teherpályaudvaron fennálló konkrét operatív helyzetet: rugalmasságot és intézőképességet kell tanusítania. Az a térfőnök ér el sikereket, aki részletesen megtervezi az állomás egész üzemi munkáját és szigorúan ügyel minden művelet végrehajtására, kezében tartja az üzem minden szálát. Csak akkor biztosítható az egyes végrehajtók munkájának összhangja, a magasfokú munka- és technológiai fegyelem.

AZ ÉRKEZŐ VONAT SZÉTRENDEZÉSÉNEK SORRENDJÉT, a menetirányítótól vagy a forgalmi szolgálattevőtől kapott rendelkezések alapján, rendszerint a tolatásvezető állapítja meg. Világos, hogy a tolatásvezető nem veheti figyelembe az elegyfeldolgozás további körülményeit, ha nem tudja, hogyan tervezi a térfőnök a kocsik kiállítását a rakodóhelyekre. Rendkívül célszerű, ha minden vonat szétrendezésének sorrendjét maga a térfőnök határozza meg és már kész munkatervet ad a tolatásvezetőnek. Minden esetben meglesz a saját terv a vonatfeloszlatásra. Szétrendezésnél én például figyelembe veszem az előálló operatív helyzetet, az áruk rendeltetés (rakodóhelyek) szerinti elosztását a szerelvényben, a vonat elegysúlyát, az időjárási viszonyokat. Nem korlátozom tevékenységemet csak arra, hogy kiadom a tolatásvezetőnek az általam kidolgozott szétrendezési tervet, hanem részletesen megmagyarázom a végrehajtóknak, hogyan kell teljesíteni az egyes műveleteket. A tolatásvezetővel erről rádión, a váltókezelőkkel, saruzókkal, lazítókkal a gurítódombon felállított hangos beszélőn, a raktárnokkal pedig távbeszélőn keresztül értekezem. Csaknem mindenütt bevezetik, hogy a vonat szétrendezése után a tolatómozdonyok azonnal átállítják a kocsikat a rendező vágánycsoport vágányairól a rakodóhelyekre. Ez azonban nem mindig célszerű és ezért az adott feltételektől függően más módszereket alkalmazok, amelyek jelentős időmegtakarítást biztosítanak.

Tegyük fel, hogy több szerelvény vár szétrendezésre és érkezőben még több vonat van. Magától érthető, hogy rendes módszerrel nem lehet szabad vágányokat biztosítani az irányvonatok fogadására. Hasonló esetekben egymás után folyamatosan két-három szerelvényt rendezek szét és a nagyobb kocsicsoportokat csak ezután állítom be kirakásra. Ez azonban nem mehet a kiállítás ütemének rovására.

Ezzel az intézkedéssel gyorsan fel lehet szabadítani a fogadó vágánycsoport vágányait és minden vonatpárnál 120—200 percet lehet megtakarítani (a tartózkodás elemeinek — a szétrendezése és a kiállítás idejének csökkentésével).

A vonat szerelvényeit gyakran közvetlenül a fogadó vágánycsoport vágányain részletekben, a kocsik gurítása nélkül rendezem szét, a kocsik egyidejű kiállításával a rakodóhelyekre. Gyakorlatilag ez a következőképpen folyik le. A szerelvényt két-három részre osztom. Az egyik mozdony felveszi és kiállítja a saját tolatási körzetének rakodóhelyére a vonat végét, a másik az elejét, a harmadik pedig a fennmaradó részt. Ha valamelyik részbe más rendeltetésű (más tolatási körzetbe való) kocsik kerülnek, akkor a mozdony azokat a rendezővágánycsoporton kisorozza.

EZT A MÓDSZERT AKKOR ALKALMAZOM, ha a vonatban a kocsik rendeltetés szerinti elhelyezése jó — a tolatási körzeteknek megfelelő, ha a kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt nehéz gurítani, ha a rendező vágánycsoport váltókörzete foglalt, ha nagy terhelésű vagy hosszú vonat érkezik, valamint akkor, ha a szerelvény kétféle — helyi és átmenő elegyből áll.

Az ilyen szervezés nagyon meggyorsítja a munkát és lehetővé teszi minden szerelvénynél 20 perc megtakarítását. Itt azonban meg kell említeni: ha a tervezett kirakási helyen nagy csoport kihúzásra váró kocsi van, akkor ezt a módszert nem szabad használni.

A tartózkodás elemeinek csökkentéséért küzdve műszakunk jóval túlteljesítette a megállapított normákat. Így például az első félévben a kocsitartózkodás ideje az érkezéstől a vonatösszeállításig a terv szerint 2.3 óra helyett 2 óra, a vonatszétrendezése 0.6 óra helyett 0.4 óra volt, a kocsikat pedig kirakásra 0.7 óra normával szemben 0.3 óra alatt állítottuk ki.

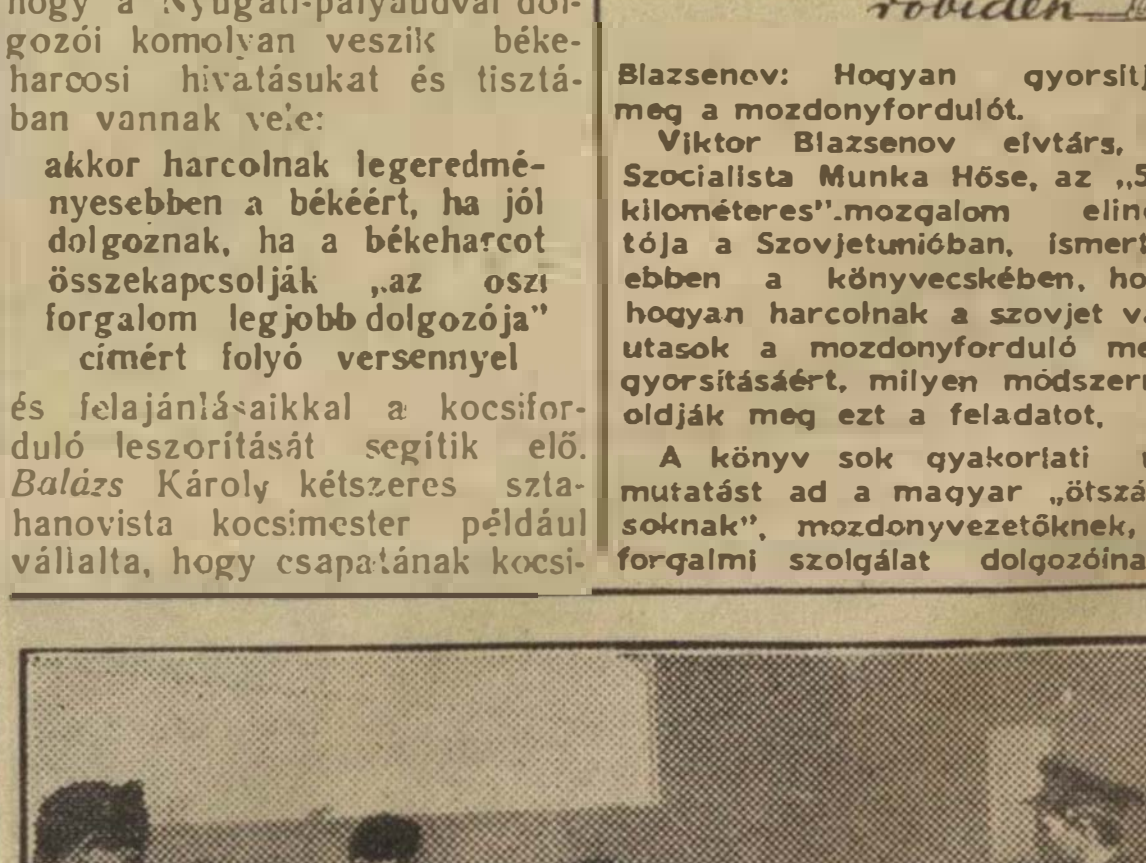
MINDEN TEHERPÁLYAUDVAR TECHNOLÓGIAI FOLYAMATA előirányozza a tartózkodás igen fontos elemét — a kihúzástól az indításig. Ez 25—30 százaléka a teljes állomási tartózkodásnak. Ennek az elemnek maximális csökkentése, az elegygyűjtés idejének megrövidítése — lényeges belső tartalék a kocsiforduló meggyorsítására. Állomásunkon például a susari rendezőpályaudvar rendeltetésű áruáramlat nem különösen nagy és a rakott kocsik rendszerint 24 órát is tartózkodnak elegygyűjtés alatt. Hozzávetőleg ez a helyzet a leningrádi elágazás más állomásain is. Az ilyen rendeltetésű kocsik tartózkodásának csökkentésére javasoltam a csomóponton átállítós kezelő tehervonatok szervezését. Ennek a lényege a következő. Tegyük fel, hogy A-állomáson 12 kocsi, B-állomáson 17 kocsi, C-állomáson 16 kocsi, D-állomáson 15 kocsi vár indításra a rendezőpályaudvar felé. Az átállítós vonat ezeket a kocsicsoportokat egy szerelvénybe egyesíti és rendeltetés szerint továbbítja. Elemzéssel meg lehet állapítani minden állomáson a meghatározott rendeltetésű kocsiáramlat keletkezését és így az átállítós kezelő tehervonatot be lehet állítani a csomóponton belüli átállítós vonatok menetrendjébe.

SZAKKÖNYVEKRŐL röviden

Blazsenov: Hogyan gyorsítjuk meg a mozdonyfordulót.

Viktor Blazsenov elvtárs, a Szocialista Munka Hőse, az „500 kilométeres" mozgalom elindítója a Szovjetunióban, ismerteti ebben a könyvecskében, hogy hogyan harcolnak a szovjet vasutasok a mozdonyforduló meggyorsításáért, milyen módszerrel oldják meg ezt a feladatot.

A könyv sok gyakorlati útmutatást ad a magyar „ötszázasoknak", mozdonyvezetőknek, a forgalmi szolgálat dolgozóinak.



Békebizottságaink készülnek a november 22—23-án tartandó Országos Békekongresszusra. Képünkön Barcza Jenő békebizottsági titkár röpgyűlésen magyarázza meg dolgozótársainak a Békekongresszus összehívásának, majd az ezt követő bécsi békevilágkongresszus jelentőségét. Képünk a Budapest—Józsefvárosi pályaudvaron készült.

November 15—20-a között hazánkban tartja ülését az első nemzetközi közlekedési kongresszus

A Magyar Tudományos Akadémia Közlekedéstudományi Főbizottsága és a Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Egyesület elnöksége október 15-én sajtófogadást rendezett az Akadémia felolvasótermében.

A sajtófogadáson *Csanádi* György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója, a Budapesti Műszaki Egyetem tanára ismertette a sajtó és a magyar tudományos élet képviselőivel az első nemzetközi közlekedési kongresszus előkészítő munkálatait, a kongresszus munkaprogrammját és célkitűzéseit. Elmondotta, hogy a rendkívül nagyjelentőségű esemény ez év november 15—20-a között kerül hazánkban megrendezésre. A kongresszust az Akadémia Közlekedéstudományi Főbizottsága kezdeményezte és irányítja.

A kongresszus értekezésének tárgya: a közlekedési pályák — vasutak, közutak, — építésének és fenntartásának gépesítése, egy olyan kérdéscsoport, melynek tudományos megvitatása hazánkban nemcsak időszerű, de műszaki, gazdasági és szociális jelentőségénél fogva a hazai közlekedés egyik döntő súlyponti témaköre.

A nemzetközi kongresszus elé nagy várakozással tekintenek. Az üléseken az út- és vasútépítés legkiválóbb hazai szakértői, műszaki és gazdasági szakemberek, a tudomány és a gyakorlat dolgozói vesznek részt Budapestről és vidékről egyaránt. De résztvesznek rajta külföldi tudósok, szakemberek is, akik azért jönnek, hogy hazájuk tapasztalatait velünk ismertessék, eredményeiket velünk megvitassák.

A kongresszus hatnapos programmjában nemcsak előadások és vitaülések szerepelnek, hanem a gyakorlati vasút- és útépítési munkák helyszíni tanulmányozása is. Mindez arra irányul, hogy e tudomány és gyakorlat egységének jegyében segítsék elő közlekedésünk egyik legnagyobb problémájának megoldását.

Azt várjuk a kongresszustól — fejezte be ismertetését *Csanádi* elvtárs, — hogy a tudomány fegyverével, az élenjáró Szovjetunió és a többi baráti ország tapasztalatainak, eredményeinek értékelésével, a hazai viszonyokra történő átültetésével vasúti és közúti hálózatunk fejlesztését, korszerűsítését döntő lépéssel viszi majd előre és ezzel hathatósan segíti hazánkat a szocializmus építésének útján.

Ötszázas állomás lesz-e GYŐR?

— A győri vasutas dolgozók is harcba indultak, hogy részesei legyenek a nagy szocialista munkaversenynek, amely „az őszi forgalom legjobb dolgozója" cím elnyeréséért folyik. Ennek során alaposan ki akarják venni részüket a Vasútüzemi Értekezlet határozatainak végrehajtásából, az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításából, hogy mindnagyobb mértékben hozzájáruljanak a Rákosi elvtárs nak tett fogadalom valóraváltásához.

Baraczka József elvtárs, Győr állomás pártszervezetének titkára mondja ezt, s hogy szava nem frázis, lépten-nyomon tapasztalhatjuk, ha sorralátogatjuk a győri állomás különböző szakszolgálati helyeit.

Mitől várják a javulást?

Amint *Gerencsér* Ferenc állomásfőnök szavaiból kiderül, Győr afelé halad, hogy „ötszázas" állomás legyen. Azt máris elérte, hogy a fővonalon közlekedő vonatok 75 százalékát, a mellékvonalon közlekedő vonatok 100 százalékát a vonatközlekedési terv szerint indítja, a tehervonatok terhelését 105, de sokszor ennél is magasabb százalékra, az átlagos rakodási időt 120 százalékra, a kocsikihasználást 105 százalékra teljesíti. Az elegyforgalmi továbbítási terv 90—100 százalék között mozog. Az őszi forgalom során jelentősebb baleset nem fordult elő. Csupán az „ötszázas állomás"-cím elnyerésének azt a feltételét, hogy a tehervonatok menetrendszerinti indítását legalább 78 százalékra teljesítsék — nem sikerült még elérni. Ennek is megvan azonban az oka. A győri forgalmi szolgálatnak igazodnia kell a szombathelyi igazgatóság 500-as mozgalmához is. A gépfordulókat szombathelyi viszonylatban be kell tartania, ezért a tehervonatok menetrendszerinti indításának teljesítése egyelőre csak 60 százalék körül mozog. Ezt azonban, hogy „egyelőre", nagyon hangsúlyozzák, mert éppen most indultak tárgyalások a szombathelyi mozdonyfordulók és a menetrendszerinti tehervonatindítás egybehangolására.

A javulást azonban főként új 500-as mozdonyok beállításától várják. Győrnek pillanatnyilag csak egy 500-as gépe van; naponta háromszor fordul Győr—Komárom között, napi teljesítménye ilyen módon 240 kilométer. Ez a „pendligép" hosszabb. Komáromon túli útra nem vállalkozhat, mert ennek, a mozdonyforduló és a tehervonat indítási terv romlása lenne a következménye. Komáromtól Kandó-mozdonyok veszik át az elegyet. A cukorrépakampány tartamára azonban, amikor a környék répatermését az ácsi cukorgyárba kell szállítani, napi négyszeri fordulóra állítják be, s teljesítménye ezzel 320 kilométerre növekszik.

Csupán napok kérdése két másik 500-as mozdony forgalomba állítása. A három „pendligép" így majd lehetővé teszi, hogy minden elegyet „eléje vigyenek" a Kandóknak és azon az állomáson adják át, ahol éppen tálálkoznak velük. Ilyen módon nem fordulhat elő, hogy az elegy néha félnapokig vár továbbításra, de a villanymozdonyok ácsorgása is megszűnik.

Győri „specialitás"

Van ezenkívül Győrnek egy „specialitása", amely egyedülálló az 500-as mozgalom továbbfejlesztése és a gépek jobb kihasználása terén: az ipartelepek menetrendszerű kiszolgálása. Ez abból áll — amint egyizben röviden már ismertettük lapunkban —, hogy három főidőcsoportba rögzítették az elegy beérkezését, ennek keretében megállapították az ipari üzemek naponta háromszori kiszolgálását, olyan módon, hogy a szükséges rakodási időt szerződésileg biztosították részükre és vállalták a menetrend pontos betartását. Az üzemek viszont a rakodás pontos és gyors lebonyolítására vállaltak kötelezettséget. Az elegy befutása előtt két órával minden ipartelep értesítést kap, mikor és milyen mennyiségű áru érkezik részére, hogy módjában legyen megszervezni a kirakodást. Ilyen módon két és fél hónap alatt, amióta ezt a rendszert alkalmazzák, a régebbi 80 százalékos rakodási idő 105 százalékosra, a kocsirakodási egységidő pedig a leadási kocsiknál 70-ről 98 százalékra emelkedett. Ez azonban még nem végleges eredmény, további javulás várható, mert az 500-as brigádok, így például *Hám* József ipartelepkiszolgáló-brigádja, *Szalai* Gyula szétrendező-brigádja, *Cseszregi* János előkészítő-brigádja és a többi brigád egyre nagyobb gyakorlatra tesz szert az újrendszerű ipartelepi kiszolgálás lebonyolításában s egyre jobban végzik munkájukat. Ezt a módszert máris több állomás akarja átvenni. Hír szerint elsőnek Mátkolcon kerül sor a győri módszer bevezetésére.

„Melegszabályzó-átadás"

A győri fűtőház dolgozói körében is általánossá vált nemrég egy új munkamódszer, amely alkalmas arra, hogy az egész országban elterjedjen: a *Somogyi* Lajos mozdonyvezető által kezdeményezett *„melegszabályozó-átadás"*. Régen, ha beérkezett a gép, a személyzet a szerelőnél váltott. Most „közbenváltó tartalékkal", kint a rendezőben a munkahelyen vált, mert kiszerelt gépet kap. Ezzel az egyórás kezelési norma jelentősen csökken.

Másik dolog, amivel a fűtőház dicsekedhet, hogy augusztusi szénmegtakarítása 11.2 százalék volt. Akad azonban baj is. *Barotányi* László ÜB-titkár *géphiányra* panaszkodik.

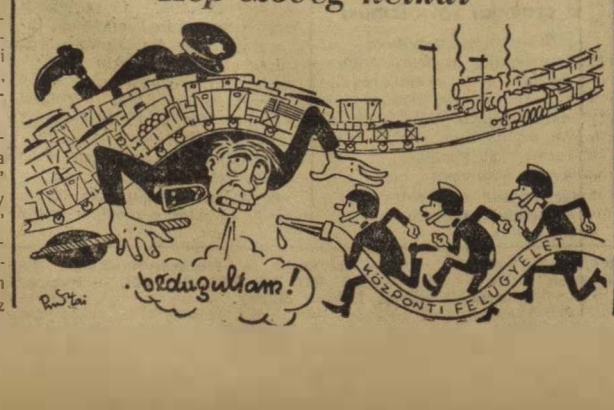
— A főhiba, hogy nem kapjuk vissza gépeinket az Északi Járműjavítótól — mondja. — Jelenleg három gépünk van ott. A 411.206-os már 1950 óta vár javításra. Ez a gép annakidején kazánrobbanást szenvedett. Kazáncserére lenne tehát szükség, az Északi Járműjavító azonban számtalan sürgetés ellenére, anyaghiányra való hivatkozással, még mindig nem végezte el a munkát. Bizony ezeknek a gépeknek a hiányát nagyon érezzük az őszi forgalomban.

Ami veszélyezteti a győri „ötszázasok" eredményeit

A külsős forgalmi szolgálatnál *Hevesi* János elvtárs olyan súlyos hibára mutat rá, ami az elegytovábbításnál veszélyezteti az „ötszázas"-mozgalom sikerét. Elpanaszolja, hogy a celldömölki vonatok — kevés kivétellel — sorra fékezés nélkül futnak be Győrbe. Rendelet van rá, hogy a celli vonatokat 900 tonnás terheléssel 25 százalékra kell megfékezni, ezzel szemben csupán 10—14 százalékra biztosítják a vonat fékezését.

— Persze, mert a gőzmozdony Celltől Győrig valahogy elhozza a vonatot — mondja *Hevesi* elvtárs. — A celliekre úgy látszik, csak az a fontos, hogy „lerázzák nyakukról" a szerelvényt. Győrtől kezdve azonban a villanymozdonyok nem képesek biztonságosan vinni a hiányosan fékezett vonatot. Valahányszor ilyen eset előfordul, márpedig majd minden nap megtörténik, nekünk kell 4—5 féket pótolni. Ez néha másfél-két óra késést jelent. „Ötszázas"-mozgalmunk rontása mellett a baleseti veszélyt fokozzák a fékezetlen vonatok. Ennek ellenére sem a minisztérium, sem a szombathelyi igazgatóság részéről nem történt orvoslás, holott a figyelmet sokszor felhívtuk rá.

Bizunk abban, hogy a Vasúti Főosztály és a szombathelyi MÁV igazgatóság megszüntetik ezt a helytelen gyakorlatot. *(A szerk.)*



A most következő csúcsforgalmi időszak kérdéseiről írjanak leveleiknek

A postás egyre gyakrabban kopog szerkesztőségünk ajtaján. Az ország különböző részeiből érkeznek hírek, levelek, tudósítások. Beszámolnak a kocsifordító leszorításáért folyó harc állásáról, az *„ötszázas"*-mozgalom eredményeiről, hiányosságairól, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 35. évfordulójának tiszteletére tett szocialista kötelezettségvállalásokról és azok teljesítéséről.

Cserháti József szegedi tudósító legutóbbi levelében arról ír, hogy *Baja* állomáson *Tőlgyes* István ifjúmunkás, sztahanovista koosirendező brigádja a kocsimozgatási egységidőt 105, a kocsitartózkodási tervet 100 százalékra teljesítette. Az eredmények mellett azonban azt is feltárja, hogy

a háromnapos kocsiforduló megvalósítását gátolja a kocsik késői beállítása.

Megírja, hogy 7-én *Békéscsabán, Kecskeméten* és *Szentesen* 23 kocsit későn bocsátottak a szállítható felek rendelkezésére. — Ez a szervezetlen munka eredménye — állapítja meg *Cserháti* elvtárs. — Az állomások ezzel alaposan fékezik az októberre megállapított 3—3.4 napos kocsifordulók elérését.

A bírálat nyomán lényeges javulás észlelhető

Azonban *Cserháti* elvtárson kívül mások is felhívják a figyelmet arra, hogy *elmaradnak az őszi forgalom harcaiban.* Itt van például *Sárossy* Gyula, az egri fűtőházból, *Vereczkei* János a Lander Járműjavítóból, *Katona* Lajos a Felépítményi és Vasanyagjavító szegedi almáshelyéből, vagy *Borka* Sándor a Veszprém-külsői fűtőházból. *Borka* elvtárs egyik levelében például arról ír, hogy *a mozdonyok minőségi javításán kívül hibák vannak, a munkafegyelem lazul.* Ezt a levelet röviden közöltük is lapunkban. Legutóbbi levelében már így ír erről: *„Örömmel írhatom meg, a kritika nyomán lényeges javulás észlelhető." Borka* elvtárs bírálata segítségével megjavítottuk a mozdonyok javítási minőségét, a megszilárdulás útján van a munkafegyelem a fűtőházban és az állomáson.

Az ilyen levelezőket jellemezte *Sztálin* elvtárs: *„fogékony, az igazság tüzétől lángoló, leplezni, hibáinkat mindenáron javítani kívánó emberek"*-nek. Majd így folytatta: *„ezeknek az embereknek kell szerintem, az egyik fő emelő szerepet betölteniök hibáink kideritésében és helyi párt, — valamint szovjet építőmunkánk megjavításában".*

Levelezőink feladata most az őszi verseny segítése

Most, az ősi forgalom idején is Sztálin elvtárs tanítása kell, hogy leikesítse levelezőinket. *Szüntelenül bírálják fogyatékosságainkat, keressék az ellenség kezét, azokét, akik fondorlattal, a rendeletek helytelen értelmezésével és végrehajtásával akadályozzák az őszi csúcsforgalom lebonyolítását.* Ne a véletlent lássák levelezőink a kocsikisiklásokban, a vonatkésésekben, a munka selejtes termékeiben, az utazási sebesség csökkenésében, a mozdonyforduló rosszabbodásában, a hiányzó versenynyilvánosságban, stb., hanem derítsék fel,

pellengérezzék ki az őszi verseny ellenségeit; közöljék az élenjáró dolgozók munkamódszereit, hogy azokat közkinccsé tehessük.

Ebben a munkában levelezőinknek újabb levelezőkkel kell erősíteniök a társadalmi ellenőrzés széles hálózatát. Ezen a téren számítunk minden becsületes dolgozóra, a vasút új aktíváira, a nődolgozókra is. Tegyék magukévá dolgozóink *Sztálin* elvtárs tanítását, melyet a *„Pravda"* első számában írt olvasóihoz: *„legyenek tevékenyen részt a lap vezetésének ügyében... Ne mondják a munkások, hogy az irás részükre „szokatlan" munka... csak hozzá kell bátran fogni a munkához. Egyszer-kétszer megbotlasz, s máris megtanulsz irni..."*

Sztálin elvtárs felénk sugárzó szeretetét éreztük...

Régóta nem vettem részt olyan lelkesen izzó hangulatú röpgyűlésen, mint amelyen *Sztálin* elvtársnak a XIX. párt kongresszuson elmondott beszédét vitatták meg az Utasellátó Vállalat XIX-es vendéglátó üzemének és 4-es árudájának dolgozói. És régóta nem volt annyi hozzászóló, mint ezen a röpgyűlésen, mert minden dolgozónk úgy érezte, hogy *Sztálin* elvtárs egyenesen hozzá intézte szavait. Tudtuk hogy — mint *Sztálin* elvtárs minden megnyilatkozása — ez a beszéde is világtörténelmi jelentőségű s minden becsületes, békeszerető, az igaz ügyért, a szocializmus építéséért küzdő ember számára iránytmutató. Utat mutatott azoknak a dolgozó milliónak, akik az imperialista országokban, a tőke nyomása alatt küzdenek szabadságukért, szebb életükért és ugyanakkor biztosította számukra a legnagyobb segítséget: *„...pártunk nem maradhat a testvérpártok adósa és a maga részéről is támogatnia kell őket, valamint népeiket a felszabadulásért vivott harcukban, a béke megőrzéséért vivott harcukban. Közismert, hogy pártunk igy is jár el"* — mondotta *Sztálin* elvtárs.

A Szovjetunió és a nagy *Sztálin* segítsége a biztos győzelmet jelenti békeharcunkban, a világ valamennyi népének békeharcában — mondotta a röpgyűlésen *Kaposvári* Pálné kartársnő, a 4-es árudá dolgozója. És kifejtették a kartársak és kartársnők, közöttük *Téglásné* elvtársnő és *Trosch* elvtárs, hogy nekünk, a népi demokráciák dolgozóinak felbecsülhetetlen új erőforrás *Sztálin* elvtárs beszéde. Lehet-e öröm nélkül olvasnunk, hogy *Sztálin* elvtárs a kis országok munkáját is oly sokra értékeli a békeharcban, a kapitalizmus végső felszámolásáért folyó harcban: *„Most, amikor Kínától és Koreától Csehszlovákiáig és Magyarországig új „rohambrigádok' jelentek meg a népi demokratikus országok képében — most könnyebbé vált pártunk harca és vidámabban folyik a munka."*

Sztálin elvtárs bizalmát, felénk sugárzó szeretetét éreztük, amely új tettekre, új hősi cselekedetekre kötelez minden magyar dolgozót, a bányászokat, az építőmunkásokat, a műszaki értelmiséget, a vasutasok tömegeit — mindenkit, aki az életet, a békét szereti, aki a szocializmus építésével a saját és gyermekei boldogságát is építeni akarja. Ezt éreztük valamennyien ezen a röpgyűlésen.

MOLNÁR ISTVÁN
tudósító

Ünnepélyes keretek között nyitották meg a Gazdasági és Műszaki Akadémia vasutas tagozatának levelezőtanfolyamát

Október 19-én, vasárnap délelőtt ünnepélyes keretek között megnyitották a Gazdasági és Műszaki Akadémia Vasutas Tagozatának levelezőtanfolyamát.

Poros Tamás elvtárs, az Akadémia igazgatója megnyitóbeszédében elmondotta, hogy három évvel ezelőtt indították meg hazánkban először pártunk kezdeményezésére a levelező oktatást és 1951-ben adták ki Magyarországon az első levelező tanulással szerzett diplomákat. 1949-ben 80 hallgatóval indultak és jelenleg 1200 levelező hallgatója van az Akadémiának.

A vasutas levelezőtagozaton 223 hallgató tanul.

Elmondotta, hogy oktatásukat a Szovjetunió levelező oktatási tapasztalatainak felhasználásával szervezték meg. A Szovjetunióban többszázezerre rug a levelező oktatásban résztvevők száma, azoknak a száma, akik a kommunizmus építésében rájuk háruló hatalmas feladatok sikeres megoldása közben végzik nehéz egyetemi és főiskolai tanulmányukat. Hangsúlyozta, hogy hazánkban, a szocializmus építésének növekvő feladatai közepette csak azok a káderek állhatják meg helyüket, csak azok a káderek lehetnek a párt és az állam építésének hasznos munkásai, akik párt- és osztályhűségük, marxista-leninista képzettségük mellett, magasabbfokú szakmai képzettséggel is rendelkeznek. A mi párt és állami funkcionáriusaink meg akarnak felelni a párt és a munkásosztály bizalmának és ezért áldozatos munkával, kitartó szorgalommal tanulnak, a nehézségektől vissza nem riadva dolgoznak és egymásután rakják le sikeresen a vizsgáikat.

Utána *Priesol* József elvtárs, a közlekedésügyi miniszter első helyettese szólt a hallgatókhoz. Átadta Bebrits Lajos miniszter üdvözletét, majd arra figyelmeztetett, hogy a parancsnoki helyen csak úgy állják meg a dolgozók a helyüket, ha szorgalmas, kitartó tanulással elsajátítják a vezetés tudományát. Hangsúlyozta, hogy ma mindenki előtt szabad az út afelé, hogy a szocialista tudás fellegvárát bevegye. Szilárd kommunista magatartással kell helyt állni a tanulásban és, hogy érdemesek a hallgatók a párt és a kormány segítségére, azt jó előmenetelükkel bizonyítsák be.

A megnyitó *Jakab* Sándor elvtársnak, az Akadémia vasutas tagozata levelezőosztályа vezetőjének zárószavaival ért véget.

A sérült kocsik késedelmes átrakásával

hátráltatják egyes szolgálati vezetők a kocsifordító leszorítását

Az idei őszi feladatok végrehajtásánál nélkülözhetetlen munka, hogy az átmenő állomásokon gyorsabban rakják át a sérült és rosszul rakott kocsikat. Az átrakodás lassúsága miatt 40—50 órát, sőt többet is vesztegel egy-egy kocsi az átmenő állomásokon.

Meglátogattunk egy ilyen állomást, Komáromot. Felvilágosítások szerint 2—5 napig áll egy-egy kocsi, amíg átrakják, de a rakományigazítás is sokáig tart. Előfordult, hogy egy

vaslemezekkel rakott sérült kocsi két hétig vesztegelt az állomáson.

A komáromi állomásfőnök 24—48 órában jelölte meg az átlagos átrakási időt.

Mi az oka ennek a késedelmeskedésnek? Elsősorban az, hogy az indító állomásokon nem vizsgálják meg elég gondosan: megfelel-e a rakomány elhelyezése az előírásoknak. Van olyan nap, hogy 20—27 kocsi rakományát kell igazítani. A rosszul rakott kocsiknál sokkal könnyebben fordul elő hőnfutás is. A másik ok: a rakodóbrigádokat a győri rakodási főnökség irányítja a Győr—Budaörs közé eső állomásokra, a rakodóbrigádok sokszor késve érkeznek meg. A komáromi állomásnak ezenkívül nincsenek átrakó vágányai, úgyhogy a kocsikat a gurítóból a rendezőbe kell vinni, onnan pedig vissza s amíg a tartalék ezen az úton végigvergődik, ez maga is fél-fél napot jelent. A háború alatt elpusztult két átrakó vágány újjáépítésével és az állomás területén dolgozó rakodóbrigádok beállításával — régebben az állomás szabadnapos személyzetéből alakítottak átrakó brigádokat — 10—12 órára lehetne leszorítani az átrakás idejét. A komáromi példa is azt mutatja, hogy a rakodási, a kereskedelmi főnökség és a forgalom együttes jó munkája nyújthat csak segítséget a kocsifordító idejének csökkentéséért vívott harcban.

A minisztertanács határozata a társadalombiztosítási szolgáltatások újabb szabályozására

Szocializmust építő népi demokráciánkban a Szovjetunió példája és segítsége, pártunk vezetésével lehetővé teszi a gyors fejlődést az emberről való gondoskodás terén is. A *Magyar Közlöny* október 13-i számában megjelent „A dolgozók egészségügyi ellátásának megjavításáról és a táppénnyel való visszaélések kiküszöböléséről" című minisztertanácsi határozat ennek a fellődésnek új állomása.

A határozat intézkedései a vasutas biztosítottakra is vonatkoznak. Egyik ilyen fontos intézkedése a határozatnak az, amely fokozza a gondoskodást a tbc-s betegekről. A tbc-s betegek eddig keresőképtelenségük második évében táppénzt nem kaptak. A most kiadott minisztertanácsi határozat szerint a tüdőbetegek egy év helyett két évig tarthatnak igényt táppénzre.

A dolgozók kívánságának adott helyet a minisztertanács akkor, amikor a családtagok kórházi ápolását most 60 napról 90 napra emelte fel.

Társadalombiztosítási rendszerünk egyik hibája volt eddig, hogy egy évig volt táppénzes állományban az a dolgozó is, aki idült (állandósult) betegsége folytán tulajdonképpen nem munkaképtelen, hanem rokkant. Indokolatlan, hogy olyan rokkant dolgozó legyen hosszú időn át táppénzes állományban, akinek állapotában már változás nem várható és saját munkakörében keresőképtelen. Éppen ezért a határozat értelmében azt a dolgozót, aki 90 napig egyhuzamban, vagy ugyanazon betegségnél egy éven belül összesen 90 napot táppénzes állományban töltött, orvosi felülvizsgálat alá kell vonni. Ha a felülvizsgálat a dolgozót idült beteggé minősíti, ideiglenes rokkanttá kell nyilvánítani és táppénz helyett ideiglenes rokkantsági nyugdíjban kell részesíteni akkor is, ha a rokkantsági nyugdíjhoz egyébként szükséges várakozási időt még nem töltötte be.

A betegségmegelőzést szolgálja a határozatnak az az intézkedése, amely a nagyüzemeket diétás konyha felállítására kötelezi. Különösen fontos ez nagyobb állomásokon, szolgálati helyeken, fűtőházaknál, főleg az utazó személyzet és a járműjavítók dolgozóinak egészségvédelme szempontjából. Statisztikai adatok bizonyítják, hogy ezeknek a szolgálati helyeknek dolgozóinál a gyomorbetegedésben szenvedők száma a legmagasabb. A diétáskonyhák felállítása elősegíti a gyomorbetegek gyógyítását és munkaképes állapotuk helyreállítását.

A táppénz fizetése

Ötéves tervünk teljesítése során dolgozóink száma rohamosan növekszik. Nagy számban kerülnek be üzemeinkbe, szolgálati helyeinkre, különösen az építésnél, pályafenntartásnál, vontatásnál olyanok, akik a szocializmus eredményeit felhasználják anélkül, hogy az építésben folyamatosan résztvennének. A társadalombiztosítási szabályoknak a táppénzre vonatkozó rendelkezései eddig módot adtak rá, hogy a szolgáltatásokat arra érdemtelenek is igénybe vegyék. A minisztertanácsi határozat most gátat vet ennek. Sok visszaélésre adott lehetőséget például, hogy rövid munkaviszony után is hosszú ideig lehetett táppénzt húzni. A táppénzesek között igen sokan vannak, akiknek eddig önálló foglalkozásuk volt s most rövid munkaviszony alapján régi betegségükkel hosszú időn keresztül vannak táppénzes állományban. A most megjelent határozat értelmében a dolgozó csak annyi időre kaphat táppénzt, amennyi ideig táppénzbe helyezését megelőzően munkaviszonyban volt. Csökkentett táppénzben részesül az a dolgozó, aki munkahelyét önkényesen elhagyja, vagy fegyelmi úton elbocsátják. Üzemeinkben, szolgálati helyeinken még mindig vannak notórius mulasztók, akik egy-két napot hiányoznak anélkül, hogy munkából való távolmaradásukat igazolnák. Az ilyenek akadályozzák vasútüzemünk terveljesítését, szállítási feladataink végrehajtását. A kormányhatározat most kiterjeszti a csökkentett táppénz alkalmazását azokra, akik egy éven belül két napot igazolatlanul mulasztanak. Ezek a második igazolatlanul mulasztást követő egy éven belül betegség esetén keresetük 50 százalékát kapják táppénzként.

A határozat jó végrehajtása nagy feladatot ró mozgalmi szerveinkre, üzemszerveink aktiváira. Feladatuk, hogy helyi példákon keresztül magyarázzák meg dolgozóinknak a határozat jelentőségét, hogy az a dolgozók jobb betegellátását, társadalombiztosítását segíti elő. A bizalmiak, társadalombiztosítási megbízottak hivatkozzanak Rákosi elvtárs szavaira, hogy a szocializmus építésében szégyen lógósnak, táppénzcsalónak, szimulánsnak lenni. Használjuk fel a kormányhatározat végrehajtását az előttünk álló feladatok megoldására. Segítse ennek a határozatnak jó végrehajtása a Rákosi elvtársnak tett fogadalom maradéktalan teljesítését, az őszi forgalom lebonyolításának sikerét.

Miért késik a vonatelemzések felvételének egyszerűsítését elősegítő újítási javaslat elbírálása

Egyre több ésszerűsítési javaslat, megvalósított újítás segíti őszi forgalmunk lebonyolítását. A szolgálati helyek dolgozói sok értékes javaslattal segítik a kocsiforduló meggyorsítását. *Mezőtúr* állomáson például az október 7-én megtartott őiletnapon 14 helyi vonatkozású újítási és ésszerűsítési javaslatot fogadott el a bizottság.

Nem így van azonban ez mindenütt. Nincs még rendben minden ezen a területen. Csak egy példát a sok újítási javaslat sorsáról, a bürokratikus ügyintézésről. *Tóth* Ferenc a III. osztály dolgozója május 9-én tett javaslatot *a vonatelemzések felvételének egyszerűsítésére*. Mi a javaslat további sorsa? Az igazgatóság újítási felelőse megbetegszik. A javaslat pihen a fiókban. Az újítást az igazgatóság június 12-én tárgyalta, 24-én terjesztette fel elbírálás végett a Vasúti Főosztály forgalmi szakosztályhoz. Úgylátszik, hogy a sok papír közőtt ez a javaslat nem találta meg az újítási felelőst a 8. szakosztályon s csak hosszú hetek után, szeptember 3-án tárgyalta az újítási bizottság érdemben a javaslatot.

Azóta ismét eltelt néhány nap, de *Tóth* elvtárs még ma sem kapott választ újításával kapcsolatban. Többen kíváncsiak vagyunk arra, hogy vajjon miért nem értesíti a dolgozókat újításuk elbírálása után az illetékes előadó. A javaslatok akkor válnak értékessé, ha azok megvalósítását a felsőbb szervek minden erejükkel támogatják.

Cserháti József
szegedi tudósító.

A bjelorussz vasútvonal dolgozóinak levele Budapest Keleti-pályaudvar dolgozóihoz

Az elmult napokban a bjelorussz vasútvonal kollektívája válaszolt a Budapesti Keleti-pályaudvar kollektívájának arra a levelére, amelyet a szovjet vasutas nap alkalmából küldtek az említett vasútvonal kollektívájának.

A bjelorussziak kollektívája a második negyedévi eredmények alapján az első helyet vívta ki az összszövetségi szocialista versenyben. Kollektívájuknak ítélték oda a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsának és a Szovjetunió közlekedésügyi minisztériumának vándorzászlaját.

„A vasútvonal kollektívája — írják levelükben többi között — szavát adta nagy vezérünknek és tanítónknak, Sztálin elvtársnak, hogy idő előtt teljesíti az áruszállítások évi tervét és eléri mindenegyes tonna rakomány szállítási önköltségének csökkentését.

Örömi elégtétellel olvastuk levelüket. Mindkét nép fiai a béke megszilárdításáért harcolnak. A testvéri szolidaritás nevében készek vagyunk átadni az általunk gyűjtött tapasztalatokat a szállítási munka fellendítéséért vívott harcban.

Megígérjük Önöknek, drága barátaink, hogy a bjelorussz fővonal vasutasai éppúgy, mint szovjet hazánk összes dolgozói, a jövőben is önfeláldozó munkával szilárdítjuk meg szeretett hazánk, — a béke támaszának az egész világon — hatalmát."

A levelet Drozdov a bjelorussz vasútvonali igazgatóság pártirodájának titkára és Zubricki, az igazgatóság vasutas szakszervezeti bizottságának elnöke írta alá.

A multból



1933-ban dr. Szerbák Elek igazgató aláírásával rendelet jelent meg, amely megtiltotta segédtisztek számára a vendégszoba igénybevételét. A gyalázatos rendelet „higiéniai" okokra hivatkozott: Magyarul ez annyit jelentett, hogy a segédtisztek nem tisztálkodnak, tehát nem alhatnak ugyanott, ahol a jólápolt, illatozó tisztviselő urak dihenik ki fáradalmaikat. E rendelet hűséges képet fest a vasút egykori urairól. Így alázták meg, így állították egymással szembe a dolgozókat, hogy gyengítsék erejüket. Az ilyen szégyenletes megkülönböztetések még ma is fennállnak. Amerikában, ahol előkelő szállodákban nem szállhatnak meg négerek. Ahogy Amerikában néger portás dobja ki a színesbőrűeket, ugyanúgy a multban altiszteknek kellett eltanácsolni a vendégszobát kérő segédtisztet.

Munkában a sztahanovista mozdonybrigád

Az őszi forgalom feladatait közös erőfeszítéssel kell megoldanunk. A Ságvári ifjúsági brigád tudatában van annak, hogy országos viszonylatban a vasútüzemi értekezlet határozatainak teljesítésében zökkenők mutatkoznak. A 424-es Ságvári ifjúsági brigád tudja, hogy az októberi kocsifordulónál el kell érnünk a 3.4, s ha arra szükség van a háromnapos szintet is. Éppen ezért még erőteljesebben dolgozunk, hogy a nagy összmunkában a mi arányi munkánk erős sejtként építse az őszi forgalom épületét.

Hogyan csináljuk ezt. Azzal kezdtük, hogy mozdonyunk hathavi vizsgálatát előbbre vettük, hogy a csúcsforgalom alatt ne legyen kiesés. Összehívtuk a brigád tagjait a reszortmérnök elvtárs bevonásával. A brigádértekezleten alaposan megtárgyaltuk a VII. vasútüzemi értekezlet határozatát, s eszerint megtettük újabb munkaverseny felajánlásunkat. Ebben az alábbi pontok szerepelnek:

a mindenkori havi fajlagos szénkiadásból 3 százalékot megtakarítunk, Nazarova-mozgalom keretén belül az egy kilométerre eső javítási költséget két fillérrel csökkentjük,. A kisebb javításokat elvégezzük és gépeinket olyan jókarban tartjuk, hogy bármikor vezényelhető legyen; a két mosás között a javítást úgy eszközöljük, hogy nagyobb javítást csak mosáskor csináltatunk; a személy- és munkásvonatokat menetrendszerint, balesetmentesen továbbítjuk és forgalmi késés esetén rövid menetidőt alkalmazunk és a tartózkodást csökkentjük.

A szeptemberi értékelés alapján kilométertervünket 159, a százelegytonnakilométer tervet pedig 137 százalékra teljesítettük, a szénmegtakarításban pedig 12 százalékot értünk el.

Ezeket az eredményeket úgy tudtuk csak elérni, hogy

brigádom állandóan tovább képezi magát politikai és szakmai téren és tanulmányozza a szovjet vasutasok munkamódszereit.

Módszer a szénmegtakarítás fokozására

A szénmegtakarítást így fokozzuk: a buktatón úgy öntetjük a szenet a bukóba, hogy mikor leengedjük a szerkocsiba, már összekeveredjen a poros szén a darabossal, a gyengébb minőségű a jobb minőségüvel, azután a szenet alaposan megtocsoljuk, hogy indulásig jó érett legyen.

Megfigyeltük, hogy az így előkészített szénnek nagy a tapadása, minden darab elég és a légh uzat nem rántja ki a tűztérből. A tűzréteg sem vastagszik meg olyan hamar és hosszabb távolságra el tudunk menni tűztisztítás nélkül.

A tüzelésnél a szovjet vasutasoktól átvett egylapátos tüzelési módszert alkalmazzuk, amivel megakadályozzuk a tűztér lehűlését és sok hőenergiát takarítunk meg. A Nazarova-mozgalom keretén belül elvégezzük a kisebb javításokat, idejében kicseréljük a kopott féktuskókat és a törött hordrúgókat, amivel biztosítjuk, hogy gépünk nem esik ki a termelésből és a százelegytonna kilométer tervünket terven felül tudjuk teljesíteni.

A személy-, munkás- és tehervonatok továbbításánál azon iparkodunk, hogy

a vonatokat menetrendszerinti pontossággal továbbítsuk.

Ehhez pedig elengedhetetlenül szükséges *a jókarban tartott mozdony, a jól előkészített szén és a vonatismeret.*

Nálunk nincs elmaradás, brigádunk tartja adott szavát és tartani is fogja. Tudjuk, hogy az őszi forgalom sikeres lebonyolítása a jobb jövőt készíti elő valamennyi vasutas számára, mert a vasút ötéves tervének teljesítése vagy túlteljesítése képezi alapját annak az útnak, amely a vasutasok jobb jövőjébe torkollik.

Födi Sándor
munkaérdemrendes, sztahanovista mozdonyvezető,
Adler Sándor és Führ Ferenc fűtők

A ferencvárosi kultúrcsoportok az országos kultúrversenyre készülnek

Ha néhány héttel ezelőtt a Ferencvárosi-pályaudvar szép és tágas kultúrháza felé járt a látogató, azt hihette, hogy valami lakatlan helyre tévedt. A nagy udvart felverte a gaz, elborította a szemét. Belül sem volt különb a helyzet. Egy-egy helyiség lomtár képét mutatta, a nagyterem üresen kongott, nem hangzott benne a kultúrmunkások dala-szava. Pedig volt kultúrmunka ekkor is a Ferencvárosi-pályaudvaron, de csak szétszórtan a szakszolgálati helyek kultúrcsoportjaiban. Virágzott a kultúrcsoport-sovinizmus, az egyes csoportok külön életet éltek. Így elkülönülve persze nem érhettek el olyan eredményt, amit közös erővel tudtak volna.

Szakszervezetünk elnöksége erélyes kézzel nyult hozzá a ferencvárosi kultúrházi élet tespedtségének megszüntetéséhez. Tetterős, lelkes, fiatal kultúrigazgatót állított az otthon élére *Bojtor* Imre személyében. *Bojtor* elvtárs szeptember közepén vette át a kultúrotthon és a kultúrmunka irányítását és máris sokat javult a helyzet Ferencvárosban.

Legelőször a kultúrház környékét és belsejét hozták rendbe. A távoli, eldugott bejáratot áthelyezték a házzal szembe, hogy az otthon könnyen megközelíthető legyen, az udvart parkírozták, a hátsó fronton előkészítették a nyári szabadtéri színpad helyét. (Csupán a hepehupás teniszpályák helyreállítása van még hátra, ez azonban a sportkör dolga lenne.) A helyiségekből eltávolították a lomot, minden szobát újrafestettek, s megindulhatott az élet a kultúrházban. Rövidesen megkezdi működését a könyvtár is, amely eddig egyszerűen — nem volt, noha könyvek rendelkezésre álltak. Két hét mulva a mozielőadások is megindulnak.

Legyűrték a szakmai sovinizmust

— *Sikerült megteremteni az együttműködést a kultúrcsoportok között* — mondja eddigi munkájáról *Bojtor* igazgató. — Ennek első kézzelfogható eredménye az október 17-én megrendezett kultúrműsor volt, amelynek keretében

már együtt szerepelt valamennyi csoportunk,

az állomás, az osztálymérnökség, a fűtőház, a központi szertár és a pályaépítők kultúrcsoportja. Ez az est megmutatta, hogy szükség van a csoportok együttműködésére, így sokkal nagyobb a fejlődési lehetőség.

— A kultúrtermet megtöltő dolgozók hangulatából azt tapasztaltuk, szívesen veszik, ha együttlátják valamennyi kultúrcsoportunkat a kultúrház színpadán. Így most már megteremtettük a feltételét, hogy a siker reményével nevezhessünk be a *II. Országos Kultúrversenyre*, amelyre máris készülődünk. Elsősorban fúvószenekarunkat nevezzük be, amely *Kurucz* Sándor karnagy fáradhatatlan nevelő- és oktatómunkája eredményeként már országosan jó nevet vívott ki magának és legutóbb a vasutasnapon szerepelt sikerrel. Az országos versenyen az osztálymérnökség tánccsoportját, valamint színjátszóinkat is indítjuk, akik a *„János vitéz"* egyik zenés részletét adják majd elő. Versenyszámainkat rövidesen bemutatjuk dolgozóinknak, hogy megbírálhassák azokat és javíthassunk a hibákon.

Több támogatást

— Kultúrmunkánk gerincévé szeretném tenni a kultúrcsoportok harci szellemének erősítését, hogy műsoraikkal harcoljanak az ellenség ideológiája, a klerikális reakció ellen és számaik szebb, boldogabb új világunk szellemét sugározzák. Nemcsak a művészeti munkára fektetünk súlyt, hanem fokozni akarjuk a kulturális tömegnevelést, a kultúragitációs munkát és szaporítani akarjuk kultúraktíváink számát.

— A munka megindult tehát, de még sok nehézség van, amit le kell küzdeni. A legnagyobb baj, hogy az üzemi bizottságok, pártszervezetünk, a szolgálati vezetők nem adnak elegendő támogatást a kultúrmunkához, emiatt aktíváinkat nem tudjuk megfelelően mozgósítani. Kivétel a megállapítás alól *Hollósi* László elvtárs, az állomás üzemi bizottságának elnöke. Az állomás területén eddig nem volt kultúrvezetőségi aktíva, az ő támogatása nyomán már ott is van és ez nagy segítséget nyujt nekünk. Sürün merülnek fel problémák legjobban működő együttesünk, a zenekar munkájában is. A huszonöttagú együttes nagyrésze fűtőházi dolgozó. A nehéz munkát végző zenekari tagok lelkesen, szorgalmasan járnak próbára, a szolgálati főnökség azonban nem viseltetik megértéssel igyekezetük iránt. Többet közülük olyan vonalra helyezett ki, ahonnan nem tudnak bejárni a próbákra. Helyes lenne, ha a zenekari tagoknak lehetővé tennék a próbákon való részvételt.

A jég azonban megtört Ferencvárosban, sikerült a kultúrmunkába életet vinni, s minden remény megvan rá, hogy a gárda eredményesen szerepeljen az országos kultúrversenyen.

Bolgár filmhét október 23—29

Népünk soha nem látott érdeklődéssel fordul a testvéri népek élete, művészeti alkotásai, új, szocialista kultúrájának fiatal hajtásai felé. Ennek az érdeklődésnek nagyszerű példái azok a filmhetek amelyeket az elmult esztendők során rendeztünk meg.

Az október 23-tól 29-ig terjedő héten rendezzük meg hazánkban első ízben a bolgár filmhetet. A filmünnepen bemutatásra kerülő alkotásokon keresztül újabb tizezrek ismerkedhetnek meg a bolgár nép életével és harcával, a baráti Bulgária kultúrájával, színművészetével.

A kitűnő bolgár filmek egyike, a nemzetközi díjas RIADÓ című magyarul beszélő bolgár film.

Lazarov történetén keresztül a film megmutatja a bolgár illegális kommunisták s partizánok harcait, hősi küzdelmüket a szabadságért. Alkotói fegyvernek szánták ezt a filmet a békeharcban, hogy felnyissák a Lazarovok szemét, megmutassák nekik is az igazságot.

A „RIADÓ" a bolgár filmgyártás harmadik játékfilmje. Dimitrov-díjat Karlovy-Vary-ban pedig a VI. Nemzetközi Filmfesztiválon a „Szabadságért Vívott Harc"-díját kapta.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden hétfőn. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. 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 nyomda vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM. Ára: 40 fillér 1952 OKTÓBER 27.

A Vasútpolitikai Főosztály, a Vasutasok Szakszervezete és a Magyar Államvasutak Vezérigazgatóságának felhívása a vasutas dolgozókhoz

Vasutas dolgozók! Az őszi forgalom legnehezebb szakaszához érkeztünk! Pártunknak, Rákosi elvtársnak fogadalmat tettünk, hogy a döntő tervév őszi szállítási feladatait maradéktalanul végrehajtjuk.

A vasutas dolgozók tízezrei megfeszített erővel harcolnak a fogadalom valóraváltásáért. Ennek alapján jelentős eredményeket értünk el. A második vasutasnap óta naponta megrakásra kerülő kocsik számát több mint ezerrel emeltük. Az irányvonatok száma meghaladja a napi 350-et, a naponta továbbított túlsúly megközelíti a 30.000 tonnát.

A fogadalom végrehajtásában azonban egyes területeken hiányosságok, hibák mutatkoznak.

A VII. Országos Vasútüzemi Értekezlet határozatában megállapított kocsiforduló eddig nem teljesítettük, a 3—3.4 nap helyett csak 3.8 napos szintet értünk el. Ez megnehezíti a napi rakodáshoz szükséges kocsimennyiség biztosítását. Gyakran arra vezet, hogy a szállításra váró cukorrépát, burgonyát, építő anyagokat, téli tárolásra szánt készletek egy részét csak késedelmesen tudjuk elszállítani.

Tehervonataink utazási sebessége alacsony: a vállalt 17 km/óra helyett 13 km körül mozog. Ácsorognak, késnek a vonataink.

Súlyos hibák vannak az előértesítések végrehajtásában. Lassan megy a rakodóhelyek, iparvágányok kiszolgálása. Ez gátolja az üzemek tervszerű munkáját és növeli a kocsiforduló.

Sok az elegyácsorgás az átmeneti állomásokon. Nem kielégítő az együttműködés az egyes szolgálati ágak között, gyakran a vonat mozdonyra — a mozdony vonatra vár.

Az ellenség lazítja a vasúti fegyelmet, uszít az utasítások ellen, balesetekkel akarja gátolni többtízezer vasutas példás szolgálatel látását.

FORGALMI DOLGOZÓK! Biztosítsátok a vonatok menetrendszerű, akadálytalan futását! Gyorsítsátok meg a rakodóhelyek, iparvágányok kiszolgálását! Ácsorgó, késett kocsit ne tűrjetek a szolgálati helyeken!

KERESKEDELMI DOLGOZÓK! Számoljátok fel az előértesítések terén fennálló hibákat! Segítsétek elő a kocsik gyors kiürítését és megrakását! Teljesítsétek a rakodási terveket, a rakodási műveletek jobb megszervezésével fokozzátok az irányvonatok számát!

VONTATÁSI DOLGOZÓK! Kövessetek el mindent a menetidő és a kezelési idő betartásáért, vigyetek több túlsúlyt! Szükség esetén továbbítsátok a vonatokat felemelt sebességgel! Kifogástalanul karbantartott gépekkel harcoljatok a feladatok sikeres megoldásáért!

PÁLYAFENNTARTÁSI ÉS ÉPITÉSI DOLGOZÓK! Biztosítsátok a forgalombiztos pályát! Csökkentsétek a lassújelek számát! Rövidítsétek meg a vágányzárak idejét!

Vasutasok! Erőnk megfeszítésével, a szolgálati ágak tökéletes együttműködésével, fegyelmezett munkával induljunk a döntő rohamra, Rákosi elvtársnak adott szavunk teljesítéséért, a csúcsszállítások zavartalan, balesetmentes lebonyolításáért, a döntő tervév sikeréért.

Kommunista vasutasok! Mutassatok példát! Járjatok élen a kocsiforduló leszorításáért folyó harcban!

Becsületbeli kötelességünk, hogy egyetlen kocsival se maradjunk adósak népgazdaságunknak.

Budapest, 1952 október 25.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE — VASÚTPOLITIKAI FŐOSZTÁLY
MAGYAR ÁLLAMVASUTAK VEZÉRIGAZGATÓSÁGA

Az elmaradás behozásával, a november 7-i vállalások újabb eredményeivel készülnek dolgozóink a negyedik negyedévi terv túlteljesítésére

Dolgozóink lelkesedéssel készülnek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 35. évfordulójának méltó megünneplésére. Tudják, mint arról a komáromi dolgozók beszámolnak, hogy a Nagy Évfordulóra tett felajánlások, amelyek egy része az elmaradások behozására, a negyedik negyedéves terv túlteljesítésére vonatkozik, egyben azt jelenti, hogy a vasút harmadik tervévét, Rákosi elvtársnak tett fogadalmunkat teljesítik.

A ferencvárosiak a rakodási időt 4.6-ról 4.4 órára csökkentik, gurítási tervüket 103 százalékra növelik

Budapest—Ferencváros állomás dolgozói *Rákosi* elvtárshoz intézett levelükben megfogadják, hogy „Az őszi forgalom eddig már teljesített eredményeit fokozzák, a lemaradásokat behozzák és vállalásaikat teljesítik. E cél elérése érdekében — írják — a következő felajánlást teszik:

1) A „2000 tonnás"-mozgalom kiszélesítése érdekében naponta továbbított túlsúlyt 3200 tonnáról, 3300 tonnára emeljük.
2) Az „500 kilométeres"-mozgalom kiszélesítése érdekében gőztartási tervünket 74-ről 78 százalékra teljesítjük.
3) A menetrendszerinti közlekedést 68-ról 72 százalékra emeljük.
4) Az utazási sebességet 24.3-ról 24.5 kilométer óránkénti sebességre emeljük.
5) Terveljesítésünk fokozása érdekében a vonatterhelést 105 százalékra teljesítjük.
6) Gurítási tervünket 103 százalékra növeljük.
7) A kocsiforduló meggyorsítása érdekében a kocsitartózkodást 104-ről 106 százalékra emeljük.
8) A fajlagos kocsimozgatást 103-ról 105-re teljesítjük.
9) Az irány- és közvetlen vonatok számát 21-ről 24-re emeljük.
10) A kocsikihasználási tervet 13.8-ról 14.4 tonnára növeljük.
11) A rakodási időt 4.6-ról 4.4 órára csökkentjük.

A komáromi dolgozók levélben számoltak be Rákosi elvtársnak tett fogadalmuk teljesítésének állásáról

Komárom állomás forgalmi, vonatkísérő és kereskedelmi szolgálatának dolgozói levélben tájékoztatták *Rákosi* elvtársat, hogyan állnak a vasutasnapon tett fogadalmuk betartásával.

Jól tudjuk — írják többek között —, hogy minden ígéret, felajánlás, határozat annyit ér, amennyit teljesítünk belőle. Ennek tudatában harcoltunk a vasutasnap és az alkotmány-ünnep tiszteletére tett munkafelajánlásaink teljesítéséért. A hős szovjet vasutasok munkamódszereinek felhasználásával, üzemi pártvezetőségünk irányításával és ellenőrzésével, üzemi bizottságunk munkaversenyre való mozgósításával becsülettel teljesítettük harmadik negyedéves tervünket és

állomásunk nem vált fékjévé népgazdaságunk egészséges fejlődésének.

Ezután közli szép eredményüket a harmadik negyedéves tervvel kapcsolatban, majd rátérnek a vasutasnapi fogadalom teljesítése állásának közlésére. Ezek szerint: teljesítették, illetve túlteljesítették a kocsitartózkodási egységidőt, elegytovábbítási tervüket, szállítási tervüket és a balesetmentes szolgálatra tett ígéretüket.

Nem teljesítették azonban a komáromiak egy százalék híján vonatforgalmi tervüket, a vonatok menetrendszerinti indítási tervét, a rakodási időt, az utazási sebességet és kocsikihasználási tervüket. Éppen azokat, amelyek döntően befolyásolják a kocsiforduló alakulását.

A komáromi dolgozók belátják hibáikat és ezt kommunista módon, önbírálatot gyakorolva meg is írták, népünk vezérének.

A rákosrendezői dolgozók azt ígérik, hogy a munka jobb megszervezésével túlteljesítik tervüket

Rákosrendező állomás dolgozói, hasonlóan a ferencvárosi és komáromi dolgozókhoz, ugyancsak levélben számoltak be tervük és fogadalmuk teljesítésének állásáról.

Levelükben jelentik *Rákosi* elvtársnak, hogy augusztus hóban 101, szeptember hóban pedig 98 százalékban tettek eleget kötelezettségüknek.

Rákosrendező dolgozói, mint ahogy számos üzemünk dolgozói, megfogadták *Rákosi* elvtársnak, hogy fogadalmukat becsülettel teljesítik és munkájukat úgy szervezik meg, hogy vállalásaikat túlteljesítsék.

AKIK ÉLENJÁRNAK AZ ŐSZI VERSENYBEN



Fogarasi Pál Salgótarján-Külső pályaudvaron állomásozó kétszeres jelvényes sztahanovista szemaformester, a Munka Érdem Érem Bronz Fokozata és a Kiváló Vasutas jelvény tulajdonosa. Százalékteljesítménye állandóan 150—200 százalék között mozog és ezt már évek óta tartja. A mult évben „Az őszi forgalmi verseny legjobb dolgozója" címért indított versenyben országos első lett. A elmult havi értékelés szerint is első. Fogarasi Pál tudja, mivel tartozik hazájának, dolgozó népének. Nem elégszik meg azzal, hogy ő sztahanovista, két munkatársának is átadta munkamódszereit, politikailag és szakmailag nevelte őket és sztahanovisták lettek mellette. Fogarasi Pál jó munkával harcol a vonatok megállítása, vagy késéltetése ellen. Erre feketi a fő súlyt és munkatervét is ezzerint dolgozza ki.



Csörgő József, sztahanovista kocsimester Miskolc személypályaudvaron küzd a Rákosi elvtársnak tett fogadalom betartásáért. A fajlagos kocsimozdítást 118, a kocsitartózkodást 72, a vonatforgalmi tervét pedig 107 százalékra teljesítette. Összes pontértéke 118.20. Csörgő József élenjáró munkájával a kocsimesterek között az őszi forgalmi verseny élén halad, s mindent elkövet — amint mondja —, hogy helyezését megtartsa. Jó munkájával komoly segítséget nyujt a vasút dolgozóinak ahhoz a harcához, amelyet október hónapban a háromnapos kocsiforduló szintjének eléréséért vívnak. November 7-i vállalásával méginkább emeli teljesítményét, amivel jelentősen meggyorsítja saját területén a kocsik forgását.



Dobó István, Diósgyőr Vasgyár sztahanovista rendelkező forgalmi szolgálattevője, aki mindent elkövet azért, hogy a Vasgyár rossz rakodási munkáját a maga területén megjavítsa. Helyes munkamegszervezéssel 110.3 százalékos átlagos teljesítménnyel dolgozik. Az őszi versenyben a tehervonatok terhelését 106, a vonatok menetrendszerinti indítását a tervhez viszonyítva 100, a kocsitartózkodást 109 százalékra teljesítette, összes pontértéke 114.50. Dobó István felajánlotta november 7-re: átlagos teljesítményét 115 százalékra emeli, hogy állomása elmaradásának behozását ezzel is segítse. Ugyanakkor vállalta, hogy december 21-re, Sztálin elvtárs születésnapjára, átlagos teljesítményét 117 százalékra emeli.



Laurencsik János terveilenőr, Nagykanizsa állomáson. Első lett az őszi verseny legutóbbi értékelésénél és minden reménye meg van arra, hogy kitűnő, gondos munkája továbbra is megszerzi részére az országos első helyezést. Havi fuvarozási tervét 98, irányvonati tonnatervét 157 szazalékra teljesítette. Laurencsik János azzal ért el jó eredményt, azzal került az őszi verseny élenjárói közé, hogy állandó kapcsolatot tart fenn a vonal valamennyi tervmegbizottjával és sikeresen mélyítette el kapcsolatait a szállítható vállalatokkal. Nem hanyagolja el a rakodásokat figyelemmel kíséri, a legkisebb zavaró körülménynél azonnal intézkedik és ha arra szükség van, igényli a segítséget a pártszervezetről és az üzemi bizottságtól. A rakodásokat naponta értékeli, összes pontértéke: + 20.



Czibolya János sztahanovista előmunkás a hatvani pályafenntartási főnökségnél. A XXVI. pályamesteri szakaszon dolgozik. Az előmunkások között országos viszonylatban sikerült a versenyt jellemző nemes küzdelemben élre kerülnie. Teljesítési százaléka 170, fajlagos százaléka 0.99. Tudatában volt annak Czibolya János, hogy a kocsiforduló meggyorsítása, az őszi forgalmi versenyben való jó és eredményes részvétele döntően segíti az őszi forgalom végrehajtását, a vasutasok fogadalmának betartását. Ezért amikor beosztották a kocsiforduló szintjét, annyira befolyásoló cukorgyári munkálatokra és a szentéri vágányok lefektetésében való részvételre, lelkesen, lendületesen dolgozott és becsületes munkájával országosan élre került.



Borbély Lajos sztahanovista főmozdonyvezető a Debreceni Fűtőház dolgozója, Antal Miklós és Biró Mihály fűtőkkel a 424—172-es számú mozdonnyal az „500 kilométeres" mozgalomban az egyik legjobb eredményt érték el. Még a VII. Vasútüzemi értekezleten ígéretet tett Borbély Lajos és a fűtőház mozdonyszemélyzete pártunknak, hogy kiszélesítik az „ötszázas"-mozgalmat és balesetmentes, jó munkát végeznek. Be is váltották szavukat és például az elmult hónapban 235 kilométerre emelték átlagosan napi kilométertel. jesítményüket, s ezzel országosan első helyezést értek el. Ugyanilyen szép eredményt értek el a „2000 tonnás"-mozgalomban is, kilenc túlsúlyos vonatot továbbítottak 7.550 tonna túlsúlyval. Így dolgozik Borbély Lajos és brigádja az őszi forgalom jó lebonyolításáért.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A csúcsszállítások lebonyolítása a vasutas pártszervezetek legfontosabb feladata

A pártszervezetek egy része — támaszkodva a vasutas dolgozók nagyfokú aktivitására, — irányítja az őszi csúcsforgalom politikai tömegmunkáját. Azokon a szolgálati munkahelyeken, ahol a pártszervezet jól dolgozik, szép eredményeket érnek el. Miskolc fűtőháznál vezetőségi, népnevelő értekezleteken állandóan megtárgyalják a *Rákosi* elvtársnak tett fogadalom teljesítését. A népnevelő elvtársak megmagyarázzák a hozzájuk beosztott dolgozóknak, hogy a fogadalom megvalósítása becsületbeli ügy, hazafias kötelessége minden dolgozónak. A jó felvilágosító munkának és annak, hogy a népnevelők figyelemmel kísérik a hozzájuk beosztott dolgozók vállalásának végrehajtását, meg lett az eredménye. A javításos mozdonyok száma minimumra csökkent, a gőztartási idő rövidebb, mint amit a VII. Vasútüzemi Értekezlet határozata megállapított. Jelenleg az értékelés szerint Miskolc fűtőház országos viszonylatban első helyen van. Ilyen eredményeket azonban nem tud minden pártszervezet felmutatni.

Miből adódik mindez?

Abból, hogy a párttitkár elvtársak egy része nem ismeri az Országos Vasútüzemi Értekezlet határozatát. Nem ismerik a dolgozók fogadalmát, amit *Rákosi* elvtársnak tettek. Ez mutatkozik meg Kelenföld, Celldömölk és Szerencs állomás pártszervezeténél. A pártszervezeteknek sürgősen fel kell számolni munkájukban ezt a hiányosságot. Vegyék figyelembe *Horváth* Márton elvtársnak, június 27-én a Központi Vezetőség ülésén elmondott beszédét, amelyben figyelmeztet bennünket arra, hogy:

„Nemcsak a termelés és a tervteljesítés alapvető érdekeit, hanem nagy nevelő munkánk eredményeit ássa alá, aki fölényesen, bizalmatlanul, bürokrata módjára kezeli a dolgozók felajánlásait, Rákosi elvtársnak tett termelési ígéreteit."

A pártszervezetek feladata, hogy vezetőségi és népnevelő értekezleteken állandóan vitassák meg az őszi forgalommal kapcsolatos problémákat. A népnevelőkön, bizalmiakon keresztül kísérjék figyelemmel: a dolgozók hogyan teljesítik Rákosi elvtársnak tett fogadalmaikat. A népnevelő, bizalmi elvtársak olyan felvilágosító munkát végezzenek, hogy a dolgozók érezzék: a pártnak, Rákosi elvtársnak tett fogadalom kötelez, annak százszázalékosan eleget kell tenni. Jó mozgósító munkával érjék el pártszervezeteink, hogy a dolgozók a tervteljesítésben mutatkozó lemaradásokat november 7-re, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 35. évfordulójára behozzák. Erre tegyék meg vállalásaikat.

Az elmaradások behozásának és a forgalom teljesítésének egyik alapvető módszere a termelés helyes pártellenőrzése. Itt sem beszélhetünk arról, hogy ezt minden pártszervezet helyesen alkalmazza. Bicske állomáson megelégednének azzal, hogy a szakvonali vezető időnként beszámol, esetleg még kimutatást is ad a termelés állásáról, de a párttagokat és főként a népnevelőket, bizalmiakat nem vonják be az ellenőrzésbe.

A termelés helyes pártellenőrzése az, hogy minden párttag a saját munkaterületén ellenőrzi termelési eredményét, de ellenőrzi dolgozótársaiét is. Felhívják egymás figyelmét a lemaradásokra, építő bírálataikkal és jó munkamódszerük átadásával segítik egymást a feladatok jobb elvégzésében.

A pártszervezetek a *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmak teljesítését nem tekinthetik adminisztratív feladatnak. A fogadalmak mögött élő, eleven emberek vannak. Ezeket az embereket nevelni kell az adott szavuk betartására, ígéreteik valóraváltására. Ez most a vasutas pártszervezetek legfontosabb feladata.

Az új oktatási év előkészítésére fordított gondos munka gyümölcsözőnek bizonyult

AZ IDEI PÁRTOKTATÁSI ÉV előkészítéséből alapszervezeteink népnevelői kivették részüket. Megmagyarázták a dolgozóknak a politikai továbbképzés jelentőségét. Rámutattak arra, hogy ötéves tervünk feladatait, az őszi csúcsforgalom lebonyolítását sokkal könnyebben tudják megvalósítani, ha megszerzik a tudást és hasznosítják a gyakorlatban is.

A népnevelők és pártcsoportbizalmiak felvilágosító munkája eredményeképpen a párttagok örömmel vesznek részt pártoktatásban.

A népnevelők közül különösen jó munkát végzett Gedai Ferencné, a III-as alapszervezet népnevelője. Gedainé elmondotta Palóc Antalnak is, hogy ma már mindenkinek tanulnia kell s bár neki is vannak gyermekei, szívesen vállal pártmunkát és örömmel vesz részt az oktatásban, mert tudja, hogy így tovább fejlesztheti tudását. Beszélgetés után Palóc elvtárs felvételét kérte a politikai iskolára.

Egyes alapszervezeteinknél azonban mulasztások is előfordultak. A szegedi MÁV igazgatóságnál

több elvtársat megkérdezésük nélkül **osztottak be párttörténeti tanfolyamra, holott tavaly csak alapfokú iskolát végeztek.**

Utóbb kérték is, hogy osszák be őket alacsonyabb fokú politikai oktatásra. Általánosságban az alapszervezeteknél *nagy gondot fordítottak a propagandisták kiválogatására.* A mult évben a jó munkát végző propagandisták mellett a hallgatók legjobbjait is beosztották propagandistának. A pártvezetőség az új propagandistákkal több alkalommal megbeszélte feladataikat, gondoskodott arról, hogy ne fogjanak készületlenül az oktatáshoz. Propagandistáink bentlakásos és esti iskolákon készültek fel az új oktatási évre.

Az oktatás alapszervezeteinknél hétfőn indult meg. A jó előkészítő munka eredménye már az első foglalkozáson is meglátszott.

MINDEN HALLGATÓ MEGJELENT az alapfokú politikai iskolán, ahol Szonódi Antal párttitkár elvtárs nyitotta meg az első foglalkozást, amelyet rövid kultúrműsor tett még ünnepélyesebbé. Bálint elvtárs az előadó, a mult év egyik legjobb propagandistája, ezúttal is alaposan felkészült az első előadásra. Színesen és érthetően ismertette az anyagot.

A szegedi MÁV osztálymérnökség középfokú politikai iskoláján is ünnepélyesen kezdték meg az oktatási évet. Onódi Sándor elvtárs, politikai tiszt tartott beszédet a hallgatóknak. Hangsúlyozta, hogy

ebben az évben még jobb eredményeket várnak a hallgatóktól,

mint tavaly. Az előadás után megválasztották a szemináriumbizalmit, faliújságfelelőst, anyagfelelőst és megismerkedtek egymással a hallgatók. Így a következő oktatási órákon semmi zavar nem lesz.

Politikai iskolánk megindulásakor bebizonyosodott, hogy gyümölcsöző volt az a sok munka, amelyet az előkészítésre fordítottak alapszervezeteink. Ez felhívja a figyelmet arra, hogy

alapszervezeteinknek az oktatással a jövőben is állandóan foglalkozniok kell,

különösen áll ez a pártcsoportvezetőkre és a népnevelőkre, mert csak így érhetjük el szemináriumaink színvonalának állandó emelkedését.

Sebők Ilona
Szeged állomás

Grafikon az iparvágányok kiszolgálására

Még az őszi forgalom megindulása előtt elhatároztam azt, hogy a Szovjetunióban szerzett tapasztalatain alapján olyan munkamódszert dolgozok ki, amely módszer lényegesen befolyásolni tudja a kocsik tartózkodását az iparvágányokon és ezen keresztül a három és félnapos kocsifordulót.

Mint ismeretes, az iparvágányokon ácsorgó kocsik a leglényegesebben befolyásolják a kocsifordulót, mivel ezek a kocsik nincsenek szem előtt. Ennek az ácsorgásnak a kiküszöbölése érdekében olymódon dolgoztam ki a módszeremet, hogy

minden szolgálat átadása előtt írásban kikérem a vágányos raktárnoktól az iparvágányhelyzetet, amely helyzetet írásban kiadom a tolatásvezetőnek, ő a programm szerint tartozik az iparvágányon elvégezni a kocsibeállításokat, illetve kocsikihúzásokat. Szolgálat befejezése után tartozik tolatási könyvecskéjét a tolatásvezető bemutatni, amelyből megállapítom azt, hogy a kiadott programmot valóban végrehajtotta a tolatócsapat. Természetesen ezt letudom ellenőrizni az újabb iparvágányhelyzetből is. A munkának végrehajtását meglepetésszerűen a helyszínen is kell ellenőrizni. A tolatásvezetőt elvégzett munkájáról beszámoltatom.

Az iparvágányok kiszolgálására grafikont dolgoztam ki, amely grafikon szerint szolgálják ki az iparvágányokat.

Az iparvágányok kiszolgálását beledolgoztam az egységes technológiai folyamatba is és így a munkafolyamat a menetrendre van felépítve, valamint a kereskedelmi szolgálat munkafolyamatára. Mert ezt a munkamódszert csak úgy tudjuk megvalósítani, ha valamennyi szakszolgálati ággal szoros kapcsolatot tartunk fenn, de nem utolsó sorban fontos a

szoros kapcsolat a szállítófelekkel

és jól kell hogy működjön a komplexbrigád is, úgy, hogy kényszerkirakás ne váljék szükségessé. Szolgálat átadás alkalmával a tolatócsapattal azt is közlöm hogy melyik vonattal milyen rakott kocsi van előjelentve, hogy a tolatásvezető már ezeket is bele tudja dolgozni a programmjába.

Munkamódszerem igen jól bevált, amint azt az ellenőrzések alkalmával megállapították, mivel

az eddigi 30—40 órás ácsorgások helyett a kocsik csak 6—8 órát tartózkodnak az iparvágányokon.

Nem fordul az sem elő, hogy egyik tolatócsapat a másiknak az iparvágányon a következő tolatócsapatnak munkát hagyna, mert minden tolatócsapattól a munkát számon kérem.

Hogy az új munkamódszer mennyire bevált, bizonyítja még az is, hogy ezelőtt a kocsitartózkodási tervünket mindig 100 százalékon alul teljesítettük és *a harmadik negyedévben már 112 százalékos eredményt értünk el* és ezt az eredményünket az őszi forgalom sikeres befejezése érdekében még magasabb százalékban fogjuk teljesíteni. Rákosi elvtársnak tett fogadalmunkban a kocsitartózkodás kiteljesítését 104 százalékra vállaltuk. Mi az eredményeinknél nem fogunk megállni, hanem azt a béke megvédése érdekében továbbfejlesztjük.

Szűcs Sándor, intéző
állomásfőnök, Mátészalka.

Bírálat vagy — személyi hajsza

A bírálat, az építő kritika szabadsága érdekében írom az alábbi sorokat. Küzdeni kell az ellen, hogy egyes szolgálati vezetők a bírálat elhallgattatásával együtt elnyomják a hibák kijavításának lehetőségét is. Esetem röviden vázolva a következő: a budapesti igazgatóság főkönyvelője vagyok. A Vasúti Főosztályon tartott szeptemberi főkönyvelői értekezleten kifogásoltam, hogy az osztályomon tanuló Hudecné elvtársnőt tudtom nélkül Balatonzamárdiba — a pécsi igazgatóság területére vitte a főkönyvelőség vizsgáztatni. A helyes eljárás szerintem az, ha egy osztály dolgozója vizsgázik, akkor az osztály vezetője is legyen jelen, bár természetesen ő maga nem vizsgáztathatja az illetőt és nem lehet befolyással a vizsga menetére. Említettem az értekezleten azt is, hogy ennek az egy dolgozónak levizsgáztatására a budapesti igazgatóság területén is lett volna elég lehetőség. Horváth György elvtárs, a MÁV főkönyvelőség vezetője figyelmeztetett, hogy a vizsgahely kijelölése nem tartozik rám

Egy más alkalommal Égeni Attila ügyosztályvezető-helyettes hasonlóképpen válaszolt észrevételemre, és hozzátette, hogy osztályom következő vizsgázóját egyenesen Pécsre viszi

Még egy észrevételem volt az értekezleten. Kifogásoltam, hogy Horváth György szakosztályvezető és Égeni Attila ügyosztályvezető-helyettes elvtárs gyakran irányítják, illetve viszik idegen igazgatóságok területére vizsgálat lefolytatására osztályom dolgozóit az én tudtom nélkül. Legutóbb is a pénztárvizsgáló csoportvezetőt vasárnapi ellenőrzésre vitték. Ez az eljárás a takarékossági szempontok és a tervgazdálkodás súlyos veszélyeztetéséhez vezet. Vihettek volna olyan előadót is, akinek — magasabb besorolására való tekintettel — nem kell túlóradíjat fizetni. Ha pedig ez mégis elkerülhetetlen, a felmerült költséget fedezze a főkönyvelőség, mert az nincsen az osztály túlórakeretébe betervezve. A főkönyvelőségi elvtársak ezen eljárását az egyszemélyi felelős vezetés megsértésének lehet tekinteni. A válasz erre a felszólalásomra is rideg, szinte sértő volt Horváth elvtárs részéről, és határozottan éreztem, hogy szavai a női dolgozó munkájának lebecsülését is célozzák.

Több megértő segítséget

Nem sokkal észrevételeim közlése után — október 8-i dátummal — levelet kaptam a főkönyvelőségtől, melyben egy rendelkezésük állítólagos önkényes megváltoztatása miatt megróttak és felelősségre vontak azért, mert a szeptember 23-án tartott főkönyvelői értekezlet anyagát — szerintük — nem ismertettem osztályom dolgozóival. Ugyanilyen dátummal második levelet is kaptam Ebben a főkönyvelőség arra figyelmeztet, hogy foglalkozzam behatóbban a zárlati határidők megszervezésével, s egyébként is súlyos hiányosságok mutatkoznak osztályomon a munkaszervezés terén. Ebben a levélben már pénzbüntetést helyeztek kilátásba.

A levelekben, a főkönyvelőség eljárásában személyi hajszát láttam, hiszen a fent említett rendelkezést a főkönyvelőségtől kapott engedély alapján változtattam meg, a zárlati határidőt sem késtem el. Minden munkámmal a legjobb eredményt igyekszem biztosítani, és arra törekszem, hogy méltó legyek a párt irántam megnyilvánult bizalmára. Úgy érzem, hogy ezt „Kiváló vasutas" kitüntetésem is bizonyítja. Bírálatom jogosságának, valamint az ellenem követett eljárás igazságtalanságának bizonyítékát pedig abban látom, hogy amikor a második levél vétele után a párt segítségét kértem, Horváth és Égeni elvtársak — mások által is észrevett — megváltozott, barátságos hangnemben foglalkoztak ismét a felvetett kérdésekkel és több ízben megnyugtattak, hogy szó sincsen személyem elleni hajszáról, sőt én értettem félre kritikájukat, mert a levelek az igazgatósági osztályok számviteli munkájának megjavítását célozták. Ezzel azonban nem érthetek egyet, mert a levél konkrétan „Főkönyvelő elvtársnőnek" volt címezve, tartalma személyemnek szólt, és a büntetést is nekem helyezték kilátásba.

Én az együttműködést, a munkatársi jó viszonyt másképp képzelem el. Feljebbvalóimtól több, megértő segítséget szeretnék — hiszen csak három éve dolgozom a vasútnál és még nagyon sok tanulnivalóm van A közös jó munka egyik feltétele a jól alkalmazott bírálat és annak meghallgatása, nem pedig a bírálat elfojtása.

Adamát Gyuláné,
a Budapesti MÁV Igazgatóság főkönyvelője

A sztálinvárosi ifik november 7-ét a negyedik negyedévi terv túlteljesítésével ünneplik

Sztálinváros vasútállomása 1952 március 9-én, *Rákosi* elvtárs hatvanadik születésnapján az ifjúság állomása lett. A vasút vezetői a korszerű, gyönyörű, új állomást átadták nekünk, fiataloknak, hogy a mi lelkes munkánk segítse a Sztálin Vasmű és Sztálinváros építőinek hősi harcát. Mi ennek a megtisztelő megbízatásnak eleget tettünk. A harmadik negyedévben 100 százalékosan teljesítettük azt a fogadalmat, amelyet a második vasutasnapon *Rákosi* elvtársnak tettünk. A fajlagos kocsimozgatás terén 101, a tehervonatok átlagos terhelésénél 108 százalékot értünk el. 116 százalékra teljesítettük a vonatok menetrendszerinti indítását, a vonatforgalmi terv teljesítését pedig 111 százalékra.

Olvastuk a Sztálin Vasmű és Sztálinváros építőinek Rákosi elvtárshoz intézett levelét, amelyben fogadalmat tesznek arra, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 35. évfordulóját a negyedik negyedévi terv túlteljesítésével ünneplik meg. Mi, Sztálinváros állomás dolgozói azzal kívánjuk segíteni a Sztálin Vasmű és Sztálinváros építőinek fogadalmát, hogy szocialista kötelességvállalást teszünk munkánk további megjavítására. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 35. évfordulójára elérjük, hogy a fajlagos kocsimozgatást 120 százalékra, a tehervonatok átlagos terhelését 110 százalékra, a menetrendszerinti vonatindítást 120 százalékra és a vonatforgalmi terv előirányzatát 115 százalékra teljesítjük. Mélységesen áthat bennünket az a tudat, hogy fogadalmunk teljesítésével hozzájárulunk a Sztálin Vasmű és Sztálinváros építőinek nagyszerű szocialista felajánlásához, segítjük a negyedik negyedévi terv túlteljesítését a *Rákosi* elvtársnak adott szó valóraváltását.

Az ország valamennyi vasutas dolgozója most kemény harcot vív az őszi nagy szállítások sikeres lebonyolításáért. Fokozottan nehéz a mi feladatunk akik nap nap után egyre nagyobb mennyiségű építőanyagot, szenet, vasércet szállító tehervonatot fogadunk vágányainkon. A nehézségeket azonban leküzdjük, mert mindannyian büszkeséggel, felemelő érzéssel gondolunk arra, hogy a mi fegyelmezett, áldozatkész munkánk hozzájárulás ötéves tervünk legnagyobb alkotása: a Sztálin Vasmű és Sztálinváros építéséhez.

Szeretnénk, ha az ország valamennyi vasutas dolgozója átérezné: a döntő tervév negyedik negyedévének teljesítése szempontjából fáradhatatlan munkát kell végeznünk.

Biztosítanunk kell, hogy a nagy békeművek építkezéseihez idejében eljusson az építkezési anyag, hogy üzemeink szerte az országban idejében megkapják a szenet, a nyersanyagokat, hogy cukorgyáraink zavartalanul feldolgozhassák a cukorrépát, mezőgazdasági termékeink pedig időben eljussanak a városi dolgozók asztalához. Ez a cél hevítse a vasutas dolgozókat, a vasutas ifjúságot, hogy maradéktalanul valóraválják az a fogadalom, amit a második vasutasnap alkalmából a vasutas dolgozók Rákosi elvtársnak tettek.

Sztálinváros vasútállomás dolgozói.

Befejezte ötéves tervét

A Landler Művek famegmunkáló műhelyében a dolgozók egyszerre csak arra lettek figyelmesek, hogy kultúrgárdánk virággal és hangszerekkel felszerelve körülveszi *Maurer* József sztahanovista faesztergályost és elvtársi melegséggel köszönti abból az alkalomból, hogy október 5-én délután 13 órakor befejezte ötéves tervét.

Meg kell mondani, hogy sokan vállalást tettek üzemünkben, hogy még ebben az esztendőben befejezik tervüket. Ezzel a béke ügyét szolgálják, s az őszi forgalom harcát lendítik előre.

Vereckei János
tudósító.

Békeharcunkat ismertető békevonatot indítottunk

Október 24-én Budapest békeharcosai békevonatot indítottak Budapest Keleti-pályaudvarról. A békevonat az Országos Béketanács és a Vasutasok Szakszervezetének kezdeményezésére és rendezésében indult felvilágosító útjára.

A rendkívül érdekes és szemléltető anyagú kiállítás a békevonattal a kongresszust megelőző hetekben bejárja az országot és állomásainkon három-négy napot időz, hogy az állomás dolgozói és a környékbeli dolgozók megtekinthessék.

A kiállítás grafikonokkal, képekkel világítja meg a magyar dolgozók, a világ népeinek békeharcát, élén a Szovjetunióval.

„Békeharcos"-brigádok az elmaradás felszámolásáért

A vasutasnapon fogadták meg Dombóvár állomás dolgozói, hogy a kocsitartózkodási tervet a három és félnapos kocsiforduló teljesítése érdekében — írja levelében *Garai* József elvtárs — száz százalékra teljesítik. Ezt augusztusban 92, szeptemberben 95 százalékra teljesítették. Kapcsolódtak az újjászervezett „ötszázas"-mozgalomhoz. Vállalták a vonatok 75 százalékának menetrendszerinti indítását. Vállalásukat nem teljesítették: augusztusban 63, szeptemberben a vonatok 41 százalékát indították menetrend szerint.

Súlyosan elmaradtak a vállalások betartásában a dombóváriak. Nem teljesítették Rákosi elvtársnak tett ígéretüket. A második negyedévben az első csoportbeli állomások tervteljesítésében az első helyen álltak, augusztusban pedig a 34. helyre kerültek rossz munkájuk révén.

Az állomás minden dolgozója kövesse Endrődi és Benco *„békeharcos"*-brigádok példamutató munkáját, akik levelükben így írnak: *„a közelgő III. békekongresszus kötelez bennünket arra, hogy az eddiginél jobb munkával álljunk helyt..."* Mind a két brigád példamutató munkát végez, mert a vonatjukat 99 százalékig menetrend szerint közlekedtetik és az árutovábbításban is eredményeket értek el.

Az állomás minden dolgozója kövesse a *„békeharcos"*-brigádok példamutató munkáját, a szakszervezet jobb munk versenyszervezéssel segítse a Rákosi elvtársnak tett ígéret beváltását. Az adott szó betartása minden vasutas dolgozó becsületbeli ügye. Javítsák ki e téren a hibákat, s a november 7 tiszteletére tett vállalások teljesítésével pótolják elmaradásukat.

Ahol „többletmunkát" okoz a kritika

Már több esetben foglalkoztunk azzal, hogy a MÁV egyes szervei a bíráló hangot elfojtják, igyekeznek a bírálót elnémítani.

Ennek legújabb példája Szabó Béla elvtárs esete, aki jogos panaszára a mellékelt levelet kapta az I. Vasúti Főosztály kereskedelmi szakosztálya helyettes vezetőjétől.

Ez az írás világosan megmutatja, hogyan beszélnek le egy levelezőt a kritikáról, arról, hogy ne fedje fel a hibákat, visszásságokat, amelyek megtalálhatók a MÁV-nál is. Nem azt mondják a levél írójának: „nem írhat a párt sajtójának, megtiltjuk azt", hanem ehelyett fondorlatos módszerhez folyamodnak.

Az a véleményünk, hogy Szabó elvtárs nem okozott „többletmunkát" amikor szerkesztőségünkhöz; a párt lapjához fordult. Lehet, hogy Déri elvtárs szerint „többletmunka" az, hogy intézkednie kellett ebben az ügyben. De ami valószínűbb: kellemetlen volt számára, hogy a párt sajtója is tudomást szerzett a dologról. A gyakorlat azt bizonyítja, hogy az a szerv, amelyik eleinte „többletmunkának", „feleslegesnek" tartja a pártsajtó közbelépését, később a „többletmunkának" tartja a párt közbelépését, ezen az úton halad. A MÁV-nál levő hibákról gyakran kapunk leveleket és ezeket nem egy ízben csak a mi közbelépésünkre intézték el.

A dolgozók bizalommal, segítőkészséggel fordulnak a párthoz. Déri elvtárs ezt

KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTÉRIUM
I. VASÚTI FŐOSZTÁLY
BUDAPEST, VI. SZTÁLIN-ÚT 73—75
TELEFON 228—660. POSTACÍM: BUDAPEST 64
CSEKKSZÁMLASZÁM: 41.611.821—48

Gy. 121—757/1952. I./5. B

Szabó Béla kartársnak,
MÁV dolgozó,
Budapest Nyugati-pu.
Állomásfőnökség útján.

Kartárs az Esti Budapest című napilap szerkesztősége útján panaszt emelt állomásfőnökségének bürokratikus ügyintézése miatt, hogy saját és felesége részére kiállítandó XX. mintájú menetjegyekért külön-külön kért lakásigazolást.

Panasza jogos volt s nem vonjuk kétségbe azt a jogát sem, hogy bármilyen laphoz forduljon közérdekű ügyben. Azonban megjegyezzük, hogy bürokratikus eljárás ellen tett panaszt s azzal, hogy azt nem közvetlenül szolgálati főnökének adta elő, aki egy telefonbeszélgetéssel elintézhette volna ügyét. Kartárs is az alábbi adminisztrációs többletmunkát okozta:

Irt az Esti Budapest szerkesztőségének, az irt a közlekedésügyi minisztérium sajtószolgálatának, ez átvette azt a MÁV Vezérigazgatóságnak, a Vezérigazgatóság választ adott az Esti Budapestnek, az választ fog adni ön részére, ezenfelül a Vezérigazgatóság intézkedett a budapesti igazgatóság felé.

Budapest, 1952. évi október hó 12-én.

Kereskedelmi szakosztály:
Déri s. k.
szakosztályvezetőhelyettes.

A kiadóhivatal bélyegzője

és pártfegyelmi úton torolják meg a levelezők megfélemlítésére, a kritika elfojtására irányuló kísérleteket."

★

az újságban. Lapunk semszükölködik ezekben a levelekben, de meg kell tanulnia minden funkcionáriusnak, hogy amint Sztálin elvtárs tanítja: „...ne cseréljétek fel az alulról jövő tömegkritikát a fentről jövő bírálgató fecsegéssel, adjatok a munkásosztály milliós tömegeinek lehetőséget arra, hogy beleéljék magukat az ügyekbe és kifejezésre juttassák alkotó kezdeményezésüket fogyatékosságaink kiküszöbölése és állami berendezkedésünk megjavítása terén."

A bírálat elfojtását célozza például a Vasúti Főosztály 7 D szakosztályának Gy 241—97/1952. számú, október 7-én megjelent rendelete is. Ebben Garamszegi elvtárs a Közlekedésügyi Értesítő 27-es számára hivatkozva, felhívja a főosztályvezetőt, s valamennyi alája tartozó vállalat és üzem vezetőit arra, hogy a tárca működésével, feladatával és eredményeivel kapcsolatban a sajtó számára csak előzetes miniszteri hozzájárulással adhatnak nyilatkozatot. Ez gyakorlatilag például annyit jelent, hogy a vasútüzem feladatainak végrehajtásáért harcoló „Szocialista Vasútért", a vasutasok hetilapjának újságírói egyszerűen megbénítják működésükben, s úgy látszik, hogy a vezetők félnek az újságírótól, üzemek levelezőitől, tudósítóitól — vagy inkább a bírálattól.

Az elmúlt napokban Bebrits elvtárs sajtófogadást rendezett az újságírók részére. Ezen a fogadáson egészen másképp látjuk mi a kérdést és nemcsak a tárca lapjai, hanem valamennyi magyar lap biztatást kapott arra, hogy írjanak bátran, közöljék az alulról jövő kezdeményezéseket és bírálatot, vessék fel a szocialista építés nehézségeit, közöljék eredményeit szocialista építőmunkánknak.

Nyilván ez a biztatás, ez az elvtársi segítség szemben áll azzal a rendelettel, amely Garamszegi aláírásával jelent meg és lehetetlenné teszi azt, hogy a sajtó munkásai becsületesen elláthassák feladataikat. Nem kell félni a bírálattól, az segíti a vezetők munkáját, de mi sem hagyjuk annyiban, mert tudjuk, hogy csak az olyan újság, amely bátran fejleszti a bírálatot és önbírálatot, áll eleven kapcsolatban a dolgozók nagy tömegeivel. Ez adja újságunk erejét s ezt az erőt gyengíteni nem hagyjuk.

Dolgozóink érdeklődéssel tekintenek az I. Nemzetközi Közlekedési Kongresszus elé

Beszámoltunk olvasóinknak arról, hogy november 15—20 között kerül megrendezésre hazánkban az I. Nemzetközi Közlekedési Kongresszus.

Közismert tény, hogy a közlekedés fejlesztése a népgazdaság szocialista építésének nélkülözhetetlen, rendkívül fontos anyagi támasza. A közlekedés fejlesztése terén viszont alapvető kérdés a közlekedési hálózat hazai viszonylatban elsősorban a vasúti és közúti hálózat fejlesztése. A hatalmas Szovjetunióban — Lenin és Sztálin elvtársak útmutatásai nyomán óriási és a történelemben egyedülálló sikeres erőfeszítéssel biztosították és biztosítják ma is a közlekedési hálózat fejlesztését, így a vasúti és közúti hálózat kiépítését, úi vonalak építését és a régi vonalak felújítását egyaránt, mert ez nélkülözhetetlen feltétele az ipar és a mezőgazdaság, az áruforgalom fejlesztésének.

Hasonló — ha méreteiben nem is hasonlítható — erőfeszítéseket tesznek napjainkban a szocializmust építő népi demokráciák is a közlekedési pályák fejlesztése érdekében, hogy ezzel biztosítsák az úi és úi nyersanyagbázisok feltárását, az ipar és mezőgazdaság fejlesztését, az ugrásszerűen megnövekedő vasúti és közúti forgalom lebonyolításának lehetőségeit. Dolgozóink cikkünk nyomán érdeklődéssel tekintenek a kongresszus munkája elé és azt várják, hogy az előségíti jelentős mértékben közlekedésünk fejlesztését.

Javítsuk meg a nőbizottságok munkáját

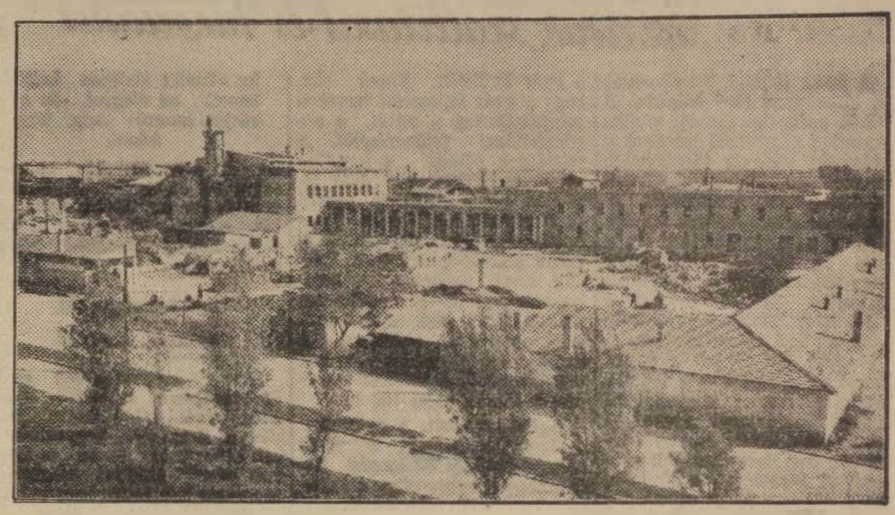
A nőbizottság hivatott arra, hogy a termelő munka kérdései mellett foglalkozzon a dolgozó nők szociális problémáival, jogaik védelmével, törődjön politikai fejlődésükkel.

A dolgozó nők többsége jól megállja helyét a vasúti munkában. Például Budapest—Keleti pályaudvar állomáson kilenc sztahanovista pénztárkezelőnő dolgozik. Budapest—Nyugati-pályaudvar állomás pénztárfőnöke Zsoldos Rózsa elvtársnő, büszkén meséli mindenkinek, hogy számos kocsitisztítót és takarítónőt kitűnő vizsgáik alapján beosztottak pénztárkezelőnek és tárirásznak, ahol szépen megállják helyüket és részt vesznek az őszi versenyben. E néhány példa is bizonyítja, hogy megállják a helyüket, hogy nem szabad takarékoskodni a bátorítással, nevelni kell őket szeretettel és megértéssel.

Komoly hiba, hogy Budapest —Nyugati-pályaudvaron például a forgalomnál nincs nőmegbízott. Jó lenne, ha a szakszervezeti bizottság ezzel a kérdéssel foglalkozna. Komárom állomáson még mindig mellékes kérdésnek tekintik a nőbizottsági munkát, pedig itt dolgoznak többek között fordaszolgálatos kalauznők, s a munkafegyelem terén segítséget kellene nyújtaniok. Győr állomáson is komoly munkát lehetne végezni, csak adjanak feladatokat a nőbizottságnak.

A termelés mellett most döntő a békekongresszusra való felkészülés, a dolgozó nőknek, mindent el kell követniök a békekongresszus sikeréért. Ez pedig annyit jelent, hogy nőbizottságainknak harcosságra, kemény helytállásra, éberségre kell nevelni a vasutas dolgozó nőket.

Rövidesen átadják rendeltetésének a székesfehérvári új felvételi épületet



Ötéves tervünk egyik legnagyobb vasútüzemi építkezése erősen közeledik befejezéséhez: rövidesen sor kerül ötéves tervünk újabb ajándékának, a székesfehérvári új felvételi épületnek átadására. A 45.000 köbméter térfogatú, mintegy 200 méter hosszú hatalmas felvételi épület a háború alatt — a fasiszta rombolás következtében — majdnem teljesen elpusztult régi felvételi épület helyén emelkedik. Ebben az esztendőben elkészül és előreláthatólag december 21-én adják át rendeltetésének. Ez azonban nem minden: 1953-ban egész sor szociális létesítménnyel bővül és a forgalom, a vontatás s a többi szakszolgálati ágak dolgozói vonatkiséró laktanya és egyéb létesítmények révén érezni fogják pártunk és kormányunk újabb gondoskodását a vasutasokról. A becsületes vasutas dolgozók értékelik ezt az újabb segítséget és elsősorban Székesfehérvár dolgozói az őszi forgalmi versenyben való, az eddiginél is tevékenyebb és főként eredményesebb részvételükkel hálálják meg munkájuk megbecsülését és könnyebbé tételét.

A Keleti Műszaki Kocsihivatal dolgozói teljesítették Rákosi elvtársnak tett fogadalmukat

A Budapest Keleti Műszaki Kocsihivatal dolgozói levélben jelentették lapunknak, hogy üzemük dolgozói 1952 augusztus 2-án, *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmuk alapvető részét, az évi terv szeptember 30-ra való befejezését, maradéktalanul teljesítették.

Tervét a vontatási műhely teljesítette legjobban, mert az október hó 15-ig tervezett

14.120 darab kocsijavítással szemben 17.064 darab kocsit javítottak meg.

ami 120 százalékos túlteljesítésnek felel meg.

A vontatási műhely dolgozóinak jó munkája azt eredményezte, hogy október 15-én már 1953 évi március havi tervükön dolgoztak.

Eddigi eredményeink alapján — írják levelükben — bizalommal tekintünk a közelgő december 21-e elé, amikor is szeretett Sztálin elvtársunk születésnapjára tett vállalásainkat is maradéktalanul teljesíteni fogjuk.

TANULJUNK szovjet munkamódszereket

A. Mihajlov:

A teherpályaudvari kocsitartózkodás csökkentése II.

A forgalmi szolgálat üzemi osztályának vezetője, Bogdanov mérnök elvtárs elméletileg megalapozta a csomóponton belüli kezelőtehervonatok szervezésének célszerűségét és most azokat mind szélesebb körben alkalmazzák a leningrádi vasúton. Ez nagyban csökkenti a kocsik tartózkodását elegygyűjtés alatt a teherpályaudvarokon.

Ismeretes, hogy a szállítási költség csökkentésére óriási jelentőségű a tolató eszközök ésszerű kihasználása. Ennek a feladatnak a megoldásával igyekszem csökkenteni a munkában a technológiai szüneteket és a tolató mozdonyok meddő tartózkodását.

AZ EGÉSZ TOLATÁST SZIGORÚAN IDŐKÖZÖKRE TERVEZEM. Amikor a tervfeladatot minden négy órában a tolatásvezetőnek kiadom, nemcsak a négy óra alatt végrehajtandó műveletcsoportra, a munka módjára és sorrendjére mutatok rá, hanem a végrehajtó személyes képességeinek figyelembevételével szigorúan megkövetelem minden művelet kellő idejű teljesítését. Ez a fegyelmezi a tolatóbrigádot, az elegyhelyzet változásakor megkönnyíti a tolatómozdony átállítását más munkára és ami a legfontosabb, ennek következtében megfontoltan tervszerűen lehet munkával megterhelni a fontosabb helyeket — a vágánycsoportok váltókörzeteit, a kihúzóvágányokat stb. — és ezzel meg lehet szüntetni a mozdonyok tartózkodását azalatt, míg a másik mozdony e helyet (például ugyanazt a váltókörzetet) felszabadítja.

Másodszor a mozdonyok munkáját tolatási körzetenként és a művelet jellege alapján specializálom. Minden mozdony négy órás zárt ciklusban dolgozik. A mozdony terhelésének tervezésekor előirányzom az elegyfeldolgozás további folyamatát más tolatási körzetben, más szóval minden tolató mozdony előkészíti a munkahelyet a másik körzet számára.

Harmadszor széles körben felhasználom a rádióösszeköttetést a tolatómozdonyokkal. A tolatásvezető ismerteti velem az összes mozgásokat, én pedig a magam részéről közlöm a szállító felekkel a kocsikállítás és kihúzás pontos idejét. A kellő idejű tájékoztatás következtében az árufeladó előkészülhet a kocsikállításra. Ezenfelül kizárja a meddő mozdonytartózkodást az tpartelepre vezető bekötővágány vágányzáró sorompója, vagy „tilos a tolatás" jelzést mutató tolatásjelző előtt, vagy pedig arra várakozva, míg a szállító fél megmutatja a kocsik elosztását.

Ezeknek a módszereknek az alkalmazásával minden mozdony meddő tartózkodását 8 órás műszak alatt 56 percre csökkentettük, ugyanakkor más műszakokban ez a tartózkodás átlagosan 138 perc. A kocsirendező-brigádnál a szétrendezés előkészítésére, a kocsimegíráso megismerésére fordított ideje és a víz vételezési idő a termelő munkába kapcsolódott.

A TOLATÓMOZDONYOK TERMELÉKENYSÉGÉNEK FOKOZÁSÁÉRT harcolva, egyúttal minőségi kihasználásukra is törekszünk. A mozdonyok üres menetét a lehető legkisebbre igyekszünk csökkenteni. Ennek fontosságára vonatkozóan elegendő felemlítenünk, hogy a tolatómozdonyok munkaidejéből kb. 40 százalék üres menetekre esik.

Itt a következő eljárást alkalmazom. Mindenek előtt a tolató és rakodó munkát úgy tervezem, hogy a felesleges tolató mozgást a távoli rakodóhelyekre (ezek némelyike 7 km távolságra van a rendezővágánycsoporttól s az odamenet 60—75 percet vesz igénybe) elkerüljem. Erre példát hozok fel. Tíz órakor az első iparvágányra 2 kocsit, a harmadikra 8 kocsit, a hatodikra 4 kocsit állítanak ki (valamennyi iparvágány a legtávolabbi „E" vágánycsoporthoz csatlakozik.) Az áruátvevőkkel kötött megegyezés alapján a kocsikat 12 órára kell kirakni. Ez idő alatt az érkező vonat szétrendezése folyik. Ebből 11 órára kiállításra kész 3 kocsi az első, 5 kocsi a harmadik iparvágányra. Ha ezeket az előkészülés idejében, vagyis 11 órakor a távoli rakodóhelyekre továbbítanánk, akkor a mozdonynak mozdonymenetben kellene visszatérnie és bizonyos idő elteltével üres menetben visszamennie a 12 órára kirakott kocsik kihúzására. Ezenfelül a második kocsicsoport kiállítása a már elfoglalt iparvágányokra a rakodóvágányokon többlet-tolatást, vagyis az előzőleg kiállított kocsik kirakásában megszakítást okoz. Ezért van az, hogy a második kocsicsoportot csak akkor állítom ki, amikor az előzőleg, vagyis 12 óráig kiállított kocsik munkájukat befejezték (természetesen a kocsitartózkodási idő normájának betartása mellett.)

Az „E" vágánycsoporthoz több építő trösztrakterülete csatlakozik. Ezek címére gyakran 1500 tonna elegysúlyú irányvonatok érkeznek. Az ilyen irányvonatokat rendszerint két menetben továbbították a kirakás helyére. Miután a mozdony a szerelvény első részét beállította, mozdonymenetben tért vissza (6—7 km-t) és vette fel a szerelvény második részét. Én más eljárást alkalmazok. A kocsikat kiállító mozdonyt az irányvonat elejére járatom, a másikat pedig a vonat végére; ez a mozdony néhány 100 méter távolságon át az „A" vágánycsoporton keresztül-haladva tolja a vonatot, ezután pedig vagy ehhez a vágánycsoporthoz csatlakozó rakodóhelyekről húzza ki a kocsikat, vagy pedig ezen a vágánycsoporton jár a szétrendezéshez előkészített szerelvényre. Ebben az esetben a mozdonynak nincs üresmenete és az irányvonat gyorsan a kirakás helyére kerül.

Állomásunkon a helyi sajátosságok teljes figyelembevételé lehetővé tette, műszakunknak a mozdonyok üres menetét 17 százalékkal csökkenteni. Ezzel lehetővé vált ugyanazokkal a tolatóeszközökkel nagyobb terjedelmű munkát elvégezni. Így az általuk feldolgozott elegymennyiség körülbelül 30 százalékkal nagyobb, mint más műszakoké. Ezenfelül a tolatóeszközök takarékos kihasználása révén a tolatómozdonyt gyakran a szomszédos rendezőpályaudvarnak adom át.

Gondosabban szervezzék a DIÓSGYŐRIEK az áruk szállítását és rakodását



A Bükk csúcsai beleolvadnak az alacsonyan járó felhőkbe. A felhők pedig úgy tűnnek, mintha közvetlen folytatásai lennének a Diósgyőri Vasgyár kéménye ből fölgomolygó füstnek. Minden munkafolyamat, a dolgozók, a kohászok, a martinászok minden erőfeszítése azért történik itt, a vas- és acél birodalmában, hogy ötéves tervünk győzelmét biztosítsa. És ezért dolgozik a vasút is a hatalmas gyárkémények, az izzó kohók tövében.

Hogyan tart lépést a vasúti forgalom, a szállítás a fejlődő, hatalmas üzemmel, hogyan küzd a kocsiforduló leszorításával a kohók táplálásáért és ugyanakkor az őszi forgalom teljesítéséért. *A kocsik gyors kirakása dönti ebben a küzdelemben*, hiszen csak ez szüntetheti meg a kocsik ácsorgását, ez járulhat hozzá, hogy

a még mindig 3.8 napos kocsiforduló idejét a mai helyzet követelményeinek megfelelő három napra szorítsák le

a vasút dolgozói.

27 óra egy kocsi kirakására

— Itt, Diósgyőr-állomáson a a kocsikirakás meggyorsítását több körülmény *akadályozza* — kezdi mindjárt védekező hangnemben az állomás főnöke és szavait helyesléssel erősíti meg a párttitkár is. — Kezdjük azon, hogy a gyár különleges adottságai miatt *12 óra lenne az átlagos rakodási időnk*. Sajnos, ezt az engedményezett időt sem tudjuk elérni, sőt messze elmaradunk tőle:

27 óra az átlagos kirakási idő

a gyár területén. Ennek oka, hogy a gyár fejlesztési tervében *megfeledkeztek a vasút, a vágányhálózat fejlesztéséről*. A rakodások például a forgalmi vágányon történnek a gyár területén, nincs megfelelő rakodó és tárolóhely az I-es és II-es kohót nagyrészt közvetlenül a vasúti kocsikból táplálják. Vannak olyan üzemrészek, amelyeknek napi 10—15 kocsira van szükségük és csak egy kocsit lehet egyszerre beállítani. A gyári rakodóbrigádok száma sem elegendő, a miskolci rakodási főnökség ezért 120 főnyi

segítséget adott a gyárnak

és legutóbb szintén a vasút kölcsönzött egy 60 tonnás darút, hogy meggyorsítsa a nehéz gépalkatrészek kirakását.

Egyenletesebb rakodást

— A munka szervezése javul a gyár területén és nálunk is — folytatja az állomásfőnök. — Komplexbrigádunk, valamint a gyári összekötők megerősítették a kapcsolatot a forgalommal, legutóbbi megállapodásunk szerint mi *vállaltuk a kocsik minél gyorsabb beállítását, ők pedig a kocsik lerakásának meggyorsítását*. A gyár területén belüli kocsimozgatás meggyorsítása érdekében az állomás tartalékára hoztuk ki a gyárból a nagy olvasztó finom-bunkereinek rendezését, amely eddig a gyár területén lévő főforgalmi vágányon történt. A körzeti raktárnokok, valamint a menetirányító szervek hangszórók segítségével sürgetik az ipartelepen a kocsik beállítását és kirakását. Szükséges azonban, hogy még szorosabb legyen a forgalom és a gyár együttműködése:

ha sikerült idejében beállítanunk az elegyet, az ne várjon hosszú ideig kirakásra.

Emelné a kocsikirakás gyorsaságát az *egyenletesebb, a jobban szervezett kocsikirakás*. A hét elején, különösen hétfőn észrevehetően lassabban folyik a munka.

Jól kidolgozott tolatási tervet!

A vasút szeptemberben csak 98 százalékra teljesítette szállítási tervét. A 100 százalékhoz hiányzó 2 százalék a gyakorlatban sokszázezer tonna értékes árut jelent, amelyet megfelelő szervezés hiányában nem tudtak rendeltetési helyére juttatni.

A hiányosságok oka — mint itt a Diósgyőri Vasgyár példán is le lehet mérni — legtöbbször a *pontatlan, felületes tervkészítés*. Diósgyőrött például sokkal jobb eredményt lehetne elérni, ha

a tolatásvezetők és a menetirányítók együttesen jó tolatási tervet dolgoznak ki,

az állomáson és a gyár területén belül egyaránt. Éppen látogatásunkkor érkezett a forgalomhoz az új, *D-gyár* versenyfelhívása, amelyben a gyár november 7. tiszteletére a kocsiforduló meggyorsítása érdekében versenyre hívja ki a forgalmi szolgálattevőket, a kocsimestereket és tolatásvezetőket. A jó versenyszellem, a tervszerű munka bizonyára segítséget ad a diósgyőri vasutasoknak, hogy eddigi munkájukon javítsanak, s a mostani rendkívül kedvezőtlen rakodási időt megrövidíthessék.

KÉSZÜLÜNK a II. Országos Kultúrversenyre

Az Országos Népművelési Bizottság szeptember 15-én megindította az 1952—1953. évi II. Országos Kultúrversenyt. A Vasutasok Szakszervezetének elnöksége a versennyel kapcsolatban határozatot hozott és felszólította kultúrcsoportjainkat, minél nagyobb számban, minél színvonalasabb műsorokkal vegyenek részt a versenyben. Az elnökség határozata azokat a szempontokat is megadja, amelyeknek szemelőtt tartásával kultúrcsoportjaink eredményesen vehetnek részt a versenyben. A határozat egyúttal versenyt hirdet a vasút területéhez tartozó szolgálati helyek, üzemek, kultúrotthonok kultúrcsoportjai között.

A verseny célja és feladata,

hogy csoportjaink munkájukkal segítsék az 1952—1953. évi munkatervek teljesítését, mozgósításunk az őszi és téli forgalmi, a november 7-i, december 21-i, április 4-i és május 1-i munkaversenyre, megindítsák dolgozóinkat a tervek túlteljesítésére, küzdjenek a munkafegyelem megszilárdításáért. Minden csoport úgy állítsa össze műsorát, hogy a műsorszámok neveljék vasutas dolgozóinkat fokozottabb kommunista helytállásra a munkában. Az előadásra kerülő műsorszámok elevenítsék fel a vasutas dolgozók harcos multját, állítsák szembe a multbeli helyzetet a jelenlegivel. Aldozatvállalásra, igaz hazafiságra neveljenek a színpadról, dobogóról elhangzó dalok, szavalatok és az előadott színdarabok. Használják fel csoportjaink a kultúragitációt arra, hogy a vasút területén mind több és több legyen a szervezett dolgozó.

A kultúrverseny alatt növeljük csoportjaink számát,

törekedjünk arra, hogy csoportjaink valamennyi tagja a vasutas dolgozók sorából kerüljön ki és különösen nagy súlyt helyezzünk munkánkban a csoporttagok politikai és művészeti képzésére, tudásának növelésére. Javítsa meg a verseny csoportjaink munkáját. Ezt a célt úgy érjük el, ha fokozottabb mértékben tűzünk a csoportok műsorára a vasutas dolgozók életét bemutató, a munkásmozgalom hagyományait feleleventő színdarabokat, jeleneteket, ilyen tárgyú szovjet műveket, ezenkívül klasszikus és haladó nyugati írók műveit.

Gondoskodjunk a csoporttagok politikai és szakmai neveléséről. Valamennyien vegyenek részt politikai oktatásban és a szakszervezeti ismeretterjesztő előadásokon.

Kultúrotthonaink munkáját meg kell javítani. A csoportok feladata hogy nevelő, felvilágosító, szórakoztató munkájukkal szoktassák be a dolgozókat a kultúrotthonba, szerettessék meg velük a kultúrotthont, hogy rendszeres látogatóivá váljanak. Fel kell használni a kultúrversenyt úi csoportok alakítására és el kell érnünk, hogy a versenyben minden vasutas kultúrcsoport résztvegyen. Különös gondot kell fordítani arra, hogy azoknál a csoportoknál, amelyek a területi, vagy megyei bemutatókon nem jutnak tovább, a verseny után se lanyhuljon el a munka.

A kultúrvezetők a versenyt ne öncélnak tekintsék, hanem úgy szervezzék, hogy kultúrforradalmunk eleven része legyen, segítse vasutas dolgozóink nevelését és járuljon hozzá az előttük álló feladatok megvalósításához minden területen. Érezze minden vasutas dolgozó, aki végignézi a versenyre készülődő kultúrcsoportjaink műsorát, hogy a szebb és jobb életet biztosító új magyar hazában neki is jobb munkájával kell hozzájárulnia a jövő építéséhez, a szocialista vasút felépítéséhez.

VONAT VÁR GÉPRE — GÉP VÁR VONATRA

Elérkeztünk az őszi forgalom legnehezebb időszakához. A magyar vasút történetében magábanálló teljesítmények születnek nap nap után. A kocsimegrakás tekintetében a mult héten olyan csúcseredményt értünk el, mint még sohasem. A vasutas dolgozók nagy többsége becsülettel harcol a Rákosi elvtársnak tett fogadalom valóraváltásáért, fegyelmezett, magasszínvonalú szolgálattétellel küzdi le a nehézségeket. Vannak azonban hiányosságok. Nem is kis számban. Vonatainknak indokolatlanul sokat ácsorognak. Sok a géprevárás és sok a vonatravárás. A géprevárások miatt a forgalom a vontatásra hibáztatja a vonatravárások miatt pedig a vontatás panaszkodik a forgalomra

Amiről a mozdonyirányító naplója beszél

Megnéztük a központi mozdonyirányító naplót. E napló tükrében kibontakozik a vonatra várások képe. Egyetlen nap adataiból felsorolunk néhányat: Október 20/21. Szolnok. A 328021-es gép várja a 2077-es vonatot. Sokáig várja. 570



percig. Kilenc és fél órán keresztül. Ugyanaznap Ferencvárosban a 424008-as mozdony vár. A 680-as vonatot várja, 412 percig, közel 7 órán keresztül. Miskolcon a 424025-ös vár a 9780-asra 5 és fél órát. Hatvanban a 324217-es várja 5 órán keresztül a 2092-est és ugyancsak Hatvanban a 2080-as vonatra 6 órát várakozik a 324666-os mozdony.

A gép ott vár az állomáson és nem kész a vonat. Vár 5 órát, hatot, hetet, vagy nyolcat. Ezidő alatt javíthatna benn a fűtőházban. Nem teszi, mert ki kell járnia. A mozdonyvezető elkeseredik, szidja a forgalmat. Nem tudja teljesíteni Rákosi elvtársnak tett fogadalmát, leromlik a mozdonyfordulója, gépének apró hibáiból nagy hibák lesznek, nincs ideje javítani, sok a szolgálata, nem tud pihenni, tanulni, együtt lenni családjával. Mindezt a forgalom miatt!

Vajjon kevés a gép? Nem kevés. Ha betartanák a mozdonyforduló normát, akkor maradna is bőven gép. De nem lehet betartani, mert a forgalom miatt kiesnek a gépek a fordulóból, a forgalom hibája miatt nincs idő javítani, kivezényelik a gépeket a fűtőházból és azok várnak 5 órát, hatot, hetet, vagy nyolcat is. És közben a forgalom követeli a gépeket, de honnan adják ha a gép künn ácsorog a vonalon?

És amiről a menetirányító naplója beszél

Ugyanaznap. A 694-es vonat 384 percet várt gépre Szolnokon, az 1700-as 180 percet, az 1778-as 120 percet, stb. A forgalom küldené a vonatokat, de nem kap gépet a fűtőháztól, pedig van ott elég, csak lassan javítanak, még a szerelésnél is torlódásuk van, egyszerre akar valamennyi gép odaállni a szerelőkhöz. Annyi a gép a fűtőházban, hogy szinte bedugul, nem tud kijárni. A forgalom viszi menetrend szerint a vonatokat, de kapja meg a gépet és ha megkapja, azok vigyék is a vonatokat. Vigyék, vigyék, ne úgy, mint 18/19-én, amikor Tárnok és Martonvásár között az 1270-es vonatot továbbító 322006-os 110 perces menetidőt túllépéssel közlekedett és emiatt hét vonatot vert el 40—90 perccel. Vagy mint 9/10-én a 651-est vivő 411015-ös mozdony, mely Ceglédbercel—Cserő állomás bejárati jelzőjénél fekve maradt és elverte az egész gyorsteher-csoportot.



Mi volt előbb, a tyúk, vagy a tojás?

Ki a hibás tehát? Ősrégi probléma. A forgalom kéri a gépet, a fűtőház nem tud adni.



— Hozd be a vonatot, mely a szomszédban ácsorog és máris adom a mozdonyt — így a vontatás. A forgalom kérdi:

— Hogyan hozzam be a vonatot, ha nem adsz gépet, amivel elvihetem az állomáson lévő vonatot, hogy a helyére fogadjam az ácsorgót.

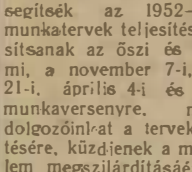
Az ősrégi problémára a még ősibb kérdés. Mi volt előbb, a tyúk, vagy a tojás?

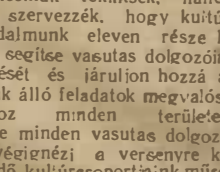
Szoros együttműködést!

Sem a géprevárásokat, sem a vonatravárásokat nem lehet kiküszöbölni, ha egymást okolja a két szolgálati ág. Lehet azonban segíteni a helyzeten. Mégpedig szoros együttműködéssel, egymás iránti bizalommal. Ne rendeljen a forgalom idő előtt gépet és ne gondolja azt a vontatás, hogy ráér mozdonyt küldeni, hiszen úgyis előre rendelték. Segítse egymást, bízzék egymásban a két szolgálati ág, hisz közös a cél, amiért harcolnak: a vasútra háruló feladatok maradéktalan megoldása,



SPORT





JÓZSEFVÁROSI SPORTÉLET

A szénkupacok, a hosszú sorban álló teherkocsik, a sűrű füstöt lövelő mozdonyok, a szerteágazó sínek között üde kis térség tárkálik: frissen söderozott és hengerelt röplabdapálya. A pálya drótkerítése mellett, két szerelvény indítása között beszélgetünk *Gáspár* Róbert „kiváló vasutas", forgalmi szolgálattevővel, a Józsefvárosi-pályaudvar sportkörének elnökével.

— A sportélet, az MHK-mozgalom vasutasaink körében is egyre népszerűbbé válik — mondja *Gáspár* elvtárs. — Dolgozóink belátják, hogy a fokozottabb munkateljesítmények eléréséhez edzett, ellenálló fizikum szükséges. Az idén sokkal jobban sikerültek az MHK-próbázások, mint tavaly. Dolgozóink közül sokan túlhaladták a szintet, mindössze négyen nem érték el az előírt teljesítményt. Az eredményekben visszatükröződik pártszervezetünk és üzemibizottságunk segítsége. Az MHK próbázásokon résztvett az ÜB elnöke is és példamutatásával fokozta dolgozóink kedvét.

— Az üzemi bizottság támogatása tette lehetővé, hogy megindíthassuk vívó-szakosztályunk munkáját, hogy a közeljövőben megalakíthassuk tornaszakosztályunkat. Legfejlettebb és legnépszerűbb sportágunk a röplabdázás. Három röplabdacsapatunk van — köztük egy női csapat is. A kerületi röplabdabajnokságban másodikok lettünk. Sajnos labdarúgócsapatunk eddig nem tudott hasonló szép eredményt felmutatni, mert a szolgálati beosztások miatt csapatunk csak tartalékokkal tudott kiállni. A fordaszolgálat miatt pedig nem sikerül rendszeres edzéseket tartanunk.

Segítsék szolgálati vezetőink a sportolókat

A Józsefvárosi-pályaudvar területén mintegy száz aktív sportoló vesz részt a sportkör munkájában, s közülük hetvenen a DISZ tagjai. A fiatalok azonban még nagyobb számban vehetnének részt a sportéletben. Több nődolgozót kellene bekapcsolni az egyes sportszakosztályok munkájába.

Azoknál, akik rendszeresen sportolnak, akik letették az MHK-próbát, a munkaeredményekben is mutatkozik a sport segítsége. Például *Gergely* Lajos raktári munkás és *Monori* Tamás forgalmi szolgálattevő a rendszeres sportfoglalkozásoknak köszönhetik, hogy jóval túlszárnyalták előző teljesítményüket.

Most, amikor az őszi forgalmi verseny fokozottabb erőkifejtést kíván vasutasainktól, a sportkörnek is segítségükre kell lenniök a dolgozóknak, hogy könnyebben, kevesebb megerőltetéssel tehessenek eleget a megnövekedett feladatoknak. De a sportkörök vezetői legtöbbször nem értékelik kellőképpen az őszi verseny és a sport szoros összefüggését, hanem arra hivatkoznak, hogy a megnövekedett munka akadályozza a rendszeres sportéletet. Ezen úgy lehet és kell segíteni, hogy a sportkörök vezetői szorosabban együttműködnek a szakszolgálati vezetőkkel, akiknek módot kell találni arra, hogy szervezéssel lehetővé tegyék az edzéseket, a rendszeres sportfoglalkoztatást.

A labdarúgó bajnokság vasárnapi fordulójának eredményei

A labdarúgó NB I. vasárnapi mérkőzései során a Budapesti Bástya jobb csatársorával 2:0 (1:0)-ás győzelmet harcolt ki a Bp. Vasassal szemben. A Bp. Honvéd biztosan győzött 3:0 (2:0)-ra a Pécsi Lokomotiv fölött, amelynek csatárai sok biztos helyzetet kihagytak. A Dorogi Bányász az otthonában játszó Bp. Kinizsit győzte le 1:0 (1:0)-ra, a Bp. Dózsa a Szegedi Honvédet verte meg 2:1 (1:1)re. *A Szombathelyi Lokomotiv értékes két pontot szerzett a Győri Vasas felett aratott 1:0 (0:0)-ás szép győzelmével.* Diósgyőri Vasas—Bp. Postás 3:2 (2:0), Csepeli Vasas—Salgótarjáni Bányász 7:3 (3:1).

Az NB I. állása a huszadik forduló után: 1. Honvéd 38 pont, 2. Bástya 34, 3. Dózsa 29, 4. Bp. Vasas 25, 5. Szombathelyi Lokomotív 20, 6. Csepeli Vasas 19, 7. Kinizsi 19, 8. Dorogi Bányász 18, 9. Salgótarjáni Bányász 15, 10, Győri Vasas 14, 11. Bp. Postás 13, 12. Szegedi Honvéd 12, 13. Diósgyőri Vasas 12, 14. Pécsi Lokomotív 12.

Az NB II. keleti csoportjában: M. Honvéd—Hatvani Lok. 4:0 (1:0), Bp. Lok.—Dunakeszi Vasas 6:1 (2:1), Debreceni Lok.—Sajószentpéteri Bányász 3:0 (0:0), Nyíregyházi Építők—Miskolci Lok. 1:1 (0:0).

Déli csoport: Bp. Előre—Ceglédi Lok. 10:2 (2:2). Szolnoki Lok.—Vörös Lobogó Kistext 2:1 (1:1), Vasas Izzó—Szegedi Lok. 3:0 (3:0), Szegedi Petőfi—Kőbányai Lok. 1:0 (0:0).

Nyugati csoport: Szombathelyi Vörös Lobogó—Soproni Lok. 3:1 (2:1). Nagykanizsai Bányász—Győri Lok. 3:1 (1:1), Nagykanizsai Lok.—Zalaegerszegi Vörös Meteor 3:0 (2:0).

Panaszkodnak az angol vasutasok

A *„The Railway Review"* angol vasutas ujság október 10-i számában olvassuk a következőket:

*

A három angol vasutas szakszervezet (a NUR, az ASLE és a TSSA) által ebben a hónapban elfogadott bérkövetelési igények alapján 10 százalék fizetésemelést kaptak az angol vasutasok. Az emelés óta az árindex 13 százalékkal emelkedett, ami méltán keltett elkeseredést az angol vasutasokban. Egymásután tillakoznak az ellen, hogy a fizetésemelés hatályba lépésekor az árak már követhetetlenül magasabbak, mint amit a kormány fizetésemelése jelent.

*

Az ujság levelesládája igen széles. Egy sorompószolgálatot teljesítő vasutasné panaszkodik, hogy a vasutasnőket nem látják el meleg ruházattal, ellentétben a hasonló szolgálatot teljesítő férfiakkal. Szélben, viharban saját és hiányos ruházatban kénytelen dolgozni csak azért, mert nő és nem férfi.

*

Az angol vasuti járműjavítókban acélhiány miatt 200 szakmunkást elbocsátottak.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden héttőn. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. 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 VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM. ✶ Ára: 40 fillér ✶ 1952 NOVEMBER 3.

Éljen a dicsőséges Nagy Októberi Szocialista Forradalom 35. évfordulója!

Országos menetirányító értekezlet Budapesten

Október 28-án elértük a napi 14.550 kocsimegrakást

Az őszi forgalmi időszak legdöntőbb szakaszának küszöbén ankétra gyültek össze a forgalmi- és mozdonymenetirányítók, az áruirányitók, az állomásirányitók és sokan jöttek el a többi szolgálati ág dolgozói közül is. Az Anyagellátási Igazgatóság kultúrtermében a vasutas dolgozók nagy érdeklődéssel várták az értekezlet kezdetét. A napirendre kerülő kérdések jelentőségét hangsúlyozza, hogy az értekezleten megjelent *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedésügyi miniszter, *Prieszol* József elvtárs, a miniszter első helyettese, *Csanádi* György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója, *Somkuti* Árpád elvtárs, vezérigazgatóhelyettes, valamint a szakszervezet képviselője és a szakszolgálati ágak vezetői.

Tizenegy óra után néhány perccel, amikor *Csanádi* elvtárs megkezdi megnyitó beszédét, már tömöttek a széksorok. S a következő percben felcsattan a taps a zsúfolt teremben: *Csanádi* elvtárs bejelenti, hogy előző nap, október 28-án, *a vasút elérte legnagyobb eredményét: a 14.550 kocsi napi rakodást.* Hangsúlyozta beszéde további során, hogy a jövőben csak akkor lehet még szebb eredményeket elérni, ha a vasutas dolgozók minden erejükkel tovább harcolnak a kocsiforduló lerögzitéséért. A menetirányitás helyes alkalmazása az egyik feltétele a kocsiforduló leszoritásának, ezért gyűltek most egybe a menetirányitók és a társszolgálati ágak dolgozói.

Bebrits elvtárs a menetirányító-szolgálat hibáiról és feladatairól

Csanádi elvtárs megnyitója után *Bebrits* elvtárs ismertette a menetirányító-szolgálat eddigi eredményeit, hibáit és feladatait. Leszögezte, hogy az elért eredményekben a menetirányítóknak is nagy szerepe van. De megállapította, hogy a menetirányitók munkája még nem érte el azt a fokot, amelyet megkivánnak tőlük. A multban a menetirányitók lényegében csak a közlekedő vonatok számát regisztrálták. Ma már ez nem elegendő, a menetirányitóknak gazdáivá kell válniok vonalaiknak, a vonalukon közlekedő vonatoknak. El kell érni, hogy *a forgalmi szolgálattevők a menetirányitók útmutatásai, söt parancsai szerint dolgozzanak.* Ma még nem egészen ez a helyzet — mondotta *Bebrits* elvtárs, — a menetirányító sokszor kellő birálat nélkül elfogadja a forgalmi szolgálattevő intézkedéseit, nem mérlegeli, hogy a forgalmi szolgálattevőt sokszor kényelmi szempontok vezetik.

Bebrits elvtárs rámutatott, mennyire fontos, hogy a menetirányitók minél hosszabb időt töltsenek a vonalukon, megismerjék az állomások életét, az állomáson dolgozókat, lássák, hogyan történik a tolatás, az árukezelés, mert csak igy tudnak teljes képet kapni egy-egy állomás életéről, csak igy tudják megállapitani a bajok forrását, nem pedig a forgalmi szolgálattevők sokszor papirszagú jelentéseiből. A követendő eljárás az lenne, hogy *a menetirányitó többet tartózkodjon a vonalán, mint a menetirányitói szobában.*

A menetirányitók építsék ki kapcsolataikat

— A menetirányitók munkájának másik hibája, hogy elszigetelten dolgoznak — mutatott rá *Bebrits* elvtárs. — Nem megfelelő a kapcsolatuk a mozdonyirányitóval, holott csak egy ajtó választja el őket egymástól, mégis, ha baj van, egymást vádolják, ahelyett, hogy előre megbeszélték volna a kérdéseket. Ugyancsak jobb kapcsolat szükséges a menetirányitó és az áruirányitó között. Nem helyes, hogy a menetirányitók sokszor szinte lenézik az áruirányitó kartársakat. Végül nem szabad elhanyagolniok a menetirányitóknak a kapcsolatokat a KTG szolgálattal sem.

A pókháló és az elfelejtett vonatok kérdése

— A jó menetirányitót úgy képzelem el, hogy egyik kezében ceruzát, a másikban radirgumit tart, — folytatta *Bebrits* elvtárs. — A menetirányitónak ugyanis a grafikonra vékony vonallal, az úgynevezett *pókhálóval* fel kell rajzolnia, hogyan képzeli el a vonalán futó vonatok sorsát. A pókhálót azután ki lehet radirozni és a tényleges helyzetnek megfelelő állapotot a grafikonra rajzolni. De a lényeg az, hogy *a menetirányitónak legyen határozott elképzelése a vonatok irányitásáról.*

A továbbiakban *Bebrits* elvtárs arról beszélt, hogy gyakran előfordulnak *„elfelejtett vonatok"*. Vagyis a vonat fut a pályán, de a menetirányitó grafikonján nyoma sincs a vonatnak, vagy jobb esetben a vonat már három állomással előbbre van a valóságban, mint a grafikonon.

A tehervonatok sebességének növelése

Beszéde végén hangsúlyozta *Bebrits* elvtárs, hogy az őszi forgalom sikere, különösen *a most következő legnehezebb hónapban*, novemberben

a gyors elegytovábbitáson, a rakodási idő leszoritásán mulik.

A kereskedelmi szolgálat, az áruirányitók legfontosabb feladata, hogy meggyorsitsák a rakodási időt, különösen a kirakás idejét, mert ezen a téren nagy mulasztások vannak.

A vonatelemzés kérdése

A következő felszólaló *Lindner* József elvtárs, a 8. szakosztály vezetője volt. Elmondotta a többi között, hogy 1938-ban 7000 kocsi rakodása volt a csúcseredmény,

(Folytatás a 2. oldalon)

Dolgozóink fogadalmuk teljesítésével, a hiányosságok kiküszöbölésével készülnek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 35. évfordulójára

Néhány nap választ el bennünket a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 35. évfordulójától, november 7-től. Dolgozóink jelentős része tett felajánlást, vállalta, termelékenységének emelését erre az ünnepre. Annál inkább jelentőségteljesek ezek a vállalások, mert hiszen a vasúton elérkeztünk az őszi forgalom legnehezebb szakaszához. Az előttünk álló időszak döntő jelentőségű a Rákosi elvtársnak tett fogadalmunk teljesítésében. Éppen ezért üzemi bizottságaink feladata, hogy szakszervezeti aktíváin keresztül, a bizalmiak bevonásával a hátralévő időszakban mozgósitsák dolgozóinkat az eddiginél is nagyobb munkahőstettekre, rázzák fel a *„minden simán megy"* hangulatból azokat, akik eredményeiken, babéraikon pihennek, mozgósitsák a hiányosságok kiküszöbölésére, a vasút negyedik negyedévi tervének teljesitésére.

A Tapolcai Fűtőház dolgozói évi mozdonykilométer-tervüket november 7-re befejezik

A tapolcai fűtőház utazószemélyzete a fiókműhelyi, műszaki és adminisztrativ dolgozói november 7-e tiszteletére, ezen túlmenően a békekongresszusra, Sztálin elvtárs 73. születésnapjának méltó módon való megünneplésére a következő vállalást tették:

1. Vállaljuk, hogy 1952. évi száz elegytonna kilométertervünk túlteljesitését a téli forgalom idején is fenntartjuk, s ezáltal a tervet 7 százalékkal túlteljesitjük. A vállalás sikere érdekében minden irányvonatot továbbitó mozdony személyzet vállalja, hogy részt vesz a „2000 tonnás"-mozgalomban, és a téli időjárás, valamint a VI. terhelési szakasz nehézségei ellenére napi 600 tonna túlsúlyt továbbit.

2. A mozdonykilométer évi tervünk 20 százalékos túlteljesitését vállaljuk, mozdonyaink jobb kihasználása révén.

3. Évi széntervünkkel szemben 3 százalékos megtakaritast érünk el, ami 2300 tonna szén megtakaritását jelenti

4. A „mosástól-mosásig"-mozgalomban elért eredményeket tovább fokozzuk, s a „Nazarova"-mozgalom segitségével december 31-re vállaljuk, hogy egymosásra 12.000 kilométer teljesitmény jusson.

5. Mi, fiókműhelyi dolgozók pedig vállaljuk, hogy a negyedik negyedévre eloirt időszakos tervet, mely az őszi forgalom .. in feszültté vált, december 31-re befejezzük

A tapolcai fűtőház dolgozói ezenkivül vállalták, hogy kilométertervük túlteljesitését az „ötszázas"-mozgalom kiszélesitésével fokozzák, és ezért vállalták, hogy november 7-re az „ötszázas"-gépek számát 3-ról 5-re emelik és évi mozdonykilométer tervüket november 7-re befejezik.

•

A szombathelyi fűtőház dolgozói *Rákosi* elvtárshoz intézett levelükben örömmel jelentették, hogy harmadik negyedévi tervüket sikerrel fejezték be. *„Jó munkánk következtében — irják — a nagy fűtőházakra megállapitott élüzem szintet igy túlteljesitettük. Ezzel szemben sajnálattal kell megállapitanunk azt, hogy a Rákosi elvtársnak tett felajánlásainkat nem teljesitettük maradéktalanul. Teljesitéseink a következők: 1. száz-elegytonnakilométer tervünket 7 százalékos felajánlás mellett 18 százalékra; 2. két és félszázalékos szénmegtakaritás mellett 7 százalékos; 3. „ötszázas"-gépeink napi 214 kilométeres felajánlás mellett 246 kilométerre; 4. a tehervonatok átlagos terhelését 1.1 százalékos felajánlás mellett 1.76 százalékra; 5. javitási tervünket október 15-e helyett szeptember hó elsejére teljesitettük. Ugyanakkor azonban elmaradtunk: a napi 1.700 tonna túlsúlyvállalás helyett csak 1.630 tonnát; 7. a „mosástól-mosásig"-mozgalomban december 31-re igért 12000 kilométert jelenleg 11.832 kilométerre teljesitettük.*

Eddigi jó munkánk eredményei azonban nem tesznek bennünket elbizakodottá — irják tovább. — *Leszürjük a tanulságokat és attól a céltól vezéreltetve, hogy fűtőházunk dolgozói segitsék az őszi forgalom jó lebonyolitását, vállaljuk:*

1. Szénmegtakaritásunkat, a téli időjárási tényezők mellett 4 százalékosan megtartjuk. A negyedik negyedévi széntervünket december 26-ra befejezzük és az év utolsó öt napjában e megtakaritásból utazunk.

2. A „2000 tonnás"-mozgalomban, — a forgalom zöld út biztositásával — elérjük a vállalt 1.700 tonnás átlagot.

3. A negyedik negyedévi száz-elegytonnakilométer tervünket december 21-re befejezzük.

4. A fiókműhely, a már eddig elvégzett 7 darab időszakos javitáson felül még vállalja 4 darab gép időszakos javitásának elvégzését és emelett saját javitási tervünket december 19-re befejezzük. A gépekről garancia levelet adunk.

Ezekkel a vállalásokkal, s teljesitésükkel fejezzük ki hálánkat a Szovjetunió Kommunista Pártja, a nagy Sztálin iránt, s fejezzük ki tiszteletünket a Nagy Októberi Szocialista Forradalom ünnepére."

A november 7-i ünnepre, ezt követően az országos békekongresszus november 22—23-i, s a bécsi békevilágtanácskozás december 5-i ülésére, majd december 21-re, Sztálin elvtárs születésnapjára számos felajánlás és vállalás történt a vasútüzem területén. Ezek a felajánlások azonban csak annyit érnek, amennyire teljesitik őket. Valamennyiünk érdeke, hogy dolgozóink alulról jövő kezdeményezését a gyakorlati kivitelezésnél segitsük. Különösen komoly támogatást nyujthatnak itt a szakszervezeti bizalmiak, akiknek elsőrendű feladatuk, hogy mozgósitsák a dolgozókat az elmaradások behozására és újabb vállalások megtételére.

AKIK ÉLENJÁRNAK AZ ŐSZI VERSENYBEN



Szabó Sándor, Budapest-Déli pályaudvar állomásirányitó, rendelkező forgalmi szolgálattevője. A vonatok menetrendszerinti inditását a tervhez viszonyitva 112, a kocsitartózkodási tervet 113, a vonatforgalmi tervet pedig 103 százalékra teljesitette. Göngyölitett pontértéke összesen: 235 pont.



Galántai István, Budapest-Magdolnaváros állomás szolgálatvezető váltókezelője. Fajlagos kocsimozgatási tervét 116, a vonatforgalmi tervet 104 százalékra teljesitette. Göngyölitett pontértéke összesen: 225 pont.



Kocsis József kétszeres sztahanovista jelvénnyel kitüntetett kocsimester siktolató brigádja Szerencsen élrekerült az országos értékelésnél. A fajlagos kocsimozgatási tevet 133, a kocsitartózkodási tervet 110, a vonatok menetrendszerinti inditását a tervhez viszonyitva pedig 118 százalékra teljesitették.



Szentes Ferenc, Budapest Józsefváros állomás térfőnöke. A fajlagos kocsimozgatási tervet 115, a vonatok menetrendszerinti inditását a tervhez viszonyitva 117, a kocsitartózkodási tervet 91, az irányvonatok tervét 140 százalékra teljesitette. Göngyölitett pontértéke összesen: 243 pont.



Eged István, Budapest-Kelenföld állomás távirdásza. A kiszolgálási normák alapjául szolgáló táviratok összmennyiségét 161 százalékra teljesitette, foglalkoztatási foka 100 szazalék. Göngyölitett pontértéke összesen: 317 pont.

Mozdonyvezetők, forgalmisták, vonatkísérők, menetirányítók! Szorosan együttműködve fejlesszük az „500 kilométeres" és a „2000 tonnás"-mozgalmat! Növeljük az utazási sebességet!

Országos menetirányító értekezlet Budapesten

(Folytatás az 1. oldalról.)

ma már a 14.500 rakott kocsi is kevés.

A továbbiakban rámutatott arra, hogy *a vonatelemzések terén rendkívül nagy a hanyagság.* A kocsitartózkodások idejét igen nagymértékben növeli az hogy *a vonatelemzések pontatlanok, késve érkeznek.*

A szovjet módszerek tanulmányozásának fontossága

Ezután a menetirányítók munkájáról beszélt. Mint legfőbb fogyatékosságot említette meg, hogy *menetirányítóink nem tanulmányozzák kellőképpen a szovjet menetirányítók munkamódszerét és így szakmai képzettségük nem fejlődik.* Nem tartják a közvetlen kapcsolatot a vonatvezetőkkel, a mozdonyvezetőkkel. A mozdonyfordulókat, még az *„500 km-es"*-mozgalomban résztvevő mozdonyok fordulóidejét sem ismerik eléggé.

Felszólalása befejező részében megállapította, hogy

a kocsifordulónak egy tizeddel történő csökkentése is azt jelenti, hogy napi 400 kocsival többet tudunk adni az őszi csúcsforgalomnak.

Pontosabb vonatforgalmi tervet!

Tölgyes Lajos elvtárs, a 7. szakosztály vezetője felszólalásában hangsúlyozta, hogy sokkal szorosabban kell együttműködnie a forgalomnak és a vontatásnak. Így lehet csak pontosabb vonatforgalmi tervet kidolgozni és biztosítani az őszi forgalmi verseny legfontosabb harci fegyverének, az *„500 km-es"* mozgalomnak a sikerét.

A hozzászólások

Jalhász István, a budapest—hatvani vonal menetirányítója arra mutatott rá, hogy az *„500-as"* gépek kötött fordulóját a forgalom nem biztosítja kellőképpen. A menetirányítók egyik legfontosabb feladata, hogy az *„500 km-es"* mozgalomban részvevő vonatok számára zöld utat biztosítsanak.

Papp Ferenc az előjelentő szolgálat fontosságát hangsúlyozta. *Balogh* Lajos szegedi mozdonyvezető kérte, hogy szeljenek fel több menetirányító telefont, hogy a mozdonyszemélyzet könnyebben tudjon érintkezésbe lépni a menetirányítókkal. *Olajos* Miklós pedig azt kérte, hogy a forgalmasabb mellékvonalakon is legyen menetirányító szolgálat.

Szilágyi Imre budapest-ferencvárosi mozdonyvezető az *„500-as"* mozdonyok kötött formájának hibáiról beszélt.

Lőcsei János Kossuth-díjas mozdonyvezető megállapította, hogy nem elég szoros az együttműködés a mozdonyvezetők és a menetirányítók között. „Minden menetirányítónak át kell venni a szovjet módszert, vagyis minden lehető alkalommal kapcsolatba kell lépnie a mozdonyvezetővel. A jó kapcsolat megszüntet a mozdony- és vonatkocsorgásokat, nem fordulhat elő az az eset, ami október 14-én az ő vonatával történt. Vonata Miskolctól Budapestig hét óra alatt tette meg az utat, ugyanakkor pedig Rákosrendezőtől Budapest Ferencvárosig nyolc óra hosszat tartott az útja.

Több felszólalás hangzott el még az értekezlet folyamán, majd *Vermessi* Sándor elvtárs, az 5. szakosztály vezetője beszélt a kereskedelmi szolgálat feladatairól. Megállapította azt, hogy

súlyos hibák vannak az átmeneszői és a kocsifeliről szolgálatnál.

Az előértesítések a legtöbb esetben hiányosak, késve érkeznek, a rakodás egyenetlen. Felhívta az áruirányítók figyelmét, hogy úgy végezzék feladatukat, mintha egyedül rajtuk mulna a háromnapos kocsiforduló teljesítése.

Erélyes, kemény vezetést

A felszólalásokra *Lindner* József elvtárs válaszolt. Kifogásolta, hogy a felszólalók nem mutattak rá *a hibák forrására, a munkafegyelem lazulására.* Rá kellett volna mutatni, — mondotta —, hogy az erélyes, kemény vezetés a döntő. A menetirányítók sem elég erélyesek, nem vonatják felelősségre azokat a forgalmi szolgálattevőket, akik nem teljesítik utasításaikat. Csak kemény fegyelemmel lehet biztosítani az eredményeket.

Az értekezlet tapasztalatai

Somkuti Árpád vezérigazgatóhelyettes foglalta össze az értekezlet tapasztalatait. Bíráló szavakkal fordult a felszólalók felé, akiknek túlnyomó része kizárólag a mások hibáit vette észre, a mások hibáival igyekezett saját mulasztásait fedezni. Súlyosan kifogásolta, hogy *a menetirányítók jórésze úgyszólván az értekezlet egész ideje alatt hallgatott.* Megállapította, hogy a szolgálati vezetők egy része nem érzi át a menetirányítók felelősségének súlyát és a menetirányítók sem látják tisztán rendkívül fontos szerepüket, holott nekik kellene a rájuk bízott vonal agyközpontjának lenni. Hangsúlyozta, hogy csak határozott, erőteljes, jó irányítással, szigorú ellenőrzéssel lehet újabb eredményeket elérni, csak így tudják a vasutas dolgozók teljesíteni a pártnak és Rákosi elvtársnak tett fogadalmukat.

Dolgozóink a felhívást magukévá téve az elmaradás behozására s vállalásaik túlteljesítésére törekszenek

A megafonból messzehangzóan zeng a mozgalmi indulók dallama: szakszervezeti taggyűlésre hívja Kelenföld állomás dolgozóit. A népes padsorokban több kézben ott a *„Szocialista Vasútért"* legutóbbi száma, amely vezércikként közli a Vasútpolitikai Főosztály, a Vasutasok Szakszervezete, s a Magyar Államvasutak Vezérigazgatóságának felhívását és döntő rohamra szólítja a vasutas dolgozókat Rákosi elvtársnak adott szavuk teljesítéséért, a csúcsszállítások zavartalan lebonyolításáért, a döntő tervév sikeréért. Ezt forgatják, olvassák most a kelenföldi vasutasok. Sokan jegyzeteket készítenek a lap margójára felszólalásukhoz.

Bírálat és önbírálat

Szabó Ferenc termelési felelős nyitja meg a taggyűlést, majd *Suhai* Ferenc üzemi bizottsági elnök kezdi beszámolóját általános figyelem közepette. A lapunkban megjelent felhívásra hivatkozva kezdi. Az őszi forgalom legnehezebb szakaszához érkezett — mondja —, amikor Kelenföld dolgozóinak komolyan meg kell tárgyalniok szolgálati helyeik hiányosságait, hogy kijavíthassák hibáikat. Minden dolgozónak ereje megfeszítésével kell küzdenie, hogy a most következő hetekben Kelenföld állomás is valóra válthassa *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmát, különösen a kocsiforduló meggyorsítása, a kocsimozgatási egységidő, a pontos munkásvonatindítás, az előjelentések megjavítása és az irányvonatok képzése terén, ahol mutatkozik ugyan némi javulás, de korántsem elegendő. Elismerte: ennek egyik oka az, hogy az üzemi bizottságnak nem sikerült minden esetben biztosítania a bizalmiakon keresztül a fogadalmak tudatosítását, rendszeres értékelését és az eredmények nyilvánosságát.

Beszámolt azután a szakszervezeti munka különböző ágainak munkájáról, majd a termelési kérdésekkel foglalkozott részletesen. Rámutatott, hogy sok kívánni valót hagy az ipartelepi raktárnokok és az előjelentők munkája: hanyagul, lélektelenül végzik feladatukat. Nem kísérik figyelemmel teljesítménylapjukat, emiatt elmaradnak a versenyben. Különösen rosszul dolgozik *Balogh* István és *Juhász* László előjelentő, akiket, ha nem javítják meg munkájukat, le kell váltani.

Az októberi munkateljesítményeket ismertette ezután az elnök: a vonatforgalmi tervet 107, a kocsitartózkodást 94, a kocsimozgatást 106, az elegytovábbítást 82, az átlagos terhelést 108, a tehervonatok menetrendszerinti indítását mindössze 20 százalékra teljesítette az állomás. A harmadik negyedév átlagos teljesítése: vonatforgalmi terv 100, kocsitartózkodás 93, kocsimozgatás 105, elegytovábbítás 96, átlagos terhelés 105, tehervonatok menetrendszerinti indítása 32 százalék.

Megindult az ipartelepek menetrendszerinti kiszolgálása

Nagy tetszés mellett jelentette be ezután, hogy *az állomás jól előkészített munkával vállalta szovjet példa nyomán, a győri tapasztalatok átvétele után az ipartelepek menetrendszerinti kiszolgálását.* A legtöbb vonatvezető idegenkedett ettől, a munkától, azt állítva, nem lehet végrehajtani. *Csáki* Ferenc vonatvezető vállalta az ezzel járó nehézségeket és a maga munkahelyén mindjárt az első napon bebizonyította, hogy lehetséges az ipartelepek menetrendszerinti kiszolgálása. A két nappal ezelőtt megindított mozgalom máris szép eredményekkel biztat. Lehetővé teszi majd a kocsiforduló leszorítását, az üres kocsik kihúzását és mindazt a munkafolyamatot, ami által meggyorsul a forgalom.

Suhai Ferenc elvtárs két egész időnyire szóló színházbérletet nyujtott át jutalmul *Csáki* Ferencnek példamutató, jó munkájáért és felhívta a dolgozókat, hogy folyamatosan biztosítsák az ipartelepek menetrendszerinti kiszolgálását, szüntessék meg az előértesítések terén mutatkozó hiányosságokat, javítsák meg a kocsimozgatási egységidőt és a többi hiányosságot.

A dolgozók hozzászólásaikban bírálták az egyes szolgálati helyek munkáját és minden szavukból az csendült ki, hogy őszinte szándékuk a hiányosságok pótlása, a munka megjavítása abban az értelemben, ahogyan arra a Vasutpolitikai Főosztály, a Vasutasok Szakszervezete és a Magyar Államvasutak Vezérigazgatóságának felhívása szólítja fel őket. *Eged* István távírász kifogásolta, hogy a forgalmi szolgálattevők nem fordítanak elég figyelmet a gépkocsorgásokra. *Varga* Gyula kereskedelmi főnök a kereskedelmi dolgozók nevében megígérte: minden erejüket latbavetik, hogy kiküszöbölhessék munkájuk hiányosságait, különösen, ami az előértékesítések lazaságait illeti.

Kőrösi Károly állomásfőnök hangsúlyozta, hogy a 3.4 napos kocsiforduló múlik a negyedévi terv teljesítése, valamennyi dolgozónak szolgálati ideje minden percében arra kell törekednie, hogy ennek megvalósítását elősegítse. Komoly bajok vannak a munkásvonatok menetrendszerinti indítása körül is. Bejelentette, hogy a szolgálati főnökség, ha kell, erélyes fegyelmező rendelkezésekhez nyúl, hogy az itt mutatkozó hibákat megszüntesse.

Tóth János párttitkár élesen bírálta a forgalom és a kereskedelem dolgozóit, mert nem dolgoztak össze tervszerűen az üzemekkel és októberben egyetlen irányvonatot sem menesztettek. Ezt a hibát ki kell javítani.

Ormai László pénztárfőnök az előértesítések pontos végrehajtására, *Balázsi* Sándor forgalmi szolgálattevő a faluijságnak a versenypropagandába való bekapcsolására hívta fel a figyelmet. *Pávai* Antal kocsirendező, *Gajdos* István forgalmi szolgálattevő, *Mócher* József értesítő, *Hoksári* Margit kiértékelő, *Krajcsovics* Márton, *Nyul* Ferenc térfelvigyázó és még számosan lelkesen ígérték, hogy megjavítják munkájukat az őszi forgalom hátralévő idejében. *Csáki* Ferenc arra tett ígéretet, hogy a sikeres próba után beosztottjaival együtt még tökéletesebbé igyekszik fejleszteni az ipartelepek menetrendszerinti kiszolgálását s a többi vonatvezető társának is átadja ezt a módszert.

Végül *Juhász* István politikai tiszt felszólította Kelenföld dolgozóit, köszörüljék ki a csorbát, amit azzal ejtettek hírnevükön, hogy elmaradtak a *Rákosi* elvtársnak tett fogadalom teljesítésében.

Határozat a hibák kijavítására

Lelkes határozat született meg a hozzászólások nyomán. A dolgozók vállalták, hogy november 7 alkalmából fokozzák munkalendületüket és legnagyobb hiányosságukat, a tehervonatok menetrendszerinti indítását, aminek teljesítése jelenleg csupán 20 százalék, 70 százalékra emelik. Ez megfelel a vasútüzemi értekezlet határozatának. A kocsitartózkodás teljesítését 94 százalékra javítják, különös gondot fordítanak a munkásvonatok menetrendszerinti közlekedtetésére, folyamatosan biztosítják az ipartelepek menetrendszerinti kiszolgálását, megszüntetik az előértesítések terén mutatkozó lazaságokat és november 7-re három irányvonatot indítanak, hogy mindezek révén megvalósítsák a háromnapos kocsiforduló.

Miért nem ér el még a százkilométert sem a Székesfehérvári mozdonyok napi kilométerteljesítménye?

Lázas iramban folyik a székesfehérvári új állomás építése. Az U-alakúra tervezett hatalmas épülettömb középső része már teljesen elkészült, a forgalmi iroda bele is költözött, év végére pedig készen áll az egész épület.

Bárhova megy a látogató az állomás területén, mindenütt a gyönyörű új épületről beszélnek. Csillognak a szemek, amikor szóbakerül. Erről folyik a szó kint a *„szénplaccon"* is, az indulásra készülődő mozdonyvezetők között, amíg a gépek szerelnek.

— A most épülő északkelet szárnyban lesznek a laktanyák — mondja *Mohácsi* István segédkezelő — helye lesz itt a vontatási személyzetnek is, méghozzá nem is imilyen-amolyan. Kétágyas, korszerűen berendezett, fürdőszobás helyiségek, nagy ebédlő, villany- és gáz-ételmelegítők állnak a hosszú útról fáradtan hazatérő mozdonyszemélyzet rendelkezésére.

— Nana, azzal a hosszú úttal ne nagyon dicsekedjünk, mert legfeljebb csak időben hosszú, de kilométerekben nem — szól közbe *Kiss* János főmozdonyvezető.

Igazgatósági sovinizmus — szervezetlenség

Egyszeriben csend lesz és elborulnak az előbb még csillogó tekintetek. Elérkeztünk a beszélgetésben ahhoz a problémához, ami már hosszú idő óta foglalkoztatja a fehérvári mozdonyszemélyzetet.

— Szégyen-nem szégyen, — bizony meg kell mondanunk — folytatja *Kiss* János, — nagy bajok vannak nálunk a kilométerteljesítménnyel. Legtöbb mozdonyunk a napi 100 kilométert sem éri el. A baj fő oka: rövidek a vonalaink. Még Ferencváros a leghosszabb: 68 kilométer, de Bodajk már csak 29, a többi is ilyenforma rövid. A rövid, túlzsúfolt vonalakon a vonatok sorra elverődnek és gépeink nem tudnak 24 óra alatt megfordulni. Megtörténik, hogy mire megjön a gép, az elegyet már el kellett küldeni más mozdonnyal, sokszor pedig a mozdony vár a vonatra 8—10—15 órát. Meg kell mondani azt is: mi úgy látjuk, hogy

a szervezetlenség és az igazgatósági sovinizmus következménye

ez. Ha a budapesti és a szombathelyi igazgatóság megegyezne s úgy szerveznék meg a forgalmat, hogy a mi gépeink Nagykanizsáig, Tapolcáig elmehetnének, a fehérvári fűtőházban is kifejlődhetne az *„ötszázas"*-mozgalom. Sajnos az első kezdeményezésbe belebuktunk. Nagy lendülettel fogtunk hozzá, három mozdonyt adtunk az *„ötszázas"*-mozgalomnak de nem tudtuk elérni az előírt napi kilométerteljesítményeket, s abbahagytuk a dolgot.

Sikertelenség után új nekigyürkőzés

— Persze nem nyugszunk bele — fejezi be *Kiss* elvtárs, — mert nekünk is szívügyünk az őszi forgalom. Most újra nekigyürkőzünk az *„ötszázas"*-mozgalomnak.

Hogy miként, arról az a jegyzőkönyv tájékoztat, amelynek tartalmát a fűtőházfőnökségen ismerjük meg. A jegyzőkönyv azt a megállapodást tartalmazza, amelyet a forgalom és a vontatás közös értekezletén kötöttek. Elhatározták, hogy egyelőre két 411-es gépet állítanak be az *„ötszázas"*-mozgalomba, ezekkel a forgalom szabadon rendelkezik.

A forgalom dolgozói vállalták, hogy a gépeket úgy használják fel, hogy azok a sorozatuknak előírt havi 4500 kilométeres teljesítményt elérhessék. Ennek biztosítására kijelöltek négy forgalmi szolgálattevőt: *Világi* Józsefet, *Beregi* Györgyöt, *Tölgyesi* Ferencet és *Pintér* Lajost. Ők irányítják a két gép minden mozdulatát. Tartoznak gondoskodni arról, hogy a gépek mindig kapjanak vonatot, állandóan érdeklődnek vonali helyzetük iránt és a szükséges intézkedéseket közlik a mozdonyfelvigyázókkal.

A fűtőháziak vállalása

A fűtőház azt vállalta, hogy olyan személyzetről gondoskodik, amely megérti az *„ötszázas"*-mozgalmat és igyekszik azt sikerre vinni. *Zubor* Árpád, *Berkes* István, *Hantosi* Lóránt és *Gombaszögi* János mozdonyvezetőket jelölték ki erre a feladatra, nyolc gyakorlott fűtővel, akik szintén lelkesednek az *„ötszázas"*-mozgalomért. A négy brigád a mozdonyvácsorgás, a vonatraváras elkerülése végett vállalta a vonalon való váltást. Megfogadták, hogy eset'eg csak szerelés és javítás céljából térnek vissza a fűtőházba és mindig a vonalról értesítik a fehérvári forgalmi személyzetet, hová és mikorra kérik a váltást. De ha a leváltás bármi okból nem érkezne meg a kijelölt időben a kívánt helyre, tovább viszik a vonatot addig, amíg a váltás után nem éri őket. Vállalták a túlsúllyal terhelt vonatok továbbítását is. A fűtőházfőnökség pedig azt vállalta, hogy biztosítja a soronkívüli szerelést és javítást.

A vontatás és a forgalom sokat vár ettől a megállapodástól. Azt várja, hogy sikerül megindítani és fellendíteni az *„ötszázas"*-mozgalmat, sikerül az előírt szintre emelni a mozdonyok teljesítményét. Mert ha a megállapodásban kidolgozott módszer bevállik, újabb mozdonyokat vonnak be az *„ötszázas"*-mozgalomba.

A DEBRECENI FŰTŐHÁZ Röder-mozgalma

„Fejlett munkamódszeratadással az őszi forgalom sikeréért" — ezzel az idézettel lehetne talán legjobban megközelíteni a választ arra a kérdésre: hogyan hasznosíthatják a vasút dolgozói a Röder-mozgalmat. Azonban amikor a debreceni fűtőházban — az ÜB távolelvő elnöke helyett *Nagy* Ferenc elvtársnak — feltesszük a kérdést: *„Hogyan áll a Röder-mozgalom a fűtőházban?"* — bizony hiányos választ kapunk. Annyira hiányosat, hogy mindjárt kiderül az is: *a debreceni fűtőházban távolról sincsenek tisztában a Röder-mozgalom jelentőségével és hajlamosak arra, hogy összetévesszék az újítómozgalommal.*

Nagy elvtárs például részletesen és — egyéb szempontból természetesen helyeselhető lelkesedéssel — beszél az újítómozgalom eredményeiről a fiókműhelyben, arról, hogy ismerik és követik például *Nagy* IX. Sándor esztergályos munkamódszerét, amellyel megkönnyítette és meggyorsította a tűzszekrény-mosócsavarok ki- és beszerelését, vagy *Mikó* Imre újítását, amely lehetővé teszi, hogy hideg úton, leszerelés nélkül lehessen megjavítani a kocsiszekrények oldalán levő tartóvasak kisebb sérüléseit.

Az üzemi bizottság ismerje meg jobban feladatait

Nem helyes azonban, hogy az utazószemélyzetből egyedül *Kovács* Mihály munkaérdemrendes főmozdonyvezető nevét hallottuk, aki a fűtőházban kezdeményezte a *„Közlekedj ma pontosabban, mint tegnap"*-mozgalmat, s jó eredményt ért el: egy hónap alatt 59 percre csökkentette késését.

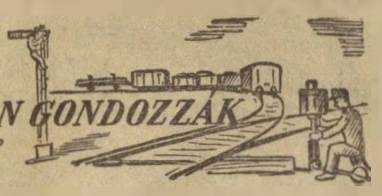
Az ÜB azonban nagyon kevéset tett — legalábbis a fűtőház dolgozói, az utazószemélyzet, a mozdonyvezetők és fűtők semmit sem tudnak róla, hogy tett volna valamit *Kovács* elvtárs munkamódszerének népszerűsítésére. Pedig az utazószemélyzet, a mozdonyvezetők és fűtők fejlett munkamódszere és munkamódszerük terjesztése egyik feltétele az őszi forgalmi verseny sikerének, az *„ötszázas"* és a *„2000 tonnás"*-mozgalom minél szélesebbkörű elterjesztésének. Az ÜB feladata, hogy a szolgálati vezetőkkel, a műszakiakkal együtt a Kovaljov-módszer szerint elemezze egy-egy élenjáró sztahanovista munkafolyamatát. Például kiséreljék végig egy-egy úton a legkiválóbb mozdonyvezetőket és fűtőket: nézzék meg, hogyan érik el az élenjáró, sztahanovista dolgozók kimagasló eredményeiket, a gépek karbantartása, az egylapátos tűzelés, a szénmegtakarítás, a „mosástól-mosásig"-mozgalom terén.

Ha az üzemi bizottság nem tudna megbirkózni ezekkel a feladatokkal, forduljon bizalommal a szakszervezet központjához, amely minden segítséget megad számára, a legkiválóbb sztahanovista munkamódszerátadókat küldi az egyes szolgálati helyekre. Például *Lengyel* József sztahanovista főmozdonyvezető jelenleg a miskolci fűtőház dolgozóinak adja át munkamódszerét.

Minden eszközt és minden lehetőséget meg kell ragadniok a szakszolgálati vezetőknek, hogy a vasút dolgozói tejesíthessék a Rákosi elvtársnak adott fogadalmukat. Ebben a küzdelemben sem a debreceni, sem a többi fűtőház nem nélkülözheti a Röder-mozgalom tapasztalatait.

ÉLJEN A VILÁG DOLGOZÓINAK VEZETŐJE, A NAGY SZTÁLIN!
ÉLJEN A BÉKETÁBOR ZÁSZLÓVIVŐJE, PÉLDAKÉPÜNK, A HATALMAS SZOVJETUNIÓ!

A kiskunfélegyháziak PÉLDAMUTATÓAN GONDOZZÁK VÁLTÓIKAT



Az ünnepi készülődés napjait élte a magyar vasutasság. A II. vasutasnap előkészületei fütötték a vasút dolgozóit. Kiskunfélegyházán is lelkesen készülődtek, a szép új állomást igyekeztek még szebbé tenni: ragyogott a tisztaságtól az állomás környéke is. S az ünnepre készülődés örömteli napjait nagy esemény tette még örömtelibbé, még színesebbé: Sztojan Sztojanov elvtárs, a bolgár vasutak vezérigazgatója, aki vasutasnap alkalmából kilenc napot Magyarországon töltött, Szegedről jövet meglátogatta a kiskunfélegyházi állomást is.

★

A látogatásra most is örömmel emlékeznek vissza a kiskunfélegyházi vasutasok. Sztojanov elvtárs olyan kedves közvetlenséggel beszélgetett el a dolgozókkal, mintha régi munkatársai lettek volna. Megdicsérte az állomás tisztaságát, rendességét, és kifejtette, hogy aránylag kevés munkával még szebbé tehetnék a dolgozók munkahelyüket, az állomást. Mint mondotta, náluk, a bolgár vasutakon a szovjet tapasztalatok alapján bevezették a mintaváltók intézményét. A bolgár váltókezelő kartársak szocialista megőrzésre vették át váltóikat és hogy ezt minél jobban kihangsúlyozzák, a nagyszerűen karbantartott váltókat fel is díszítették.

★

A kiskunfélegyházi állomás dolgozói a bolgár vezérigazgató elvtárs látogatása után hozzáláttak, hogy hasznosítsák a tőle kapott tanácsokat. Dányi Lenke váltótisztító kartársnő, valamint a Nagy—Dósai ifjúsági brigád és Tóth Péter sztahanovista kocsirendező hamarosan ünnepi külsőbe öltöztették a hetes számú váltót. A váltó alkatrészeit gondosan megtisztították, a csúcssíneket vörösre festették, a kavics-ágyazatot fehérre meszelték, a talpfákat kátránnyal vonták be, az ágyazat elé pedig „Éljen Rákosi" felirattal jelmondatot helyeztek el.

★

A kiskunfélegyházi állomás dolgozói tehát nem feledkeztek meg Sztojanov elvtársnak tett ígéretükről, hogy a hős szovjet vasutasok példáját a bolgár tapasztalatok felhasználásán keresztül ők is követik. De Sztojanov elvtárs sem feledkezett meg kiskunfélegyházi látogatásáról: nemrégiben levélben is érdeklődött, létesítettek-e már Kiskunfélegyházán mintaváltót. Ez a levél, ez a kedves érdeklődés újabb lendületet adott a kiskunfélegyházi dolgozók mintaváltó-mozgalmának. Mert bizony szükség volt erre a lendítőerőre, ugyanis a feldíszített heles váltó azóta is egyedül állt az állomás területén, a szépen kezdődött mozgalom ellankadt, újabb váltók díszítésére eddig nem került sor. Pedig az állomás dolgozói közvetlenül is tapasztalhatták, milyen előnyöket jelent a szépen gondozott, tisztán tartott, díszített váltó. A váltó valósággal kiemelkedik a többi váltó közül, szembe tűnik a tolatónak és a mozdonyszemélyzetnek, úgyhogy a mozdonyvezetők is nagyobb gondot fordíthatnak a váltó tisztántartására, időben elzárhatják a vizet, ha a váltóhoz közelednek, elkerülhetik a váltó lesalakolását és lehomokolását. A tiszta váltó nagyobb üzembiztonságot nyujt, a jól gondozott váltó élettartama jelentősen meghosszabbodik.

★

Sztojanov elvtárs levele, valamint november 7 közeledő nagy ünnepe adott ezekben a napokban újabb lendületet a kiskunfélegyházi mintaváltó-mozgalomnak. Az állomás „Petőfi" ifibrigádja — Nagy Ferenc forgalmi szolgálattevő, Dósai József tolatásvezető, Vida Antal gépkísérő, Herédi Albert és Dobos Mihály kocsirendezők — versenyfelhívással fordult valamennyi állomáshoz. „Induljon meg az egész ország területén a 'legtisztább váltóért' című verseny, hogy ezen keresztül is segítsük ötéves tervünk sikerét, a békeharc ügyét" — mondják versenyfelhívásukban és ugyanakkor vállalják, hogy a heles számú váltó után szocialista gondozásba veszik a 2., 14., 28. és 29-es számú váltókat is.

•

Tóth Péter elvtárs, aki eddig egyedül patronálta a heles számú váltót, örömmel fogadta a „Petőfi" ifibrigád felhívását.

— Nagyon örülök — mondta, — hogy segítőtársakat kapok itt az állomás területén a *„legtisztább váltóért"*-mozgalom fejlesztéséhez. Szeretném, ha minél előbb elterjedne az egész országban ez a mozgalom, amely nagymértékben hozzájárul az őszi forgalmi verseny sikeréhez és segíti ötéves tervünket. A váltókezelő, a váltótisztító kartársak, de a forgalom minden dolgozója biztosan hamarosan belátja majd, hogy szépen díszített, kedves munkahelyen könnyebb, vidámabb a munka, a jól gondozott váltók pedig fokozottabb üzembiztonságot, hosszabb élettartamot jelentenek.

★

Tóth elvtárs szavainak még nagyobb nyomatékot ad Kálmán Ernő, a debreceni pályaudvor sztahanovista váltóőrének levele, amelyet szerkesztőségünknek küldött. Kálmán elvtárs a bolgár vasutasnap alkalmából Bulgáriában tanulmányozta a vasuti berendezéseket és különösen megragadták figyelmét a szovjet tapasztalatok szerint gondozott váltók. „Mennyire megbecsülik a bolgár vasutasok a váltókat! — írta levelében. — Amerre csak utaztunk, mindenütt tiszta, gondozott, díszített váltókat láttunk, a váltókat szinte úgy kezelik, mint orvos a műszerét."

A dorogiak ADÓSSÁGA

Több mint két hónapja, hogy dolgozóink a vasutasnapon fogadalmat tettek *Rákosi* elvtársnak. Sokféle ígéret hangzott el a rakodáshoz szükséges kocsik biztosítására, a rakodás gyorsítására, a kocsiforduló javítására, az *„ötszázkilométeres"* és a *„2000 tonnás"* mozgalom fejlesztésére, az utazási sebesség növelésére, a késések kiküszöbölésére, az irányvonatok számának szaporitására stb. *„Ígéret szép szó, ha megtartják, úgy jó"* — mondja a közmondás. Lássuk, hogyan váltották be eddig dolgozóink Rákosi elvtársnak adott szavukat. Kétségtelenül születtek eredmények, egy sor szolgálati helyen megtartott ellenőrzés azonban azt mutatja, hogy a vasutas dolgozók nem mindenben váltották valóra Rákosi elvtársnak tett fogadalmukat.

Mi a helyzet például Dorogon? A dorogiak megfogadták Rákosi elvtársnak, hogy 115 százalékra emelik a vonatok terhelését. Ezt a fogadalmukat szeptemberben csak 114 százalékra teljesítették. Az elegytovábbítást az ígért 106 helyett sikerült 111 százalékra teljesíteniök, de már a kocsitartózkodás körül ismét bajok vannak, mert igaz, hogy a feladási kocsiknál 111 százalékot értek el, a leadási kocsiknál azonban csak 91, az átmenőknél pedig csupán 86 százalékos a teljesítés. Az egy kocsira eső mozgatási idő teljesítését 108 százalékra vállalták, de csak 106 százalékra teljesítették. A *„2000 tonnás"*-mozgalomban szeptemberben 500 tonna tűrsúly továbbítása helyett csak 465 tonnát teljesítettek. A menetrendszerinti tehervonatok pontos indítását 80 százalékra ígérték és csak 75-re teljesítették. Igaz, hogy a vonatközlekedési terv betartása a vállalt 82 százalék helyett 84 százalék volt, de már az irányvonattal továbbított tonna szén megigért 76 százalékából csupán 71 százalék lett.

Ha kutatjuk, miért maradtak adósak a dorogiak a Rákosi elvtársnak tett fogadalom valóraváltásával, találunk az okok között fegyelmezetlenséget is. Két kirívó eset: *Major* Sándor külsős raktárnok szeptemberben nem egyszer ittasan jelent meg munkahelyén, s a szolgálati idő alatt is ivott, *Budai* János kocsirendezőt szintén ittasságon kapták. Természetesen megkapták büntetésüket. Az elrettentő példa használt is, azóta nem fordult elő hasonló eset.

SZAKMAI SOVINIZMUS

Az irányvonatok indítását sok esetben a szakmai sovinizmus, a kereskedelem és a forgalom munkájának össze nem egyeztetése akadályozza. Egyes dorogi forgalmi szalgálattevők szájából még ma is gyakran hallani: *„Én bizony nem csinálok irányvonatot, azért, hogy a tervhivatalnok prémiumot kapjon."*

A forgalom általában nem szívesen vállalkozik irányvonatképzésre, mert a forgalomnak az jelenti a prémiumot, ha minél előbb küldi az elegyet. Azzal aztán már nem törődik, hogy a közbeeső állomásokon történő tolatások mennyire lelassítják a továbbítást. Előfordul például, hogy *Gáspár* Dezső forgalmi szolgálattevő hol a 3586-os, hol pedig a 3572-es szerelvényt, amelyet irányvonatként kellene küldenie, guritóra állítja össze s ezzel 8—10 órás időveszteséget okoz. Éppen a minap történt meg, hogy a 3586-os, amelynek 16.55 óra a pontos indulási ideje s amely irányvonatként éjjel 24—1 óra között már Ferencvárosban van, — Almásfüzitőtől villanymozdony viszi tovább guritósan másnap délután 18 órakor futott be a ferencvárosi pályaudvarra.

El kell azonban ismerni, mind többen vannak már Dorogon, akik az irányvonatokért harcolnak. Jó példával jár elől *Cseh* János kocsimester. Amikor ő van szolgálatban, a beütemezett napi négy irányvonat helyett sokszor 6—10 irányvonat is indul Dorogról.

HOGYAN DOLGOZIK CSEH JÁNOS

Cseh elvtárs pontos, lelkiismeretes munkával állítja össze az irányvonatokat. Reggel 8 órakor kellene szolgálatba lépnie, de félhét—hét órakor már végigjárja a rakodókat, pontosan utánanéz, mit ütemeztek be aznapi rakodásra, megbeszéli a rakodás idejét, a szállítmány irányát. Sosem fordult még elő vonatainál késés amiatt, mert a szerelvényből ki kellett szedni két-három kocsit. *Cseh* János munkamódszerét a dorogi kocsimesterek csaknem valamennyien átvették.

Mi ebből a tanulság? A két szolgálati ág, a forgalom és a kereskedelem közötti prémium-surlódásokat meg kell szüntetni, az iparvállalatokkal a rakodást — *Cseh* János példája nyomán — pontosan meg kell szervezni, s akkor legközelebb már a *Rákosi* elvtársnak tett fogadalom maradéktalan valóraváltásáról számolhatunk be Dorogról.

Országos vasgyüjtő napokat tartunk

November elseje és december 20-a között az egész országban, így a vasút területén is vasgyüjtő napokat tartanak.

A májusi fémgyüjtő hónap nagy sikerrel zárult a vasút területén is. Különösen az ifjúság vette ki részét a fémgyüjtés sikeréért folytatott harcból. A vasútüzem dolgozói, a vasutas fiatalok lelkesen készülnek a vasgyüjtésre, s bízunk benne, hogy a legutóbbi eredményhez hasonlóan, vagy azt túlszárnyalva állnak meg helyüket a szocializmus építését, a béke védelmét szolgáló munkában.

Valamennyi érdekelt szolgálati hely és üzem vezetői, üzemi bizottságaink, pártszervezeteink segítsék a dolgozókat a nagyobb eredmények elérésében. Üzemeink vezetői pedig ellenőrizzék, hogy a hulladékgyüjtés mellett tisztábbá váljon üzemük, barátságosabbá legyen munkahelyük.

Csehszlovák-magyar komplexbrigád-értekezlet Szobon

Október 30-án délután a csehszlovák és magyar vasutasok közös komplexbrigád-értekezleten vettek részt.

Az értekezleten a csehszlovák vasutas dolgozókat Anton Balas elvtárs, a csehszlovák vasutasok szakszervezete központi vezetőségének tagja, a szlovák vasutas szakszervezet elnöke, valamint Sturovo határállomás párt-, üzemi és szakvonali megbizottai képviselték.

Amint köztudomású, az elmúlt évben a két határállomás dolgozói komplexbrigád-szerződést kötöttek és most baráti légkörben értékelték a szerződésben vállalt kötelezettségek teljesítését. Megállapították, hogy korábbi hibáikat kiküszöbölve, munkájukkal meggyorsítják a két ország között fennálló, rajtuk keresztül átmenő nemzetközi forgalmat.

A MÁV Anyagellátási Igazgatóság kiállítása

A MÁV Anyagellátási Igazgatóság épületében rendkívül érdekes kiállítást nyitott meg október 30-án a közlekedésügyi miniszter első helyettese, *Prilszky* József elvtárs.

A kiállítás olyan anyagokat mutat be,

amelyekre a kiállításon részvevő 25 közlekedésügyi vállalatnak semmi szüksége nincs.

Máris nagy az érdeklődés a vasútüzem és a kinti vállalatok részéről közzétudomásúvá lett: amely üzemnek szüksége van valamelyik kiállított anyagra, a helyszínen igényelheti azokat

Ahol jól harcolnak a bürokratizmus ellen

Most, a szocializmus építésében minden erőnkkel harcolunk a bürokrácia ellen. Ez a harc csak úgy vezethet eredményre, ha úgy maguk a dolgozók, mint a tömegszervezetek harcolnak a bürokrácia ellen. Örvendetes tény, hogy ezen a területen a Vasutasok Szakszervezeténél nagy javulást tapasztaltam.

Házassági segélyemet a decentralizálás következtében az állomási üzemi bizottság öt nap alatt folyósította. Ez az örvendetes javulás érezteti hatását a dolgozók között is azáltal, hogy látják, hogy a szakszervezet a szociális juttatásokon keresztül is igyekszik a dolgozók segítségére sietni, és a megérdemelt segélyre nem kell hónapokig várakozni.

Pécs állomás szakszervezeti bizottsága megértette pártunk tanítását és jó példával jár elől a bürokrácia megszüntetése elleni harcban.

Jolánkai Istvánné
Pécs állomás dolgozója

A NAGY OKTÓBERI SZOCIALISTA FORRADALOM 35. ÉVFORDULÓJA

35 éve annak, hogy új korszakot nyitott meg az emberiség történetében a Nagy Októberi Szocialista Forradalom. Sehol és semmivel sem lehet összehasonlítani jelentőségére nézve ezt a világtörténelmi eseményt. „... Az Októberi Forradalom győzelme — mondotta Sztálin elvtárs — gyökeres fordulatot jelent az emberiség történetében, gyökeres fordulatot a világkapitalizmus történelmi sorsában, gyökeres fordulatot a világproletariátus szabadságmozgalmában, az egész világ kizsákmányolt tömegeinek harci módszereiben, szervezeti formáiban, mindennapi életében és hagyományaiban, kultúrájában és ideológiájában." A dolgozók, a történelemben első ízben vették kezükbe az államhatalmat, a föld egyhatod részén örökre levetették magukról a kapitalizmus bilincseit. Ma különös jelentősége van annak a ténynek, hogy a béke szavát hangoztatva született meg a szovjethatalom, a dolgozók hatalma. A békére való felhivás volt ennek a hatalomnak első megnyilvánulása. Békét kívánt az alkotó, teremtő munka számára, az új boldog élet építése számára. A szovjet nép természete szerint, céljai és törekvései szerint alkotó és teremtő nép. Ezt bizonyítja a szocializmus felépítése, ezt bizonyítja, hogy a szovjet nép hozzáfogott a kommunizmus nagyszerű épületének felépítéséhez. Az imperialistáknak fájnak ezek a világraszóló sikerek és kísértetet tesznek arra, hogy újabb világháborút robbantsanak ki. A Szovjetunió azonban következetesen folytatja békepolitikáját, s bátran harcol a háborús gyujtogatók ellen. A Szovjetunió Kommunista Pártjának XIX. kongresszusa élesen bizonyította barátnak és ellenségnek egyaránt, milyen legyőrhetetlen erőt jelent a Szovjetunió, s milyen leküzdhetetlen gátakat emel a háborús gyujtogatók elé a Szovjetunió által vezetett nyolcszázmilliós béketábor. A Nagy Októberi Szocialista Forradalomban született Szovjetuniónak mi a legtöbbet: szabadságunkat köszönhetjük. A felszabadulás óta eltelt idő alatt a világ haladó népei, közöttük a magyar dolgozó nép is megismerték, rajongásig megszerették a nagyszerű barátot, a hű szövetségest, a készséges segítőtársat, mindannyiunk igazi eszményképét: a Szovjetuniót, s annak bölcs vezérét, nagy tanítómesterünket, Sztálin elvtársat. Ezen az évfordulón is a hatalmas Szovjetunió felé fordulnak a világ békeszerető népei, amelyek meg akarják védeni békéjüket és szabadságukat. A világ békeszerető népei, a Szovjetunióval élükön, nagy Sztálin vezetésével végleges győzelmet aratnak az imperializmus — háborút előkészítő — sötét erői fölött. Nekünk az a kötelességünk, hogy győzelemre segítsük a béke szent ügyét. Az a kötelességünk, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom dicső hagyományait követve semmisítsük meg az ellenséget és sztahanovista lendülettel növeljük a termelékenységet a vasút területén, vigyük győzelemre az őszi csúcsforgalom feladatait, váltsuk valóra a Rákosi elvtársnak tett fogadalmunkat, teljesítsük a döntő tervév szállítási feladatait, hogy ezzel minden eddiginél elszántabban védelmezzük a béke ügyét.

A békekongresszus tiszteletére MEGSZÜNTETJÜK ÁLLOMÁSUNKON AZ ELEGYÁCSORGÁST

Lelkes hangulatban folyt le Budafok-Háros dolgozóinak a napokban megtartott békeküldött-választó gyülése. *Fekete* Sándor pályamester, a pályafenntartás békebizottságának elnöke beszámolójában felhívta a dolgozókat: a november 22—23-i országos békekongresszus tiszteletére tett felajánlásaikkal küszöböljék ki azokat a hibákat, amelyek munkájukban mutatkoznak és gátolják az őszi forgalom lebonyolítását. Indítványozta, hogy a pályaudvar dolgozói tartsanak békemüszakot. Az indítvány egyhangú elfogadása után *Fenyves* Márton üzemi bizottsági elnök nyomban felajánlotta, hogy kidolgozza a békemüszak programmját.

A hozzászólások során javaslatok hangzottak el a munkafegyelem megszilárditására, a hiányzások, késések kiküszöbölésére. A dolgozók megfogadták, hogy mindent elkövetnek a menetrendszerü közlekedtetésért és a békekongresszus tiszteletére igyekeznek megszüntetni az elegyek 10—15—20 órás ácsorgását. Vállalták, hogy a kocsitartózkodás 96 százalékos szeptemberi teljesítését a békemüszakra 101 százalékra emelik. Megbeszélést tartanak az iparitelepekkel és velük együtt megszervezik a gyors leadást, valamint a feladási kocsik gyors megrakását.

A békegyülés azután megválasztotta Budafok-Háros küldötteit a kerületi békekongresszusra. A pályafenntartás részéről *Fekete* Sándor pályamester, *Kovács* Imre pályamunkás, a forgalom részéről *Könnyü* Veronika és *Nagy* Elemér képviselik a kongresszuson a budafok-hárosi dolgozókat.

Mindent elkövetünk, hogy a békekongresszuson hűségesen kifejezésre juttassuk a vasutas dolgozók harcos békeakaratát és Budafok-Háros dolgozóinak azt az elhatározását, hogy munkájuk megjavításával, a vonatok menetrendszerinti közlekedtetésével járulnak hozzá a béketábor harcához.

Nagy Elemér
békeküldött

Az INDIAI VASUTASOK helyzete

Jellemző India vasutas dolgozóinak helyzetére, hogy még mindig börtönökben sínylődnek azok a vasutasok, akiket 1949 március 9-re tervezett általános vasutassztrájk előestéjén tartóztattak le többszáz vasutastársukkal együtt.

Az üldözött vasutasok, családtagjaikkal együtt, kegyetlenül szenvednek az éhségtől. Az ország több szakszervezeti szervezete az indiai parlamenthez fordult, de a közbenjárás eredménytelen maradt. A vasutas dolgozók megalakították az *Üldözött Vasutasok Bizottságát*, hogy folytassák a harcot az önkény valamennyi áldozatának újbóli munkábaállításáért.

A magyar vasutasok, a Vasutasok Szakszervezete útján táviratilag tiltakozásukat fejezték ki *Pandit Jawaharlal Nehrunál*, India miniszterelnökénél amelyben követelték az összes megtorló rendszabály sürgős hatályon kívül helyezését, a letartóztatottak kiszabadítását és a dolgozók érdekvédelmében jogkiterjesztő szervedett összes vasutasok munkábaállítását.

BALESETMENTES SZOLGÁLATTAL HARCOLJUNK AZ ŐSZI FORGALOM SIKERÉÉRT!

Lelepleztük az ellenséget, jobban megy a munka



Az eső szakadatlanul zuhog, a pályamunkás azonban ilyenkor is dolgozik. A vágányfektetés pillanatig sem szüneteltethet: minél előbb meg kell szüntetni a vágányzárat, hogy az őszi forgalmat akadálytalanul, késések nélkül bonyolíthassuk le.

Nemtörődömségből—szerszámhiány

Tudják ezt a MÁV Pályaépítő és Felújító ÜV monori Főépítésvezetőségének dolgozói is, akik ezekben a napokban a monori átmenő fővágányok sínecserélését végzik. Nemrégen még súlyos hibák mutatkoztak a munka menetében. A verseny majdnem teljesen szünetelt. Szerszámhiány miatt is akadozott a munka. Minden termelési értekezleten emiatt panaszkodtak a dolgozók. Többszöri sürgetésre kivizsgálták a dolgot és megállapították, hogy a szerszámhiányért *Szabó* Tibor pályamester felelős. Akinek a szerszámok beszerzése és a dolgozók közötti szétosztása lett volna a feladata. *Szabó* Tibor rossz munkamódszere, hanyagsága, nemtörődömsége okozta, hogy a dolgozóknak nem jutott elég lapát és kavicshányó villa. Ami volt, az is selejtes, nagyrészt használhatatlan szerszámnak bizonyult. Sűrűn előfordult, hogy az a brigád, amelyik reggel előbb érkezett a munkahelyre, elhordta a jó szerszámokat s a később érkezőknek csak a használhatatlanja jutott. Emiatt állandóan akadozott a munka. *Szabó* Tibort leváltották és nyomban megszűntek e hiányosságok. Utóda, *Bárkányi* Antal minden nehézség nélkül 150 új villát és lapátot szerzett be, azóta akadálytalanul folyik a munka.

Bujtogat a csendőrfeleség

Akadályozta a munkát a munkafegyelem lazasága is. Különösen a női brigádnál fordultak elő fegyelmezetlenségek. A brigád tagjai későn álltak munkába, egyszerre ketten-hárman félórákat voltak távol a munkahelytől. Ha brigádvezető felelősségre vonta őket, visszafeleseltek és tovább — *„lógtak"*. Különösen *Kovács* Sándorné viselkedett fegyelmezetlenül, sőt a többieket is fegyelmezetlenségre hujtogatta. A pártszervezet utánanézett, kicsoda is ez a *Kovács* Sándorné, aki állandóan lazítja a fegyelmet a női dolgozók között. Kiderült, hogy volt csendőr felesége, akinek pontatlanságban, lelkiismeretlen munkában jelentkező *„példaadása"* nem véletlen. A lelepleződött csendőrfeleséget azonnal eltávolították és szinte egy csapásra megjavult a női brigád munkafegyelme. A brigád munkateljesítménye is javult: szeptemberben már 94 százalékos volt. A javulás állandóan tart, s remény van rá, hogy rövidesen eléri a száz százalékot, annál is inkább, mert a brigád tagjai november 7-re tizszázalékos túlteljesítést ajánlottak fel.

Vágányzárak lerövidítésével a „legjobb ötszáz" címért

A szeptember elején megtartott termelési értekezlet felfedte a munkaverseny hiányosságait, s megállapította, hogy sem a szakszervezet, sem a pártszervezet nem nyujt elég segítséget a verseny szervezéséhez. Azóta a pártszervezet és a szakszervezet lényegesen fokozta segítségét s a verseny új lendületet vett. A dekádtervek teljesítését versenytáblákon rendszeresen ismertetik a dolgozókkal, a munkavezetők naponta megbeszélik velük a munkamenetet, és értekelik az előző napi teljesítményt. A főépítésvezetőség szeptemberi tervteljesítése ilyenmódon 115 százalékra emelkedett. A szakszervezet segítsége lehetővé tette a párosversenyek kiszélesítését. Tizenkét brigád áll versenyben *„az őszi csúcsforgalom legjobb pályaépítő brigádja"* címért. A verseny szeptemberi értékelése szerint a *Vatlus*-brigád az első 130 teljesítményszázalékával, második *Varga* János brigádja, 126 teljesítményszázalékkal, harmadik *Csendes* Károly 122 százalékkal.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 35. évfordulójára felajánlották a brigádok az *„ötszázas"*-mozgalomnak a pályaépítésnél való kiszélesítését, a vágányzárak idejének lerövidítését, a lassújelek csökkentését. A lassújelek csökkentésére tízszázalékos felajánlást tettek. az október 13-i értékelés szerint azonban a csökkentés mértéke már elérte a 15 százalékot. Ez az eredmény azt mutatja, hogy a Monor állomáson átmenő jobb vágányon az eddigi tíz kilométeres sebesség helyett már ekkor 25 kilométeres sebességgel haladhattak át a vonatok, holott a terv szerint erre csak október 25-én került volna sor. A verseny tehát 14 nappal hozta előre a gyorshaladás lehetőségét a vonatok számára.

A labdarúgóbajnokság vasárnapi fordulójának eredményei

A Bástya—Honvéd rangadó hatalmas küzdelem után 3:3 (1:1) arányú döntetlen eredménnyel végződött. A keményebb Bp. Vasas 2:1 (2:0) arányban legyőzte az többet támadó, de nem elég erélyes csatársorú Bp. Dózsát. A gólratörőbb Csepeli Vasas 5:1 (1:0) arányú vereséget mért a lagymatagon játszó Bp. Kinizsire. A vasutas rangadón a kiesés Pécsi Lokomotiv 0:0 arányú döntetlent harcolt ki a Szombathelyi Lokomotivval szemben. Dorogi Bányász—Diósgyőri Vasas 0:0, Győri Vasas—Salgótarjáni Bányász 1:0 (0:0), Szegedi Honvéd—Bp. Postás 1:1 (1:0).

Az NB I. állása: 1. Bp. Honvéd 39 pont, 2. Bp. Bástya 35, 3. Bp. Dózsa 29, 4. Bp. Vasas 27, 5. Csepeli Vasas 21, 6. Szombathelyi Lokomotiv 21, 7. Dorog 20, 8. Bp. Kinizsi 19, 9. Győr 16, 10. Salgótarján 15, 11. Bp. Postás 14, 12. Sz. Honvéd 13, 13. Diósgyőr 13, 14. Pécs 13.

Az NB II-es vasutascsapatok eredményei: Déli csapat: Bp. Szikra—Szegedi Lok. 1:0 (1:0). Bp. Előre—Szolnoki Lok. 3:2 (2:0), Ceglédi Lok.—Gyulai Építők 0:0. — *Keleti csoport:* Ózdi Vasas—Miskolci Lok. 1:0 (1:0), Bp. Lok.—Egri Fáklya 3:0 (0:0), Hatvani Lok.—Debreceni Lok. 4:2 (2:0). — *Nyugati csoport:* P. Bányász—Győri Lok. 2:0 (0:0), Sz. Vörös Lobogó—Nagykanizsai Lok. 4:1 (2:0), Pécsi Vörös Lobogó—Soproni Lok. 2:1 (1:0).

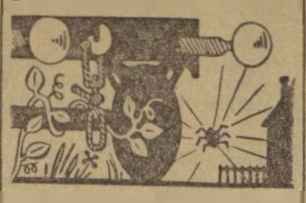
A NAGY OKTÓBERI SZOCIALISTA FORRADALOM FILMJEIBŐL

Közeledik november 7-e, Októberi Szocialista Forradalom 35. évfordulójának napja. A Szocialista Forradalom kimeríthetetlen ihlető forrása lett a szovjet művészetnek, a szovjet filmművészetnek. A filmalkotások egész sora eleveníti meg a dicső napokat. Méltóképpen azzal ünneplik a magyar filmszínházak ezt az évfordulót, hogy egy sor nagy szovjet filmet tűznek műsorra. A műsorból kiemelkedik a FELEDHETETLEN 1919 című színes, magyarra szinkronizált szovjet filmalkotás, amely Budapesten a Vörös Csillag filmszínházban, valamint a sztálinvárosi, pécsi és a győri mozikban kerül bemutatásra egy napra. Csiaureli, a BERLIN ELESTE rendezője újabb filmjében az intervenció elleni hősi harc egyik nagyszerű fejezetét eleveníti meg. Lenin és Szta'in elvtárs győzelemre viszi a hős pétervári proletariátust, leveri a krasznaja-gorkai erődben szervezkedő ellenforradalmárok lázadását.

Ütköző

A komáromi elrettentő példa

A 3 napos kocsifordulóért vívott kemény harc idején történt. Komáromban az ellenőrző közegek október 9-én rábukkantak



egy kocsira, amely húsz napja várt rakományvizsgálásra. Húsz napig várt a kocsi lélektelen nemtörődömség, hanyagság miatt. A bűnösök huszonötöt érdemelnének.

Egy kis elemzés

Veszprém—Varsány hiába kéri Tatabánya-alsót, adjon elemzést. Nem ad. Az egyik forgalmista az ismételt kérésre így



válaszolt: — Nincs kiom. vicinális vonatokkal foglalkozni.

Jól tudjuk, hogy sok a dolga egy lelkiismeretes forgalmistának. Aki viszont így beszél, az nem lelkiismeretes. Akkor pedig nincs sok dolga és igazán adhatna elemzést. Mi az igazság? Az ad elemzést, aki lelkiismeretes és sok dolga van. Aki nem vicinális mószerekkel dolgozik.

Alvás — felügyelet mellett

Október 9-ről 10-re virradó éjjel tömegalvás folyt Körmend állomáson. Aludt a forgalmista,



két váltóőr és a málházó. Csak egy ember volt ébren. A felügyelet alatti forgalmista. Éppen felügyelet nélkül volt, de ébren. Ellenben ő felügyelt az alvókra. Rosszul felügyelt, mert a felügyeleti közegek rajtacsípték. Őt is, a többit is.

A bürokrácia magasiskolája

Kijacz József kőbányai jelvényes sztahanovista forgalmi szolgálattevő ez év februárjában kérvényt nyújtott be a Budapesti Igazgatóság lakáshivatalához A lakáshivatal egy hónappal a kérvény kézhezvétele után nyomozót küldött ki Kijacz lakására. A nyomozó rosszul nézte meg a házszámot és nem



találta meg a kérelmezőt. Ebbe nagy örömmel belenyugodott és ez elég is volt a lakáshivatalnak arra, hogy a kérvényt ad akta tegye. Mikor néhány hónap múlva a kérelmező személyesen érdeklődött, felháborodással vette tudomásul ezt a lélektelen ügyintézést, viszont ígéretet kapott arra, hogy kérelmét rövidesen elintézik. Azóta újabb fél év telt el. Válasz még mindig nem érkezett. Az ügyet most már a Szocialista Vasutért nyomozza. Nem fogjuk eltéveszteni a házszámot.

Ácsorognak, késnek vonataink

Szól a mikrofon a székesfehérvári palyaudvaron. Hűvös az októberi hajnal. Tizenötödikét írunk. A munkába utazó dolgozók — kik fütyülve, kik dudorászva — élénk léptekkel sietnek a vonat felé. Négy perc mulva, három óra ötvenkor indul menetrendszerint a munkásvonat. Utrakészer a szerelvény. A gép lövettyüje szuszog és gőzben gazdagon várja *Sári* elvtárs mozdonya a parancsot az indulásra.

A pálya még nem szabad! Az 1261/d számú gyors tehervonat hosszúmenetben van *Dinnyés* felé. Már nem indulhat menetrend szerint a vonat. Közben rendelkezés érkezik. *Sári* elvtárs keze már a szabályzón, indulásra készen. — Nem. — Nem megy ez ilyen könnyen *Szekesfehérvár* állomáson.

A kiadott rendelkezést a forgalmi szolgálattevő visszavonja.

— *Várunk. Nem indulhat.* — *Huszár* Gyula, *Dinnyés* állomás szolgálattevője mégsem fogadja helytelen vágányon a munkásvonatot. Az eset felháborító. Jogosan mérgelődik *Sári* elvtárs, de még inkább a dolgozók a vonaton.

32 perces hosszabb menet

Huszár Gyula forgalmi szolgálattevő hibájából, meg az 1261/d számú vonat — *Csáki* István mozdonyvezető 32 perces hosszabb menete miatt 21 perces a késés már az induló állomáson! A 3 óra 50 perces menetrendszerinti indulás helyett 4 óra 11 perckor indultunk Székesfehérvárról. Utunk *Dinnyés—Agárd* . . . szabad a pálya. Az állomásokon szorongva várták már a dolgozók. Sietnének a munkahelyre, de *Huszár* Gyula ezt rossz munkájával akadályozza.

Sári elvtárs keze a szabályzón. Lelkiismeretesen kutatja a jelzők állását, a pályatestet. A jelzők lámpának zöld fénye nehezen tőri át az őszi köd homályát. Ilyenkor fokozottabb figyelmet igénylő menetrendszerű, biztonságos vonat közlekedtetése. Az állomásokat egymásután hagyjuk el, a menetidőt pontosan tartja vonatunk.

Végh István, a vonat vezetője feszült figyelemmel kíséri óráján a vonat menetét és példásan látja el szolgálatát: *gondosan elkenőrzi a ködben a „szabad" utat, a jelzők állását.*

Baracska — forgalmi kitérőhöz közeledik vonatunk. Az előjelző sárga színe hívja fel figyelmünket, hogy a főjelzőn *„megállj"* jelzés várható *Sári* elvtárs jól ismeri a pályát — a szabályzót visszaveszi, s fékezni kezd. Csökken a sebesség, s a *„megállj"*-ra álló főjelző előtt néhány méterrel megáll a vonat. Öt óra és 02 perc. *Sári* és *Végh* elvtársak szívügyünknek tekintik a vonat menetrendszerinti közlekedtetését. A forgalmi irodában nagy rendetlenséget tapasztalanak. Itt érdeklődnek: *vajjon miért akadályozzák a munkásvonat útját?* — Egy *„balkezes"* intézkedés: az 1242-es számú vonatra kell várni. Vonatunk öt óra húsz percig vár. — Újabb késés és már 44 perc összesen. Szégyen! *Kétvágányú pálya és 44 perc késés az induló állomástól harminc kilométerre.* Pedig elkerülhettük volna, ha az 1242-es számú vonat indulása előtt beérkeztünk volna Martonvásár állomásra.

— *Persze meginf a menetirányító* — jegyzi meg — és jogosan — *Sári* elvtárs. Martonvásáron *Hegyi* Ferenc szolgálattevő szabályosan fogadja késett vonatunkat. Hat perc múlva indulnak tovább az 1247-nek — hangzik határozott utasítása.

50 perces késést igazol az állomás, amely mégsem nyer igazolást

Tárnokon meg az 1230-asra kell várni *tizennégy percet.* Megint késünk . . . Így folytatjuk utunkat tovább, míg hat óra 43 perckor megérkezünk a Kelenföldi-pályaudvarra. Még meg sem állt a vonat, a dolgozók gyors egymásutánban ugrálnak le, szaladnak késési igazolványokért. Ötven percet késett. A késési igazolások egész sorát kell adni a munkásoknak. Mennyi adminisztrációt Semmi sem igazolja a munkásvonat késését! Mennyi kár a népgazdaságnak! Felbecsülhetetlen érték, amely kiesik a termelésből azalatt, hogy nem érnek be az üzemekbe a dolgozók a munkaidő kezdetére. Az ilyen súlyos hibák elkövetői az élettől elszakadt dolgozók, akik nem látják saját munkájuk jelentőségét, felelősségüket a vasútüzem egészében.

Az ilyen rossz munka a hanyagság következménye. A VII. Országos Vasútüzemi Értekezletnek a munkásvonatok késése csökkentésére vonatkozó határozata semmibevevése, a tervmunkák akadályozása.

Ez csak egy példa arra, hogyan nem szabad kezelni a munkásvonatok közlekedtetésének ügyét, de nem egyedülálló eset, mert szeptember 29-én hetvenkilenc percet, október 4-én huszonhárom percet késett ugyanez a munkásvonat. És ha már egyes forgalmi szolgálattevők és menetirányítók liberálisan kezelik a menetrend vastörvényének elvét, ne legyen elnéző a vasútigazgatóság, a III. osztály főnöke a mulasztókkal szemben. Vasútunk forgalmi dolgozói közösen a vontatás akkal tettekben váltsák valóra a vasútüzemi értekezlet határozatát és indítsanak harcot *a másodpercekért!*

KÉSZÜLÜNK a II. Országos Kultúrversenyre

Kulturális forradalmunk fontos szakasza kezdődött szeptember 15-én. Az Országos Népművelési Bizottság felhívása alapján *megindult a művészeti csoportok II. Országos Versenye.* Szakszervezetünk elnöksége a SZOT elnökségének határozata alapján foglalkozott a kultúrversenyben vasutas csoportjaink előtt álló feladatokkal és határozatot hozott a kultúrversennyel kapcsolatos munka sikeres végzése érdekében. Területi bizottságainknak, üzemi bizottságainknak — a területi, üzemi kultúrfelelősöket, kultúraktivákat bevonva — legfontosabb feladata volt, hogy a határozatot megtárgyalják, a határozat ismeretében fogjanak hozzá a csoportjaink a nagy feladatokhoz.

Az eddigi tapasztalatok

azt mutatják, hogy a területi bizottságok, a vonalfelelősök és az üzemi bizottsági elnökök előtt ismertették ugyan a feladatokat, de a kultúrfelelősöket nem vonják be a megbeszélésbe. Segítségük csak a plakátok és nevezési lapok kiküldésére korlátozódott. Ezért fordult elő, hogy most, amikor a nevezés küszöbén állunk

Kaposvár állomás kultúrfelelőse még mindig nem tudja, hogy mi a feladata a verseny szervezésével kapcsolatban

mert a területi kultúrfelelős elvtárstól nem kapott útmutatást, segítséget.

Most a legdöntőbb feladat, hogy minél több, sőt *valamennyi* csoportunk benevezzen a versenybe, mert a részvétel komoly fejlődési lehetőséget jelent valamennyi csoportnak.

Üzemi bemutatók

tartása csoportjaink *másik döntő feladata.* Azzal, hogy a csoportok egy-egy műsorszámmal szerepelnek a dolgozók előtt s meghallgatják a dolgozók bírálatát, segítik a csoport munkáját, mert az a dolgozó, aki ismeri a csoport eddigi teljesítményét, bírálatával, javaslatával segítségére lehet a további munkának. Olyan mértékben kell érvényesülnie a dolgozók véleményének, hogy

maguk a dolgozók döntsék el, melyik csoport nevezzen be a versenybe, melyik nem felel meg gyenge munkája miatt.

A baj az, hogy *nem minden csoport tartott üzemi bemutatót* s ha mégis tartott, *a dolgozók véleményét nem vette figyelembe.* Az *Északi Járműjavító* kultúrcsoportjának bemutatóját például nem követte vita. A bemutatkozás hasonló volt a szokványos műsoros esthez. Így nem lehet elérni azt a célt, hogy a dolgozó tömegek csakugyan tevékenyen részt vegyenek a kultúrversenyben s hogy a kultúrverseny igazán tömegmozgalommá váljon. A *debreceni Jutóházban* a kultúrcsoport jó agitációs munkát végez, gyakran küld egy-egy műsorszámot a jól dolgozóknak, csasztuskákon keresztül pedig a lemaradókat buzdítja a termelésre. A békekölcsönjegyzést is nagyban segítette Debrecen területén a kultúragitáció. Nem mondhatjuk ezt el *Szekesfehérvárról,* ahol a jó munkát azzal mérik, hányszor voltak vidéki szereplésen. Nem tekintik döntő feladatnak üzemünk területén a dolgozók nevelését és a terv teljesítésére való mozgósítását. Csoportjaink döntő modon vegyék figyelembe azokat a feltételeket, amelyek alapján a versenyben részt vehetnek s munkájuk súlypontjá részét a dolgozók nevelésének, a vasút előtt álló feladatoknak, a szocialista munkaversenynek, az őszi forgalom sikeres lebonyolításának, az ötéves terv döntő éve sikeres befejezésének, a vasutasnapon *Rákosi* elvtársnak tett ígéret valóraváltásának elősegítése képezze.

Dícsérjék, népszerűsítsék kultúrbrigádjaink a munkaversenyben élenjáró dolgozókat, buzdítsák jobb munkára a lemaradókat.

Ne legyen olyan szociális hely, munkaterület, ahová kulturbrigádjaink ne látogatnának el műsorukkal.

Csoportjaink feladata

segíteni az őszi és téli forgalom sikeres lebonyolításáért folyó küzdelmet, olyan modon, hogy a dolgozókat lelkesítsék Rákosi elvtársnak tett fogadalmuk valóraváltására, a maradiság felszámolásával a korszerű szovjet tapasztalatok alkalmazására. A műsorok lelkesítsenek az ötszázas és a kétezer tonnás mozgalom továbbfejlesztésére.

November 7-én minden üzemben legyen kultúrműsor.

A műsorszámok segítsék a Bolsevik Párt harcainak megismerését és emeljék ki a Nagy Októberi Szocialista Forradalom jelentőségét. Most készül az ország népe a harmadik Békekongresszusra. Kultúrbrigádjaink buzdítsák dolgozóinkat a békekongresszus tiszteletére tett felajánlásaik teljesítésére, adjanak műsort a békekisgyűléseken és küldöttválasztó gyűléseken.

Terjesszék el csoportjaink a lakótelepi segítséget is.

Látogassanak el egy egy lakótelepre minél gyakrabban és szereplésükkel nyerjék meg a vasutas családtagokat a kultúrotthonok látogatására.

Pártunk nevelő munkájába is szorosan kapcsolódjanak bele a kultúrcsoportok. A népnevelőkkel vállvetve harcoljanak a kitűzött feladatok végrehajtásáért

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden hétfőn. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. 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 VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM. Ára: 40 fillér 1952 NOVEMBER 10.

MI A SZOCIÁLDEMOKRATIZMUS?

A szociáldemokratizmus: a burzsoáziával való megalkuvásnak, az osztályharc tagadásának, a nyárspolgári elkényelmesedésnek, anyagiasságnak és fegyelmezetlenségnek szelleme és gyakorlata a munkásosztályon belül. A szociáldemokratizmus olyan ideológia, amely szavakban gyakran hirdeti a harcot a szocializmusért, a kapitalizmus ellen, a valóságban azonban visszatartja a munkásokat a forradalmi harctól, lebecsüli a munkásosztály forradalmi pártjának szerepét, elzárja a munkásosztályt szövetségeseitől. A szociáldemokratizmus: kispolgári ideológia, amely hitetlenséget terjeszt a munkásosztály erejével szemben, illúziókat kelt a társadalom *„békés"*, harcnélküli átalakulásáról. Lenin és Sztálin gyakran hangsúlyozták, hogy a szociáldemokratizmus tényleges szerepét, hatásait tekintve a burzsoáziát szolgálja; a burzsoázia befolyását tükrözi a munkásosztályra, a munkásmozgalomra. A szociáldemokratizmus tehát valójában a tőkés rendszerrel való együttműködés ideológiája, amely leszereli és elárulja a munkásosztályt az osztályharcban.

Hogyan került a kispolgári gyökerű, a burzsoáziát szolgáló ideológia a munkások közé?

Először: A munkásosztály nincsen kínai falal elzárva a többi osztálytól, köztük a burzsoáziától sem s ezért a többi osztály, köztük a burzsoázia nézetei is befolyást gyakorolnak a munkásosztályra. Ezt még megkönnyíti az, hogy a munkásosztály — összetétel szempontjából — nem teljesen egynemű. Mindenekelőtt a gyarmattartó tőkés országokban, de kisebb mértékben a többi tőkés országban is, kialakult a munkásarisztokrácia, amelynek az imperialista burzsoázia juttat néhány morzsát a profitból, különösen a gyarmatokból kisajtolt extraprofitból. A munkásosztálynak ez a kispolgárosodó rétege a legkedvezőbb talaj, a társadalmi alap az opportunizmus, a szociáldemokratizmus számára. Ez az a réteg, amelynek célja nem a forradalom, hanem saját *„kiváltságainak megőrzése"*. Ez az a réteg, amely — a sztálini meghatározás szerint — *„a perc érdekét"* a *„huzamosabb időre szóló érdek"* fölé helyezi, s ezt a szellemet, a kicsinyes, szűklátókörű anyagiasság és maradiság szellemét igyekszik az egész munkásosztályra átvinni.

Másodszor: A burzsoáziának megvannak a maga ügynökségei és ügynökei a munkásosztályon belül: a szociáldemokrata pártok, a jobboldali szociáldemokrata vezetők. Ezek az árulók ma már nemcsak saját burzsoáziájuk ügynökeiként lépnek fel, hanem mindenekelőtt az amerikai imperializmus ügynökeiként. Az európai szociáldemokrata pártok, az amerikai imperializmus politikai és ideológiai szálláscsinálói — amerikai pártok, a háború pártjai. A jobboldali szociáldemokrata vezetők és pártiaik egyik feladata az, hogy terjesszék a szociáldemokratizmus szellemét a munkásság között, hogy ezzel megkönnyítsék a burzsoázia és különösen az amerikai imperialista burzsoázia befolyásának kiterjesztését a munkásosztály egyes rétegeire.

Pártunk Központi Vezetőségének ülése rendkívül nyomatékosan hívta fel a figyelmet arra, hogy a szociáldemokratizmus a mi viszonyaink között is tovább él. Igaz, hogy az imperialisták nyílt jobboldali szociáldemokrata ügynökségét szétvertük, az álbaloldali szociáldemokratákra is súlyos csapásokat mértünk, megteremtettük a munkásosztály egységes, marxista-leninista pártját. De ez egyrészt nem jelenti azt, hogy nálunk már nincsenek jobboldali szociáldemokrata ügynökök. *Másrészt a szociáldemokratizmus sokkal szélesebb körre terjed ki, nehezebben fogható meg, nehezebben leleplezhető és kiküszöbölhető, mint a jobboldali szociáldemokrácia.*

Miből táplálkozik és hogyan jelentkezik a mi viszonyaink között a szociáldemokratizmus?

Először: A magyarországi jobboldali szociáldemokraták évtizedeken keresztül olyan emberré akarták nevelni a munkást, aki csak a saját, pillanatnyi anyagi érdekeivel törődik; aki fél minden forradalmi változástól, minden újtól; aki alázatos felfelé és dölyfös, erőszakos lefelé; aki maradian, korlátoltan ragaszkodik a megszokotthoz; aki nem hisz a munkásosztály teremtő erejében s nem bízik a munkásosztály államában, szemben áll a Szovjetunióval.

A felszabadulás óta az egykori szociáldemokrata és pártonkívüli munkások kommunista nevelésében nagy eredményeket értünk el. Munkásosztályunk a felszabadulás óta hatalmasat nőtt öntudatban is; a munka és a harc frontján egyaránt nagy győzelmeket vívott ki; mint a nemzet vezető osztálya, kiérdemelte az egész dolgozó nép bizalmát, háláját és szeretetét. Ugyanakkor azonban a munkásosztály egy részének gondolkodásából még nem tűntek el a szociáldemokratizmus maradványai. Nem ritka jelenség például a maradiság, a megszokotthoz való ragaszkodás, a régi mellett való állásfoglalás a régi és az új harcában. Ennek megfelelően nem ritka jelenség a húzódozás az új gépektől, fejlettebb munkamódszerektől; a meg nem értés vagy éppen ellenségeskedés az üzembe kerülő nőkkel és fiatalokkal szemben. Vannak még dohogók, mindennel elégedetlenkedők — sőt javíthatatlan fegyelmezetlenek, normalazítók és bérosalók is. Mindez igen gyakran a szociáldemokratizmus maradványainak a megnyilvánulása.

Másodszor: A mi viszonylag békés, sikeres feilődésünk megnöveli a szociáldemokratizmus táptalaját. Most, amikor kezd túlságosan is megszokottá válni a jó, nyugodt élet, — könnyen terjed a kényelmesség és az anyagiasság szelleme. Erősödik egy bizonyos lapos materializmus, amely mindent egyesegyedül forinttal vagy a fazék tartalmával akar mérni, s lebecsüli népi demokráciánk olyan vívmányait, mint az iskolák és egyetemek kapuinak kitárulása a dolgozók gyermekei előtt, mint ragyogó jövőnk megalapozása. Itt is, ott is jelentkezik az elpuhultság és az önzés szelleme, az áldozatoktól, erőfeszítésektől, fegyelmezett munkától való viszolygás — *„hiszen enélkül is megy a dolog"*.

A felszabadulás óta tömegesen áramlanak a munkásosztály soraiba az új dolgozók, akiknek zöme faluról érkezik, s akik között sok a háztartásból most jövő nő. Nem kis számban kerülnek az iparba a városi kispolgárságból származó elemek is. Ezek a rétegek, amelyek a multban nem mentek keresztül a nagyüzem fegyelmező iskoláján, magukkal hozzák és hosszabb-rövidebb ideig megtartják régi kispolgári nézeteiket, ingadozásaikat, amivel ugyancsak szülik és táplálják a szociáldemokratizmust.

Hangsúlyozni kell, hogy a kényelmeskedők, dohogók, maradiak stb. gyakran becsületes, rendes munkások, akik nem is sejtik, hogy a szociáldemokratizmus hatása alatt cselekszenek. Azt sem sejtik, hogy a jobboldali szociáldemokraták, az ellenség ügynökei gyakran felhasználják őket aljas céljaik érdekében.

„A szociáldemokratizmus elvi és gyakorlati leküzdése — állapította meg a Központi Vezetőség ülése —, *a kapitalizmus befolyása ellen vívott harcunk legfontosabb feladata üzemeinkben.* Természetesen rendkívül fontos, hogy leleplezzük és kisöpörjük az üzemekből a kártevő jobboldali szocdemeket; az eddiginél sokkal éberebben kell folytatnunk ezt a harcot. De a szociáldemokratizmus elleni harcban a döntő: a rendszeres, céltudatos, éber politikai munka. Egy pillanatra sem szabad megfeledkeznünk arról, hogy a békés illúziók, a megnyugvás és az önelégültség táplálják a szociáldemokratizmust. Éppen ezért lankadatlan politikai ideológiai küzdelmet kell vívnunk a megnyugvás szellemével szemben, erősítenünk kell a munkásosztály, a kommunisták harci szellemét, rá kell mutatnunk az osztályharc kiéleződésére, az ellenség aknamunkájának fokozódására. Állandó, meggyőző felvilágosító munkával kell segítenünk a becsületes, de politikailag elmaradt dolgozókat, hogy megszabaduljanak a szociáldemokratizmus maradványaitól.

A „Szabad Nép" 1952. augusztus 31 számából; egyben válasz Henyei Ferenc elvtársnak, a rákosrendezői üzemi bizottság elnökének és több más dolgozónknak a szociáldemokratizmussal kapcsolatos kérdésére.

DOLGOZÓINK LELKESEN KÉSZÜLNEK A HARMADIK ORSZÁGOS BÉKEKONGRESSZUSRA

KATONA LAJOS TUDÓSÍTÓ ÍRJA SZEGEDRŐL: A MÁV Felépítményi- és Vasanyagjavító ÜV dolgozói harcban állnak az évi terv teljesítéséért. Jelenleg csak 92 százalékban teljesítettük. Tudjuk, hogy mit jelent ötéves tervünk harmadik tervéve. Most összekötjük a békekongresszussal és Sztálin elvtárs születésnapja tiszteletére tett vállalásokkal tervünk teljesítését és becsületesen eleget is teszünk annak. Ugyanúgy, mint öntőink, akik november 7-e tiszteletére terven felül 3000 kilogrammos öntést vállaltak és vállalásukat

több mint kétszeresére, 7500 kilogrammra teljesítették.

A vegyeslakatos műhely a békekongresszus sikeréért a szeptember 17-i 137 százalékos átlagát már túlvitte a vállalt 142 százalékon és 147 százaléknál tart, nem is szólva arról, hogy terven felül 12 darab kisváltó állítót is készített. Rajtuk kívül pedig egész sor öntudatos dolgozónk viszi tovább november 7-i kiváló eredményét a békekongresszus tiszteletére.

FÖLDVÁRI LAJOS TUDÓSÍTÁSA BÉKESCSABÁRÓL:

November 7-i vállalásukat a békéscsabai fűtőház dolgozói becsületesen teljesítették. A békekongresszus és Sztálin elvtárs születésnapja tiszteletére pedig vállalták, hogy 5000 tonna szenet takarítanak meg 70.000 forint értékben.

Az állomás dolgozói a Rákosi elvtársnak tett fogadalom teljesítésére békeműszakkal köszöntötték november 7-ét és vállalták, hogy a békekongresszus tiszteletére a műhelyi javítási átlagot 26-ról 20 százalékra csökkentik. Eredmény máris, hogy a 100 elegytonnakilométer hat százalékkal vállalt túlteljesítését 22 százalékra teljesítették, a napi 200 tonna vállalt túlsúly helyett pedig 866 tonnát továbbítanak. De nem maradnak el a békéscsabai pályafenntartási dolgozók sem. Október hóban országos második helyezést értek el és a békekongresszus tiszteletére, majd azt követően Sztálin elvtárs születésnapjára lendületesen tartják átlagos 127 százalékos teljesítményüket.

*

Miskolc személypályaudvar dolgozói táviratban számoltak be *Rákosi* elvtársnak erről a kiváló teljesítményről, hogy fogadalmukat teljesítették és november 6-án 7 órától november 7-én 7 óráig 3017 kocsit gurítottak le az új rendezőpályaudvaron.

*

Szerte az országban lelkesen készülnek dolgozóink a harmadik országos békekongresszusra és arra törekszenek, hogy a november 7-i vállalásokat már teljesítve és túlteljesítve, — tovább vigyék ezt a lendületet az őszi verseny ügyét szolgálva a békekongresszusra, majd azt követően december 21-re.

ÚJ ÉLÜZEMEINK

A közlekedésügyi minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete együttesen értékelte a harmadik negyedévi terveljesítés alapján a vasútüzem területén működő szolgálati helyek, üzemek munkáját az *„élüzem"* címért folyó versenyben.

A forgalmi szolgálatnál

ÉLÜZEM: *Budapest Keleti-pályaudvar* negyedévi tervét 105.5 százalékra, a fajlagos kocsimozgatást 107, kocsitartózkodási tervét 95, a vonatok menetrendszerű indítását a tervhez viszonyítva 104, a vonatforgalmi tervet 101, a rakodási idő csökkentésére vonatkozó tervet 109 százalékra teljesítette.

MÁSODIK HELYEZETT: *Békéscsaba állomás.*

A pályafenntartási szolgálatnál

ÉLÜZEM: *Budapest Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség* a fenntartási tervmutató teljesítésében 108.7 százalékra, az átlagos teljesítményt 125 százalékra növelte, az egyezményes időbéres órák viszonya 0.90.

MÁSODIK HELYEZETT: *Mátészalkai Pályafenntartási Főnökség.*

A vontatási szolgálatnál

ÉLÜZEM: *A miskolci fűtőház* a tervhez viszonyítva 20 százalékos szénmegtakarítást ért el, százelegytonna kilométertervét 21, terhelési tervét 10, egy üzemi mozdonyra eső tervét 22 százalékkal túlteljesítette. Fajlagos összköltségét pedig 9.7 százalékkal csökkentette.

MÁSODIK HELYEZETT: *Nyíregyháza fűtőház.*

ÉLÜZEMEINK példát mutatnak

Legnagyobb pályaudvarunk homlokzatán büszkén csillog az ötágú ezüstcsillag: a *Keleti-pályaudvar* elnyerte az *„élüzem"* címet.

Milyen volt az út, amely eddig a kitüntetésig vezetett? Próbáljunk az események mozaikkockáiból egységes képet összerakni erről az útról.

*

Mintegy négy hónappal ezelőtt többen ülték körül az asztalt az üzemi bizottság szobájában. A második negyedévi tervről beszéltek, s a mondatok úgy vetítődtek rá a hibákra, hiányosságokra, mint az autó reflektora az elsuhanó kilométerkövekre. Magas a kocsitartózkodási egységidő — késve állítják be a kocsikat — lassú a tolatás — késve indulnak a vonatok — rossz a munkafegyelem, sok a késés, az igazolatlan mulasztás.

— Ezt a hibát kellett volna először is említeni, a munkafegyelem lazaságát — mondotta akkor *Dorka* István főraktárnok. *— A többi hiányosság is ezzel függ össze. Ezért vállalom, hogy tudatosítom dolgozótársaimmal, mennyire fontos a pontosság, a fegyelmezettség.*

*

Most, az ünnepi percekben — kettős ünnep ez a Keleti-pályaudvar dolgozói számára, mert a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* évfordulójának előestéjén tartják az *„élüzem"*-avatást — sorra veszik a dolgozók, hogyan javították ki hibáikat, hogyan járultak hozzá, hogy a vasutasok teljesíteni tudják a pártnak és *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmukat.

— A harmadik negyedévben sem késés, sem igazolatlan mulasztás nem fordult elő — így, ilyen röviden, de büszkén összegezi *Dorka* elvtárs annak a felvilágosító munkának az eredményét, amelyet ő indított el a harmadik negyedév küszöbén.

— 6.6 százalékkal csökkent a tolatási órák száma — mondja *Burián* Sándor tolatásvezető. Ő és brigádja határozták el, hogy minden szolgálat-átvétel előtt *„kommunista tízpercet"* tartanak, megbeszélik a napi feladatokat. Kezdeményezésüket azóta minden tolatóbrigád átvette.

— Munkás- és személyvonatainknál a második negyedévben még 4—5 százalék volt a késési átlag, a harmadik negyedévben egy százalékra csökkentettük — mondja *Balatoni* János rendelkező forgalmi szolgálattevő. *Az eredményt a forgalmi és vontatási komplexbrigád jó munkájával értük el.*

*

Javult az újítómozgalom. A második negyedévben egyetlen elfogadott újítása sem volt a dolgozóknak, a harmadik negyedévben pedig 52 újítási javaslat közül kilencet elfogadtak, tizenegyet most tárgyalnak. Szeptemberben a pályaudvar területén nem történt baleset. Az *„óvd az árut"*-mozgalom kiszélesítésének eredményeképpen negyedév alatt nem sérült meg áru. A versenyszellem, a verseny nyilvánossága javult: naponta, tiznaponként és havonként tüntetik fel az eredményeket a népszerű versenyórákon.

*

Érthető, hogy a kettős ünnep örömteli perceiben büszkék a Keleti-pályaudvar dolgozói az eredményekre és különösen büszkék arra, hogy a Keleti az első személypályaudvar, amely elnyerte az *„élüzem"* címet.

— Pedig hallatszottak olyan ellenséges hangok — mondja *Szécsényi* Géza üzemi bizottsági elnök —, *hogy hiába minden erőfeszítés, személypályaudvar úgysem lehet élüzem. Most bebizonyítottuk, hogy a jó munka mindig elnyeri jutalmát. De nem állunk meg ennél az eredménynél, jelszavunk: „előre a miniszteritanács vándorzászlajáért". Ezért még jobban meg kell javítani munkánkat, különösen a kocsitartózkodási egységidő leszorításáért kell még következetesebben harcolnunk. De ha továbbra is úgy felhasználjuk a párt segítségét, mint eddig, még biztosabbak lehetünk a sikerben. Az „élüzem" címet is a párt útmutatásának, pártszervezetünk minden téren megnyilvánuló segítségének köszönhetjük, mert minden alkalommal feltárta a hibákat és megmagyarázta, hogyan tudjuk kijavítani azokat.*

*

Az élüzemjelvény a pályaudvar homlokzatán csak akkor csillogtat tőretlen, büszke fénnyel, ha a dolgozók a csillogó sinpárok mellett sem feledkeznek meg soha *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmukról, a vasútüzemi értekezlet határozatairól.

Forgalmi dolgozók! A tolatások meggyorsításával növeljük az utazási sebességet! Harcoljunk Rákosi elvtársnak tett fogadalmunk betartásáért!

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Harcban a párt- és a DISZ-oktatás tanulási fegyelmének megszilárdításáért

Vasutas pártszervezeteink azért értek el döntő sikereket a vasút előtt álló feladatok megoldásában, mert tevékenységüket a marxizmus-leninizmus tanításai irányították. Az osztályharc és az egyre feszültebbé váló nemzetközi helyzet, a vasút előtt álló nagy feladatok miatt még jobban megnőtt a vasúton folyó elméleti munka, a vasutas dolgozók, elsősorban a párt- és a DISZ-tagok politikai nevelésének jelentősége.

Az elmúlt hetekben országszerte megkezdődött a párt- és DISZ-oktatás. Az oktatás általános jó beindulása bebizonyítja, hogy a vasutas pártszervezetek, a párttagság és a pártonkívüliek legjobbjai felismerték a tanulás jelentőségét. Már az elmúlt oktatási évben is jelentős eredményeket értünk el, azonban a tanulási fegyelem hiányossága nagymértékben akadályozta a jobb tanulási eredmények elérését.

Ez komolyan figyelmezteti a pártszervezeteket arra, hogy az új oktatási évben fokozottan harcoljanak

a tanulási fegyelem

megszilárdításáért. Helyesen tesznek egyes pártszervezetek, hogy elsősorban a pártcsoportbizalmi elvtársakat teszik felelőssé a csoportjuk oktatáson való megjelenéséért, tanulásáért.

Fontos, hogy a pártcsoportbizalmiak, az oktatók és hallgatók is tisztán lássák, hogy az elmélyült felkészülés, a tanulási idő jó kihasználása, figyelem a foglalkozásokon, az éberség fokozása, az igazolatlan hiányzások megszüntetése, a szemináriumokon való pontos megjelenés megvalósításáért folyó harc *a tanulási fegyelemért és a hallgatók aktivizálásáért folyó harcot is jelenti.*

Szükséges, hogy menetközben helyesen értékeljük az eredményeket és élesen mutassunk rá a mutatkozó hiányosságokra, mert a hibák azonnali feltárása teszi csak lehetővé, hogy a párt- és DISZ-oktatásban a fegyelem lazulását elkerülhessük.

Az oktatás indulásánál elért eredményeink azért jöhettek létre, mert az előadók és a hallgatók jelentős része komolyan vette megbizatását, jól felkészült. Több politikai iskolán nem volt igazolatlan hiányzás és számos iskolán a hallgatók megjelenése 80—90 százalékos volt.

A propagandisták felkészültsége, példamutatása jelentősen fokozza a tanulási fegyelem megszilárdítását. Szolnok állomáson *Szenes* Ottó elvtárs példamutatóan készült fel, az anyagot összekapcsolja a napi politikai, termelési kérdésekkel, lelkiismeretesen vezeti iskoláját. Eredményét azáltal éri el, hogy szoros kapcsolatot tart a pártszervezettel, a politikai tisztjével, de tájékozódik a szakvonali vezetőktől is hallgatói termelési eredményeiről. A hallgatók szeretik és pontosan jelennek meg a foglalkozásokon és érzik, hogy a tanultakat felhasználhatják a saját munkájukban.

A propagandisták felelőssége

A propagandisták szoros kapcsolata a párt- és DISZ-szervezettel, a szakvezetőkkel, a termelési kérdések, a szolgálati hely problémáinak ismerete biztosítja azt, hogy a propagandisták helyesen kapcsolják össze az elmélet és gyakorlat kérdéseit és ez fokozza a hallgatók aktivitását. Így végzi munkáját az Anyagvizsgáló Intézet propagandistája, akinek előadásai színesek, hallgatói a szemináriumokra felkészülnek, jegyzetet készítenek és nincs igazolatlan hiányzó.

Ahol a propagandisták kapcsolata hiányos a párt- és DISZ-szervezettel, a szakszolgálati vezetőkkel, ott ez kihat az oktatásra. Például Rákospalota-Ujpest állomáson, ahol a első oktatáson 81, a másodikon 67, a harmadikon pedig 54 volt a politikai iskolák látogatója.

A propagandista jó vagy rossz — felkészülése kihat a hallgatókra. A Landler Művek első alapszervezetében *Kovács* elvtársnő nem készül fel megfelelően, az anyagot nem kapcsolja össze a napi kérdésekkel, a sajátos helyi problémákkal. A szemináriumi foglalkozásokon nem elégíti ki a hallgatók igényeit, így a hallgatók fejlődése nincs megfelelően biztosítva, — s ezért azok nem szívesen mennek az iskolára.

A pártoktatásról, szemináriumi foglalkozásról egyetlen hallgatónak sem szabad hiányoznia. Már egy hallgató elmaradása is veszélyezteti az iskola fegyelmét, hiszen később kell a hiányzást pótolnia és ez csökkenti

a szeminárium színvonalát

November 15-én kezdjük el a Központi Vezetőség határozata alapján tanulmányozni a Szovjetunió Kommunista Pártja XIX. kongresszusának anyagát. El kell érni, hogy a szemináriumokon ne legyen lemorzsolódás. Minden hallgatót hasson át az a tudat, hogy a XIX. kongresszus anyagának tanulmányozása nagy megtiszteltetés számunkra.

A sajátos szervezeti formák lehetővé teszik az utazószemélyzet és turszolgálatosok számára is, hogy az iskolán minden elvtárs megjelenhessen. Az oktatásba bevont hallgatók érezzék kitüntetésnek a szervezett pártoktatásban történő részvételt és harcoljanak az eredmények fokozásáért, a tanulási fegyelem megszilárdításáért.

Tartsák szem előtt vezérelvként az MDP Szervezeti Szabályzatából:

„A párttagság kötelessége, hogy . . . szakadatlanul fejlessze politikai tudását és emelje műveltségi színvonalát, igyekezzék elsajátítani a marxizmus-leninizmus tanításait." El kell érni, hogy az iskola minden tagja vállaljon felelősséget az iskola tanulási fegyelméért, hogy a kollektíva egyöntetűen lépjen fel a hanyagsággal, közömbösséggel szemben.

A vasutas pártszervezetek feladata, hogy a propagandamunka sikere érdekében a legmesszebbmenően segítsék a tanulási fegyelem megszilárdítását

Nyujtsanak fokozott segítséget

a propagandistáknak és hallgatóknak. A pártcsoportbizalmiakon és népnevelőkön keresztül állandóan tudatosítsák az iskolára bevont párttagok és pártonkívüliek között, hogy csak a tanulási fegyelem pontos betartása biztosítja a marxista-leninista tudás elsajátítását. A fejlettebb elvtársak patronálják a gyengébb hallgatókat. A propagandisták tanítsák meg a nehezen jegyzetelőket — főleg az írásban gyakorlatlanokat, — a helyes jegyzetelésre. Segítsék a bírálat, a kommunista magatartás fejlesztését. Ellenőrizzék az iskolák tanulási fegyelmét és adjanak meg minden segítséget a párt- és DISZ-oktatás, a vasutas dolgozók eszmei- politikai színvonalának emelésére, mely irányt mutat és erőt ad a békéért, a szocializmus építéséért vívott harcban.

Tóth István

Szakvonali vezetők mulasztásai és felelőssége az újító mozgalomban

A vasutas dolgozók ezrei napról napra újabb észszerűsítéseket és újításokat vezetnek be a termelésben a vasúti tervek teljesítése érdekében. A nagytömegű újítások elbírálása komoly feladatok elé állítja a vasút különböző szerveit. A feladatok elvégzése megköveteli az újítás

a társadalmi bírálatok

rendezése, amelyek során a dolgozók hasznos javaslataikkal segítik az újításokat elbíráló szerveket a meglévő hiányosságok felszámolásában. Ugyanakkor bírálatukkal rámutatnak az egyes vezetők és újítással foglalkozó dolgozók helytelen munkájára, amellyel lényegében az újítómozgalmat akadályozzák a vasút területén. Így 1952 szeptember 18-án az Északi Járómüjavító ÜV kultúrtermében megtartott társadalmi bíráláton

a járműjavító üzemi vállalatok újítói élesen bírálták a vasút felső vezetésében meglévő bürokráciát, amelyek késleltetik az újítások elbírálását, azok bevezetését.

De bírálták azokat a dolgozókat is, akik *személyeskednek* munkájukban és ezzel fékezik az újítómozgalom fejlődését, mint például a 7/D. II. osztályhoz tartozó *Boda* Gyula vagy az I/1. E. osztályhoz tartozó *Lukács* Péter elvtársak.

A Vasutasok Szakszervezetének elnöksége az ügy tisztázására október 3-án megbeszélésre hívta össze az érdekelteket, így a MAV vezérigazgatóhelyettesét, *Somkuti* elvtársat, az ellenőrzési osztály részéről *Sáros* Jenőt és *Szilágyi* Ferencet, az I. szakosztály képviselőjét, *Rónyi* Károlyt, az I/1. osztály vezetőjét, *Kaposvári* elvtársat, a 7. szakosztály képviseletében *Sári* elvtársat, valamint a vasúti főosztály ÜB-elnökét, *Szabó* elvtársat és *Boda* Gyula elvtársat, továbbá a Találmányi Hivatal részéről *Szücs* Sándor elvtársat.

Az értekezlet folyamán felszínre kerültek azok a hiányosságok, amelyek a vasúti főosztályon folyó újítási munkát akadályozzák. Megállapítást nyert, hogy

az újítási munka vitelét elősegítő intézkedések végrehajtását elmulasztották. Nem vonták felelősségre a mulasztókat.

Még rosszabb a helyzet az I/1. E. és a 7. szakosztály területén. Ez megmutatkozott akkor, amikor az értekezlet elején úgy nyilatkoztak egyesek, hogy ez a vitás kérdés már lezárt dolog, el van intézve, de az értekezlet folyamán mégis súlyos ellentétek kerültek felszínre, amelyek nem kis mértékben személyi ellentétből fakadtak.

Személyi ellentétek

jelentkeztek például *Boda* Gyula, a 7/D. II. osztály újítási csoportvezetője, valamint *Lukács* Péter, az I/1. E. osztály előadója között.

Mindketten tagjai pártunknak és az elvtársi együttműködés, pártunk célkitűzéseinek megvalósítása helyett az ellentéteket mélyítették el egymás között. Nem keresték a megoldást a felmerülő nehézségek leküzdésére, hanem az adatgyüjtéseket úgy alkalmazták, hogy azokkal vajjon kit lehet *„kispriccelni"*.

Boda és Lukács elvtárs elhanyagolták az újítómozgalom hiányosságainak felszámolását, ezen keresztül késleltették az újítások elbírálását és ezzel a népgazdaságnak jelentős mértékű károkat okoztak.

A személyi ellentéteket fokozta az a körülmény is, hogy az egyes szakosztályok úgy vélték, az I/1 E. elvi ügyosztálynak nincs beleszólása az újítómunka vitelébe. Ez a vélemény teljesen ferde és hamis. Tudni kell azt, hogy az újítómozgalom egységes irányításáért, az eljárások egységes viteléért az I/1. E. elvi ügyosztály a felelős a vasúti főosztályon belül a Találmányi Hivatal felé. Az újítómozgalomnak az I/1. E. ügyosztály által való irányítása természetesen nem gátolhatja és nem befolyásolhatja az egyes szakosztályokat az újítások műszaki elbírálásában. Az újítási javaslatok elbírálásának helyességéért a műszaki osztályok a felelősek.

Az értekezlet megállapította, hogy *Lukács* és *Boda* elvtársak nagymértékben felelősek azért, hogy helytelen magatartásuk ilyen károsan befolyásolta az újítómozgalom fejlődését. Az értekezlet határozati javaslatot fogadott el, amelyben felkérik a szakszervezet elnökét, hogy tegyen javaslatot a szakszolgálat felé a két elvtársnak más munkakörbe való helyezésére. A javaslat alapján

Boda elvtársat funkciójából leváltották és más munkakörbe helyezték, de Lukács elvtárs ma is a helyén van.

Várjuk a feleletet, hogy miért? Véleményünk szerint legalább annyira hibáztatható *Lukács* elvtárs a mulasztásokban, mint a leváltott *Boda* elvtárs.

Boda és Lukács esete figyelmeztesse minden dolgozónkat arra, hogy munkája közben törekedjen a jó elvtársi viszony kialakítására. Ez azonban ne menjen a bírálat elfojtására, ellenkezőleg, bátran a bírálat és önbírálat szellemében legyen építő, hogy segítse a dolgozókat a hiányosságok megszüntetésében.

Itt van az ideje, hogy egyes szakszolgálati vezetők megértsék: az újítómozgalom nagymértékben hozzájárul a vasúti tervek határidőelőtti teljesítéséhez, a belső tartalékok felszínre hozásához. Éppen ezért kölcsönösen támogassák egymást, s tudásuk legjavával segítsék az újítómozgalom magas színvonalra emelését a vasúton.

Szakszervezeti funkcionáriusaink pedig bármilyen munkaterületen dolgoznak is, tartsák fontos feladatuknak az újítómozgalom fejlesztését és harcoljanak keményen és bátran mindazokkal szemben, akik az újítómozgalmat fejlődésében gátolják.

NOVEMBER 15-én nyitja kapuit Budapesten az I. Nemzetközi Közlekedési Kongresszus



Amint arról már beszámoltunk, Budapesten nyitja meg kapuit az I. nemzetközi közlekedési kongresszus. A rendkívül fontos jelentőségű értekezlet november 20-án fejeződik be és ezalatt a hat nap alatt a legidőszerűbb problémákat vitatja meg a legkiválóbb közlekedési és mélyépítési szakemberek részvételével.

A november 10-i megnyitó ülésen *Csanádi* György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója, műszaki egyetemi tanár a közlekedési pályák építése és fenntartása gépesítésének általános kérdéseiről tart előadást. Másnap *Somkuti* Árpád elvtárs, vezérigazgatóhelyettes, a pályafenntartás gépesítésének szervezési kérdéseit, a futószalagszerű pályafenntartás alkalmazásának feltételeit tárgyalja, a pálya felszínében mutatkozó hibák gépi mérése és a hibás sínek rendszeres vizsgálatának kérdéseivel egyetemben.

Gosztonyi Béla, igazgató, november 17-én a Magyar Államvasutak üzemével kapcsolatos vágánycserék gépesített végrehajtásáról és az alkalmazott gépi eszközökről értekezik, majd november 18-án *Rathing* Ferenc, okleveles mérnök az előfeszített vasbetonalj elméletéről, gyártásáról és a vasbeton aljakon a sín leerősítésének kérdéséről tart előadást.

Az előadásokat a gépi vágányfektetés helyszíni bemutatása követi. A kongresszus a vasút problémáin kívül, közúti kérdésekkel is foglalkozik.

A „New York Herald Tribune" a koreai vasutasok hősiességéről

Az Északamerikai Egyesült Államokban, New Yorkban, megjelenő *„New York Herald Tribune"* beszámol arról a hősi harcról, amelynek nap, mint nap tanúi a betolakodó amerikaiak Koreában. A koreai vasutasok hősi munkájáról így ír az újság:

„Egyik pilótánk a napokban drámai bizonyítékot szerzett arról, hogyan képesek a kommunisták eltüntetni egy megsemmisítőnek vélt légitámadás nyomait. A pilóta személyesen vezetett egy támadást a Vonszantól délre fekvő észak-koreai vasútvonal ellen. A támadás eredményei teljesen kielégítőnek látszottak. A pilóták láthatták, hogy a sínek hat mérföldnyire terjedő területen fel voltak szaggatva.

Huszonnégy órával később a pilóta ugyanazon terület fölött repült. A vágányokat az egész vonalon helyreállították! Később szavahihető jelentésekből megközelítő pontossággal megtudtuk, hogy mi történt. Úgy látszik, a kommunisták utánpótlásának parancsnoksága arra az elgondolásra jutott, hogy ezen a szakaszon bizonyos időnként minden valószínűség szerint légitámadások várhatók a vasútvonal ellen. Ezért alagutakban nagymennyiségű tartalékvágányt raktároztak el és munkásosztagokat mozgósítottak azonnali cselekvésre . . . Az említett légitámadás után két kommunista osztagot állítottak munkába. Egész éjjel dolgoztak s a rákövetkező napon is délig. A második éjszakán, amint a pilóta jelentette, a vasútvonal újból megnyílt a közlekedés számára . . ."

November 30:

„Múzeumok napja"

November végén lesz 150 éve, hogy Széchenyi Ferenc megalapította az első magyar múzeumot: a Nemzeti Múzeumot

A 150 éves évforduló napján, november 30-án tartjuk meg hazánkban a múzeumok napját. Ez nemcsak a múzeumok ünnepe, hanem a látogatók rohamosan növekvő táborának is. A másfélévszázados évfordulónak, olyan alkalomnak kell lennie egyben, amely még szorosabbá teszi a múzeumok kapcsolatait a dolgozókkal és sok új barátot, aktivát szerez a vasutas dolgozók körében.

Vasutasok! Látogassátok az egyre épülő, szépülő múzeumainkat, az egyetemes és nemzeti kultúra fellegvárait!

A vasgyüjtés sikeréért

Az év tavaszán megtartott fémgyüjtés alkalmával kiemelkedően szép eredményeket értek el a józsefvárosi pályaudvar dolgozói: 18 tonna vas- és fémhulladékot gyüjtöttek össze az állomás területén. A józsefvárosi dolgozók úgy érzik, hogy ez a szép eredmény kötelez. Amikor azt olvasták a *Szabad Népben*, hogy novemberben újabb vasgyüjtési akció kezdődik, nyomban népnevelőértekezleteken, rőpgyüléseken beszélték meg a tennivalókat. *Nyolc brigádot* alakítottak, felosztották közöttük a gyüjtési területet és *részletes tervet dolgoztak ki a gyüjtés lefolytatására.* A nyolc brigád közül kettő ifibrigád. A józsefvárosi ifik ezzel is dokumentálni akarják, hogy teljes erejükkel csatlakoznak a DISZ által kezdeményezett őszi vasgyüjtési akcióhoz.

A józsefvárosi brigádok november 10-én kezdik a vasgyüjtést és megfogadták, hogy 20-ig a pályaudvar területén található mindenféle vas- és fémhulladékot összegyüjtenek.

V. KULJABKO elvtárs levele SZAKSZERVEZETÜNK KÖZPONTI VEZETŐSÉGÉHEZ

V. *Kuljabko* elvtárs, a Szovjetunió Vasutasszakszervezete Központi Bizottságának elnökhelyettese levélben köszönte meg szakszervezetünk elnökségének a szovjet vasutasnap alkalmából levélben hozzájuk eljuttatott üdvözletét.

Kuljabko elvtárs levelében beszámol a szovjet vasutasok munkájáról. Megirja többek között, hogy 1955-re a 35—40 százalékos teherforgalmi növekedés van előirva 1950-hez képest. Ennek megfelelően mintegy 60 százalékkal növekszik a második vágányok üzembehelyezése és mintegy négyszeresen a villamosított vasútak száma. Közel két és félszer annyi vasútvonal épül, mint az 1946—50. években. Az ötéves terv végéig 80 százalékkal növelik meg az automatikus blokkolással ellátott vasúti vonalszakaszok hosszát és majdnem két és félszer emelkedik az elektromos biztosító berendezésbe bekötött váltók száma. További jelentős gépesítések történnek a gurítódombok területén és jelentősen megjavítják a tolatómunka irányítására szolgáló rádióösszeköttetést is.

A szovjet vasutakon 1955-ben a kocsiforduló legalább 18 százalékkal lerövidítik az 1950-es évhez viszonyítva, a mozdonyok napi útja pedig legalább 12 százalékkal lesz hosszabb.

A továbbiakban arról ir, hogy arra törekszenek, hogy határidő előtt fejezzék be tervüket és csökkentsék a kocsik tartózkodási idejét a pályaudvarokon. Elmondja levelében *Kuljabko* elvtárs, hogy a kocsiforduló gyorsításáért folytatott harcban milyen nagy szerep jut a diszpécsereknek. Egy példát hoz fel: *Szolovjev* elvtárs, a leningrád—vityebszki vonalfőnökség menetirányitója a XIX. kongresszus előtt sztahanovista őrséget vállalt és már tíz nap alatt műszakának dolgozói 17 nehéz rakományú szerelvényt állítottak össze, amelyek több mint tízezer tonna árut szállítottak terven felül.

Levele végén *Kuljabko* elvtárs eredményes jó munkát kiván minden magyar vasutasnak az őszi csúcsforgalomban, s az új Magyarország sikeres felépítéséért vívott harcukban.

„A kommunizmus útján"

cimmel nagyszabású kiállítást rendezett a Magyar Szovjet Társaság a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 35. évfordulója alkalmából a Műcsarnokban.

Az első terem a Volga—Don-csatorna építését és működését mutatja be, látható a kiállításon élethű modellen az ural-kuznyecki kombinát működése. A kiállítás csúcspontja a „Moszkvai panoráma", amely Fülöp Zoltánnak az Operaház Kossuth-díjas díszlettervezőjének tervei szerint készült. A néző előtt kitárul a Szovjetunió fővárosának képe, a Kremllel és a Vörös-térrel az előtérben, ahogyan a Moszkva-szálló tizedik emeletéről látható.

A kommunizmus építőinek boldog, vidám életét bemutató kiállítást nézzék meg vasutas dolgozóink valamennyien.

Kereskedelmi dolgozók! Az őszi forgalom sikeréhez járuljunk hozzá a kocsik egyenletes megrakásával, ezzel elkerüljük a kocsiácsorgást!

Hogyan lett élüzem a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség

Örömtől sugárzó tekintetekkel találkozunk a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökségen. Az öröm kifejezésébe nem kis büszkeség is vegyül. Hogyisne! *Élüzem lett a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség!* Szép ünnepség keretében került sor az élüzem-jelvény és a zászló átadására. Utána a visszaemlékezés boldog izgalmával mondják el a dolgozók, hogyan érték el az élüzemszintet.

Szoros együttműködéssel a tervteljesítésért

A harmadik negyedév eredményei a munkaverseny helyes vitelével és a különböző mozgalmak valamennyi ágának lendületes alkalmazásával hónapról hónapra növekedtek. A fokozatos emelkedést a párt és a szakszervezet támogatásával, útmutatásával, helyes bírálataival érték el. A szakaszok dolgozói, előmunkásai és műszaki vezetői szorosan együttműködtek a párt- és szakszervezeti vezetőkkel, alkalmazták a szovjet és magyar munkamódszereket, ez tette lehetővé, hogy a hetedik hónapban 123, a nyolcadikban 124, a kilencedik hónapban pedig 128 százalékra teljesítették a tervet. A teljesítménybérben végzett órák száma ebben az időszakban 90—89—90 százalék volt. A teljesítmények fokozatos emelkedése mellett nagy súlyt helyeztek a minőségi munkára. A jó eredmények csak úgy születhettek meg, hogy a pályamesteri szakaszokon megtartott termelési értekezleteken *a dolgozók minden alkalommal feltárták a hibákat, megkeresték a hiányosságok, lemaradások okait és azok orvoslását is.* Rámutattak például, hogy a magasépítményi szakaszon *aránylag kevés a teljesítménybérben elszámolt órák száma.* Ezen ideiglenes egységidők felvételével segítettek.

Nincs 110 százalékon aluli teljesítmény

A Nefjodov-mozgalom alkalmazásánál felülvizsgálták a tervfelbontásokat és megállapították, hogy egyes pályamesteri szakaszokon a feszített százalékkal való tervezéseket és előirányzott órákat nem vették figyelembe, ennek következtében ezeknél a szakaszoknál lemaradás mutatkozik. Fokozott ellenőrzéssel és tervfelülvizsgálattal, műszaki segítség adásával *megmutatták a tervkészítés helyes módszerét* s legközelebb ezek a hiányosságok már nem jelentkeztek. A hosszútéjárati felajánlásoknál, a Rákosi elvtársnak tett fogadalom teljesítésére, az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítására az *„500 kilométeres"* mozgalomra, a vasutas napra, az alkotmány ünnepére, a dolgozók 98 százaléka tett vállalást. Az *„ötszázas"*-mozgalomban a vágányzáras munkáknál előirányzott órák számát 9.8 százalékkal csökkentették. A vonalhálózat területén a hídfenntartási és villamosítási építkezéseknél alkalmazott lassújeleken kívül az ideiglenes lassújeleket is megszüntették. A sztahanovisták, élenjáró dolgozók, a műszaki vezetők, a Röder-mozgalom alkalmazásával állandóan segítették és patronálták munkatársaikat. Így el tudták érni, hogy a harmadik negyedévben *egyetlen dolgozónak sem volt 110 százalékon aluli teljesítménye.*

A női dolgozók is élenjárnak

Különösen büszkék az új élüzem dolgozói arra, hogy *a női dolgozók is élenjárnak a termelésben* és jó munkájukkal bizonyították be, hogy megértették milyen feladatok várnak rájuk az ötéves terv építésében. Különösen kitűnt *Hrencsár* Mária előmunkásnő, aki a vasutasnap alkalmával megkapta a Köztársasági Érdemrend harmadik fokozatát. A XV. pályamesteri szakaszon négy női dolgozót sztahanovista oklevéllel tüntettek ki.

Hiányosságok elsősorban a távolabbi pályamesteri szakaszokon és magasépítési szakaszokon fordultak elő. A hibák abból adódtak, hogy a vezető pályamester nem vette kezébe a szocialista munkaverseny irányítását, hanem beosztottjaira bízta. Oktató és nevelő munkával sikerült elérni, hogy ezek a pályamesterek elsajátították a munkaversenyszervezést és maguk vették kézbe annak irányítását. Ilyen módon *sikerült a munkaversenyt kiszélesíteniök és fellendíteniök.*

A pályamesteri szakaszok közötti versenyben a IX. felépítményi szakasz lett az első. Hét hónapja tartja az *„élszakasz"*-szintet. Vezetője *Torma* Ernő főpályamester. Eredményeit jó tervfelbontással, a munka jó megszervezésével, valamint a szovjet és a magyar módszerek helyes alkalmazásával érte el. *Baki* István XIX. szakasza ebben a negyedévben második lett. Kitűnt csapatában *Kalocsai* István előmunkás, aki eredményesen alkalmazta a Röder- és a Deák-mozgalmat és a tervet napokra felbontotta.

A magasépítményi szakaszok között Rákoson az V. felépítményi szakasz tűnt ki *Laczkó* László főpályamester vezetésével. Az első szakaszon *Zavarkó* Balázs előmunkás, *Szilágyi* Irén előmunkás a X. szakaszon, *Gyebnár* Erzsébet, a XXI. szakaszon, *Ádám* Katalin végzett jó munkát. Kitűnt még az I. szakasz dolgozói közül *Kovács* II. János, a IX. szakaszon *O-Kovács* László, a X. szakaszon *Molnár* András segédmunkás. A műszakiak közül *Szűcs* László műszaki főtiszt, és *Domokos* Rudolf főmérnök végzett példaadó munkát. Valamennyien jutalmat is kaptak. Összesen 56 dolgozó részesült pénzjutalomban, 17.800 forintot osztottak ki jutalmazásukra.

A Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség dolgozói nem akarnak megállni a harmadik negyedévben elért eredményeiknél, a IV. negyedévben tovább akarják fejleszteni azokat és meg akarják tartani az élüzem címét.

November 7-i vállalásuk elvégzésével túlteljesítették 1952. évi tervüket

A szegedi fűtőház dolgozói munkafelajánlásainál megmutatkozik a szeretet, melyet a vasutas dolgozók éreznek a hős szovjet nép iránt. Megfogadták, hogy az eddiginél több és jobb munkával ünneplik november 7-ét. A harmadik negyedévben 751 tonna szenet takarítottak meg, szeptember hónapban pedig 149 ezer tonna túlsúlyt továbbítottak.

A mozdonyjavító műhely dolgozói sem maradnak el tervük teljesítésében, jelenleg átlagosan 120 százalékra teljesítik előirányzatukat. Kovács Pál november 7-ére vállalta, hogy teljesítményét 148 százalékra emeli. Helyes munkamegszervezéssel már 153 százalék teljesítményt ért el.

A vállalások teljesítésében, az adott szó betartásáért folyó harcban példamutató munkát végeztek a kocsijavító műhely dolgozói. November 7-ére vállalták évi tervük befejezését. Szavukat betartották, jóval a határidő előtt

október 18-án a vállalt határidő előtt 19 nappal befejezték egévi tervüket és utána vállalták, hogy a nagy évforduló tiszteletére befejezik januári tervüket is.

Ebben az eredményes harcban a műhely hét sztahanovistája a *Röder*-mozgalom keretében patronálást vállalt gyengébben teljesítő társai felett. *Bite* Mihály lakatos *Farkas* László ifjúmunkásnak adta át munkamódszerét a ezáltal teljesítménye rövid idő alatt 98 százalékról 161 százalékra emelkedett. *Kovács* Mihály művezető tanácsaival, helyes munkamegszervezésével segíti a dolgozókat vállalásaik teljesítésében. A műhelyben kezdeményezésére minden dolgozó csatlakozott a *tízperces* mozgalomhoz. Ennek nyomán minden dolgozó a munka megkezdése előtt negyedórával megjelenik munkahelyén és gondosan előkészül a napi munka elvégzésére.

A második vasutasnap óta naponta tíz-tizenöt kocsit javítanak ki anélkül, hogy azokat a javító műhelybe kellene vontatni. Így az áruval megrakott kocsikat nem kell kisorolni a vonatot, biztosítják az áru gyors továbbítását.

A fűtőház dolgozói versenyre hívták a békéscsabai fűtőház dolgozóit. Ebben a versenyben a szegediek járnak élen, de nem messze maradnak el tőlük a csabaiak. Most az a feladat, hogy tovább szilárdítsuk a munkafegyelmet, széleskörűvé tegyük a nevelőmunkát. Nem szabad előfordulni olyan szégyenteljes dolognak, mint ami az elmúlt negyedévben történt: Szegeden, kettő, Békéscsabán négy mozdony maradt fekve fegyelmezetlenség következtében. A gyengébb teljesítők pedig kövessék az élenjárók példáját és közös erővel harcoljanak az adott szó betartásáért.

Földvári Lajos
szegedi tudósító

MŰSZAKI OKTATÓINK NÉPSZERŰSÍTIK A SZOVJET MUNKAMÓDSZEREKET

A vasút olyan gépezet, ahol minden összefügg s a legkisebb csavar is fontos az egész szerkezet szempontjából. Ilyen fontos csavar a hatalmas vasútüzem gépezetében a *műszaki értelmiség*, amelynek jó vagy rossz munkája sokszor dönti el egész szolgálati ágak működését. Így például a mozdonyszemélyzet munkáját bizonyos mértékig az határozza meg, hogyan segítik azok a műszaki értelmiségiek, akiknek feladata az oktatás, a továbbképzés.

A mozdonyszemélyzet kiképzése *Székely* József, az I/7 A-osztály oktatási felelősének kezében összpontosul. Az igazgatósági oktatási felelősökön keresztül ő irányítja azokat a tanfolyamokat, amelyeken a mozdonyszemélyzet kiképzése folyik, valamint azt az *időszakos oktatást*, amelynek célja a *szakmai ismeretek felfrissítése, kibővítése.* Az időszakos oktatás hozzásegíti a mozdonyszemélyzetet a mindennapi szakmai gyakorlatban felmerülő kérdések megoldásához, ezért *közvetlen kapcsolatban áll az őszi forgalom sikeres lebonyolításával.*

Székely József oktatási felelős a következőként nyújt rövid betekintést ebbe a munkába:

— Az időszakos oktatásban, ami a fűtőházi oktatótermekben naponta folyik, jelenleg az őszi forgalom sikere érdekében az 500 kilométeres és a 2000 tonnás mozgalom előmozdítására helyezzük a súlyt. Olyan új munkamódszerekre igyekszünk megtanítani a mozdonyszemélyzetet, amelyek révén elérheti a felemelt sebességet és sikerrel vállalhatja irányvonatok továbbítását. Az oktatási anyag legnagyobb részét a szovjet szakirodalomból meríljük. A „Gudok" című vasúti napilap vontatási vonatkozású cikkeit is felhasználjuk az oktatásban. A szovjet irodalom alapján vezettük be a Lunyini- és a Szolojov-féle eljárás tanítását, aminek az a célja, hogy a mozdony „mozgástól-mosásig" fusson és javítások miatt ne essen ki fordulójából. Különös súlyt helyezünk arra, hogy a mozdony „ütőerei", a kazán, a gépezet, a fűtőmű és a légfékberendezés működésének legapróbbékosabb rendellenességei se maradjanak rejtve a mozdonyvezető előtt s azokat nyomban jelentkezésük után lehetőleg saját maga tudja orvosolni.

— A fűtők a tüzeléstechnika újabb, legcélszerűbb módszereit sajáthatják el az időszakos oktatásban. A mi oktatási munkánk nyomán terjedt el az „egylapátos tüzelés" szovjet módszere. Ezt a módszert 1950-ben vezettük be és éppen a rendszeres oktatás következtében ma már fűtőinknek körülbelül 30—35 százaléka alkalmazza. A módszer lényege, hogy a fűtő minden egyes rádobás után becsukja a tüzelőajtót. Ezzel eléri a hőveszteség csökkenését, mert kevesebb hideg levegő áramlik a tűzszekrénybe, hiszen a tüzelőajtó rövidebb ideig van nyitva. Ugyanakkor csökkenti a kazán dilatációs mozgásait és a szén jobb elégetését biztosítja. Ez azt jelenti, hogy kevesebb szénnel több gőzt termel. A várható szénmegtakarítás ennek a módszernek segítségével évi tízezer tonna. A gazdaságos tüzeléssel a gőznyomás állandóbb lesz és a vonattal nagyobb sebességet lehet elérni.

— A mozdonyszemélyzet forgalmi ismereteinek ébrentartása és fokozása érdekében különös súlyt helyezünk a rendszeres forgalmi oktatásra és az időszakos vizsgáztatásra. A forgalmi oktatásnál arra törekszünk, minél több szemléltető eszközt alkalmazzunk. Szolnokon, a Hámán Kató fűtőházban és a dombóvári fűtőházban ma már modern fényjelzőkkel felszerelt oktatóteremünk van. Legközelebb a miskolci oktatóteremben szereljük fel a működtethető jelzőket, később pedig lehetőleg minden oktatóteremben.

— A dolgozók minden alkalommal politikai oktatásban is részesülnek, hogy mindennapi munkájukat jó politikai tartalommal tudják megtölteni. Az oktatás keretében nemcsak az általános problémák, hanem az időszerű kérdések is megbeszélésre kerülnek. A műszaki oktatók ma már mindszorosabbra fűzik kapcsolatukat a fizikai dolgozókkal és nemcsak tanítják őket, hanem maguk is tanulnak az ő tapasztalataikból. Így segítik elő közös erővel a feladatok megoldását, az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítását, a szocialista vasút megteremtését.

A „SZOCIALISTA VASÚTÉRT" BÍRÁLATA NYOMÁBAN

Lapunk október 20-i számában „Miért késik a vonatelemzések felvételének egyszerűsítését elősegítő újítási javaslat elbírálása" című cikkünkben bírálatot gyakoroltunk a Vasúti Főosztály 8. osztályának újítási felelősével szemben. Erre kaptuk a következő levelet:

A forgalmi szakszolgálat vonalán az újítási mozgalom megindulása óta kemény harcban állunk a mozgalmat gátló hibákkal, a bürokráciával, a hibák mögött meghúzódó ellenséggel szemben. Ezideig elért eredményeink, tapasztalataink azt bizonyítják, hogy ezt a harcot a hibák bátor feltárásával, a helyesen alkalmazott kritikával lehet a legeredményesebben megvívni. A bírálat, a hibák feltárása, a mozgalmat gátló akadályok felszámolása lendíti, viszi előre mozgalmunkat.

Cserháti elvtárs jogos bírálata súlyos mulasztásokra hívta fel figyelmünket, így elérte célját, előre vitte újítási mozgalmunk ügyét.

Nézzük meg tehát, mi is történt Tóth Ferenc elvtárs javaslatával? A javaslatot az újító május hó 9-én nyújtotta be, az azonban csak június hó 27-én érkezett be szakosztályunkhoz, a szegedi Igazgatóság III. osztályának hibájából a javaslat benyujtása után 50 nap múlva. Szakosztályunkból szakvéleményezve, 3 nap múlva, július 1-én a 9. A. osztályba került a javaslat, honnan többszöri sürgetés ellenére csak augusztus hó 22-én érkezett meg, tehát 52 nap múlva. A javaslat érdemi elbírálását a 8. A. osztály augusztus hó 22-től augusztus hó 30-ig végezte el, tehát 8 nap alatt, majd újítási bizottságunk szeptember hó 2-án tárgyalta a javaslatot. A vonatkozó kladmánytervezet szeptember hó 5-én kelt és szeptember hó 8-án lett postázva, melyet a szegedi Igazgatóság Tervosztálya szeptember hó 10-én vett kézhez. Az újító azonban csak október 17-én délután kapta kézhez az elbírálás eredményét, de akkor is csak úgy, hogy a III. osztály újítási megbizottja emelte ki a kladmányokat a Tervosztályon és kézbesítette azokat.

A 9. szakosztály saját vonalán a mulasztást a legszigorúbban torolta meg. Az Igazgatóság III. osztály vezetőit felelősségre vontuk és a legszigorúbban megbüntettük, és a Tervosztályban a kézbesítést elhanyagoló dolgozó felelősségrevonására az Igazgatóság vezetőjének figyelmét felhivtuk.

Fentiekből kétségtelenül megállapítható, hogy súlyos mulasztások történtek, melyeket a jogos bírálat kapcsán megszüntettünk, a kritika tehát ismét előbbre vitte mozgalmunkat. Figyelmünket továbbra is munkánk fogyatékosságainak megszüntetésére fogjuk összpontosítani, melyhez kérjük az alulról jövő bírálat segítőkészségét. Így a hibák kiküszöbölésével gyarapodni fog a forgalmi szakszolgálat vonalán az újítók tábora.

CSÓKÉ ANTAL
I/8. újítási megbizott.

A versenytáblán ne csak a magas százalékokat közöljék

November 7-ét többek között azzal is ünnepeltük, hogy negyedik negyedévi tervünk túlteljesítésére törekszünk. Ezért különös gonddal és jó politikai felvilágosító munkával igyekeztünk elérni, hogy minden egyes száz százalékon alul dolgozó munkatársunk elérje, vagy legalább is megközelítse a százszázalékos teljesítményt. Így például *Marton* István munkamódszerátadásunkkal 70-ről 100 százalékra, *Turcsányi* Ferenc esztergályos pedig 67-ről 99.5 százalékra emelte teljesítményét.

Javasolom, hogy a jövőben necsak a magas százalékot írjuk fel a versenytáblára, hanem díjcsérjük meg az alacsony százalékot kijavító társainkat is. Ezeknek a dolgozóknak nagyon jól esne, ha elismernék szorgalmukat, s igen serkentően hatna további munkájukra, mert látnák, hogy azonnal felfigyelnek munkateljesítményükre.

Szabó Mihály,
a Landler Művek
VIII. osztályának
sztahanovista esztergályosa

AKIK ÉLENJÁRNAK AZ ŐSZI VERSENYBEN



Bán Sándorné Dorog állomás tervhivatalnoka. A szállító felekkel és a vonathi tervmegbizottakkal való szoros együttműködésével elérte, hogy a havi tuvarozási tervet 103, az irányvonattal továbbítandó tonnatervet 117 százalékra teljesítette. Pontértéke összesen 39.



Kozma István II mozdonyvezető és brigádja a tervhez viszonyítva 20.1 százalék szenet takarított meg, a százelegytonna kilométertervüket 192 százalékra teljesítették. Szolgálatukban a menetidő betartásánál a legjobb eredményt érték el.



Farkas György, a pécsi rakodási főnökség munkásbrigádjának vezetője. Brigádjával, a munka jó megszervezésével és munkaidejük teljes kihasználásával óránként 27 mázsa árut mozditottak, foglalkoztatási fokuk 64 százalék.



Kéri István, a Budapest—Keleti fűtőház jelvénnyel kitüntetett sztahanovista mozdonylakatosa. A kötelező munkaidő mellett a minőségi munka figyelembevételével, munkájának jó megszervezésével 213 százalék átlagteljesítményt ért el. Pontértéke összesen 213.



Sipos Rudolf, Veszprém-külső állomás gócponti árukirányítója és brigádja az irányvonattal továbbított tonnatervüket 148, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 99, a ki- és berakási egységidőt pedig 153 százalékra teljesítették. Pontértékük összesen 37.

Az „Ötszázas"-mozgalom a mérlegen

Az ötszázkilométeres mozgalom az őszi forgalom sikeres lebonyolításának leghatásosabb eszköze. Miért? Mert növeli a gépek haszonfutáskilométerének számát, mert megköveteli a mozdonyok jobb kihasználását, példaszerű karbantartását, a szolgálati ágak szoros együttműködését.

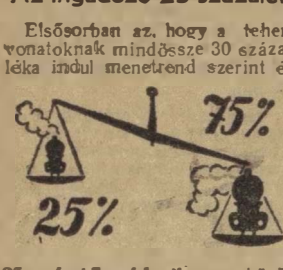
A mintegy három évvel ezelőtt megindult 500 km-es mozgalom gyermekbetegségekkel küszködött. Hibája az volt, hogy abban — a Szovjetunióban bevált gyakorlattól eltérően — személy- és gyorsvonatok is részt vettek s lezsugorodott a vontatás mozgalmává. A tehervonatok mozgalmát ez évben a Szovjetunióban járt magyar vasutasküldöttség kint szerzett tapasztalatai nyomán átszervezték. Az átszervezés folytán ma már csak a tehervonatok vesznek részt a mozgalomban. A vontatás azonban továbbra is sajátjának kénytelen tekinteni ezt a nagy forradalmi mozgalmat.

Vannak eredmények. Az 500-as mozgalomban részvevő mozdonyok haszonfutáskilométer száma megnövekedett. Az újjászervezés után 125 kilométerről 142-re, majd 162-re és végül 180 kilométerre emelkedett az 500-as mozdonyok napi haszonfutáskilométer száma.

Ezek szerint aki azt hiszi, hogy az 500-as mozgalom körül minden rendben van — téved. Nincs minden rendben. Csak az van rendben, hogy bebizonyosodott ennek a mozgalomnak óriási jelentősége. Míg a Szovjetunióban az 500-asok mozgalma a vasutas mozgalmak között az első helyen áll, dicsőség övezi az abban részvevőket, nálunk a hibák tömegével birkózunk. Mik ezek a hibák?

Az ingadozó 25 százalék

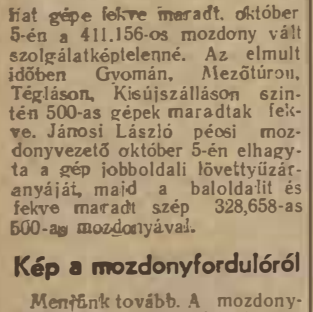
Elsősorban az, hogy a tehervonatoknak mindössze 30 százaléka indul menetrend szerint és



25 százaléka érkezik meg közülük rendesen. Tehát a tehervonatok 25 százalékára felépíthető az 500-as mozgalom? Nem, mert ez a 25 százalék is változik, mindig más és más vonatok érkeznek a menetrendnek megfelelően.

Fekvemaradt 500-as gépek

Az átszervezés során biztosítani kellett a műszaki feltételeket. Ez nem történt meg. Nem a legjobban karbantartott gépek az 500-asok. Van erre példa elég. Október 2-án az 1778-as vo-



nat gépe fekve maradt, október 5-én a 411.156-os mozdony vált szolgálatképtelenné. Az elmult időben Gyomán, Mezőtúron, Tégláson, Kisújszálláson szintén 500-as gépek maradtak fekve. Jánosi László péosi mozdonyvezető október 5-én elhagyta a gép jobboldali lövettyűzárányát, majd a baloldalit és fekve maradt szép 328,658-as 500-as mozdonyával.

Kép a mozdonyfordulóról

Menjünk tovább. A mozdonyfordulókat egyes fűtőházak nem tartják be. Tíz napot vettek vizsgálat alá az ötszázas mozdonyfordulót illetően. Az eredmény lesújtó. A budapesti igazgatóság területén az ötszázas fordulót vizsgálva megállapították, hogy volt két olyan gép, amely 10 nap leforgása alatt mindössze kétszer tartotta be a fordulót. Két olyan mozdony volt, amelyik csak egyszer és akadt olyan is, amelyik egyszer sem. Másutt sem jobb a helyzet. Szegeden is volt olyan gép, amely 10 nap alatt csak kétszer tartotta be fordulóját vagy egyszer, sőt egyszer sem. Másutt is volt ilyen eset.

A menetirányítók közömbössége

Nemcsak a vontatásnál van hiba. Korántsem. Míg a Szovjetunióban a menetirányítók az előrelendítői az 500-as mozga-



lomnak, addig nálunk a menetirányítók kevés kivétellel azt sem tudják, melyik vonatot továbbítja ötszázas gép. Október 6-án például a menetirányítók három mozdonyt berendeltek Tapolcáról Pusztaszabolcsra üres K szerelvényekért. Gépmenetben jöttek a mozdonyok, holott vonatot hozhatott volna mind a három.

Lassújelek és vágányzárak

Sok a lassújel és a vágányzár. A miskolc—bánrévei vona-



lon Sajókaza—Putnok között 5 kilométeres lassújel van. A hatvan—szolnoki vonalon Jászfényszaru bejáratánál szintén 5 kilométeres lassújel gátolja a menetrendszerinti közlekedést. Tüskevár és Devecser között 10 kilométeres, Herend—Szentgál között 10 kilométeres stb. Meglepetésszerűen többórás vágányzárak bénítják a forgalmat az ország különböző területén. Pedig a pályafenntartási dolgozók is csatlakoztak az ötszázkilométeres mozgalomhoz és fogadalmat tettek arra, hogy megszüntetik a 25 kilométernél alacsonyabb lassújeleket és úgy tartják karban a pályát, hogy a vágányzáras munkákat a minimumra csökkentik.

A megoldás

Mi a tennivaló? El kell érni, hogy a tehervonatok menetrendszerinti közlekedése megjavul-



jon. A menetirányítók élenjáró harcosai legyenek az 500-as mozgalomnak, a legjobban karbantartott gépek és a legjobb mozdonyvezetők legyenek az ötszázasok. A gondos előértesítések, a kirakások meggyorsítása, a lassújelek eltüntetése mind szerves tartozéka annak, hogy hazánkban is betölthesse az ötszázas mozgalom azt a szerepet, amire hivatott, segítse az őszi nagy szállítások lebonyolítását, a Rákosi elvtársnak tett fogadalom maradéktalan végrehajtását.

A miskolci gurítódomb DOLGOZÓI



NAPI 3000 KOCSI GURÍTÁSÁÉRT KÜZDENEK

— *Figyelem, figyelem! Gurítás kezdődik! A saruállító és váltóőr kartársak foglalják el helyüket!*

A hangszórók torkából messzire hallhatóan tör elő a hang s mintha a környező hegyek fölfokozott erővel visszhangoznák. A miskolci rendezőpályaudvar gurítódombján állunk. Néhány perccel előbb vontattak fel egy 60 kocsiból álló szerelvényt.

Alkonyodik. A hegyek felől fények gyulladnak, az épülő egyetemi város hatalmas arányaihoz méltó fénynyalábokat küld felénk, talán Diósgyőr büszke, acélos erőt hirdető fényeit is látnánk, ha magasabbra emelkednénk. Itt, a gurítódombon is kigyulladnak az őrködő lámpaszemek, az irányvágányok fölött erős fényszórók pásztája ömlik szét.

•

Legurul az első kocsi. Gyorsuló lendülettel iramodik neki a lejtőnek, aztán váratlanul, mintha láthatatlan óriáskéz ragadná meg, lelassul a futása s szinte szeliden ballag tovább: működésbe lépett az önműködő vágányfék, amelyet nálunk először itt a miskolci pályaudvar gurítódombján szereltek fel négy irányvágányra. A saruállítóknak sokkal könnyebb és veszélytelenebb a már előre leiékezett kocsi elé helyezni a sarut.

És jönnek lefelé egymásután a kocsik, kattogó kerekeik szikrát vetve torpannak meg, amikor a saru csikorogva alájuk szorul. Beszélgetés közben észre sem vesszük, hogy már el is fogyott a 60 kocsiból álló szerelvény. Mennyi idő telt el az első és az utolsó kocsi legurítása között? Kár, hogy nem néztük meg az órát, de a kartársak véleménye szerint 15—25 perc szükséges átlagosan egy 60—80 kocsiból álló szerelvény rendezéséhez.

•

— *Az elmult napokban értük el a gurítódombon a legnagyobb teljesítményt* — mondja *Tomai* János kocsimester. — *2334 kocsit guritottunk le 1125 perc alatt. A rendezőpályaudvar tervszerű munkája s főként a diósgyőri vasgyárba irányuló szerelvények gyors rendezése megkövetelt, hogy az év végéig 2500—3000 kocsi guritását biztositsuk naponta, később pedig 3500—4000 kocsira is emeljük a teljesitményt. Még ebben az évben elkészül az elektrodinamikus váltóállító berendezés, amely a vágányszámok beállításával az egész tolatás alatt gombnyomásra végzi el a váltók állitását.*

Csehszlovák tapasztalatok

Simon Mihály helyettes állomásfőnök, a rendezőpályaudvar vezetője négy munkatársával együtt most tért vissza csehszlovákiai tanulmányútjáról, ahol a teljes egészében gépesített gurítószolgálatot tanulmányozta több rendezőpályaudvaron.

— *Mi a hasznositható tapasztalata az elvtársaknak?* — kérdezzük tőle.

— *Az egyik az adminisztráció leegyszerüsitése* — feleli. — *A csehszlovákiai állomásokon például indulló kocsifelirókat sehol sem alkalmaznak, hanem a vonatvezető készíti el három példányban a terhelési kimutatást. Ez miskolci viszonylatban azt jelentené, hogy hat kocsiirót mentesithetnénk az adminisztrációs munka alól, akik idejüket igy a vonattovábbitás gyorsitására tudnák forditani.*

A másik hasznositó tapasztalat: a gurítódomb személyzetének óramű pontosságú együttműködése. A lazítók, a vonatmegirók, a kocsirendezők, valamint a gurításvezető és a kocsimester, a vágányfék-kezelő és a váltókezelő — kollektiv munkája teszi lehetővé, hogy az érkező vonat legfeljebb 30—40 percig áll a fogadóvágányon (nálunk 5—6 óráig) és ennek köszönhető, hogy az összeállitástól számitva szintén 30—40 percen belül el is mennek a szerelvények az irányvágányokról (nálunk ez az idő minimálisan 1—2 óra). A kollektiv munka eredménye, hogy szó sem lehet fölreguritott kocsiról, nem kell kocsikat visszahúzni, újra rendezni, a tartalékgépnek csak a legritkább esetben kell az irányvágányra mennie a kocsikat összetolni.

A csehszlovák vasútnál mindenütt azt tapasztaltuk, hogy a párt és a szakszervezet megbizottai szüntelenül a dolgozók között tartózkodnak, ez a magyarázata a komoly eredmények elérésének. Ezt az óramű pontossággal egymásba illeszkedő kollektiv munkát akarjuk mi is megvalósitani Miskolcon, hogy gyorsabban, pontosabban teljesithessük feladatainkat, eleget tehessünk büszkeségünk, a diósgyőri vasgyár, az épülő, bővülő egyetemi város, valamint a fejlődő Kazincbarcika és Ózd követelményeinek s ezzel minden erőnkkel támogassuk a szocializmus épitését.

•

Két mozdony éppen most vontatott föl egy újabb szerelvényt a partra. Már egészen besötétedett. A hangszórók az irányvágányok számát harsogják — 30 irányvágány ágazik szét, mint óriási legyező a gurítódomb tövében — s a váltókezelők, a saruzók éber figyelemmel várják kis csillogó lámpásaikkal a feléjük gördülő kocsikat. Néhány hét mulva gombnyomásra hatalmas a váltók, működésbe lépnek a mozdonyrádiók: teljes erővel dolgozhat majd ez a hatalmas, modern gépezet, amely államunk újabb nagyszerű ajándéka a vasút és a vasutas dolgozók számára, munkájuk meggyorsitására, megkönnyítésére és biztonságosabbá tételére.

KÉSZÜLÜNK a II. Országos Kultúrversenyre

A Nyugati-pályaudvar állomási kultúrcsoportja november 6-án a Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére rendezett ünnepségen mutatta be műsorát, amelyel résztvesz a II. országos kultúrversenyen.

A műsort rövid idő alatt, kedvezőtlen körülmények között állították össze és tanulták be. A Nyugatiban hosszú ideig szünetelt a kulturmunka. *Szabó* István kultúrfelelős teljesen elhanyagolta feladatát és

egy hónappal ezelőtt még semmi jel nem mutatta, hogy az állomásiak részt akarnának venni a kultúrversenyen.

A kultúrfelelőst elkedvetlenítette, hogy a szolgálati vezetők nem biztositottak elég szabadidőt a gárda tagjainak a próbákhoz és a kultúrterem nem állt mindig rendelkezésre. Persze ez *nem menti mulasztását*, mert amikor az újonnan választott üzemi bizottság látta a kultúrmunka halódását, a pártszervezet segítségével életrekeltette a kultúrgárdát, egy hónappal ezelőtt megindította a munkát és ha nehezen is, elkezdődhetett a felkészülés a versenyre, ami a körülményekhez képest sikerrel járt.

A legjobban működő részleg, az énekkar munkájában tulajdonképpen nem volt semmi zökkenő. Ez a kipróbált, összeszokott, lelkes együttes rendszeresen megtartotta próbáit. Annál nehezebben ment a színjátszó csoport működésének megindítása. A Nyugati-pályaudvar szűk kultúrterme állandóan zsúfolt, mert az értekezletek, gyülések legnagyobb része is itt folyik le. ezenkívül a műszaki kocsihivatal és a szertár kultúrcsoportja is itt tartja kultúrpróbáit. Az állomási színjátszók tehát csak ritkán jutottak hozzá, hogy színpadon próbálhassanak. A kereskedelmi főnökség oktató-termében folytatták próbát, persze ezt sem vehették mindig igénybe, amikor szerették volna.

Ilyen nehézségek ellenére, egy hónappal ezelőtt mégis megtudták alakítani a tánccsoportot is, 8 taggal. A táncegyüttes a november 7 ünnepségén már be is mutatta magyar táncát, amelyhez a kultúrversenyre készül.

A színjátszó csoport két színdarabot tanult be a versenyre: a *„Boszorkánytánc"* című koreai tárgyú darabot, amely az amerikai imperialisták bakteriumháborújának a jasságát mutatja be, a másik a *„Sári néni és a babona"* című egyfelvonásos, amely mint a címe is mutatja, a babona ellen küzd. A darabok kiválasztása, az énekkar szép számai és a táncegyüttes máris biztató munkája jól szolgálja a versenyre előkészületeinek egyik fő célját, a kulturális tömegnevelést és a kultúragitációt, emellett a műsor szórakoztató is. A csoport munkáját azonban tovább kell javitani, hogy a versenyen sikerrel vehessen részt és eredményesen tölthesse be feladatát az állomáson.

Legelőször is sürgősen be kell nevezni a versenybe, mert a sebtében megindított előkészületek zürzavarában

mindeddig elmulasztották nevezésüket beküldeni, holott a határidő már lejárt.

A fejlődést elősegítő másik fontos teendő az állomási tömb többi kultúrcsoportjával, a műszaki kocsihivatal két csoportjával, a szertár és az osztálymérnökségi kultúrcsoporttal való együttműködés megteremtése.

November 13—16-án kerül sor az Első Békekölcsön harmadik nyeremény- és második törlesztéses húzására

A sorsolást Debrecenben tartják és 95.200 nyereményt húznak ki, közel 40 millió forint értékben. Ugyanakkor 57.200 darab sorsjegyet sorsolnak ki törlesztésként a sorsjegy névértékében.

Üzemeink gondoskodjanak arról, hogy a sorsolási tanácsadók jól működjenek és használják fel munkájukban eddigi tapasztalatalkat.

A vasutas dolgozók is nagy örömmel és lelkesedéssel várják a sorsolást, hiszen minden eddigi húzásnál tiz- és tizezer vasutas nyert kisebb-nagyobb nyereményeket, s nem egy főnyereményt. Például a második békekölcsön szeptemberi húzásán Jeckl János, Bátaszék állomás dolgozója 50.000 forintot, Várnagy Antal dévaványai főpályamester 25.000 forintot nyert.

Területi levelezői értekezlet Debrecenben

Lapunk, mint hetilap október 22-én tartotta első területi levelező értekezletét a Debreceni Vasútigazgatóság kultúrtermében. Kelet-Magyarország különböző szolgálati helyeiről 32 levelező, élenjáró dolgozó, kiváló sztahanovista tanácskozott itt. Építő bírálatukkal, javaslataikkal segítik levelezőink a szerkesztőség munkáját. Sztálin elvtárs a levelezőket jellemezve mondotta: *„fogékony, az igazság tüzétől lángoló, lelepleznl, hibáinkat mindenáron javitani kivánó emberek..."*

Az értekezleten elsőnek *Vajda* Lajosné, a debreceni fűtőház dolgozója — lapunk új levelezője szólalt fel. Hozzászólásában a lap segítségét, vezetőszerepét, a munkaversenyben végzett szervező munkáját hangsúlyozta. *Vékony* János a Járműjavító dolgozója bírálta a pártszervezetet és az üzemi bizottságot azért, mert nem támogatják eléggé a levelezők munkáját. Itt a munkaslevelezés nem fejlődött, ellenkezőleg — visszaesett. 34 levelező közül ma már csak *Vékony* János tart állandó kapcsolatot a sajtóval. — Pedig szükség van a Járműjavitóban dolgozók építő bírálatára. Például abban, hogy nyilvánosságra hozzák a kocsiosztály vezetésének hiányosságait például azt, hogy a hónap elején a dolgozók teljesitménye még a 100 százalékot sem éri el és csak a hónap második felében emelkedik a 120 százalék fölé.

Az esztergaműhelyben a haleseti lehetőség egész sora veszélyezteti a dolgozók testi épségét

azáltal, hogy a munkadarabok szétszórtan hevernek a műhelyben, *hogy nem használják a védőeszközöket munkaközben.* Még súlyosabb hiba, hogy az élenjárók munkáját nem becsülik meg. A versenyvállalások, a fogadalmak nem a korábban elért nagyszerű teljesítményekre épülnek, ellenkezőleg, figyelmen kívül hagyják az olyan eredményeket, amit például *Szabó* 10. István ért el. A mozgalmi szervek segítsék a dolgozókat és a vállalatvezetéssel együtt, hasznositsák és valósitsák meg javaslataikat, kérjék építő bírálataikat.

Lovász Imre hozzászólásában beszámolt arról, hogy lapunkban

erősödik a bírálat, ami nagy segitséget jelent a dolgozók nevelésében, a hibák kijavitásában.

Bírálta lapunkat és javasolta, hogy *foglalkozzon többet a vidéki állomások és szolgálati helyek munkájával.* — Javaslatát azóta megvalósitottuk.

Ertessy László, a nyíregyházi fűtőház levelezője elmondotta, hogy

a fűtőház főnöke éberségre való hivatkozással kéri a munkáslevél bemutatását.

Az ilyen irányu *„kérelem"* a hibáinkat mindenáron javitani kivánó emberek munkájának akadályai, amely a bírálat elfojtásához vezet. Az ilyen megnyilvánulást messzemenően elitéljük. Lapunk hasábjain egyre több helyet adunk dolgozóink levelének. *„Mindenkit kérünk, de különösen a munkásokat, hogy levelezzenek velünk, irjanak a szó szoros értelmében mindenről, irjanak minél többet hétköznapi életükről, érdekeikről és munkájukról..."* — tanitja Lenin elvtárs. Legyenek levelezőink és dolgozóink bátrak, tárják fel nyiltan a hibákat, bírálják fogyatékosságainkat, melyek akadályozói csúcsforgalmunk lebonyolításának, terveink teljesítésének.

Matkó János elvtárs Debreceni állomásról hozzászólásában elemezte az állomás hiányosságait, s elmondotta, hogy

a helytelen totális módszerek alkalmazásával, a szolgálat átadások közötti egységes munkafolyamat hiányában 36 állomás között folyó versenyben a 31. helyre kerültek.

Önkritikát gyakorolva megfogadta, hogy a munkáról, a hiányosságokról rendszeresen tájékoztatja lapunkat.

Szabó Gábor kétszeres sztahanovista előmunkás a debreceni osztálymérnökség dolgozója beszámolt a pályafenntartási dolgozók munkájáról, a munkamódszerátadásokról és hosszasan foglalkozott az újitások területén tapasztalható opportunizmussal. Hozzászólásában megemlítette: a sinhegesztésnél alkalmazott *„gázosító-fej"* jel kapcsolatos újítása alkalmazásával nagymennyiségű anyagot takaritanak meg. Hasonló újitást adott be és fogadott el a miskolci vasútigazgatóság, azonban ez nem olyan értékü, mint az általa beadott újitási javaslat, azonban ennek ellenére

mégis ezt a kevésbbé tökéletes újitást vezették be a vasúton.

Ezután számos hozzászólás hangzott el. Az értekezlet valamennyi részvevője igéretet tett, hogy a hiányosságok bátor feltárásával segitik az őszi csúcsforgalmi feladatok sikeres megvalósitását. Az értekezlet végén *Kovács* elvtárs *Vajda* Lajosné elvtársnőnek, *Lovász* Imre és *Gál* György elvtársaknak a levelezés terén végzett jó munkájukért könyvjutalmat osztott ki.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden hétfőn. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. 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 VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM. Ára: 40 fillér 1952 NOVEMBER 17.

ÉLJEN A HARMADIK ORSZÁGOS BÉKEKONGRESSZUS!

Ünnepélyes keretek között megkezdte üléseit az I. Nemzetközi Közlekedési Kongresszus

A Magyar Tudományos Akadémia történelmi falai között a magyar közlekedésügy jelentős eseménye játszódik le most öt napon át: elsőízben rendezik meg a nemzetközi közlekedési kongresszust. A Magyar Tudományos Akadémia közlekedéstudományi főbizottsága és a Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Egyesület kezdeményezésére megrendezett kongresszus ünnepi megnyitó ülésére szombaton került sor. Reggel 9 órára benépesedett az Akadémia díszterme a közlekedéstudomány elméleti és gyakorlati szakembereivel, a vasúti és a közúti közlekedés számos dolgozójával.

Az elnöki asztalnál *Mihailich* Győző elvtárs, akadémikus, műegyetemi tanár, a közlekedéstudományi főbizottság elnöke, *Prieszol* József elvtárs, a közlekedési miniszter első helyettese, *Hevesi* Gyula elvtárs, akadémikus, a műszaki tudományok osztályának vezetője mellett helyet foglaltak *Bognár* Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Főosztály vezetője, *Csanádi* György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója, műszaki egyetemi tanár, *Somkúti* Árpád elvtárs, a vezérigazgató helyettese és többen a vasút vezetői közül.

Az első sorokban foglaltak helyet a külföldi delegátusok: *Blumenfeld* Teodor, a Román Népköztársaság szállítási miniszterhelyettese, *Iepureanu* Ion, *Schitea* Ion és *Eckstein* Virgil, a delegáció tagjai, *Grune* Hans és *Ortleb* Walter professzor, a Német Demokratikus Köztársaság küldöttei.

Az ünnepi ülést *Mihailich* Győző elvtárs nyitotta meg, majd *Hevesi* Gyula elvtárs a műszaki tudományok osztálya nevében üdvözölte a kongresszust.

Prieszol elvtárs:
Hozzá kell fognunk a vasútépítés gépesítéséhez

Ezután *Prieszol* elvtárs üdvözölte a kongresszus részvevőit, kemelve a küllöldi vendégeket, majd rámutatott, milyen óriási jelentőségű nálunk a közlekedésügy, kiváltképpen pedig a vasút tudományos kérdéseinek megvitatása, a szocializmus építésének jelenlegi szakaszában, amikor napról napra növekvő forgalmat kell lebonyolítanunk. *Eddig is igyekeztünk követni a Szovjetunió példáját, de még sok tanulnivalónk van nagy tanítómesterünktől és ez a kongresszus, amelyen több előadás hangzik el arról, hogyan fejleszti tökéletessé a Szovjetunió közlekedésügyét, jó alkalom lesz erre.* Nekünk, akiknek alkalmunk volt betekinteni a szovjet vasút- és útépítés ma már legnagyobbrészt gépesített munkamódszerébe — mondotta *Prieszol* elvtárs — tudjuk, hogy még az út elején állunk és *most kell igazán hozzájognunk a vasút- és útépítés gépesítésének bevezetéséhez.* Közlekedésünk dolgozói *nagy várakozással és reménységgel tekintenek a kongresszus munkája elé.*

Kifejezte azt a meggyőződését, hogy a kongresszus jó eredményeket ér el és ezek az eredmények nagy léptekkel visznek előre a magyar közlekedésügyet. Felhívta a kongresszus figyelmét arra, hogy a Szovjetunióban maga *Sztálin* elvtárs milyen nagy fontosságot tulajdonít a közlekedés fejlesztésének. Ugyanígy nálunk *Rákosi* elvtárs is nagy figyelemmel kíséri a közlekedés dolgozóinak munkáját. *De nemcsak figyeli a munkát, hanem minden segítséget megad hozzá.*

A kongresszus részvevői Sztálin elvtárs és Rákosi elvtárs nevének említésekor felállva, hosszan és elkesen ünnepelték a világ népeinek nagy tanítómesterét és a magyar nép szeretett vezérét.

Prieszol elvtárs végül megköszönte az Akadémiának, hogy kezdeményezte a kongresszus megrendezését, majd *Bebrits* elvtárs és a maga nevében is sikert és eredményt kívánt a tanácskozáshoz.

Blumenfeld Teodor, a román küldöttség vezetője majd *Grune* Hans, a Német Demokratikus Köztársaság közoktatásügyi minisztériumának küldötte üdvözölte ezután a kongresszust.

Csanádi elvtárs előadása

Csanádi György elvtárs, műszaki egyetemi tanár, az Államvasutak vezérigazgatójának előadására került ezután sor. Csanádi elvtárs *„A közlekedési pályák építése és karbantartása gépesítésének általános kérdései"* címen tartotta meg előadását.

Csanádi elvtárs előadása bevezetőjében rámutatott, hogy a szocializmust építő országokban így nálunk is, különös jelentőséget kap a közlekedési utak szerepe. Új vasutakat és utakat kell építeni a feltárandó bányákhoz, új nagy iparlelepekhez és eromüvekhez, számos épülő üzemet iparvagánnyal kell bekapcsolni a megépülő vasúti hálózatba. Meglévő vasútvonalaink felépítményét évenként többszáz kilométer hosszban korszerűbb, nagyobb teherbirású felépítményre kell kicserélni. Pótolni kell ezen a téren a kapitalista gazdálkodásnak azt a súlyos mulasztását, hogy elhanyagolta az első világháború után erősen leromlott és koros felépítmény fokozatos kicserélését. *Át kell építenünk nagyobb tengelynyomás felvételére számos másodrangú vonalat, az állomásokat ki kell bővíteni, új rendezőpályaudvarokat kell építeni, hogy a szocialista országépítés rohamosan növekvő szállítási igényeinek a vasúthálózat megfelelhessen.* A fokozott feladatok teljesítését népi demokráciánkban, ahol teljesen megszünt a munkanélküliség és munkaerőhiány jelentkezik, az emberi munkaerőnek, tehát a dolgozók létszámának növelésével ilyen óriási munkát nem lehet elvégezni. A hiányzó emberi erő pótlására, ahol erre mód van, gépi munkát kell alkalmazni.

Csanádi elvtárs ezután elsősorban a vasúti felépítményi munkák gépesítési kérdéseivel foglalkozott, tekintettel arra, hogy az egész építőiparban ez a munkaterület maradt el legjobban. Most fogunk hozzá — mondotta — a gépesített munkafolyamatok általános bevezetéséhez és most kell döntenünk arról, hogy a magyarországi viszonyoknak megfelelően milyen gépeket alkalmazzunk.

Ismertette ezután a vasúti felépítmény fektetésénél és karbantartásánál alkalmazott sajátos gépeket: a vágányon járó, saját energiaforrással rendelkező nagy munkagépeket, a vágányon tolható és a vágányból könnyen eltávolítható kisebb gépeket, a gépi szerszámokat és az azok energiaellátását szolgáló gépcsoportokat, abból a szempontból, hogy több kilométer hosszúságú, aránylag keskeny munkahelyen legtöbbször üzemben lévő vasút vágányon kell dolgoznick. Felsorolta ezután azokat a munkanemeket, amelyek ma már gépesítve végezhetők, így a felépítmény lekötését, az aljzatok aláverését, a kavicságyazat megújítását, az ágyazati anyagnak a vágányba gépi úton való behordását, végül az uj vágányok fektetésére és vágánycserék végrehajtására szolgáló gépi berendezéseket. Vizsgálta az energiaátvétel kérdését az erőgépcsoportoktól működtetett gépi szerszámoknál, valamint a robbanómotorok kiválasztásának szempontjait. Kiemelte a Diesel-motorok szerepét és a kis munkagépek, valamint a hordozható kis áramfejlesztők meghajtására egyaránt alkalmas kétütemű benzinmotorokat.

Végezetül hangsúlyozta, hogy *rá kell térni ezeknek a gépeknek hazai gyártására.* A tervezésnél figyelembe kell venni a hazai gyártású motortipusokat, a megmunkálási lehetőségeket, a belföldi anyagokat és gépelemeket. A felépítményi munkagépek legyártására *külön gépgyár* létesítése a vasút érdekkörébe tartozik. A gépek megelőző karbantartását a Szovjetunió karbantartási rendszerének alapulvételével kell megszervezni. Kijelentette, hogy *a vasúti felépítményi munkák létesítése irányelvei kialakításánál számítunk a nagyobb tapasztalatokkal rendelkező népi demokráciák támogatására, de legfőképpen nagy segítőnk, a Szovjetunió élenjáró tudományos és technikai eredményeit kell átvennünk, hasznositanunk.*

A nagysikerű előadással a kongresszus szombati programmja véget ért.

A vasárnapi ülés

A kongresszus vasárnap délelőtt folytatta tanácskozását. A vasárnapi programmon *Somkúti* Árpád elvtárs, MAV vezérigazgatóhelyettes előadása szerepelt *„Szovjet tapasztalatok felhasználása a MAV pályafenntartás gépesítésének megszervezésénél"* címen.

Az értékes előadáshoz *Németh* József és *Bólya* János elvtársak szóltak hozzá.

Dolgozóink teljesítményeik emelésével, az elmaradások behozásával készülnek a harmadik békekongresszusra

Alig egy hét van még hátra a magyar békeharcosok harmadik kongresszusáig. S a közeledő nap, november 22. új erőt, friss lendületet sugároz a békéért dolgozó milliók karjába; még erőteljesebben harcolnak a békéért vállalásaik, felajánlásaik teljesítésével és túlteljesítésével.

Ezekben a napokban a magyar vasutasok is fokozottabban érzik, milyen fontos őrhelyen állnak a béke hatalmas arcvonalán. Meglátogattuk két pályaudvar békebizottságát. A bizottságok munkája híven tükrözi: a vasutasok tizezrei is eggyé kovácsolódtak a százmilliók békeharcában.

A SOROKSÁRIUTI TEHERPÁLYAUDVAR dolgozói közül nyolcan vettek részt a kerületi küldöttértekezleten. A küldöttek azóta *röpgyüléseken ismertették a többi dolgozóval mindazt, amit ezen az értekezleten hallottak és tanultak.*

Zettl Károlyné, a küldöttek egyike, éppen a DISZ-fiatalok békemunkájáról számol be *Okos* János békebizottsági elnöknek. A DISZ-ifjúság a kongresszus tiszteletére felajánlotta, hogy

pontosan, menetrendszerint továbbítja az irányvonatokat.

A DISZ-ifjúság felhívásához elsőnek csatlakozott *Németh* Lajos forgalmi szolgálattevő és *Keszthelyi* József kocsmester tolatási-brigádja. A DISZ-fiatalok példamutatása valamennyi forgalmi dolgozóra ösztönzőleg hatott, s így sikerült elérni, hogy az irányvonatok menetrendszerint indulnak a sorokságiuti pályaudvarról.

A békebizottságok a december 5-én összeülő

bécsi Béke-Világkongresszusra díszes albumot küldenek,

amelyben számot adnak arról, hogy a pályaudvar dolgozói jó munkával, *a menetrend betartásával, a balesetek elleni fokozott küzdelemmel akarnak helytállni a békeharcban.*

A DUNAPARTI TEHERPÁLYAUDVARON a pályamesteri szakasz dolgozói egyemberként tették felajánlását a *harmadik országos békekongresszus* tiszteletére. Vállalták, hogy a szakasz átlagát 125 százalékra teljesítik. Vállalásukat már

a békekongresszus előtt egy héttel 126 százalékra teljesítették.

A békekongresszusig munkájuk minőségét mégjobban megjavítják és az így elért minőségi szintet a kongresszus után is megtartják.

A kereskedelmi szolgálat dolgozói a feladási és leadási egységidő rövidítésére tettek felajánlást és a munka jó megszervezésével sikerült elérni, hogy *a feladási egységidőt 132, a leadási egységidőt pedig 104 százalékra teljesítették.* Felajánlották továbbá, hogy november 22-ig

lerövidítik a rakodási időt

és a komplexbrigádok jobb munkájával *egyenletesebbé teszik a rakodást.*

A pályaudvar dolgozói a bécsi Béke-Világkongresszus, valamint *Sztálin* elvtárs születése napjának tiszteletére vállalták hogy

évi vonatforgalmi tervüket öt nappal, kereskedelmi tervüket pedig 10 nappal előbb fejezik be.

A magyar békekongresszus tiszteletére a forgalom dolgozói már négy, a kereskedelem dolgozói pedig 15 nap előnyt értek el.

A LANDLER MÜVEK 32 békebizottsága egyenként egy-egy békeküldöttet választott, akik valamennyien megjelentek a november 2-án megtartott IV. kerületi békeküldöttválasztáson. A választás eredményeként a Landler Müveket *Garamszegi* József sztahanovista reszortvezető képviseli majd a harmadik országos békekongresszuson. Addig is, amig Garamszegi elvtárs a kongresszuson hangot adhat a Landler Müvek dolgozói békeakaratának, a dolgozók békekisgyüléseket rendeznek a harmadik országos békekongresszusra és a bécsi Béke-Világkongresszusra és munkateljesítményük fokozásával munkájuk minőségének megjavításával folytatják a békeharcot.

*

A vasutas békevonat, amely — mint köztudomású — az Országos Béketanács és a Vasutasok Szakszervezetének rendezésében hatalmas sikerrel járja az országot a legközelebbi napokban Mezőkövesd, Nyékládháza, Felsőzsolca, Szerencs és Sárospatak állomásokon áll meg és tárja a vasutas dolgozók és a környező lakosság elé a békekiállítás gazdag anyagát.

Cserháti József elvtárs, szegedi tudósítónk pedig arról számol be, hogy a szegedi vasutasok békekultúrvonata már egy év óta járja felújított anyaggal a szegedi területi bizottság állomásait. Egy hét mulva Mezőtúr környékére érkezik és ezen a területen fejt ki békepropagandát. Rövid időközben már öt esetben voltak kint a területen. Különösen jó munkát végeztek a Harmadik Békekölcsönjegyzés ideje alatt.

Cserháti elvtárs értesítése után beszélgetést folytattunk telefonon a békekultúrvonat brigádvezetőjével, aki elmondotta, hogy nemcsak a vasutasok és családtagjaik, hanem a dolgozó parasztság is nagyszámban látogatja a kiállítást. De a szegedieknek békekultúrvonata nemcsak kiállításból áll. Szórakoztatják is a dolgozókat, agitációs, zenekari, szavaló, énekes és tánccsoportjuk is együtt megy a vonattal és segíti a soronkövetkező feladatok elvégzését. A brigádvezető hangsúlyozta, hogy az ország legrégibb békekultúrvonatával rendelkeznek, de a budapesti lapok még egyetlen egyszer sem foglalkoztak működésével.

A békekongresszusig hátralevő időben, azután a bécsi Béke-világkongresszusig a magyar vasutasok tízezrei még jobb munkájukkal tesznek hitet a béke ügye mellett.

„Jól gondozott váltókkal az őszi és téli forgalom sikeréért, a biztonságos közlekedésért!"

Mi, kiskunfélegyházi vasutas dolgozók, átvéve a hős szovjet vasútasok tapasztalatait, akik jól gondozott váltókkal elérik, hogy nyáron 12, télen 8 perccel csökkentik átlagosan a vonatok szétrendezési idejét és biztositják a baleset nélküli közlekedést, elhatároztuk, hogy követjük a hős szovjet vasutasok példáját.

Ezért a szemaformester által teljesen rendbe hozott és felülvizsgált váltók csúcs- és tősínjeit, csúszófelületeit alaposan megtakaritottuk, a talpfákat feketére kátrányoztuk, a váltók talpfái között lévő kavicságyazatot fehér kőzúzalékkal beboritottuk és ahol a biztonságos szolgálatot nem akadályoztuk, jelmondattal diszitettük. Ezeket a váltókat az azokkal dolgozók a Nazarova-mozgalomban szerződésileg átvették. Igy tesszük szebbé, de egyben használhatóbbá is a váltót, a vasúti szolgálat legfontosabb eszközét.

A legszebben gondozott váltóra a „legtisztább váltó" feliratú táblát, a legpiszkosabb váltóra pedig „legpiszkosabb váltó" feliratú táblácskát helyezünk el, annak kezelője nevének feltüntetésével.

Elhatároztuk, hogy úgy gondozzuk, csinositjuk, tisztogatjuk váltóinkat, mint otthonunkat.

A hős szovjet vasutasok példáját követve felhivjuk valamennyi állomást e mozgalomhoz való csatlakozásra, hogy méltók lehessünk azokhoz a vasutasokhoz, akiktől már eddig is oly sokat tanultunk.

Induljon meg e felhivással az egész ország területén a „legtisztább váltó" cím elnyeréséért folyó verseny, hogy ezen keresztül is segitsük előre ötéves tervünk sikerét, az emberiség békéjét.

Előre a „legtisztább váltó" címéért!

Kiskunfélegyháza, 1952 november 13.

Mészáros Ferenc, az üzemi pártszervezet titkára; Lőrincz Antal állomásfőnök. Párkány János üzemi bizottsági elnök; Tóth Péter sztahanovista kocsirendező; Csényi László kocsirendező; váltókezelő helyettes; Jókai János váltókezelő; Benkevárl István váltókezelő; Nagy Ferenc főtiszt, forgalmi szolgálattevő; Tóth Pál váltótisztogató

Miért áll egyhelyben a SZTAHANOV-MOZGALOM

a miskolci Járműjavítóban és Fűtőházban

Október közepén lapunk hasábjain írtunk arról, hogy a *Miskolci Járműjavítóban* egyhelyben áll a Sztahanov-mozgalom, a vállalat vezetősége és az üzemi bizottság felületesen, sablonosan kezeli a sztahanovisták ügyét. Egy hónap telt el bírálatunk óta. Nézzük meg ismét, felismerték-e azóta Miskolcon a Sztahanov-mozgalom fejlesztésének fontosságát.

Kocsis elvtárs politikai tiszt, *Pásztor* elvtárs üzemi párttitkár és *Viski* elvtárs, az üzemi bizottság elnöke szinte egybehangzóan mondják:

— A „Szocialista vasútért" cikket alaposan megtárgyaltuk és elhatároztuk, hogy megjavítjuk munkánkat a Sztahanov-mozgalom fejlesztése érdekében. Ismét megindítjuk a sztahanovista iskolát, amely tavasz óta szünetel. Az üzem mérnökeit és technikusait sztahanovisták és élenjáró dolgozók patronálására osztjuk be. Jobban elősegítjük a sztahanovisták népszerüsítését, bevonjuk őket a műszaki továbbképző körök munkájába, több alkalmat adunk, hogy a sztahanovisták megismertessék munkamódszerüket.

Határozat és valóság

A határozat itt fekszik papíron az üzemi bizottság elnökének asztalán — az üzem területén még mitsem tudnak a határozat megszületéséről. Igaz, *Viski* elvtárs többizben is említi, hogy mindezt november 15-től valósítják meg. De vajjon miért kellett határidőhöz kötni a patronázs-mozgalom megindítását, a népszerüsítő-tábla felállítását, a sztahanovista beszámolók megkezdését? A műszaki vezetők közül miért csak *Csorba Bálint* elvtárs, a kocsiosztály vezetője tanítja rendszeresen munkatársait, a sztahanovisták közül miért csak *Királyházi* Ferenc elvtárs, kétszeres jelvényes sztahanovista és *Nagy* Géza oklevelles sztahanovista patronál fiatal dolgozókat?

A *„miért"-ekre* részben választ adhatunk. Nincs aki törődjön a patronázs-mozgalommal, nincs, aki irányítsa a Röder-mozgalmat. Az alábbiak rávilágítanak erre a nemtörődömségre: a patronázs-mozgalomról beszélve, *Viski* elvtárs megemlítette, hogy *Takács* Ernő sztahanovista mozdonylakatos is oktatja a fiatalokat. Az üzemben derült ki, *Viski* elvtárs csodálkozására, hogy *Takács* elvtárs vállalt ugyan patronálást, de szeptember óta nincs, akit patronáljon.

Egy „rejtett" sztahanovista

Az üzemben az őszi forgalom legjobb dolgozója *Ducsai* elvtárs. Rendszeres teljesítménye 160 százalék. De vajjon felfigyelt volna a vállalatvezetőség és a szakszervezet *Ducsai* elvtárs jó munkájára, ha — mint ő mondja — a pártbizottság nem hívta volna fel rá a figyelmet, éppen a *„Szocialista vasútért"* egy cikke nyomán. *Ducsai* elvtárs azóta a pártszervezet segítségével politikailag és szakmailag is fejlődött, rövidesen sor kerülhet sztahanovista oklevélre történő előterjesztésére.

Takács és *Ducsai* elvtársak esete beszédesen bizonyítja, hogy az üzemi bizottság még mindig nem foglalkozik elég gonddal a sztahanovistákkal, illetve a sztahanovista szintet megközelítő dolgozókkal, nem segíti elő Röder-mozgalmat, hogy a legjobb munkamódszerek elterjedjenek a dolgozók körében.

— Mi megnézzük, hogy kit terjesztünk elő sztahanovista oklevélre vagy jelvényre — ismétli többször is *Viski* elvtárs — *Nálunk a minőségi munkán van a hangsúly.*

Igen, a minőségi munka valóban döntő. De hogyan fejlődhetnek szakmailag és politikailag a Miskolci Járműjavító dolgozói, ha olyan

kevés segítséget kapnak a szakszervezettől, az üzemi bizottságtól és a Területi Bizottságtól egyaránt.

A Miskolci Járműjavító az utolsó helyről az elsők közé küzdötte fel magát, s az eredmények köteleznek. Arra is kötelezik a vállalat vezetőségét, szakszervezeti bizottságát, hogy állandóan kísérjék figyelemmel sztahanovistáik munkáját, az élenjáró dolgozókra pedig ne csak a pártszervezet felhívására vagy véletlenül figyeljenek fel, hanem rendszeresen foglalkozzanak munkájukkal, fejlődésükkel.

A fiókműhelyben

De nemcsak a Járműjavítóban vannak hibák a Sztahanov-mozgalom körül Miskolcon. Az *„élüzem"* címet elnyert fűtőház *fiókműhelyében mindössze hét sztahanovista van.* 1952 folyamán négy sztahanovista oklevelet kaptak az üzem dolgozói. A műhelyben *„objektiv okokra"* hivatkoznak: *„Valóságos átjáróház vagyunk"* — mondják — *„mozdonyvezetőtanulók, átképzősök dolgoznak legnagyobbrészt a műhelyben, az állandóan itt dolgozók száma húszon alul van."* De... hiába keressük a fiókműhely területén a sztahanovista dolgozók versenyeredményeit, hiába érdeklődünk a Röder-mozgalom után, hiába kérdezzük, van-e Sztahanov-iskola, még a sztahanovista dolgozók sem tudják megmondani.

De tudják, hogy határozat született — még a nyár folyamán —, hogy is-mét meg kell indítani a sztahanov-iskolát és rendszeresen ki kell írni a versenytáblán a sztahanovista dolgozók teljesítményeit és azt is, milyen munkamódszerrel érték el eredményeiket.

— De bizony ritkán látom, hogy kürnák a munkamódszert is — mondja *Hevesi* Sándor bádogos, a műhely legújabb sztahanovistája. — *A teljesítményszázalékot időnként feltüntetik a versenytáblán, de többnyire azt sem rendszeresen.*

A sztahanovisták továbbképzése és munkamódszerük népszerüsítése, valamint a legjobb dolgozók szakmai és politikai nevelése az alapja a Sztahanov-mozgalom fejlődésének. A két miskolci üzemben erre kell nagyobb súlyt helyezni. A vállalat vezetőségének, a szakszervezetnek, a területi bizottságnak nagyobb segítséget kell adnia az üzemi bizottság számára, akkor sem a Járműjavítóban, sem a fiókműhelyben nem topog majd egyhelyben a mozgalom.

Szakszervezetünk elnökségének határozata

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége október 29-i ülésén foglalkozott a *Miskolci Járműjavító MV* és a fűtőház fiókműhelyének Sztahanov-mozgalmával. Az Elnökség határozatban hívta fel az üzemi bizottságokat, hogy a Sztahanov-mozgalom megjavítása érdekében a dolgozók bevonásával készítsenek javaslatot. Egyanakkor határozatban figyelmeztette az Elnökség *Szűcs* István elvtársat, a területi bizottság elnökét, és *Viski* János elvtársat, a Járműjavító üzemi bizottsága elnökét, azért, mert eddigi munkájukban lebecsülték a Sztahanov-mozgalmat. Nem harcoltak következetesen a Sztahanov-mozgalmat akadályozó bürokratikus intézkedések s a jobboldali szociáldemokraták aknamunkája ellen.

Az UTASÍTÁS TÖRVÉNY- avagy labdázás a felelősséggel

A vasuti munkát az utasítások, rendeletek irányítják. Az utasítás törvény minden vasutas számára. A vasutas pártszervezetek, szakszervezetek, lelkiismeretes szolgálati vezetők nagy súlyt helyeznek arra, hogy politikai felvilágosító munkával, szakoktatással neveljék a dolgozókat az utasítások betartására. A Szovjetunióban az utasítások betartása már vérévé vált a vasutas dolgozóknak. Mi a helyzet nálunk? Az uiságíró ezt a kérdést veszi vizsgálat alá.

Gurul a törékeny, a tűzveszélyes

Ferencváros. Ez az állomás a vasuti közlekedés szíve. Ezekben a napokban hevesen dobban e szív. Minden perc számít. Főosztályvi, igazgatósági osztályvezetők kezükben órával tapo-



gatják a gurítódomb érverését. Itt 20, ott 30 másodpercet lehet megtakarítani. A helyes, az utasításnak megfelelő saruzás másodperceket adhat, a gurításvezető se várja meg, míg a tartalék legurul az utolsó kocsikkal, már vagy 20—25 másodperccel előbb adja meg az utasítást a következő fogás felhúzására. Tapasztalt, felelősségteljes vezetők adják a tanácsokat a gurítási műveletek meggyorsítására. Tapasztalt, felelősségteljes vezetők azonban elnézik, hogy olyan kocsik gurulnak, amelyeket csak síktolatással szabad rendezni. Gép, üvegáru, sav, tűzveszélyes áru gördül a gurítón. A rendelet ezt szigorúan tiltja. Akik a rendeleteket készítik látják ezt és nem szólnak. Csak akkor szólnak, ha valami baj történik. Akkor azonban erélyesen szólnak, sőt büntetnek. Akkor a rendeletre hivatkoznak. Ha nincs baj, akkor csak guruljon a tűzveszélyes a törékenyt, mert gyorsítani kell a munkát. Itt valami nincs rendben a felelősségvállalás terén.

Az előjegyzési napló

Rákosrendező. A forgalmi szolgálattevő a fejirovatos előjegyzési naplót vezeti. Az utasítás szerint minden rendelkezést és a vonatforgalommal kapcsolatos időadatot köteles



bejegyezni. Nem jegyzi be. O sem, mások sem. Rákosrendezőn sem, másutt sem. Mi történik, ha ellenőrzés során észreveszik ezt? Semmi sem történik. Az ellenőrző közegek ezt hallgatólagosan tudomásulveszik. Tudomásulveszik, mert maguk is belátják, hogy némelykor a lehetetlenséggel egyenlő a napló pontos vezetése. Ha baj van, azonban akkor előveszik a forgalmistát. Itt is baj van a felelősségvállalás terén.

Aláírás nagyban és kicsinyben

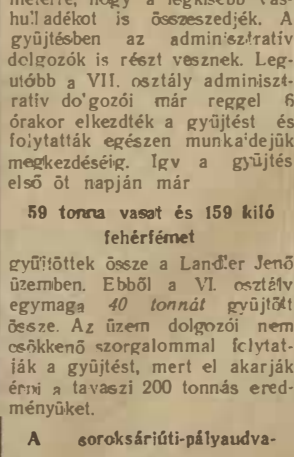
Kelenföld. Az utasítás szerint az engedélyes távirász által vett és adott engedélyeket, visszajelentéseket leadás előtt a



forgalmi szolgálattevőnek alá kell írnia. Nem írja alá, csak utólag, huszasával, harmincasával. Az ellenőrző közegek ezt jól tudják. Azt is tudják, hogy ez nemcsak Kelenföldön van így, hanem mindenütt, legalábbis minden nagyvállomáson. Azonban elnézik. Elnézik nemcsak Kelenföldön, másutt is. Ha valami baj történik, akkor viszont jön a felelősségrevonás. Kit vonnak felelősségre, aki eltűrte? Nem. A forgalmi szolgálattevőt vonják felelősségre. Kik vonják felelősségre? Azok, akik az utasításokat szerkesztik, akik esztendők óta hallgatólagosan tudomásul veszik, megengedik ezt a helytelen gyakorlatot. Ugy véljük, e téren is baj van a felelősségvállalás körül.

A távmenesztés

Budaörs. Ez az állomás hosszú. A felvételi épület pedig nem az állomás közepén van. Igy az állomás hosszabb végén nem menesztik a helyszínen a vonatokat. Kétségtelen, hogyha az utasításoknak megfelelően akarna eljárni a forgalmista, akkor egész nap nyargalhatna és úgy is kétséges, hogy minden vonatot menesztení tudna-e. A forgalmista tehát kiáll a aitóba és onnan menesztt. Az utasítás ezt megengedi? Nem engedi meg. Az ellenőrző közegek engedik meg, ha nem is írásban vagy szóban, de hallgatólagos beleegyezéssel. Tud erről a szabálytalanságról az igazgatóság? Igenis tud. Törték-e a fejüket, hogyan oldják meg ezt a kérdést? Lehetséges. De nem oldották meg. Inkább hallgatólagosan tudomásul vették az utasításellenes gyakorlatot. Mindaddig amíg nem származik baj belőle. Akkor pedig büntetnek.



Nem nehéz kitalálni, hogy kit büntetnek meg. A forgalmistát. Bizony, itt is baj van a felelősségvállalás terén.

Keringő az angolozás körül

Pécs. Az állomás igen szűk és nagy a forgalom. Angolozni kellene, különben könnyen bedugul az állomás. Hát angoloz-



nak is vigan. Azaz nem vigan, hanem szomorúan, félve. Miért? Mert nekik nem szabad angolozni. Eddig már négyszer kértek angolozásra engedélyt az igazgatóságtól. Még nem kapták meg. Az igazgatóságok, akik nem adják meg az engedélyt, még a szobájuk ablakából is jól láthatják, hogy az állomáson zavartalanul folvik az angolozás. Nem emelnek ellene kifogást, viszont engedélyt sem adnak. Ha baj lesz, maid jelentkeznek. Itt is akad némi baj a felelősségvállalás terén.

Mit kell tenni?

Az utasítást be kell tartani. Efelől nem lehet vita. Ellenben gondoskodni kell arról, hogy az utasításokat be lehessen tartani. Tudjuk, vannak objektív nehézségek. A fenti példák mind olvanok. Azzal azonban, hogy a felelősséget a központi szervek a végrehajtó szervekre hárítják, korántsem oldódott meg a kérdés. Amikor rugalmasnak kell lenni, akkor a központi szervek legyenek azok. Adianak feloldó rendelkezéseket, ha arra szükség van és azokért vállaljak a felelősséget. És amikor nincs feloldó rendelkezés, követelnek meg az utasításszerű munkát, még mielőtt abból bai származnék. Igy szeretnék maid érvényt ennek a döntő elvnek: az utasítás törvény.

Hogyan teljesítjük a RÁKOSI elvtársnak tett fogadalmunkat

Budapest-Józsefváros pályaudvar dolgozói is fogadalmat tettek *Rákosi* elvtársnak a vasutasnapon. Fogadalmuk a kocsitartózkodási idő lerövidítésére, a menetrendszerinti vonatindításra, az egy kocsira eső mozgatási idő leszorítására, a kocsikihasználásra, a darabáru mozgatására és az önköltségcsökkentésre vonatkozott.

A fogadalmat nem minden részében teljesítették. Mindjárt a kocsitartózkodási időnél *hat nap lemaradás* mutatkozik. A *fogadalom többi pontját azonban kivétel nélkül teljesítették, sőt túlteljesítették.*

Menetrendszerinti vonatindításuk a terv 92 százalékával szemben 120 százalék volt. Az egy kocsira eső mozgatási idő lerövidítését, amely megelőzően 5.2 perc volt, 4.9 percre vállalták és 4.5 percre teljesítették, ami 115 százalékos teljesítésnek felel meg. A kocsihasználásnál 3, a darabáru mozgatásnál 5, az önköltségcsökkentésnél 10 munkájukkal 8 százalékos túlteljesítést tudtak elérni.

A negyedik negyedév kezdetén nagy lendülettel fogtak hozzá, hogy kiköszörüljék a csorbát, amit a kocsitartózkodási időben mutatkozó lemaradás ejtett fogadalmukon. Máris megvan rá a kilátás, hogy kiköszörülik a csorbát, mert az első hétén a tervhez képest *2 nap előnyt* tudtak biztosítani a kocsitartózkodásnál.

NEMZETKÖZI hírek

Amerikai tervek a nyugatnémet közlekedéssel kapcsolatban

Egyik legutóbbi számunkban beszámoltunk a német vasutasnap ünnepségeiről. A Német Demokratikus Köztársaság vasutasai büszkén mutathatnak teljesítményeikre, arra, hogy jelentékeny szerepet töltenek be a béketerv, az ötéves terv megvalósításában.

Amíg a Német Demokratikus Köztársaság vasutasai megbecsülésben részesülnek, a dolgozó nép szeretete veszi körül őket, addig a nyugatnémet közlekedést és az ott dolgozó vasutasokat Adenauerék teljesen kiszolgáltatták az amerikai finánctőkének. Annak ellenére, hogy az új atlanti légitámaszpontokat négyvágányú pályával kötik össze, valamint az Ostendéhez kapcsolódó katonailag fontos összeköttetés megvalósítására, a Köln—Aachen közötti vasúti vonalat ugyancsak négy vágányra építik. *Seebohm* közlekedésügyi miniszter máris aláírta a Hanes-tervet a Szövetséges Albizottság előtt, amely 50.000 vasutas elbocsátását rendeli el.

Hogy a nyugatnémet vasutas dolgozók helyzetét még elviselhetetlenebbé tegyék, a Hanes-terv 24 járműjavító üzem bezárását, 15.000 vasúti sorompó megszüntetését, a kevésbbé jelentős mellékvonalak forgalmának beszüntetését, a katonailag kisebbjelentőségű vonalakon a második vágánynak a forgalomból való kikapcsolását és végül 4000 mozdonynak és 5000 személykocsinak ócskavasként történő selejtezését rendeli el.

Ennek a közlekedési rablógazdálkodásnak folyományaként lépett életbe a szövetségi vasúttörvény. E törvény értelmében a szövetségi vasutak nem képeznek többé állami vállalatot, hanem kapitalista kézbe mennek át. Ilymódon teljesítette Adenauer kormánya az amerikai finánctőke parancsát, amely Rockefeller és Morgan irányítása alatt áll, így adták el a nyugatnémet vasutakat, így döntik nyomorba a nyugatnémet vasutas dolgozókat.

Vasutas fiatalok EREDMÉNYESEN TEVÉKENYKEDNEK a VASGYŰJTÉSBEN

Hatalmas arányban fejlődő iparunknak egyik leghűségesebb segítőtársa a vasút. Pontos és gyors szállításokkal táplálja az ipar lüktető vérkeringését. Most, ezekben a napokban a vasutas dolgozóknak alkalma nyílik arra, hogy megjobban segítségére siessenek iparunknak. A vasgyűjtő napok még hátralévő ideje alatt, november 20-ig a vasút dolgozói is igyekeznek minél több vas- és fémhulladékot gyűjteni, hiszen tudják: *az összegyűjtött vasból új kocsik, új sínpárok, új hidak készülnek.*

A Landler Jenő Járműjavítóban

is nagy lendülettel indult meg a vasgyűjtés. Az üzem területét feltérképezték és mindennap más-más területeket kutatnak át a gyűjtők, szinte méterről méterre, hogy a legkisebb vashulladékot is összeszedjék. A gyűjtésben az adminisztratív dolgozók is részt vesznek. Legutóbb a VII. osztály adminisztratív dolgozói már reggel 6 órakor elkezdték a gyűjtést és folytatták egészen munkaidejük megkezdéséig. Igy a gyűjtés első öt napján már

59 tonna vasat és 159 kiló fehérfémet

gyűjtöttek össze a Landler Jenő üzemben. Ebből a VI. osztály egymaga *40 tonnát* gyűjtött össze. Az üzem dolgozói nem csökkenő szorgalommal folytatják a gyűjtést, mert el akarják érni a tavaszi 200 tonnás eredményüket.

A soroksáriúti-pályaudvaron

valamennyi szolgálati helv dolgozói részt vesznek a gyűjtésben. Különösen a pályafenntartási dolgozók akarnak jó eredményt elérni. *Sós* Kálmán előmunkás, aki a tavaszi gyűjtés idején dicséretet kapott, mert *egymaga 32 mázsa fémhulladékot gyűjtött,* most is példamutatóan jár elől a gyűjtésben.

A szakszervezeti bizalmiak a vasgyűjtő napok alatt rögyűléseket tartanak, amelyeken felszólítják a dolgozókat, hogy minden hulladékfémet szállítsanak a gyűjtőhelyekre. *Lőrincz* István bizalmi a pályafenntartásnál, *Baranyai* József bizalmi, pedig a forgalomnál faliújság cikkben is mozgósította a dolgozókat a vasgyűjtő napok sikere érdekében.

A dunaparti teherpá'yaudvaron

tavasszal 125 mázsa vasat és fémet gyűjtöttek össze. A mostani vasgyűjtő napok alatt szeretnék legalább ugyanezt az eredményt elérni. Azonban jobban meg kellene *szervezni a gyűjtést,* mert a szakszervezeti bizalmiak közül még csak kevesen kapcsolódtak be a gyűjtés munkájába. Igen fontos, hogy a gyűjtésben valamennyi DISZ-ifjú résztvegyen, mert az előző eredmények azt mutatták, hogy a gyűjtés csak ott járt sikerrel, ahol a fiatalok lelkes, jó munkát végeztek.

A vasgyűjtő napok legjobb gyűjtőit 400.000 forint értékű ajándéktárgyakkal jutalmazzák. A vasút területén az eddigi gyűjtések szép sikerrel járták. Most is legyen egyik fő feladatunk, hogy megmutassuk: *minden vonatkozásban őszinte, lelkes segítői vagyunk iparunknak, minden erőnkkel igyekszünk hozzájárulni nagy békeműveink építéséhez.*

Üzemi és az ellenőrző bizottságok figyelmébe!

Felhívjuk az üzemi bizottságok és az ellenőrző bizottságok figyelmét a Népszava kiadásában megjelent brosúrára: „Az üzemi bizottság pénzgazdálkodása és az ellenőrző bizottság munkája." A brosúra az OB-k pénzügyeinek intézéséhez, a munka megszervezéséhez és az OB-k munkájához igen jó segítséget nyujt.

Idejében felkészülünk A TÉLI-FORGALOMRA



A téli zord időjárás, a havazás és hófúvás nehéz feladatok elé állítja a vasutas dolgozókat. Idejében meg kell tenni minden előkészületet a vasúti forgalom folytonosságának biztosítására. Kellő felkészülés hiányában ugyanis a téli időjárás alatt keletkező hóakadályok napokra, sőt hetekre is megzavarhatják a vasúti forgalmat. Nem szorul bővebb magyarázatra, hogy milyen fontos és országos érdek ennek megelőzése és a zavartalan forgalom biztosítása.

MEGELŐZŐ INTÉZKEDÉSEK hatásos módja olyan hóvédőművek építése, amelyek még a legnagyobb havazás és hófúvás esetén is meg tudják védeni a vasútat a hólerakodás ellen.

A védőművek építésénél és általában a hófúvás elleni védelemnél a Szovjetunió gazdag tapasztalatait használjuk fel.

A védőművekhez a multban általában sövénytáblákat és betonból, vagy fából készült palánkot használtunk.

Újabban a fa- és cementanyaggal való takarékosságból a hóvédőműveket földből építjük, amelyeket egyidejüleg be is fásitunk.

A földből épült hóvédőműveknek minden más anyaggal szemben az a nagy előnyük, hogy építő anyaguk korlátlanul és díjtalanul áll rendelkezésünkre. Fenntartásuk nem okoz, költséget, élettartamuk pedig örökösnek mondható. Ha a földgátakat megfelelő magasra és a pályától megfelelő távolságra építjük, úgy azok sűrűn fásítva még a legnagyobb hófúvás ellen is tökéletes védelmet nyujtanak.

A Szovjetunióban újabban széles erdősítéssel védekeznek a hófúvások ellen. A vasútak mentén létesített és helyenként 200 méter széles erdősáv (zöld övezet) tökéletesen megvédi a vasútat a hólerakodások ellen. Az erdősítésnek azonban hátránya is van. A facsemeték ugyanis szerepüket csak akkor tudják betölteni, ha már kellően megerősödtek, amihez 5—8 évre van szükség. Összel a fák lehullott száraz lombja gyulékonysága miatt a mozdonyszikrától könnyen tüzet foghat. Nálunk kizárólag erdősítéssel azért nem védekezhetünk, mert a pálya mentén megfelelő széles területsáv nem áll rendelkezésünkre. Ha pedig kisajátítás útján akarnánk, a szükséges területet biztosítani, úgy jelentékeny szántó- vagy szőlőterületeket kellene elvonnunk a művelés elől.

A végleges jellegű hóvédőművek vonalaink mentén még sok helyen hiányoznak, ezért rendkívüli időjárás esetén számolnunk kell azzal, hogy egyes, hófúvásokra veszélyes pályaszakaszokon megtett előkészületeink ellenére is keletkeznek hótorlaszok. Az ilyen pályaszakaszokat csak hóeke, vagy hóhányógépek és a dolgozók tömeges munkájával lehet szabaddá tenni. A pálya felszabadításához tartozik a megszervezéséről is. A figyelőőrök gyakori vonalbejárás útján tájékozódnak a hó és időjárási helyzetről és észleléseiket a pályafenntartási főnökségnek és az állomásnak jelentik. Az értesítő-szolgálat pedig biztosítja, hogy váratlan, esetleg éjjel előálló szükség esetén a dolgozókat a legrövidebb időn belül be lehessen rendelni foglalkozási helyükre.

Gondoskodás történik arról is, hogy a pályaszakaszok felszabadításánál működő hóeke és hóhányógép-menetek tábori telefonnal legyenek felszerelve. Ez lehetővé teszi, hogy az áttörés eredményéről és általában a helyzetről a legrövidebb időn belül tájékoztathassák a pályafenntartási főnökséget és a szomszéd állomásokat.

A TÉLI IDŐJÁRAS, a havazás és hófúvás alatt nemcsak a pályafenntartási, hanem valamennyi szolgálati ágnak vannak fontos teendői. Külön utasítás rendelkezik ezért a követendő eljárásra nézve, amely felöleli az összes érdekelt szolgálati ágak teendőit.

A népi demokráciának mindenre kiterjedő figyelme reményt nyujt arra, hogy a nagy és sürgős tervmunkák között a hófúvás elleni védelem is megfelelő helyet fog kapni és az így évről évre mind nagyobb terjedelemben épülő végleges jellegű hóvédőművek a pályahálózat sebezhető pontjait mind kisebb és kisebb területre fogják szorítani.

Szociáldemokratizmus a műhelyben

Henyei Ferenc elvtárs, Rákos-rendező-pályaudvar dolgozója és több más elvtárs felvetette a szociáldemokratizmus kérdését. A *Landler Művek* dolgozói nagy érdeklődéssel olvasták a „Szocialista vasútért" legutóbbi számában megjelent cikket és sok új szempontot merítettek belőle a szociáldemokratizmussal szembeni harchoz.

Valóban úgy igaz, ahogyan a cikk mondja: vannak becsületes, rendes, kiváló képzettségű munkások, akik nem is sejtik, hogy a szociáldemokratizmus hatása alatt cselekszenek. Számosan vannak ilyenek nálunk is. De akadnak olyanok is, akik tudatos képviselői a szociáldemokratizmusnak. Vannak, akik szóval gyakran hirdetik a harcot a szocializmusért, a valóságban azonban igyekeznek visszatartani a dolgozókat a forradalmi harctól, le akarják járatni a pártot a pártonkívüliek előtt, el akarják némítani a kritikát.

Itt van például *Hantos* Antal, a VIII. osztály esztergályosa. Meg kell hagyni: jó szakmunkás. Magatartásában azonban fellelhetők a szociáldemokratizmus jelei. Legutóbb például bejelentette egyik elvtársunknak, hogy meg fogja kritizálni a szakszervezeti taggyülésen fegyelmezetlensége miatt. Az elvtárs azt felelte: szívesen fogadja az építő bírálatot. De a bírálat elmaradt. Amikor az elvtárs megkérdezte tőle, hogy miért azt felelte: *„Majd akkor állok elő a bírálattal, amikor te kritizálsz meg valakit."* Mi más ez, ha nem a szociáldemokratizmusnak a kritika elfojtására irányuló törekvése? *Hantos* Antalnak különben már nem ez az első esete. Tavaly amikor bérfelelős volt,

a normarendezés alkalmával bérdemagógiával akarta a dolgozókat az új normák ellen hangolni.

Természetesen nyomban leváltották,

Lencsés Ferenc bizalmi létére *ellenségesen viselkedik a nődolgozókkal* szemben. Nemrég ilyen kijelentést tett: *Nektek nincs szükségetek arra, hogy itt dolgozzatok az üzemben, mert másból is meg tudtok élni."* A szociáldemokratizmus szellemét árasztó, romboló és sértő kijelentéséért leváltották.

Oláh Lajos esztergályos is afféle „munkásarisztokrata", aki szociáldemokratizmussal van fertőzve, különben nem tette volna azt a hazug, megtévesztő kijelentést, mintegy két héttel ezelőtt, amikor a most bevezetésre kerülő darabbérezésről esett szó, hogy *„most még nyugodtan ültök a munkapadoknál, de ha bejön a darabbérezés, még a WC-re se tudtok kimenni"*

Somogyi János szerszámlakatost középfokú politikai oktatásra osztottuk be. Elsőizben megjelent a szemináriumon, másodszor már nem. Mint műhelybizottsági elnök beszéltem vele, megmagyaráztam, milyen fontos neki, mint kommunistának, a tanulás. Meg is ígérte, hogy legközelebb ott lesz. Nem volt ott. Ismét beszéltem a fejével, megint megígérte, de megint csak távolmaradt. Amikor harmadszor is hozzáfordultam, szinte kifakadt: *„Mit erőszakoltok, hagyjatok nekem békét!"*.

Erős József marós — amint a cikk mondja — egyesegyedül forinttal, vagy a fazék tartalmával akar mérni s azért nem jár oktatásra, mert *„ő csak a munkának él, neki csak az a fontos, hogy keressen, öt ne zaklassák"*.

Bércsalás is fordult elő nálunk: *Szabó* József fúrós-brigádvezető

a munkautalványt kijavította és nagyobb teljesítményt számolt el.

Így ért el brigádja 170 százalékot. Maguk a brigádtagok, akik nem tudtak a csalásról, csodálkoztak legjobban a magas százalékon.

Sajnos a művezetők között is akad, aki szociáldemokratizmusra való magatartást tanusit. *Kovács* Lajos művezető jó szakember és sokat várhatna tőle népi államunk, ha a termelés érdekei mellett a fejlődés más követelményeit is szem előtt tartaná. Éppen a minap történt: *Kántor* elvtársat, aki mint tehetséges zenész, részt vesz a kultúrmunkában és lelkiismeretesen jár zenekari próbákra, sőt zeneórákon képezi magát,

olyan beosztásba helyezte, hogy ezután nem tud próbára meg órára járni.

Pedig tehette volna olyan helyre is, ahonnan munkája végeztével eljárhatott volna továbbra is kultúrmunkát folytatni.

Erdős Mihály főművezető igyekszik lejáratni a kommunistákat és úgy állítja be a dolgot, mintha azért nem lehetne figyelmezni őket, mert *„kiváltságos helyzetben"* vannak s külön jogokat követelnek maguknak. Ezzel szemben a részlegében dolgozó, csupa párttagból álló brigádot folyton piszkálja és

olyan hibákat ró fel nekik, amiket más brigádoknál észre sem vesz, vagy elnéz.

Minden öntudatos, harcos kommunistának kötelessége az, hogy rendszeres, céltudatos, éber politikai munkával harcoljon a szociáldemokratizmus ilyen és hasonló megnyilvánulásai ellen. Ebben a harcban segít bennünket a *„Szocialista vasútért"* által most közölt cikk.

Hernádi Rezső
Landler Jenő Járműjavító ÜV. levelezője

A vonatelemzéseknél fennálló súlyos hiányosságok akadályozzák a tolatási műveletek előzetes megszervezését

A gép akkor működik tökéletesen, ha minden apró csavarja pontosan egymásba illeszkedik. A vasút hatalmas gépezeténél is nélkülözhetetlen ez az óramű pontosságú együttműködés, mert egyetlen csavar lazulása az egész gépezet munkáját gyengítheti. Egyetlen példát vegyünk: a háromnapos kocsiforduló megvalósítására tett fogadalmukat nem teljesítették a vasutas dolgozók — ugyancsak nem teljesítették az áruszállítási tervet sem, ennél 2 százalék az elmaradás. Lehetetlen észre nem venni az összefüggést az elmaradás és a vonatelemzések pontatlansága, lazasága között. A vonatelemző-szolgálat egy csavar az óriási gépezetben, mégpedig jelentős csavar, lazulása érzékenyen károsítja a gépezet egészének munkáját.

— *Súlyos hibák fordulnak elő a vonatelemzéseknél* — mondotta Rákosrendező pályaudvaron az állomásfőnökhelyettes. — *Rákos, Ferencváros, Lajosmizse, Szob, Szolnok rendelkező állomásoknak vonatelemzést kell adniok, azonban igen gyakran egyáltalán nem kapunk tőlük, amikor pedig kapunk, legtöbbször késve kapjuk. Amikor a rendelkező állomások nem adják le a vonatelemzést, mi utólag kérjük, de mire utánjárással megkapjuk, már nem sok hasznát vesszük, olyan ez mint eső után a köpönyeg.*

— *Pedig* — folytatta — *a vonatelemzés hiányossága okozza a legtöbb kocsiácsorgást, a hosszú tolatási időket. Az olyan vonatot, amelyet pontos elemzés alapján gyorsan szét tudnánk rendezni, elemzés hiányában a fogadó vágánycsoportra kell hoznunk, azután a guritóra kell vinni, igy a közben beérkező vonatot várakoztatnunk kell. Ennek következménye a vonat- és gépácsorgás, ez viszont a kocsiforduló leszorítását gátolja. De a vonatelemzés hiánya, pontatlansága akadályozza a vonatterhelési terv teljesítését is, hiszen vonatelemzés nélkül nem lehet tudni, hogy a vonat hány tonna terhelést vehet még fel az átmenő állomásokon.*

Ime, az összefüggések láncolata ebből a néhány mondatból is kitünik. A hiányosságokra azonban még élesebben mutat rá *Bárány* Erzsébet távirász kartársnő, aki a Rákos-rendező pályaudvarra érkező vonatok elemzését felveszi a rendelkező állomásokról és továbbítja az átmenő állomások felé.

— *Van olyan nap* — mondotta Bárány kartársnő — *hogy egyetlen vonatelemzést sem kapok, pedig naponta 3—4 tehervonat is érkezik Szolnokról és legalább kettő Lajosmizséről. Sokszor technikai nehézségek akadályozzák a vonatelemzés felvételét és továbbitását. Előfordul, hogy napokon keresztül szünetel a táviró összeköttetés, ilyenkor telefonon próbáljuk felvenni a jelentéseket. De meg kell mondani, hogy gyakrabban azért nem tudunk pontos vonatelemzést kapni és adni, mert a kartársak felületesen, hanyagul vagy pontatlanul kezelik a kérdést.*

A hiányzó, későn kapott vonatelemzések az őszi forgalmi verseny akadályozói. A Vasút-üzemi Értekezlet határozatainak szellemében dolgozó kartársak, a szolgálati vezetők ne hanyagolják el a vonatelemző szolgálat munkáját, a vonatelemzés ellenőrzését, mert ez a mulasztás súlyosabb hibák forrásává válik.



Közlekedési kormányzatunk ismét megkönnyítette a józsefvárosi vasutasok munkáját

Fontos munka sikeres befejezését ünnepelték a napokban Budapest-Józsefváros pályaudvar dolgozói: *elkészült az új vágányutas, modern biztositóberendezés, amely a jövőben nagymértékben megkönnyiti az állomás dolgozóinak munkáját és növeli a forgalom biztonságát.* Az új berendezés révén valamennyi váltó és jelző összefüggésbe került egymással. A forgalmi irodán lévő vezérlő berendezés segítségével a forgalmi szolgálattevő vezérli a jelzőket és váltókat, az állítótoronyban a váltókat és a jelzőket kizárólag eszerint lehet állítani. A munkálatokkal kapcsolatban kicserélték az állítóbakot és a váltóemeltyűket kibővítették.

A nagyszabású munka elkészítését december 21-re, Sztálin elvtárs születésnapjára irányozták elő. Menetközben a dolgozók felajánlották, hogy a munkát *november 7-re, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójára elkészítik.* Még ezt a felajánlásukat is túlteljesítették, mert november 5-re üzemképes állapotban átadták az új berendezést, tehát

a munkát közel két hónappal előbb fejezték be, mint ahogy eredetileg tervezték.

Az átadási ünnepségen *Kiss* Imre, a budapesti igazgatóság V. osztályfőnöke, a Vasúti Főosztály részéről pedig *Kmetty* Imre a 9. szakosztály vezetője köszönte meg a dolgozóknak derekas munkájukat. *Bagdács* János párttitkár rámutatott, hogy a munka határidő előtti befejezése úgy vált lehetségessé, hogy a társszolgálati ágak példásan együttműködtek és ezzel lehetővé tették, hogy

éppen a legjobbkor, az őszi forgalom csúcsidőszakában helyezzék üzembe a forgalom gyorsitását és biztonságát fokozó berendezést.

Ezután jutalmakat osztott ki a dolgozók között. Valamennyi dolgozó pénzjutalomban részesült. Kiemelte a munka sikeres gyors befejezésében *Torma* Ernő főpályamester, *Urbán* és *Kóka* csoportvezetők érdemeit.

AKIK ÉLENJÁRNAK AZ ŐSZI VERSENYBEN



Oszkó József, Budapest—Józsefváros raktárnoka. Munkája jó megszervezésével elérte, hogy foglalkoztatási foka 192 százalék, a tehervonatok menetrendszerinti indítása 116 százalék. Kiváló teljesítményét a gyüjtőkocsik bevés kirakásánál, az áruknak időben való előkészítésével érte el. Összpontértéke: 43.



Hazafi Sándor sztahanovista mozdonyirányító a debreceni igazgatóság IV. osztályában. Jó munkájával elérte, hogy a gépmenetek kilométerteljesitményét a tehervonati haszonkilométerhez viszonyitva, az alábbiakban csökkentette: a megtett haszonkilométer 88.935 km, ezzel szemben az üres félmeleg km 2.333. Kiváló munkáját igazolja, hogy szolgálatában géprevárás nem volt. Összpontértéke: 38.



Hegedüs Ferenc, Veszprém-külső állomás tervellenőre. A fuvaroztató felekkel való szoros együttműködés következtében elérte, hogy havi fuvarozási tervét száz százalékra, az irányvonatokkal továbbítandó elegy-tonnatervét pedig 148 százalékra teljesitette. Összpontértéke: 38.



Bodó Attila, orosházi állomásfőnök. A hozzá beosztott kereskedelmi dolgozók átlagos foglalkoztatási foka 79 százalék. A tehervonatok menetrendszerinti indítása 101 százalék. A be- és kirakási idő a tervhez viszonyitva 134 százalék. Kitünő eredményét azzal érte el, hogy a beosztott dolgozókat munkájuk megszervezésével nagyban segitette és jól irányitotta. Összpontértéke: 43.



Bodka János, a szolnoki árumozditó munkásbrigád vezetője. Brigádjával az egy jelenléti órára eső mozditott súlyteljesitménye 75 százalék, teljesitményi százalékuk 135. Jó eredményüket a munka helyes megszervezésével és a munkaidő teljes kihasználásával érték el. Összpontértékük: 74.

Megkezdtük a tanulást

Tapasztalatok az ellenőrzőbizottsági tanfolyamon

Az idei oktatási évadban kezdődött először szervezett tanfolyam az ellenőrző bizottságok elnökei és tagjai részére. Ez a tanfolyam egyenesen a tagság kívánságára indult, ezért még inkább nehézményezni lehet azt, hogy már az első tanfolyamon a behívott elvtársaknak csak a fele jelent meg és később sem javult a helyzet. Az sem helyes, hogy minden előadásra az ellenőrző bizottságnak más-más tagja jön el, mert

így a bizottság egy tagja sem tudja összefüggően felmérni a feladatokat.

A tanfolyamokat úgy kellene megtartani, hogy időpontjuk ne essen össze a szakvonali munkával, illetve a tanfolyamon résztvevő elvtársak úgy kapják a beosztásukat, hogy időben megtudjanak jelenni a tanfolyamon.

A területi bizottság nem támasztotta alá politikailag az esti tanfolyamok jelentőségét, ugyancsak nem készítette kellőképpen elő az esti tanfolyamokat *Habony* Pál, az üzemi bizottság oktatási felelőse sem, mert az esti tanfolyamról csak a területi bizottság értesítése alapján szereztem tudomást.

A tanfolyam anyaga igen jó és hasznos, mindazt megtanulhatjuk, amit az ellenőrző bizottság elnökének és tagjainak tudni kell. Az előadást könnyen megérthetjük, mert jó, szabatos és magyaros és tanulásunkat igen jól elősegítik az útmutató füzetek is. Ennek ellenére azonban egyáltalában nem lehet jónak mondani a hallgatók munkáját, a hallgatók felkészültségét. A hallgatók passzivak, nem szólnak hozzá az előadásokhoz. Különösen feltüntek hallgatásukkal *Erdélyi* Teréz, Budapest—Ferencváros dolgozója, *Molnár* György, a nyugati-pályaudvari távirda dolgozója. *Lacza* Sándor pedig mindössze egyszer jelent meg a tanfolyamon, akkor sem szólt hozzá.

A kartársaknak ez az eljárása egyáltalán nem helyes, mert én már az eddig tanultak alapján is azt látom, hogy nagy segítséget kaptam szakszervezeti munkámhoz, könnyebben felismerem a hiányosságokat és mióta a tanfolyamra járok, már sok hibát ki tudtam javitani a munkámban. A tanultak lehetővé teszik, hogy Budapest—Nyugati-pályaudvaron ki tudjuk javitani a szervezettségben és a tagdijmorálban mutatkozó hibákat és így egész szakszervezeti munkánkat megjavíthatjuk. Így pedig, a jó munka eredményeképpen a dolgozók még több kulturális, szociális és sportjuttatásban részesülhetnek és a segélyezés is egyenletesebbé válik.

Az esti tanfolyamon tanultak alapján igyekszem munkámat még jobban megjavítani és *Sztálin* elvtárs születése napjára vállalom, hogy az üzemi bizottság vezetőségével együtt a gyakorlatban is alkalmazom a tanfolyamon tanultakat és Budapest—Nyugati-pályaudvaron a szervezettséget öt százalékkal, a tagdíjmorált pedig két százalékkal emeljük. Egyben felhívom az ország ellenőrző bizottságait, csatlakozzanak felhívásomhoz és a vállalások teljesítésével javitsuk meg szakszervezeti munkánkat.

A területi bizottságnak azt javasolom, hogy külön is foglalkozzanak az esti tanfolyam hallgatóival, egyénileg is beszélgessenek el velük. Úgy gondolom, hogy a tanfolyamok eredményesebbé válnának, ha az előadó minden foglalkozás után értékelné a végzett munkát és a hallgatóság véleményét kérné a szemináriumról és az előadásról.

Gelencsér Lajos,
a Bp. Nyugati-pályaudvar ÜB-elnöke

Dolgozóink írják...



Most üdültem először a galyatetői sztahanovista üdülőben, ott, ahol valamikor gyárosok, bankárok, Horthy-csemeték tékozolták a dolgozók verejtékén szerzett milliókat. Ez is a miénk lett. Kitünő élelem, ellátás, kulturális és sportszórakozás, naponta kétszer hús és bor — és a gyönyörű Mátra, mit kell még egyebet mondani.

Szinte szégyelem magamat, mikor visszagondolok arra, hogy nem akartam üdülni menni és csak hosszas rábeszélésre engedtem. Most már látom, hogy az üdülés nemcsak hasznos, jogos, de kötelező is minden dolgozó számára.

Elhatároztam, hogy becsületes, jó munkával, balesetmentes szolgálatellátással fogom biztositani 1953-ban is az üdüléshez való jogomat.

Magassy László
sztahanovista térfelvigyázó
Szombathely állomás.

★

A LANDLER-MÜVEK dolgozói közül eddig már nyolcan fejezték be ötéves tervüket Alberti Gyula, a Magyar Népköztársasági Érdemérem aranyfokozatával kitüntetett karusszel-esztergályos vállalta, hogy Sztálin elvtárs születése napjáig, december 21-ig befejezi 1956-os évi tervét.

BUDAPEST—JÓZSEFVÁROS ÁLLOMÁSON naponként háromszor ismerteti hangszóró a versenyeredményeket. A pályaudvaron a kocsitartózkodás ideje a verseny nyilvánosságának segítségével egyre javul: október 1 és 10-e között 102.03 százalék, október második dekádjában 103 százalék, október 21—31-ig 106 százalék volt.

SZEGEDEN ANKÉTOT TARTOTTAK a forgalmi szolgálat sztahanovistái a vonatkésések felszámolásáért. (Esse Lajos levelezőnktől.)

A VÁCI OSZTÁLYMÉRNÖKSÉGNÉL nem találják a Rákosi elvtársnak tett fogadalom írásos szövegét. — *Hogyan ellenőrzik akkor a fogadalom teljesítését?* — kérdi levelében *Hacsi* László vonalfelelős.

A PÉCSI IGAZGATÓSÁGON fellendült a szabadságharcos munka. Lövészversenyük szép eredménnyel zárult. (Várnai László leveléből.)

AZ ELSŐ NŐI SZEMÉLYVONATOS BRIGÁD elindult Szeged állomásról. Tagjai Török Sándorné vonatvezető, Molnár Julia, Kovács Borbála, Fodor Istvánné, Nagy Piroska és Rakoncai Jolán. A „Zóját"-ról elnevezett brigád tagjai közül Fodor Istvánné és Molnár Julia vállalták, hogy december 20-ig megszerzik a vonatvezetői képesítést is. (Ördögh János elvtárs leveléből.)

ADMINISZTRATIV MUNKÁNAK TEKINTETTE A TAGKÖNYVCSERÉT a kiskunfélegyházi pártszervezet vezetősége. Nem vonta be a pártcsoportbizalmiakat az összeírási munkába. A szervezőtitkár elvtárs egymaga állította ki a kartonokat. (*Cserháti* József tudósítónktól.)

GONDOSKODJUNK a dolgozók téli szállásáról



Horváth Márton elvtárs felhívta a vezetők figyelmét arra, hogy fokozottabban forduljanak a dolgozók munkavédelme, szociális helyzetének megjavítása felé.

Megállapítható, hogy a dolgozókról való szociális és kulturális gondoskodás terén — a helyi körülményeknek megfelelően — sok előrehaladás történt. Ez különösképpen tapasztalható a MÁV Pályaépítő ÜV szálláshelyein és laktanyáiban, de már kisebb mértékben a Sztálinváros térségében lévő Simonyi-féle szálláshelyen. A legtöbb szálláshelyen vagy laktanyában rádió áll a dolgozók rendelkezésére, de számos helyen találkoztunk folyóiratokkal és egyéb szórakoztató játékokkal.

Sztálinváros, Rétszilas és Karácsond pályaépítő szálláshelyein kéthetenkint cserélik a dolgozók ágyneműjét. A laktanyákat rendszeresen takarítják és megfelelő módon készítik elő és biztosítják a dolgozók részére a tisztálkodáshoz és a főzéshez szükséges dolgokat. A szobák lakói tisztasági versenyben vannak egymással.

Erős javulás van és mondhatni kifogástalan módon gondoskodnak itt a női dolgozókról. Teljesen külön szállásuk, fürdőjük stb. van.

A legtöbb szálláshely közelében röplabda- és sportpályát találunk, ahol munkaidő után szórakoznak a dolgozók. Több helyen van asztalitenisz is, ami nagy népszerűségnek örvend. A házastársaknak külön fülkéjük van és a leendő házaspárok részére már előre készítik a megfelelő lakóhelyiséget.

Két—három mosdótál 40—50 ember részére

Az eredmények mellett van azonban jócskán hiányosság is. Nem használják fel például egyes vállalatok azokat a szociális célra, a kormány által engedélyezett összegeket, amelyek egyébként rendelkezésükre állnak. Rétszilason például, ahol közel 500 dolgozó 30 helyiségben van elszállásolva, egyetlen rádió van és az is az irodában nem pedig a dolgozók szálláshelyén. Így gondoskodnak a rétszilasi építésvezetőség felelős tényezői a munkásszállások otthonossá, barátságossá tételéről. Százhalombattán mindössze egy kis telepes rádiója van 80 dolgozónak. Sportfelszerelésük is rossz. Látszik rajtuk, hogy azokat kapták meg a központtól, amit ott már kiselejteztek. Ugyanitt négy hét óta nem cserélték a dolgozók ágyneműjét. Ezért a MÁV Pályaépítő és Felújító ÜV központja felelős.

A legkisebb esőzésnél is befolyik a víz az itteni munkásszállásokon, de úgylátszik hiába kér az üzemi bizottság segitséget, a vállalat még megfelelő kályhákkal sem látta el a szobákat, és hiányos ablakokon át fúj be a szél.

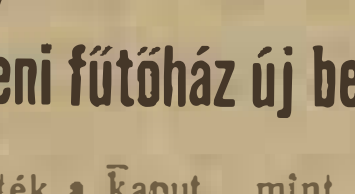
Gyengélkedő-szobát csak Sztálinvárosban láttunk a pályaépítőknél. Rétszilason, a tömegszálláshelyen feküdt az egyik beteg dolgozó nő.

Csodálkozunk azon, hogy egyes vezetők itt akarnak takarékoskodni és nem veszik észre, hogy az ilyen takarékosság a legnagyobb értéknek, a dolgozó ember munkaerejének és egészségének rovására megy és ezt követően pedig az ilyen „gondoskodást" a termelés visszaesése követi.

Súlyos hiányosság, hogy azokon a helyeken, ahol még fürdő nincs, mindössze két-három mosdótálat bocsátanak 40—50 ember rendelkezésére. Az is olyan kicsi, hogy abban rendesen tisztálkodni nem lehet.

Itt állunk a tél előtt. Nem egészen mindegy, hogy üzemi bizottságaink hogyan hajtják végre, pártszervezeteink hogyan segítik a dolgozókról való gondoskodást. A helyi üzemi bizottságok felelőssége mellett meg kell állapítani a MÁV Pályaépítő és Felújító ÜV, valamint a MÁV Magasépítő ÜV felelősségét is. Ugyanilyen felelősség terheli a területi bizottság illetékes reszortfelelősét is, aki a rendszeres ellenőrzést elhanyagolja. Egyre keményebbé válik az idő és mindent el kell követni, hogy a kiadott rendelet értelmében gondoskodjanak a dolgozók szociális és kulturális ellátásáról, barátságos téli szállásáról.

BÜROKRATÁK — építésünk ellenségei



Alacsonyra szabták a debreceni fűtőház új bejáratát

Kezdjük a dolgot ott: 3—4 héttel ezelőtt történt a megállapodás, hogy november 15-én ajtókkal, ablakokkal a debreceni fűtőház irodahelyiségeinek felét átadják rendeltetésének. Megjegyzem ez már a negyedik határidő. Az építkezést tervszerint a második vasutasnapra kellett volna befejezni. Még egy kis betekintést a tervezésbe: júliusban, mikor az ajtótraverzó építést befejezték, az a gyanú merült fel, hogy a fűtőház nyugati részén elhelyezett kapu alacsony. Nem is sokat tévedtünk. Egy 328-as sorozatú mozdonnyal tettünk próbát:

az ajtó keret nélkül is súrolta a kémény szélét.

A hibára felhívtuk *Ricsli* építésvezető figyelmét. A válasz így hangzott: a tervrajz szerint dolgozik, ettől eltérni nem szabad. Az igazság az, hogy 40 milliméterrel alacsonyabbra tervezték a kaput, mint amilyen magas a mozdony.

A fűtőház kapuja, tehát a szabványméretnél 40 milliméterrel alacsonyabb.

Bürokrata, az élettől elszakadt ember tervezte ezt a kaput, hogy hátráltassa az épitőmunkát, a vasút fejlődését s ezzel többletmunkát, kárt okozzon. Hosszú húza-vona után látta be a vezetőség, hogy itt a tervtől még's el kell térni, mert könnyebb az építésen változtani, minta 328-as mozdony kéményét meg tápfejszelepét lefaragni.

A problémát véleményük szerint megoldották, amint látjuk elég könnyen, csak az a hiba, hogy rosszul: *40 milliméternyire lesüllyeztették a vágányt.* A megoldás természetesen rossz, mert a fűtőház körüli vágányoknak vízszintben kell lenni, ellenkező esetben a javításra beállt mozdonyok, könnyen idézhetnek elő balesetet. Különösen, amelyekről a fék is le van szerelve. Mert, ha az ilyen mozdony elindul, összetöri az új kaput és emberéletben is kárt okozhat. Az is előfordulhat, hogy a széntér felé vezető mozdony beleszalad a szerelésre váró gépekbe. Felmérhetetlen károk származhatnak, a könnyelmű, felelőtlen munkából, de a felelősségre vonás akkor már késő lesz. Az ilyen mulasztást azonnal, szigorúan kell megtorolni. Várjuk a megfelelő választ a sürgős intézkedésről a „*Szocialista vasútért*" legközelebbi számában.

Balázs József
üzemi bizottsági elnök

A Szakszervezeti Aktívák Háza november havi programmjából

Nov. 21-én:
Az 1953. évi üdültetés előkészítése.
Előadó: Tóth Géza, a SZOT üdülési osztályának munkatársa.

Nov. 25-én:
Az eddig megkötött üzemi kollektiv szerződések hiányosságai.
Előadó: Bartha József, a Fémáru és Szerszámgépgyár ÜB elnöke.

Nov. 26-án:
A szakszervezetek feladatai a kereskedelem társadalmi ellenőrzésénél.
Előadja: Kovács Dénes, a SZOT munkásellátási alosztályának vezetője.

A DOLGOZÓK KÍVÁNSÁGÁRA

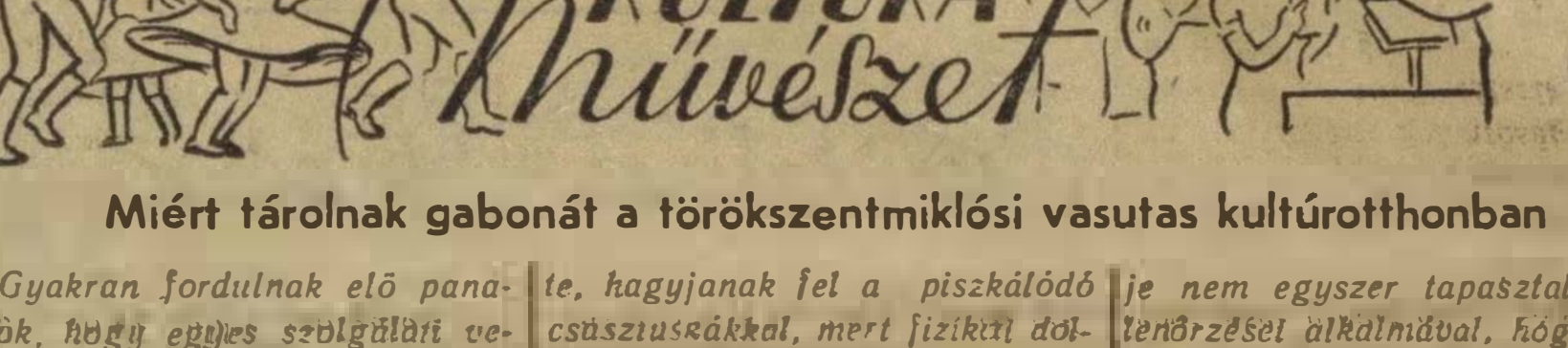
a Budapesti Városi Tanács 4 es számú Mozgóképszinház Vállalata november 20-tól áttér az egésznapos előadások tartására. A vállalat vezetősége ezzel az intézkedésével a többműszakos üzemek dolgozói kívánságának tett eleget.

Dolgozóinkat is közelről érinti az egésznapos előadások tartása, hiszen köztudomású, hogy nagy általánosságban három műszakban munkálkodnak vasutasaink.

A Budapesti Városi Tanács Puskin (volt Fórum) filmszinháza, Budapest, V., Kossuth Lajos-utca 18. szám alatt tehát november 20-tól már délelőtt 11 órai kezdettel egésznapos kétórás műsorokat tart. Első ünnepi műsora az „Acélkatonák" cimű magyarul beszélő kínai film.

A nagybudapest területén dolgozó vasutasok látogassák az első egésznapos premier-mozit.

KULTÚRA Művészet



Miért tárolnak gabonát a törökszentmiklósi vasutas kultúrotthonban

Gyakran fordulnak elő panaszok, hogy egyes szolgálati vezetők nem támogatják eléggé, vagy egyenesen gátolják a kultúrmunkát. Kirívó példája ennek, ami Törökszentmiklóson történt.

Hársfai Béláné törökszentmiklósi árupénztáros az üzemi bizottság kultúrfelelőse és a kultúrotthon igazgatója október 20-án közölte Kapusi Árpád szolgálati főnökkel, hogy a Szakszervezetek Országos Tanácsa iskolára hívta be, ahová október 27-én kell elmennie. Ugyanekkor Kapusi Árpád megkapta a Vasutasok Szakszervezete debreceni területi bizottságának értesítését is, hogy Hársfainé elvtársnő iskolára megy, gondoskodjék kellő időben pótlásáról, amig az iskolán lesz.

Kapusi Árpád ahelyett, hogy igyekezett volna helyettesről gondoskodni, méltatlankodni kezdett és kijelentette Hársfainé elvtársnőnek: hiba, hogy szakszervezeti iskolára küldik, mert ő olyan munkaerőt nem tud használni, aki ilyen dolgok miatt otthagyja szolgálatát. Majd gondoskodik róla, hogy az iskolából való visszajövetele után más munkakörbe kerüljön.

Nem ez az egyetlen eset azonban, amikor Kapusi állomásfőnök kultúrmunkaellenesnek mutatkozott. Előzőleg egy izben megtiltotta, hogy Törökszentmiklós állomás területén csasztuskákat adjanak elő. Intézkedését ezzel indokolta: a csasztuska „személyeskedő" hangja rontja a kollektiv szellemet. Figyelmeztette Hársfainét, nem tűri ezt „állomása" területén és figyelmébe ajánlja, hogy hagyjon fel a kultúrmunkával, mert előrehaladása rovására megy. Egy izben Ferenczi személyügyes intézett levelet Hársfainéhoz és ebben arra figyelmeztette, hagyjanak fel a piszkálódó csasztuskákkal, mert fizikai dolgozónak osztják be.

Még a nyáron történt, hogy amikor június 10-én Hársfainé nagykereskedelmi vizsgát tett, kérte eddigi 12 pontos beosztásából vizsgájának megfelelő beosztását. Kapusi Árpád a következőket felelte: „Vegye tudomásul, amig kultúrmunkát végez, nem adok magának magasabb beosztást." Valóban október 24-ig nem is kapott Hársfainé elvtársnő más beosztást.

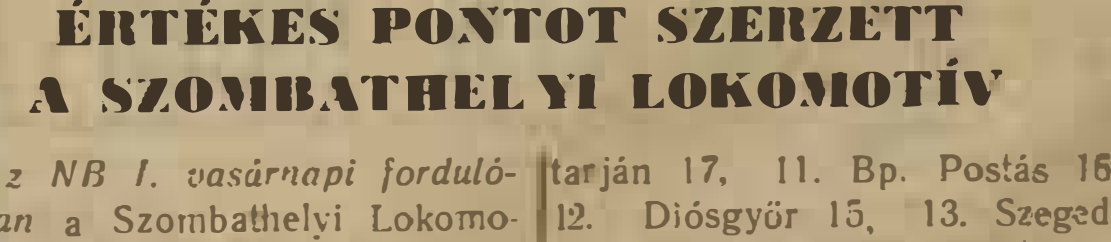
Jellemző az is Kapusi Árpádnak a kultúrmunkához való viszonyára, hogy

a törökszentmiklósi vasutas kultúrotthont 1951 szeptembere óta hat izben vették igénybe gabonatárolásra és más célra.

A területi bizottság kiküldöttje nem egyszer tapasztalta ellenőrzései alkalmával, hogy Kapusi Árpád mennyire kultúrmunkaellenes. Próbálta neki megmagyarázni a kultúrmunka szocializmust építő jelentőségét, de amint a fentiekből látszik, nem sikerült meggyőznie.

A törökszentmiklósi állomásfőnök helytelenül jár el. Igenis, minden támogatást meg kell adnia a szolgálatát egyébként becsületesen ellátó vasutas dolgozónak és magának is élen kellene járnia saját területén a kultúrforradalom megvalósításáért. Az állomás munkáját nem hátráltatja a jól vitt kultúrmunka, ellenkezőleg, lendületet ad neki. Éppen ezért Kapusi Árpád találja meg a módját annak, hogy meginduljon végre a kultúrmunka a törökszentmiklósi vasutas kultúrotthonban.

SPORT



ÉRTÉKES PONTOT SZERZETT A SZOMBATHELYI LOKOMOTÍV

Az NB I. vasárnapi fordulójában a Szombathelyi Lokomotív 4:4 (1:1) arányú döntetlent harcolt ki a Bp. Dózsával szemben és ezzel értékes pont birtokába jutott. Bp. Honvéd—Szegedi Honvéd 3:2 (2:1). Bp. Kinizsi—Pécsi Lokomotív 2:0 (1:0). Győri Vasas—Diósgyőri Vasas 3:2 (2:1). Csepeli Vasas—Dorogi Bányász 2:0 (2:0). Bp. Bástya—Salgótarjáni Bányász 5:1 (2:1).

A bajnoki táblázat állása: 1. Bp. Honvéd 41 pont. 2. Bp. Bástya 39. 3. Bp. Vasas 31. 4. Bp. Dózsa 30. 5. Cs. Vasas 23. 6. Szombathelyi Lokomotív 22. 7. Bp. Kinizsi 21. 8. Győri Vasas 20. 9. Dorog 19. 10. Salgótarján 17. 11. Bp. Postás 16. 12. Diósgyőr 15. 13. Szegedi Honvéd 13. 14. Pécsi Lokomotív 13.

NB II., Déli csoport: Szegedi Lokomotív—Orosházi Kinizsi 2:1 (1:0), Gyulai Építők—Szolnoki Lok. 3:1 (0:1), Kiskunfélegyházi Vasas—Ceglédi Lok. 4:0 (3:0). *Keleti csoport:* Nyíregyházi Építők—Hatvani Lok 4:1 (2:1). Bp. Lok.—Debreceni Lok. 4:3 (3:1). Miskolci Lok.—Sajószentpéteri Bányász 1:0 (1:0). *Nyugati csoport:* Veszprémi Bástya—Soproni Lok. 4:3 (1:2). Székesfehérvári Építők—Nagykanizsai Lok. 1:0 (0:0), Zalaegerszegi Vörös Meteor—Győri Lok. 2:0 (0:0).

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden hétfőn. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. 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 vasutért

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM. Ára: 40 fillér 1952 NOVEMBER 24.

A MENETRENDSZERŰ KÖZLEKEDÉSÉRT

Az őszi forgalom idei, minden edd g t felülmúló feladatai hasonló erőfeszítéseket kívánnak. Az új — a Szovjetuniótól átvett munkamódszerek széleskörű alkalmazásán kívül szükség volt egyéb, bizonyos áldozatokkal járó módszerek alkalmazására is, hogy a szállításra váró árutömegeknek a szükséges kocsimennyiség biztosítható legyen.

Ez a cél csak a tehervonati közlekedés meggyorsításával, a kocsiforduló leszorításával érhető el. Ennek érdekében adta ki *Bebrits* elvtárs azt a rendelkezést, hogy tehervonatok személyszállító vonatokkal szemben előnyben részesíthetők, ha ez a tehervonat számára komoly nyereséget jelent.

A végrehajtás során azonban éppen a legfontosabbat hagyták figyelmen kívül. Annak vizsgálatát, hogy adott esetben a személyszállító vonat késleltetése árán milyen tényleges előnyhöz jut és egyáltalán előnyhöz jut-e a kérdéses tehervonat.

Így történt, hogy *nyakra-főre vették hátrányba a személy- és gyorsvonatokat akkor is, amikor ebből az „előnyben" részesített tehervonatok számára semmi, vagy csupán elenyésző, az áldozattal csak arányban nem álló előny származott.* Például: november 12-én a 1306. számú gyorsvonattal szemben előnyben részesítették a 888. számú almásfüzitői tehervonatot. Ennek következtében az 50 kilométeres sebességgel haladó tehervonat nyomában a 100 kilométeres sebességgel robogó gyorsvonatot *öt izben állították meg a jelzőknél.* A gyorsvonat ebből kifolyólag 24 percet késett, a tehervonat viszont nem jutott jelentős előnyhöz, mert a 10—12 perces időkülönbséget a továbbiakban nem tudta hasznosítani. Azonkívül az őt rendkívüli megállás következtében körülbelül 300 kilogramm többlet szénfogyasztás áldozata elő.

Az indokolatlan esetben is alkalmazott ideiglenes *„előnyszabály"* nagy károkat okozott a személyvonatok menetrendszerű közlekedésében anélkül, hogy a tehervonatok menetrendszerű közlekedését érdemlegesen megjavította volna. A személyszállító vonatok késése 10 százalék fölé emelkedett, de emelkedett a munkásvonatok késésének százaléka is, annak ellenére, hogy ezeket *Bebrits* elvtárs kivette a hátrányba helyezhető vonatok sorából.

A vonatközlekedés menetrendszerűsége ilymódon *tűrhetetlenül leromlott.* Ezért a forgalmi szolgálattevők, az állomásvezetők, de elsősorban a menetirányítók felelősek. De *felelősség terheli az ellenőrzésre hivatott felsőbbséget is,* amely nem lépett közbe kellő eréllyel, hogy a helytelen gyakorlat felszámolja.

A menetirányítók ennek a rendszabálynak helyes és észszerű alkalmazása terén nem töltötték be szerepüket. Nem avatkoztak be minden esetben, nem gátolták meg az indokolatlan előnybe juttatásokat, sőt maguk is adtak ilyenre rendelkezéseket.

Az őszi forgalom változatlanul erős és korántsem ér véget a közeli hetekben. Továbbra is szükség van az elegymozgás, a kocsi ki- és beállításának, valamint továbbításának meggyorsítására, a kocsiforduló leszorítására. Ennek ellenére azok az okok, amelyek a vonalak utasításban lefektetett fontossági sorrendjének időleges megváltoztatását tették szükségessé — *már jórészben nem állnak fenn.*

Ezért *Bebrits* elvtárs *november 25-től hatályon kívül helyezte korábbi rendelkezését* és az összes vasutas dolgozókhoz intézett felhívásban rendelkezik a vonatok fontossági sorrendjének az *F. 2. számú utasításban* előírt betartásáról.

Bebrits elvtárs hangsúlyozza, hogy meg kell szüntetnünk a tűrhetetlenül nagyra növekedett munkás- és személyvonati késéseket, emellett biztosítani kell a tehervonatok menetrendszerinti közlekedését is. *E kettős, de egységes feladat végrehajtására meg kell mozdulni minden becsületes vasutas dolgozónak, bármely szolgálatiághoz tartozik is.*

Elsősorban *a menetirányítók* odaadó, jó munkájára van szükség. Ők mint a vonatközlekedés parancsnokai kell hogy irányítsák, ellenőrizzék a dolgozókat a vonatkésések megszüntetése a kocsiforduló leszorítása, a menetrendszerű közlekedés érdekében indított harcban.

Vigyázni kell azonban, nehogy a fontossági sorrendben való közlekedés visszaállítása a tehervonatokkal való nemtörődésnek, a tehervonatközlekedés másodrangúvá nyilvánításának helytelen és káros talajára csússzon. Meg kell értenünk, hogy a kérdés nem így áll: vagy a személyvonat, vagy a tehervonat — *hanem mindkettő!*

Az üzemi pártszervezeteknek, valamint a szakszervezeti bizottságoknak a dolgozók élére állva kell segítséget nyújtani, hogy *a vonatközlekedés menetrendszerűségének biztosításán keresztül teljesítsék Rákosi elvtársnak tett fogadalmunkat és sikeresen bonyolítsuk le az őszi csúcsforgalmat.*

December 21-re teljesítjük évi tervünket!

Nem egészen egy hónap választ el a világbékekábor nagy vezetője, Sztálin elvtárs születésnapjától. December 21 megünneplésére a dolgozók millióival együtt a magyar vasutasok is jó munkával, telkes felajánlásokkal készülnek. A felajánlások célja: az őszi csúcsforgalom zökkenőmentes lebonyolítása, az évi terv időelőtti teljesítése.

A Szombathelyi Járműjavító befejezte évi tervét — december 21-re 15·5 százalékos túlteljesítést vállalt

A Szombathelyi Járműjavító ÜV dolgozói örömmel jelentették Rákosi elvtársnak, hogy évi tervüket november 13-án befejezték. *„Évi tervünk teljesítésével eleget tettünk szeretett Rákosi elvtársunknak tett fogadalmunknak, amelyben évi tervünk befejezését november 14-re vállaltuk* — írják a dolgozók. — *Ezért eredményeinknél nem állunk meg, hanem törhetetlen lendülettel küzdünk ötéves tervünk határidő előtti teljesítéséért, a szocializmus minél előbbi felépítéséért."*

A terv befejezése alkalmából a Járműjavító dolgozó rögpgyűléseket tartottak, amelyeken telkes örömmel tettek vállalásokat *Sztálin* elvtárs születésnapjára. Valamennyi dolgozó vállalást tett december 21-re, a vállalások eredményeképpen a Szombathelyi Járműjavító december 21-re 15.5 százalékos túlteljesítést érhet el. Az üzem dolgozóinak vállalása közel 250.000 forint megtakarítást jelent.

A Nyugati pályaudvar évi terve befejezése után új felajánlásokkal készül december 21-re

Budapest—Nyugati állomás dolgozói felemelt évi tervüket a felajánlásban vállalt november 21 helyett 18-ra befejezték, sőt túlteljesítették. Teljesítésük a vállalt 481.600 tonna helyett 482.227 tonna. Évi tervük befejezése után most újabb felajánlásokat tesznek, hogy Sztálin elvtárs születése napjára még nagyobb mértékben túlteljesítsék tervüket.

A Debreceni Pályafenntartási Főnökség dolgozói Sztálin elvtárs születésnapjának méltó megünneplésére versenyre hívták ki a MÁV valamennyi pályafenntartási dolgozóját. Versenyfelhívásukban vállalták, hogy évi tervüket december 20-ra teljesítik, beruházási, felújítási tervük teljesítésénél pedig 150 százalékos eredményt érnek el.

Kelenföld-állomás dolgozói új komplexbrigád-szerződést kötöttek évi tervük teljesítése érdekében

Budapest—Kelenföld állomás 41 vállalattal áll komplexbrigádszerződésben. Az állomás és a szállítatóvállalatok dolgozói most új szerződést kötöttek, amely hozzájárul ahhoz, hogy az állomás december 21-re befejezze évi szállítási tervét. A szerződésben vállalták, hogy az iparteleppek új, grafikonszerű kiszolgálását a vállalatok a sztálini műszakra kézhez kapják, a rakodási időt öt órán alulira csökkentik, az irányvonatok képzési fokozzák.

•

Rákosrendező állomás dolgozói *december 15-re vállalták évi szállítási tervük befejezését, gyártási tervüket pedig december 21-re befejezik.* Az állomás dolgozói telkesen küzdenek az őszi forgalom lebonyolításáért. *Tóth* Ibolya kocsifelíró naponta 500 érkező kocsit bárcáz le hibamentesen és ezzel lehetővé teszi, hogy

a nyersanyagokat és élelmiszereket szállító vonatok a menetrendben előírt időnél előbb indulhassanak.

Szabó Mihály sztahanovista esztergályos 10 százalékkal emeli teljesítményét december 21-re

Szabó Mihály, a Landler Jenő Járműjavító Üzem sztahanovista esztergályosa, a szakma legjobb dolgozója már ötéves tervünk negyedik évén dolgozik. Sztálin elvtárs születésnapja tiszteletére megfogadta, hogy teljesítményét 10 százalékkal felemeli s ezzel is méltóképpen kiveszi részét a világ népeinek békeharcából.

A Szegedi Fűtőház dolgozóinak versenyfelhívása a román vasutasokhoz

A Szegedi Fűtőház dolgozói a világbékekábor erejének megszilárdítása, a román és magyar nép barátságának szorosabbá fűzése érdekében Sztálin elvtárs közeledő születésnapja alkalmából versenyre hívták ki Arad Fűtőház dolgozóit. Versenyfelhívásukban vállalták, hogy

havi kilométertervüket 110 százalékra, százelegytonna tervüket 112 százalékra teljesítik, 6 százalékos szénmegtakarítást érnek el, az „500 kilométeres"-mozgalom keretében nap. 205 kilométerátlagot teljesítenek, két mosás és javítás között pedig 9000 kilométer teljesítményt tűztek maguk elé,

továbbá a munkafegyelem megszilárdításával küzdenek a balesetmentes közlekedésért.

Pierre Semardról nevezték el az Északi Járműjavító kultúrotthonát

Az Északi Járműjavító ÜV dolgozói a francia vasutasok mártírhalált halt hőséről, Pierre *Semardról* nevezték el kultúrotthonukat. A november 22-én, szombaton délután megrendezett névadóünnepségen megjelent *Gáspár* Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke. A Semard-idézetekkel, zászlókkal, drapériákkal díszített kultúrteremben szénszámmal voltak ott az üzem dolgozói.

Susánszki Ferenc elvtárs, békebizottsági elnök nyitotta meg az ünnepséget, majd *Rontó* Béla elvtárs, a Vasutasok Szakszervezete Kultúrosztályának helyettes vezetője mondott ünnepi beszédet. Ismertette Pierre Semardnak, a Francia Kommunista Párt politikai bizottság tagjának, a Francia Vasutas Szakszervezeti Szövetség főtitkárának életét, amely a munkásmozgalomért folytatott küzdelemben, a fasiszták elleni hősi harcban telt el. Tíz évvel ezelőtt, 1942 márciusában a Franciaországot megszálló náci fasiszták meggyilkolták Semard-t, az ellenállási mozgalom egyik vezérét. Semard örökre beírta nevét a francia nemzet, a munkásmozgalom és a világbékemozgalom történetébe. Éppen ezért nevének a kultúrterem homlokzatára való felírása kötelezettséget jelent az Északi Járműjavító dolgozóinak, a kultúrotthon vezetőségének és minden kultúrmunkásának. A névfelvétel arra kötelezi őket, hogy ugyanolyan elszántsággal küzdjenek a világbékéért, a világ elnyomott népei, köztük a francia nép felszabadításáért, mint Semard.

Az üzemi pártszervezet nevében *Vadas* Lajos agit.-prop. titkár fogadta, hogy az Északi Járműjavító kommunistái mindenkor hűek lesznek Pierre Semard nevéhez, *Surmann* Imre üzemi bizottsági elnök beszéde után *Nyirati* József villanylakatos brigádvezető bejelentette, hogy brigádja felvette a „Semard-brigád" nevet. Ez alkalomból felajánlják, hogy terven felül felújítják egy, a fasiszták által megrongált villanymozdony fázisvéltőjét. *Soós* Sándor szerszámlakatos csoportvezető 50 darab pneumatikus levegővágó védőkosár terven felüli elkészítését ajánlotta fel.

Az ünnepséget kultúrműsor zárta be.

A Német Demokratikus Köztársaság vasutas szakszervezete vándorzászlót ajándékoz a legjobb magyar „500-as" mozdonybrigádnak

A Magyar Távirati Iroda jelenti:

A *Német Demokratikus Köztársaság* vasutas szakszervezete vándorzászlót ajándékoz az *„500 kilométeres"* mozgalomban legjobb eredményt elért magyar mozdonybrigád számára. A vándorzászló elnyeréséért a mozdonyvezetők körében telkes verseny indult. Az eredmények értékelésénél megállapították, hogy a verseny győztese *Linde* János jelvényes sztahanovista mozdonyvezető, *Király* István fűtő és *Kiss* Nándor fűtő — a dombóvári fűtőház dolgozói.

A *Német Demokratikus Köztársaság* vasutas szakszervezetének vándorzászlóját decemberben adják át a győztes brigádnak. A vándorzászló alapítása újabb lépés a két ország baráti kapcsolatainak elmélyítésében, hozzájárul a nagyjelentőségű szovjet vasutasmozgalom, az *„500 kilométeres"* mozgalom további kiszélesítéséhez.

Landler Jenőné halála

A magyar munkásmozgalom kiemelkedő alakjának, *Landler* Jenőnek özvegye hosszú betegeskedés után november közepén elhunyt. *Landler* Jenőné temetésén megjelentek *Gerő* Ernő, *Révai* József, *Vas* Zoltán elvtársak. Megjelentek a Vasútpolitikai Főosztály, a Vasutasok Szakszervezetének és a közlekedésügyi minisztérium képviselői és sokan mások. A gyászünnepségen *Révai* elvtárs búcsúztatta *Landler* Jenőné elvtársnőt.

Végetért az I. Nemzetközi Közlekedési Kongresszus

Az *I Nemzetközi Közlekedési Kongresszus,* amelynek ünnepi megnyitó üléséről és első előadásáról részletesen beszámoltunk, a vasúti tagozatban november 17-én *Gosztonyi* Béla előadásával folytatta tanácskozását. A MÁV vágányvesérik gépesítéséről szóló előadáshoz *Gáborján* Ernő és *Wanka* Antal szólt hozzá. A következő napon *Rathing* Ferenc *„Előfeszített vasbetonaliak elmélete, gyártása és sínleerősítési problémák"* címen tartott előadást. Az előadást követő vitákban *Bihari* Károly és *Löcsei* Pál vett részt.

A kongresszus ötödik napján a résztvevők vidékre látogattak el, gyakorlati bemutatókra. A vasúti tagozat résztvevői Pilis vasútállomáson megtekintették a gépesített vágányverését.

A vasúti tagozattal párhuzamosan folytatta tanácskozásait a közúti tagozat, amelynek résztvevői az ötödik napon Szekszárd és Pécs között a gépesített útburkolást tekintették meg.

20-án, csütörtökön a Magyar Tudományos Akadémia dísztermében megtartott záróülésen megjelentek: *Prieszol* József elvtárs, a közlekedésügyi miniszter első helyettese. *Földvári* László elvtárs közlekedésügyi miniszterhelyettes. *Csanádi* György elvtárs, a MÁV vezérigazgatója és a kongresszus alkalmából hazánkba érkezett küldöttek üdvözlése. A záróülést *Mihailich* Győző, Kossuth-díjas akadémikus nyitotta meg, majd *Somkuti* Árpád elvtárs, a MÁV vezérigazgató helyettese számolt be a vasúti tagozat munkájáról. *Vásárhelyi* Boldizsár műszaki egyetemi tanár a közúti tagozat munkáját ismertette.

Hans *Grune,* a Német Demokratikus Köztársaság, Ion *Schutea,* a Román Népköztársaság küldöttségének nevében búcsúzott a kongresszustól. Mindketten hangsúlyozták, hogy ez a kongresszus is nagyban hozzájárul országaink barátkapcsolatának megerősítéséhez.

Az ülés *Mihailich* Győző elnök zárszavaival ért véget.

BÜROKRATÁK — építésünk ellenségei



A nyiregyházi pályafenntartási főnökségnél tartott ellenőrzés megállapította, hogy a munkaverseny szervezésére és értékelésére kiadott rendeleteket a főnökség nem hajtja végre. Sem a vezető főmérnök nem a szakaszmérnökök, sem a pályamesterek nem foglalkoztak a munkaverseny értékelésével. Az erről kiadott G. 191—170/52. I/6. E. számú rendelet pontos végrehajtása érdekében *Ferenczy* Lajos vezető főmérnök és *Galló* előadó kartárs, akire a rendelet jelölve volt, semmit sem tett. A vonalfisztviselők nem tudták róla, így a pályamestereket nem ellenőrizték. Az őszi forgalom legjobb dolgozóinak értékelését a pályafenntartási főnökség nem a rendelet értelmében hajtotta végre. A pályafenntartási főnökség a 137/36. 1952. 4. C. osztály rendeletét sem érvényesítette.

Megállapította az ellenőrzés, hogy *Kovács* Gusztáv szakaszkezelő pályamester június óta nem vezeti a vállalási lapokat. Az őszi forgalom legjobb dolgozóinak értékelését, az erre vonatkozó rendeletet figyelembe vétele nélkül végezte el. Pedig a rendeletről tudomása volt, mégsem hajtotta végre.

Ferenczy Lajos vezető főmérnök mulasztásáért 100 forint, *Galló* előadót, *Kovács* Gusztáv és *Eles Lajos* pályamestereket pedig 50—50 forint rendbüntetéssel sujtották.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Erőteljesebben foglalkozzanak pártszervezeteink a balesetek elleni harccal

A vasút biztonságos közlekedése megköveteli, hogy *a vasutas pártszervezetek fokozott mértékben foglalkozzanak a balesetek elleni harccal.* Egyes pártszervezetek már mindennapi munkájuk szerves részévé tették ezt. A pártvezetőségi üléseken rendszeresen foglalkoznak a szolgálati hely baleseti statisztikájának értékelésével. *A Ferencvárosi Fűtőháznál baleset alkalmával röpgyűlést tartanak a balesetet szenvedett gépnél és megtárgyalják a baleset okát, hatását a fűtőházra és a népgazdaságra vonatkozóan.*

Azonban a vasutas pártszervezetek nagyrésze

nem küzd eléggé a balesetmentes szolgálatért.

Komárom állomáson a párttitkár elvtársnak az a véleménye, hogy nem lehet egyszerre pártoktatással és a termeléssel foglalkozni. Ez az álláspont azt mutatja, hogy a pártfunkcionáriusok egy része nem értette meg, hogy

a pártoktatás, a politikai munka szervesen összefügg a termelés kérdésével, a balesetmentes szolgálattal.

A pártoktatás, a politikai munka akkor lesz eredményes, ha az biztosítja a jó termelési eredményeket, elősegíti a balesetek elleni harcot. Ehhez azonban feltétlen szükséges az, hogy a pártfunkcionáriusok ismerjék a termelési kérdéseket, ezen belül azokat a szűk keresztmetszeteket, amelyekből a balesetek származnak.

A balesetek elsősorban a munkafegyelem lazaságából, az utasítások be nem tartásából és nemismeréséből származnak. Az őszi forgalmi vizsgáztatások során a kocsirendező, váltókezelő és vonatkísérő dolgozók 5—9 százaléka a vizsgán *elégséges*, 35—37 százaléka *közepes eredménnyel* vizsgázott. Hiányzik az éber, körültekintő szolgálat ellátása a váltókezelő-, váltóőr-, tolató-, valamint mozdonyszemélyzetnél.

A váltóőrök sok esetben nem tartanak, vagy nem az utasítás szerint tartják meg a váltóellenőrzést, ezért *elszaporodtak a foglalt vágányra-járások.*

A jelzési fegyelem lazasága, a *„jelzés-parancs"* elvének megsértése egyik legfőbb forrása a baleseteknek. A mozdonyszemélyzetnél gyakran megtörténik, hogy világos nappal meghaladják a *„megálj"* állású jelzőt.

A tolatószemélyzet munkája végzése közben *nem alkalmazza az előírt jelzéseket,* hanem *helyi szokások* alapján kialakult, *félreérthető, szabálytalan jelzésekkel irányítja a munkát.* Ebből számos baleset következik.

A kommunista funkcionáriusok egy része nem érti, hogy

az ellenség fő törekvése

a vasúton balesetek előidézése. Célja, hogy megbénítsa az ország vérkeringését. Az ilyen funkcionáriusok egy-egy balesetnél *„objektív"* okokra hivatkoznak és nem keresik az ellenség kezét.

A vasutas pártszervezeteknek különösen az őszi, illetve téli forgalom időszaka alatt fokozottan kell felfigyelni ezekre a szabálytalanságokra. Ennek az időszaknak kedvezőtlen, zord időjárása nagyobb lehetőséget biztosít az ellenségnek a forgalmi balesetekkel való támadásra.

Nem folyik könyörtelen harc az ellenséges nézetek ellen. Igen elterjedt az a nézet, hogy *„az utasítást nem lehet betartani, mert akkor megáll a forgalom".* Vagy például: *„a balesetek száma azért emelkedett, mert növekedett a forgalom".* A forgalom növekedése nem von törvényszerűen maga után több balesetet. Miskolc igazgatóságon, ahol a harmadik negyedév forgalma lényegesen nagyobb volt az előző negyedévinél, *a közlekedő vonatok veszélyeztetettsége 50 százalékkal csökkent.*

A pártszervezetek legfontosabb feladata harcot folytatni a balesetek megelőzéséért. Nevelni a vasutas dolgozókat az utasítások, biztonsági szabályok betartására.

Fel kell lépni minden olyan megalkuvó magatartás ellen — bárki részéről is jelentkezzék — mely megtűri a legcsekélyebb lazaságot a szolgálat ellátásában.

A pártszervezetek különösen a kommunistáktól követeljék meg a példás, fegyelmezett szolgálattételt. Vonják felelősségre azokat a párttagokat, akik ezen a téren megsértik a kommunista példamutatás elvét.

Egy-egy balesetnél a pártszervezetek a népnevelőkkel és pártcsoportbizalmiakkal ismertessék a baleset okát, mutassák meg, milyen károk származnak belőle népgazdaságunkra és a vasutas dolgozókra is.

A hanyag vasutasok a balesetek elkövetésével pillanatok alatt semmisítik meg mindazt, amit a becsületes dolgozók hosszú, fáradságos munkával felépítettek.

Rá kell mutatni, hogy amíg a becsületes dolgozók — kiki a maga területén — harcolnak a békéért, addig ezek a balesetet okozók az ellenséget, a háborús gyújtogatókat szolgálják.

A balesetek elleni harc becsületbeli kötelessége

minden egyes, hazáját szerető dolgozónak. Ebben a harcban azonban a kommunistáknak kell élenjárniok és nevelni a többi dolgozót.

Ebben a harcban azonban a a kommunisták csak akkor tudják a pártonkívüli dolgozókat is magukkal vinni, ha megszívlelik Rákosi elvtárs tanítását: „... legjobb népnevelés a személyes példamutatás". Vagyis az, hogy a kommunista vasutasoknak balesetmentesen kell szolgálatukat ellátni.

Ferkó István,
a Vasútpolitikai Főosztály munkatársa

A Hámán Kató Fűtőház és Rákosrendező állomás *dolgozóinak közös harca* az ŐSZI FORGALOMÉRT

A Hámán Kató fűtőház és Rákosrendező állomás szomszédosak egymással. Az éjszakai órákban áthallatszik a gurítódomb hangszórója Rákosrendezőről a Hámán Kató fűtőházba. Valaha a Hámán Kató fűtőház dolgozóit nem érdekelte, mit beszél a Rákosrendező gurítódombjának hangszórója. Ma már a fűtőház dolgozói is figyelik ezeket a hangokat, melyek percről percre tájékoztatják őket, hogyan folyik a munka a gurítón, hogyan harcolnak az állomás dolgozói a kocsiforduló idő leszorításáért, a Rákosi elvtársnak adott szó maradéktalan végrehajtásáért.

A fűtőház és a rendező állomás dolgozói komplexbrigádokban dolgoznak, együttesen harcolnak az őszi forgalom sikeréért. Ma már a dolgozók többsége tudja, hogy csakis úgy érhetnek el sikereket, ha vállvetve harcolnak a feladatok teljesítéséért.

A vasúton a tervet teljesíteni csakis

a szolgálati ágak jó együttműködésével

lehet. A fűtőház és az állomás pártszervezetének vezetőségei elhatározták, hogy szilard kapcsolatot építenek ki egymással és mindkét szolgálati hely dolgozóival. Az együttműködésnek van eredménye. A gurítós mozdonyok személyzete és a gurítón ugyanabban a turban szolgálatot teljesítő kocsirendező dolgozók, mozdonyfelvigyázók és forgalmi szolgálattevők, valamint a két szolgálati hely mozgalmi és szakvonali vezetői komplexbrigádokat alakítottak és ezen belül egymás segítésére szerződést kötöttek. Résztvesznek egymás termelési értekezleteln, hogy a hiányosságok mindkét szolgálati hely részéről napvilágra kerüljenek és azok megszüntetésére intézkedéseket tudnak tenni. E téren nagy jelentősége van a pártszervezet munkájának. Ha akad olyan dolgozónk, aki a munkához rosszul viszonylik, a pártcsoportbizalmi, vagy népnevelő elvtárs felkeresi, elbeszélget vele, igyekszik őt meggyőzni arról, hogy becsületbeli kötelessége a *Rákosi* elvtársnak adott szó teljesítése.

A pártvezetőségi ülésen napirendre tűzzük a termelés kérdését és mérlegeljük azt is, milyen felvilágosító munkát fejtettek ki a népnevelő elvtársak és segítséget nyujtunk a pártcsoportbizalmiaknak, népnevelőknek, hogy munkájukat tovább javítsák.

A helyesen végzett politikai munka eredménye, hogy a két szolgálati ág dolgozói megbecsülik egymás munkáját és a hibákat anélkül, hogy egymásra kennék, a maguk munkaterületén igyekeznek kijavítani.

A rendszeresen megtartott komplexbrigád értekezleteken igen

sok jó ötlet és javaslat

merült fel a hibák megszüntetésére. Például állandóan baj volt a gurítós gépek kezelésével. Nem volt meghatározva a szerelés ideje és módja, ezért a gépek 5—6 órát tartózkodtak a fűtőházban. Egy értekezleten meghatároztuk minden gépnek a pontos szerelési idejét. Ezt az időt a Rákosrendező és a Hámán Kató fűtőház adottságainak megfelelően határoztuk meg. A mozdonyok fűtőházba való ki- és bejárása is nehézségeket okozott. Voltak esetek, amikor a Nyugati-pályaudvar felé indított gépeink a 201-es őrhelynél és Rákosrendezőnél felületesség miatt ácsoroghtak. Ugyanez megtörtént a hazatérő gépeknél is. A komplexbrigád ezt a kérdést is megoldotta, ma már nem ácsorognak gépeink, a 201-es őrhely azonnal jelenti a felvigyázónak még azt is, hogy melyik mozdony érkezett be a fűtőház bejárati váltóján. Igy a felvigyázó irányítani tudja a gép szerelését.

Ismerjük egymás versenyeredményeit is. Tudjuk, hogy Rákosrendező állomás versenyben van Ferencváros állomással és a legutóbbi versenyszakaszban 105 százalékra teljesítette tervét, szemben Ferencváros állomással, amely csak 99 százalékra tudta tervét teljesíteni. A rákosrendezőiek ismerik a fűtőház versenyeredményeit, tudják azt, hogy jelenleg a budapesti igazgatóság területén a legjobb helyen állunk és biztatnak bennünket, hogy érjük utol és hagyjuk el az ország legjobb fűtőházát, a miskolcit. A biztatás mellett természetesen segítséget is nyuitanak számunkra. Ennek köszönhetjük, hogy mozdonykilométertervünket 124, százelegytonna kilométertervünket 116, széntervünket 110 százalékra tudjuk teljesíteni, az *„500 km-es"*-mozgalomban váltait napi 186 kilométer helyett 192 kilométert teljesítünk.

Vannak azonban hiányosságok is. Súlyos hiba, hogy Rákosrendező számára nem minden esetben tudunk biztosítani a menetrend szerint indítandó vonatokhoz gépet. Ezen úgy kell segíteni, hogy ellenőrizni kell a vonalon elácsorgó gépeket, meg kell vitatni az ácsorgások okait az illetékes szolgálati helyek vezetőivel és akkor ezen a problémákon is segíteni tudunk. Hiba az is, hogy nem járunk el egymás népnevelő értekezleteire, ami a gyakorlati tapasztalatátadás szempontjából szükséges lett volna.

Munkánkhoz

több segítséget várunk a vasútasszakszervezet budapesti területi bizottságától,

mert még eddig javaslattal és bírálattal nem járultak hozzá a mi komplexbrigád munkánknak további fejlődéséhez. Többet tartsák napirenden a szolgálati helyek együttműködésének szükségességét, hogy ezzel az őszi forgalom ideje alatt a versenyszellem és a kollektiv munka minél jobban kiépülhessen.

A szakszolgálat részéről olyan ellenőrzést kérünk, ami javaslatokat is ad. Én az ellenőrzést úgy képzelem el, hogy az igazgatóság III. és IV. osztálya ellenőrző közegeit egyszerre küldenék ki egy-egy komplexbrigád értekezletre, ahol megismernék mindkét szolgálati hely közös problémáit és bizonyára nemcsak a mi munkánkba, hanem a saját munkájukba is hasznos tapasztalatokat tudnának belevinni.

A politikai osztály még többet tud segíteni a komplexbrigádok működésében, ha a pártszervezeteket, szakszolgálatokat, de különösen a szakszervezetet ebben a munkájában bírálja és jó szovjet vasutas tapasztalatokkal, brosúrákkal, vagy módszerekkel támogatja.

Szakos István
pártbizottsági titkár,
Hámán Kató fűtőház.

Hogyan dolgoznak a Keleti-fűtőház utazó alapszervének pártcsoportjai

A Keleti-fűtőház pártszervezetének munkája javult a pártcsoportok újjászervezése óta. Pártcsoportvezetőnek olyan kommunistákat javasoltak, akik a pártmunkában, a termelésben példát mutatnak. A pártszervezet vezetősége figyelembevette a vasút sajátos helyzetét, feladatát. A fűtőház műszaki vezetésével közösen a mozdonyszemélyzetet úgy osztották be, hogy minden mozdonyfordulóban legyenek párttagok, akik nevelik dolgozótársaikat. A pártcsoportbizalmiakat a taggyülés bízta meg. A párttitkár elvtárs a pártcsoportvezetők részére kéthetenként értekezletet tart, de ha a feladatok megkívánják, hetenként összehívja őket. Az értekezleteken

tájékoztatja a pártcsoportvezetőket

a pártvezetőség határozatairól. A pártcsoportvezetők beszámolnak végzett munkájukról, a csoport tevékenységéről, az útjaik során szerzett tapasztalatokról, eseményekről. Az értekezlet így tapasztalatcserét is jelent a pártcsoportok között.

A pártcsoportok munkájának következtében javult a fűtőház munkája. Tisztábbak és szebbek a mozdonyok, minőségük a tavalyinál sokkal jobb. A 424—023 számú mozdonyon szolgálatot teljesítő pártcsoport vezetője: *Besze* Jenő mozdonyvezető elvtárs indulása előtt a hozzá beosztott fűtőkkel — akik egyben pártcsoportjának tagjai — megbeszéli a feladatokat. Elmondja, hogy mit hallott a pártcsoportvezetők értekezletén, megmagyarázza, mit jelent az ő munkájuk a terveljesítés terén, hogy minden lapát szén megtakarítása egy-egy tégla a szocializmus építéséhez.

Besze elvtárs váltója: *Klein* János elvtárs, akivel a váltás során megbeszéli a tapasztalatokat. *Besze* elvtárs elmondja, hogy milyen feladat áll a pártcsoport előtt mire visszaérkeznek az útról, tudatja vele, hogy mikor lesz taggyülés, vagy más pártrendezvény, ismerteti a napirendi pontokat, elmondja, hogyan készüljenek fel rá.

Ferland elvtárs a 442.-es sorozatú mozdonyokon szolgálatot teljesítő kommunisták pártcsoportbizalmija. *Ferland* elvtárs 1952-ben tette le a mozdonyvezetői vizsgát és rövid idő alatt már helyi munkásvonatokat továbbított, jókarban és tisztán tartott mozdonyával. Fiatal mozdonyvezető társait versenyre hívta ki. Megalakították a 442. sorozat tfi brigádját. Brigádtársa szakszervezeti bizalmi, akit állandóan segít munkájában. A műszaki feladatok megoldásába bevonják a művezetőt is. A művezető elvtárs nemcsak szakvonalon, hanem a párfeladatok megoldásában is rendszeresen

segítséget nyújt a fiatal kommunisták munkájához.

A rendszeres és alapos pártmunka iránti szeretetük nem marad eredmény nélkül. Brigádjuk 24—26 százalékos szénmegtakarításal dolgozik és már három hónapja tartják a szta hanovista szintet. *Ferland* elvtárs egyénileg állandóan foglalkozik pártcsoportjának, illetve brigádjának tagjaival. Megszervezte a brigád politikai iskolán való részvételét. Állandóan figyeli termelési eredményeiket. *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmuk teljesítését.

A pártcsoportvezetők értekezletén kapott feladatokat időnként a fűtőházban, vagy a forduló állomáson a pártcsoportvezetők rendszeresen ismertetik a pártcsoportjuk tagjaival. A jó pártcsoportvezetők pihenőidejüket jól beosztják, így szépirodalmi könyvek, szoviet vasutasokról szóló brosúrák olvasására is jut idő. Amit elolvasnak, megbeszélik a pártcsoportjuk tagjaival és a velük utazó pártonkívüli dolgozókkal.

A Keleti-fűtőházban az ilyen pártcsoportvezetőknek, mint *Besze* Jenő, *Ferland* Sándor, *Beke* István elvtársak, sok követője akad. Az ő munkájuk nyomán egyre inkább javul a többi pártcsoportok munkája is. A párttagság és a pártonkívüli dolgozók csak azt fogadják el vezetőnek, akik minden téren példát mutatnak.

Kosztolányi elvtárs nem jól látta el a pártmegbízatást, nem gondoskodott arról, hogy a pártcsoport tagjai rendszeresen résztvegyenek a pártéletben, oktatásban, nem foglalkozott egyéni problémáikkal. *Kosztolányi* elvtárs szakvonali munkáját elég jól végzi, de nem törődött azzal, hogy

a pártcsoport egésze jól dolgozzon.

Nem segítette az elvtársaka, nem kérte ki véleményüket, tanácsukat a munka megjavítása érdekében. A pártcsoport tagjai megbírálták és kérték leváltását.

A Keleti-fűtőház pártszervezetének az eredményes munka mellett még meg kell oldania a pártcsoportok jobb szervezeti beosztását, figyelemmel a vezénylésre és sajátos feladatokra. Például a miskolci fűtőháznál a pártcsoportok fordulószolgálat és az útvonalak megosztása alapján vannak megszervezve. Ezzel megkönnyítik a pártcsoportvezetők munkáját, mert az egyes pártcsoportokon belül levő párttagokkal és tagjelölttekkel való kapcsolat sokkal egyszerűbb és a foglalkozás nemcsak a fűtőházban és a fordulóállomásokon, hanem az úton, munkaközben is megvalósítható.

Kovács Istvánné

MIRE VEZET A FELELŐTLENSÉG

Két hónapja immár, hogy a *„Szocialista vasutért"* havonta megjelenő lapból hetilappá alakult át. A két hónap tapasztalata azt mutatja, hogy a vasútpolitikai osztályok, vasutas pártszervezetek, üzemi bizottságok *általában helyesen ismerték fel a hetilap jelentőségét.* Úgy tekintik lapunkat, mint kollektiv szervezőt, agitátort, propagandistát és azokat a feladatokat, amelyeket a lap elénk szab a párt- és szakszervezeti munka, valamint a szakvezetés területén, levisszik a dolgozók közé, s igyekeznek megvalósítani a munka javítása érdekében. A dolgozók örömmel fogadták lapunkat, amely most már hetenként kopogtat be hozzájuk bírálatával, útmutatásaival és dicséretével.

A lapnak az üzemi bizottságokon, szakszervezeti bizalmiakon keresztül történő elosztása — kisebb zökkenőktől eltekintve — zavartalanul indult meg az átalakuláskor.

Súlyos hibák a Nyugati Kocsihivatal sajtómunkájában

Vannak azonban helyek, ahol úgy a lap felhasználásában, mint elosztásában

súlyos hibák és bűnös mulasztások fordulnak elő.

A lap bürokratikus elosztása, lélektelen kezelése sokszor már az ellenség aknamunkájára vall egyes helyeken. A pártszervezetek, üzemi bizottságok funkcionárlusai a szolgálati vezetők *gyakran csak késve, vagy egyáltalán nem kapják meg az újságot.* A *„Szocialista vasutért"* hétfőn jelenik meg, kedden, de legkésőbb szerdán az ország legtávolabbi részébe is eljut. Mégis vannak üzemi bizottságok, amelyek nagy késéssel, csak napok mulva fognak hozzá az újságpéldányok szétosztásához. A *Landler Művek* üzemi bizottságának hivatali helyiségében például az egyik elmult héten *csütörtökön délután még felbontatlanul hevert a kedden odaérkezett lapcsomag.*

Vannak a hanyagságnak, nemtörődömségnek, ellenséges magatartásnak *kirívóbb példái* is.

A Nyugati pályaudvar Műszaki Kocsihivatalának üzemi bizottsága például legalább két héten át érintetlenül visszaküldte kiadóhivatalunknak a neki eljuttatott mind a 100—100 darab újságot.

Farkas Kálmán elvtárs üzemi bizottsági elnök október óta iskolán van, helyettese *Jánosi* Ferenc vonaloktató, valamint *Berecz* József munkaátvevő, aki társadalmi munkában vállalta a „Szocialista vasútért" terjesztését, *azt állítják, hogy a dolgozók nem igénylik a lapot.* Nyilvánvaló, hogy *ez nem felel meg a valóságnak,* mert ugyanakkor például *a Keleti pályaudvar Műszaki Kocsihivatalában a sokkal nagyobb példányszámban odaküldött újságot keveslik és azt tervezik, hogy legközelebb harminc példánnyal többet kérnek belőle.* De egyéb helyeken is inkább hiány van az újságban, mint felesleg. Szeged állomás műszaki dolgozói szintén keveslik a nekik juttatott példányszámot.

A Nyugati pályaudvar Műszaki Kocsihivatalában az üzemi bizottság hanyagságát tetézi, hogy

a pártszervezet sem törődik a lappal és semmi segítséget nem ad terjesztéséhez.

Amikor megkérdeztük *Duhai* Sándor párttitkár elvtársat, miért nem igyekszik megállapítani a rossz terjesztés okát, hogy segíthessen a bajon, olyan feleletet adott, amiből az derült ki: *nem törődik a vasút mozgalmi és termelési sajtóorgánumának sorsával.* Még egyetlenegyszer sem gondoskodott arról, hogy a lap tömegkapcsolatának megszilárdítása érdekében megvitassanak egy-egy cikket, megszervezzék a csoportos olvasást.

Hasonló a helyzet a Terézvárosi Osztálymérnökség második szakaszán is, ahonnan legutóbb két ízben szintén visszaküldték kiadóhivatalunknak a hozzájuk juttatott mind a 30—30 példányt. *Csorba* Károly üzemi bizottsági elnök itt azzal mentegetőzik, hogy nem ér rá a lappal foglalkozni, mert nincs függetlenítve, bizalmijai is állandóan kint vannak a pályán, munkahelyükön. Elfelejti azonban, hogy a dolgozók lapjának éppen ott a helye, ahol a munka folyik.

Azok a pártszervezetek és üzemi bizottságok, amelyek ilyen rosszul, lélektelen módon kezelik lapunkat, javítsák meg munkájukat, mert a rossz sajtómunka rányomja bélyegét munkájuk többi részére is.

Minta népnevelőértekezlet Rákosrendezőn

Rákosrendező pályaudvaron vasutas *népnevelő mintaértekezletet* tartottak november 15-én. Az értekezleten nemcsak Rákosrendező pályaudvar népnevelői vettek részt, hanem a többi budapesti pályaudvar agit.-prop.-titkárai is.

Filiszár István üzemi pártlitkár tartott beszámolót, amelyben először a népnevelőmunka hiányosságaival foglalkozott. Rákosrendező októberben csak 93 százalékra teljesítette tervét s az elmaradásban *a népnevelők is hibásak, mert nem mozgósították elég erőteljesen a tervfeladatok végrehajtására.* Súlyos hiba, hogy *a népnevelők politikai felkészültsége nem megfelelő.*

A politikai oktatás — a népnevelő legfőbb támasza.

A pályaudvaron a 3-as brigád maradt el legjobban tervének teljesítésében, mert a brigád népnevelője *Takács Péter* elvtárs nem jár politikai oktatásra. Ugyanakkor a *Boros-brigád* rendszeresen jó eredményeket mutat fel, mert *Boros* elvtárs aktivan részt vesz a politikai oktatásban.

— A népnevelők érezzék át — mondotta a többi között *Filiszár* elvtárs *— milyen*

fontos feladat hárul rájuk az őszi forgalomért vívott harcban, a Rákosi elvtársnak tett fogadalom megvalósításában.

ezért harcoljanak bátrabban, erősebben az ellenség ellen, a maradiság, a megszokottság ellen, keressenek szoros kapcsolatot a szakszervezeti bizalmiakkal, ismerjék meg és kísérjék figyelemmel a dolgozók versenyeredményeit.

Az első hozzászóló, *Hrivó János* elvtárs, a 15-ös pályafenntartási szakasz népnevelője elmondta, hogy szakaszán tavasszal még alig volt politikai felvilágosító munka.

Rendszeres sajtóolvasással

keltette fel a dolgozók érdeklődését s elérte, hogy szakaszán most már 10 dolgozó lett tagjelölt — tavasszal még csak két tagjelölt volt — a politikai oktatásban tavaly még csak 10 dolgozó vett részt, az idén már 27. Felhívta népnevelőtársai figyelmét arra, hogy *csak akkor végezhetnek jó munkát, ha minden esetben igénybe veszik a pártszervezet segítségét.*

Gergely József állomásfőnök hangsúlyozta: *a népnevelő legyen összekötő kapocs a dolgozók és a pártszervezet között, de ugyanakkor a dolgozók és a szakvonali vezetők között is.*

Gaál Sándor népnevelőfelelős arról beszélt, hogyan javult a munka a gurítódombon, amikor a népnevelők megmagyarázták a dolgozóknak, hogy a kocsitörések népgazdaságunknak, a dolgozónak, és családjának egyaránt súlyos károkat okoznak.

Hunyadvári János elvtárs elmondta, hogy a dolgozók között az ellenség munkája nyomán téves nézet terjedt el. Többen kijelentették: az elegyáramlás olyan hullámzó, hogy nem rajtunk múlik a teljesítmény növelése vagy csökkenése. A népnevelők azzal hallgattatták el az ellenség hangját, hogy megmagyarázták: milyen fontos érdek, hogy *a befutott kocsimennyiséget gyorsan és jól dolgozzák fel, tekintet nélkül a mennyiségre.* Egyszerű, mindenki által érthető, a mindennapi életből vett példákkal mutassák meg a népnevelők a terv teljesítése és az életszínvonal emelkedése közötti összefüggést.

Bakos és *Labányi* elvtársak felszólalásukban arról beszéltek, milyen

fontos szerepük van a népnevelőknek

abban, hogy a Keleti-pályaudvar elnyerte az élüzem címet.

Mogyorósi elvtárs példaként említette, hogy a Józsefvárosi pályaudvaron pártcsoportbizalmi értekezleten jelölik ki a népnevelőket.

Tóth István elvtárs, a vasútpolitikai osztály munkatársa arra hívta fel a figyelmet, milyen fontos fegyver a népnevelők kezében a *békeagitáció*, továbbá, hogy a *népnevelőmunkának az éjszakai és a vasárnapi műszakban sem szabad szünetelnie.* A népnevelők *foglalkozzanak többet az élenjáró szovjet módszerek elterjesztésével.*

Az értekezlet végül *határozati javaslatot* fogadott el, amely szerint a népnevelők vállalták, hogy

fokozottabban és állandóan ellenőrzik a Rákosi elvtársnak tett fogadalom teljesítését.

Elhatározták továbbá, hogy együttműködve a szakszervezeti bizalmiakkal, megismerik csoportjuk minden egyes tagjának versenyvállalását és ha hibát észlelnek, azonnal igyekeznek kiküszöbölni, ellenőrzik, hogy csoportjuk tagjai részt vesznek-e a politikai oktatásban. Végül elfogadták azt a javaslatot, hogy minden vonatkísérő brigádhoz népnevelőt osztanak be, aki kapcsolatot tart fenn a pártszervezet és a brigád dolgozói között.

Vonjuk be dolgozóinkat az 1953 évi tervet alátámasztó műszaki szervezési terv készítésébe

Valamivel több mint egy hónap multva megkezdjük ötéves tervünk negyedik esztendeje feladatainak végrehajtását. A terv végrehajtásában alapvető jelentőségű *a dolgozók bevonásával készített üzemi terv.* Ezek készítésébe a dolgozók tömegeit mindenképpen be kell vonnunk. A tervismertető értekezletek csupán a tervjavaslatok, vagy a már jóváhagyott tervek ismertetésére szorítkoztak. Mégis sok értekezleten, éppen a dolgozók aktivitása révén számos jó kezdeményezés és javaslat született, amelyeknek megvalósítása hozzájárult a tervek teljesítéséhez.

Támaszkodjunk a dolgozók bírálatára és kezdeményezésére

Eddig nagy általánosságban a tervkészítés feladatait a szakosztályok, az egyes igazgatóságok és a vállalatvezetőségek szűk köre látta el. Ez meg is látszott az 1952. évi terv készítésénél, mert *a tervbrigádok irodaszagot árasztottak magukból és éppen ezért sem valósulhatott meg a dolgozók bevonása nélkül sok rejtett tartalék feltárása sem.*

A tervbrigádok sok helyen pedig *csak formálisan, papíron létéztek*, míg más helyen a dolgozók bevonása a terv készítésébe csak a tervbrigádok munkájára korlátozódott. Meg kell azonban mondani, hogy a tervbrigádok munkájának eredménye volt az — az előző évektől eltérően — hogy egyes szolgálati helyek, műhelyek, munkahelyek műszaki alkalmazottai cselekvően részt vettek a tervek kidolgozásában, mint a brigádok vezetői és tagjai.

A dolgozók jól ismerik a problémákat — kérjük ki tanácsaikat

A Szovjetunió tapasztalatai alapján a vasutas dolgozókat az 1953. évi üzemi részlettervek kidolgozásába, a tervet alátámasztó, műszaki szervezési intézkedési tervének kidolgozásán keresztül kell bevonni. Ezzel *a dolgozók figyelmét irányítjuk a legfontosabb feladatokra és a kiküszöbölendő nehézségekre.* Ilyen feladatok lehetnek például: az álló alapok jobb kihasználása, a termelékenység fokozása, a munkaerő ésszerű elosztása, az anyaggazdálkodás, készletgazdálkodás és ócskaanyag értékesítésének racionalizálása, a termelés egyenletessé tétele, az önköltségcsökkentést gátló nehézségek és hiányosságok felkutatása stb.

Ugyanez elősegíti és helyes irányban vezeti tovább az *újító mozgalmat*, de éppen a dolgozók javaslatain keresztül lehetővé teszi a terv teljesítését és túlteljesítését biztosító részletes műszaki szervezési intézkedések kidolgozását.

Nem lehet arról sem megfeledkezni, hogy

a feladattervek készítése ösztönzi a szakszolgálatok és üzemrészek dolgozóit, hogy az eddiginél is határozottabban foglalkozzanak az üzemük fejlődését akadályozó tényezőkkel.

Nem is szólva arról, hogy *lehetővé teszi a szakszolgálat, az üzemrész, s a különféle munkahelyek dolgozóinak kezdeményezését a tervek teljesítéséért és túlteljesítéséért folytatott harcban*, s közvetve gyorsítja a dolgozók szakmai fejlődését.

Feladataink a terv készítésénél

A szakmai vezetőknek meg kell becsülniök *a dolgozók aktivitását*, támaszkodni kell rájuk és arra kell törekedniök, hogy ne csak a szociális beruházásoknál, hanem a szállítási, munkaügyi, műszaki fejlesztési, önköltségi, anyagi, javítási részlettervek elkészítésénél is tevékeny munkát végezzenek. Csakis így tárnak fel rejtett tartalékokat a terv érdekében.

A tervkészítés ideje alatt a szolgálati főnökök, üzemi bizottságaink, vállalatvezetőségeink, pártszervezeteink gondoskodjanak arról, hogy a szakszervezeti bizalmiak, a népnevelők széleskörű bevonásával, a hangos újságok, plakátok, nyílt felhívások és az agitáció egyéb eszközei révén ismertessék a dolgozókkal a feladatterveket, hogy *felkészülten tudjanak részt venni a tervértekezleteken.* Minél több *javaslattal, újítással, észszerűsítéssel* járuljanak hozzá, részben a tervek kialakításához, részben a tervteljesítés feltételeinek megteremtéséhez.

Gondoskodni kell arról, hogy a MÁV káderképző tanfolyam részére kiadott Tervgazdaságtan tanításánál részletesen oktassák az üzemi tervezést, mert ezek a problémák a jelenlegi anyagban még érintve is alig vannak. Olyan fontos kérdésekkel, mint például a dolgozó tömegek bevonása a tervezésbe, ellentervek készítése, az anyag nem foglalkozik.

Üzemi bizottságainknak fokozottan ellenőrizniök kell, hogy

a dolgozók helyes javaslatait beépítsék a tervbe.

Gondoskodjanak arról, hogy

a szakszervezeti bizalmiak is megismerjék a műhelyükre vonatkozó műszaki feladatterveket és az 1953. évi tervfeladatokat.

Ezeket *csoportértekezleteken* vitassák meg a műhelyek dolgozóival.

Üzemi pártszervezeteink fokozott mértékben támogassák és egyben ellenőrizzék az üzemi bizottságoknak és a vállalatvezetésnek a tervkészítéssel kapcsolatos munkáját. Tárgyalják meg pártcsoportértekezleten és a népnevelők segítségével mozgósítsák a vasutas dolgozókat a javaslatok megtételére. Az üzemi pártbizottságok ellenőrizzék a javaslatok elbírálását és megvalósítását.

Szakszervezetünk országszerte mozgósította a területi bizottságokat, az üzemi bizottságokat, központi instruktorait a tervkészítés, a dolgozók bevonása érdekében. Rajtuk a sor, hogy jó munkával biztosítsák üzemeink dolgozóinak bevonását, javaslataik keresztülvitelét a jövőévi üzemi tervek készítésében.

A Landler Művek dolgozóinak jelenlétében váltották le a balesetekért felelős Bánkuti Pétert

„Az az igazgató, aki az OB és gyakran a pártszervezet hallgatólagos jóváhagyásával elsősorban a munkások biztonságát szolgáló kiadásokon takarékoskodik, az pazarol a dolgozók életével és egészségével és nem méltó arra, hogy a proletárdiktatúra idején igazgató legyen."

(Horváth Márton elvtársnak, a Központi Vezetőség ülésén, június 27-én mondott beszámolójából.)

November 20-án este a Landler Jenő Járműjavító kocsiosztályának többszáz dolgozója vett részt azon a gyűlésen, amely leváltotta *Bánkuti* Pétert, az osztály vezetőjét.

Bánkuti jelentős eredményeket ért el a termelésben, de sok volt a baleset. A harmadik negyedévben 72 baleset történt, ezek közül 17 szemsérülés. Ha a kiperemesedett szerszámokat kicserélik rendelkezésre álló jó szerszámokra, s ha a köszörűsnél használják a védőszemüveget, egyetlen szemsérülés sem fordult volna elő. *Bánkuti* bűnös mulasztása, hogy az üzemben elhanyagolták a tisztaságot, hogy a szerteszét heverő anyagokban elbuktak, megsérültek az osztály dolgozói. Nem használta fel a rendelkezésére bocsátott összegeket munkavédelmi berendezések létesítésére.

Védőkészülék hiányában vágta le a körfűrész az egyik munkás öt ujját.

A lyukas betonút is életveszélyes — *Bánkuti* mégsem használta fel az útjavításra kapott huszonötezer forintot. Amikor az üzemi bizottság figyelmeztette, hogy a cserejavításban hideg van, a munkások megfáznak, *Bánkuti* ennyit válaszolt: *„Nem az én dolgom. Engem csak a termelés érdekel."*

— Sérvmütét után az orvos két hónapig könnyebb munkát írt elő számomra, de Bánkuti ezt nem akarta tudomásul venni, — panaszolta a gyűlésen *Jankó* Sándor, aki 14 évig dolgozott a Rákosi Mátyás Művek Szerszámgyárában.

Bánkutinak fejébe szállt a dicsőség. A szavajárása: *„Kidobom, takarodjék".*

Nem értette meg, hogy a többtermelés nem öncél, hanem eszköz a dolgozók jobb életének biztosítására.

Ezért kellett termelési eredményei ellenére is távoznia. A kocsiosztály dolgozói érvényt szereztek a párt határozatának.

De felelős a balesetekért — mint ahogy azt a gyűlés résztvevői kifejtették — a vállalatvezetés, a szakszervezet, és a pártszervezet is. Igaz: észrevették a hibákat, és gyakran beszéltek is a volt osztályvezetővel. De amikor látták, hogy *Bánkuti* nem változik, meg kellett volna büntetniök. Akkor talán észretért volna. És sokkal, de sokkal élesebben kellett volna harcolniok a kocsiosztályon divó bírálatelfojtás ellen.

November 19-én, az *Országos Munkavédelmi Konferencián Vas Zoltán* elvtárs a következőket mondotta:

„A megfelelő munkafeltételek megteremtése, a dolgozók egészségvédelme, a biztonságos munka, a balesetek elhárítása — egyik alapvető eleme a szocializmus építésének."

Jól jegyezzük ezt meg és tanuljunk *Bánkuti* Péter eseteből.

ESIK ESŐ CSENDESEN...

és százezres károkat okoz a bürokratizmus

Budapest—Józsefváros dolgozói igyekeznek helytállni az őszi versenyben. Azt akarják, hogy becsületesen győzelemre vigyék saját területükön a *Rákosi* elvtársnak tett fogadalmuk megvalósításával az őszi és téli forgalom lebonyolítását.

A tavalyi őszi forgalom tapasztalatai alapján még idén tavasszal javasolták a pályaudvar dolgozói, hogy ideiglenes tetőszerkezetet emeljenek a szabadban fekvő áruk megóvására. A javaslat alapján még júliusban kértek intézkedést. A tető azonban nem akar megépülni s így a dolgozók hiába vesznek részt az *„Óvd az árut"*-mozgalomban, szemük láttára lesz a zuhogó esőben a lisztből kovász, értékes gyógyszerekből, paplanokból nedves, átázott, sáros áruhalmaz.

Közben viharkabát nélkül dolgoznak a pályaudvaron szélben, havasesőben. A szolgálati főnökség viharkabát helyett csak ígéretet tudott adni.

A budapesti MÁV igazgatóság munkatársai többször megállapították, hogy a Budapest-Józsefvárosi pályaudvarnak sürgős segítségre van szüksége. A segítség azonban mindmáig nem érkezett meg.

Néhány hete ismét javaslatot készítettek rajzokkal, költségvetéssel az ideiglenes tető elkészítésére. „Sürgős" jelzéssel küldték az igazgatósághoz. Azóta az igazgatóság közölte, hogy a javaslat *„már a minisztérium előtt fekszik"*. Az értékes áru pedig a sárban fekszik.

Közben *Kiss* József érdemes vasutast, a pályaudvar vezető raktárnokát vádolttak padiára ültették egy paplanköteg átázásából okozott 30.000 forintos kár miatt — azért, mert a felsőbb szervek július óta nem értek rá intézkedni a tető ügyében. A kártérítés összegéből egyébként egész tekintélyes területet lehetett volna befedni. De hát a lényeg úgy látszik nem azon van, hogy intézkedjenek, hanem, hogy a hibákat megállapítsák és főleg, hogy ígéreteket tegyenek. Az áru pedig csak ázik tovább. Esik eső csendesen... és százezres károkat okoz a bürokratizmus...

AKIK ÉLENJÁRNAK AZ ŐSZI VERSENYBEN



Gorácz József, Rákos állomás egyik guritó brigádjának vezetője. Brigádjával a gurítási tervet 125, a kocsitartózkodási tervet pedig 100 százalékra teljesítette. Összpontértékük: 141 pont.



Szittyai Gyula vonatvezető Budapest—Nyugati pályaudvaron. Személyvonattal utazó vonatkísérő brigádjával, a menetrendszerinti közlekedés terültén elért eredményeik alapján 878 forint vonatprémiumot kaptak. Összpontértékük: 1.554 pont.



Macsuga Pál, a Miskolci Fűtőház mozdonyvezetője Horváth I. Pál fűtőjével együtt tolatási munkála oknál szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva 21.7 százalékos, állomási kocsimozgatási tervteljesítésük pedig 131.3 százalékos, összpontértékük 264.5 pont.



Pálinkás Lajos jelvényes sztahanovista pályafenntartási dolgozó, a kecskeméti pályafenntartási főnökségen. Munkája jó megszervezésével, a munkaidő jó kihasználásával teljesítményét 160 százalékra, fajlagos teljesítményét pedig 98 százalékra teljesítette. Összpontértéke: 144 pont.



Kuti György, Cegléd állomás vezetője. A munkaóra és a távolléti óra arányát a tervhez viszonyítva 103, az egy főre eső szolgálati km/önköltségi kilométer alakulását a tervhez viszonyítva 206 százalékra teljesítette. Összes göngyölített potértéke: 296 pont.

JOBBAN világítsuk meg a télre való előkészületet

A *„Keletszibériai vonal"* című szovjet újság ezzel a címmel vezércikkében foglalkozott a közelmúltban a télre való felkészüléssel. Megállapítja, hogy eddigi számaiban rendkívül fukarul és szárazon világította meg az igen fontos témát. Mi tanulunk ebből.

Valóban nem mindegy az, hogy az őszi forgalom során időben felkészültünk-e és hogyan foglalkozunk a téli forgalom kérdésével.

A téli forgalom egybesik a döntő harmadik tervév befejezésével

és a negyedik tervév megindításáért folyó harccal.

Az őszi forgalom közepette

készüljünk fel a téli szállításokra.

Fogadalmat tettünk *Rákosi* elvtársnak, hogy sikerre visszük a döntő tervév őszi forgalmát. Ebben kifejezésre jut a vasutas dolgozók szeretete, hálája pártunk, *Rákosi* elvtárs iránt és a becsületes vasutas dolgozók tízezrei harcolnak az adott szó betartásáért.

Az idén korábban köszönt be a tél. Ez megköveteli, hogy felkészüljünk a téli szállításokra, amelyek nem lesznek kisebb feladatok, mint az őszi forgalom. *Az áruszállítás tekintélyes része, mint például a burgonya, cukorrépa stb. szállítása belenyúlik a téli időszakba.* De békeműveink építése sem szünetel. A téli szállításokra való jó felkészülés segíti a döntő tervév és a negyedik tervév első negyedének sikeres teljesítését.

Az utasítások betartása — előfeltétel

A téli forgalommal kapcsolatban az *Államvasutak* rendeletet bocsájtott ki. A szakszervezeti bizalmiak és a népnevelők feladata, hogy a rendelet szellemében

harcoljanak a munkafegyelem megszilárdításáért, az éber szolgálattételért, az utasítások szigorú betartásáért.

A téli időjárás megnehezíti a szolgálat ellátását. Gyakori köd, havazás korlátozza a látási viszonyokat. Ezért

a fegyelem terén mutatkozó legkisebb lazaság is forródásokhoz, a szállítás fennakadásához, emberéletek elpusztulásához vezethet.

A lazaság súlyos károkat okoz népgazdaságunknak, veszélyezteti a terv teljesítését. Nyilván, aki hanyagul látja el feladatát, aki késve jelentkezik szolgálattételre, indokolatlanul távol marad a szolgálatból vagy ittasan próbál dolgozni — veszélyezteti a szállítás zavartalanságát, megnehezíti társai munkáját, balesetet idézhet elő. Az ilyen fegyelmezetlen, lelkiismeretlen dolgozók akarva, vagy akaratlanul *az ellenségnek tesznek szolgálatot,* akadályozzák hazánk szocialista fejlődését, fékezik a vasutas dolgozók békeharcát, tehát *ellenségei a vasutasoknak is.*

Pártunk, dolgozó népünk megbecsüli a vasutasok hősi munkáját. Fegyelmezett munkával, a téli forgalom akadálytalan, biztonságos lebonyolításával érdemeljük ki ezt megbecsülést.

A menetrendszerű közlekedés egyik előfeltétele a téli forgalom zavartalan lebonyolításának

A késés nélkül, menetrendszerűen közlekedő vonatok dolgozó társaink kényelmes utazását biztosítják, másrészt megkönnyítik a vasutas dolgozók munkáját: *meggyorsul a menettartam, kevesebb időt kell üresen tölteni a zord, téli időjárási viszonyok között, több idő jut a pihenésre.* Emellett nagymennyiségű *szénmegtakarítást, a kocsiforduló megrövidítését* is jelenti a menetrendszerű közlekedés.

Bizalmiaink, népnevelőink magyarázzák meg a dolgozóknak, hogy

a jelenlegi nagyarányú késések sok kárt okoznak népgazdaságunknak.

megnehezítik a feladatok megoldását, dolgozóink munkáját és közvetve kihatnak életszínvonaluk emelkedésére is. Ezért mindenegyes vasutas érdeke, hogy *a menetrend — akár a szovjet vasutas számára — nálunk is vastörvény legyen.*

Fokozottabban kövessük a szovjet példát a téli forgalom idején

A szovjet vasutasok példáját követve már sok nehézséget leküzdöttünk. A Szovjetunióban jóval nehezebb időjárási viszonyok közepette teljesen zavarmentesen bonyolítják le a téli forgalmat példaképeink, a hős szovjet vasutasok. A legkeményebb időben is biztosítják a kommunizmus építkezéseihez a gépek, építőanyagok szállítását. *A szovjet vasutasok minden segítséget megadnak ahhoz, hogy sikerrel oldjuk meg hazánkban a szállítás legnehezebb problémáit.*

Feladatunk, hogy a téli forgalom lebonyolítása érdekében fokozottabb mértékben hasznosítsuk a szovjet élenjáró tapasztalatokat, elsősorban az *„500 kilométeres"* és a *„2000 tonnás"*-mozgalmat.

Üzemi bizottságaink kérjék a pártszervezetek segítségét és hassanak oda, hogy

jó politikai felvilágosító munka segítse a vasutas dolgozókban megtévő versenyszellem további kibontakozását.

Támogassák a szolgálati helyek, a brigádok közötti párosversenyt. A kommunisták, a *„kiváló"* és *„érdemes"* vasutasok, az őszi forgalom legjobb dolgozói járjanak élen a téli szállítások megoldásában, adják át munkamódszereiket társaiknak.

Az ellenség itt is jelentkezik — bánjunk el vele

Az ellenség mindent el fog követni, hogy akadályozza a téli forgalom zavartalanságát. Meg akarja bénítani az ország vérkeringését, a terv teljesítését. A tavalyi tapasztalatok azt mutatják, hogy

éppen az ellenség munkája következtében önelégültség lett úrrá felettünk.

„Minden jól megy!" — mondtuk. Lebecsültük a várható veszélyeket, a hófúvást stb. Ez ellen kíméletlenül harcolnunk kell. De küzdeni kell az ellen is, hogy az ellenség tárgyi nehézségeket, *„képtelenség megoldani"* — hangulatot teremtsen. Az a szándéka ezzel, hogy tesszerejét lendületünket, elaltassa éberségünket és kihasználva, nehézségeinket, baleseteket idézzen elő. Ezért kell harcolnunk az *éber, áldozatos szerint végzett szolgálatért.*

Hogyan gondoskodnak dolgozóink munkavédelméről

A FERENCVÁROSI PÁLYAUDVARON

A párt és a kormány igen nagy jelentőséget tulajdonít a munkavédelem kérdésének. A megfelelő munkafeltételek megteremtése, a dolgozók egészségvédelme, a biztonságos munka, a balesetek elhárítása — egyik alapvető eleme a szocializmus építésének. (Vas Zoltán elvtársnak 1952. november 19-én az Országos Munkavédelmi Konferencián mondott beszédéből.)

Üde pázsit zöldel Budapest—Ferencváros állomás üzemi étkezdéjének épülete előtt. Jólesik ránézni a sziklakertszerűen kiképezett csinos kis parkra, amint a tavasztjátszó őszi napsütésben smaragdként ragyog.

— *Nemrégen még valóságos szeméttelep volt ez a hely* — mondja *Hollósi* elvtárs üzemi bizottsági elnök. — *Munkavédelmi tevékenységünk egyik eredménye, hogy a gazverte, hepe-hupás környezetet sikerült az étkezőhely jellegének megfelelően barátságossá hangolni. Dolgozóink társadalmi munkával röplabdapályát is építenek a park egyik sarkában.*

Az üzemi bizottság munkavédelmi aktivitásának eredménye az is, hogy az étkező épületét belül téglafalakkal, új padlóburkolattal látták el és tették a célnak megfelelőbbé. De ezzel aztán körülbelül véget is ér a munkavédelem terén mostanában kivívott eredmények felsorolása, s kezdődnek a panaszok, amelyeknek megszüntetéséért hosszú idő óta hiába harcol az üzemi bizottság.

72 szekrény, 3 tus 800 dolgozónak

Az étkezőépület egyik végében van a vonatkisérő személyzet várakozó helysége. 800 dolgozó használja ezt a szobát, azaz használná, ha megfelelően be volna rendezve. Mindössze 72 szekrény van benne, holott legalább 4—500-ra lenne szükség. A vonatkisérő személyzet tagjai kénytelenek piszkos szolgálati ruháikban hazalárni és ugyanúgy jönni vissza, mert nincs szekrényük, ahová ruháikat beraknák.

Cs. Kovács Pál fékező Ujszászról jár szolgálatba. Azt panaszolja, hogy a vonaton nem kap ülőhelyet, mert senki sem engedi szívesen maga mellé piszkos, olajos köpenye miatt.

— *Ha bemegyünk a városba a villamoson is húzódoznak tőlünk* — mondja — *mert szekrényhiány miatt nem tudunk átöltözni.*

Maguk a dolgozók próbálnak segíteni a helyzeten úgy, hogy kis ládákban, dobozokban tartják holmijukat. Persze, ez nem megoldás, mert ezekbe nagyobb ruhadarabok nem férnek bele.

Szeguári Péter vezénylőt sem tudja felszerelni a vonatvezetőket az előírt mentőládával, mert hiányoznak az alkalmas lezárható szekrények, ahol a ládákat tartani lehetne. Számtalan sürgetés után legutóbb július 24-én küldött erről jelentést az igazgatósági III/10 osztálynak. Szeptember 10-én azt a választ kapta, hogy igényelték a szekrényeket a minisztériumtól. Szekrények azonban még mindig nincsenek.

Az épület másik végében van a mosdó. Nyolc pár hideg-, meleg csap és 3 tus, ebből egyet leszereltek javítás végett, a második szintén javításra vár, mert éppen nem folyik. 800 embernek ez az egész tisztálkodási lehetősége.

Külön női mosdó nincs. Ha a nődolgozók akarnak szolgálat után tisztálkodni, a férfiaknak el kell hagyniok a helyiséget,

sőt a WC-ét sem használhatják, mert azon kell keresztüljárni a mosdóba.

— Azt a hírt kaptuk — mondja *Vadas* Ferenc munkavédelmi felügyelő, hogy 180 000 forint beruházási összeg áll rendelkezésre az itteni, a rendezői és a gubacsi mosdó, WC, meg várakozóhelyiségek rendbehozatalára, de írásban ezt mi még nem láttuk.

Beázik a várakozóhelyiség teteje

Nemcsak az állomási tömb, hanem a rendező pályaudvar egészségügyi berendezésével is baj van. A rendezői felvételi épületében van ugyan három hidegvizcsapos mosdó, (ezt is nehezen sikerült kiharcolni — mondja *Berendi* Tibor térfőnök) de mi ez kétszáz embernek?

Öltöző egyáltalán nincs, a rendezői vonatkisérők várakozóhelyisége pedig olyan elhanyagolt állapotban van, hogy az első becsurog a tetején. Berendezése?

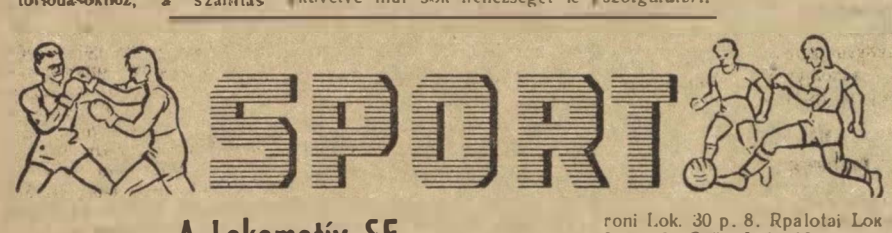
Pad helyett terméskövekre fektetett talpfa szomorkodik a fal mentén.

A legutóbbi munkavédelmi bizottsági szemle alkalmával október 30-ában állapították meg a várakozóhelyiség rendbehozatalának határidejét, a szolgálati főnökség fel is hívta az osztálymérnökséget a javítás elvégzésére, *a munkát azonban még el sem kezdték.*

Megnéztük volna még a gubacsi öltözőt és mosdót is, de olt ilyen — egyáltalán nincs. Pedig itt is vagy kétszáz dolgozónak lenne rá szüksége.

Az üzemi bizottság és a munkavédelmi bizottság állandóan harcol a hiányosságok pótlásáért, *Mihálka* állomásfőnök elvtárs azonban nem vesz részt rendszeresen az üzemi szemléken és nem áll ki következetesen az igazgatóságnál meg a minisztériumnál a hiányosságok mielőbbi kiküszöböléséért. A hiányosságokért felelősség terheli az igazgatóság III. osztályát és a Vasúti Főosztály 8. szakosztályát, a szakosztály munkavédelmi előadóját, *Országh* elvtársat, de nem utolsó sorban a Főosztály munkavédelmi csoportját, mert nemtörődömséggel mennek el az ország egyik legnagyobb pályaudvarának hiányosságai mellett és nem tartják szem előtt. *Horváth* Márton elvtársnak a Központi Vezetőség június 27-i ülésén mondott beszédét, amelyben a többi között a következőket mondotta: *„A munkavédelem elhanyagolása, a termelésre is káros túlóráztatás, a törvényes pihenőnapok semmibevétele, a szállások, üzemi konyhák, az elemi higiénia elhanyagolása együttal a munkásosztálytól való elszakadás tünetei, az ilyen jelenségekért felelős funkcionáriusok részéről."*

Ez a helyzet a munkavédelem terén Ferencvárosban. Itt lenne az ideje, hogy az illetékesek tiszta helyzetet teremtsenek a 180.000 forintos beruházás körül és hozzálogjanak a hiányosságok pótlásához. A ferencvárosi dolgozók, akik élenjárnak a vállalások teljesítésében, joggal elvárják ezt.



A Lokomotív SE első országos természetjáró találkozója

Az elmult napokban rendezte a *Lokomotív SE országos elnöksége* a Bükk-hegységben, a Bánkúti menedékháznál első országos természetjáró találkozóját, mintegy 220 fő részvételével. A rossz időjárás ellenére a találkozón *az ország valamennyi Lokomotív természetjáró szakosztálya képviseltette magát. Bokody* József, az országos elnökség természetjáró szervezője számolt be az elmult évben végzett vasutas természetjáró munkáról, az elért eredményekről és a felmerült hiányosságokról.

A beszámoló után *Vizkeleti* László sportiárs, a *Budapesti Lokomotív* természetjáró szakosztály titkára határozati javaslatot ismertetett az 1953. évben végrehajtandó munkatervvel kapcsolatban. Rámutatott arra, hogy valamennyi szakosztálynak egységesen, közös munkaterv alapján kell dolgoznia.

Ugyanekkor került lebonyolításra az

1952. évi Lokomotív Vándorkupa-

verseny döntőversenye is. A versenyen 10 férfi, 4 ifjúsági és 2 női csapat indult 5—5 fő részvételével. A 6 fordulós terepverseny összetett végeredménye a következő:

A férficsapatban: 1. Budapesti Lok. 60 ponttal, 2. Pesti Ig. Lok. 57 p. 3. Vasúti Főoszt. Lok. 55 p. 4. holtversenyben Kőbányai Lok. és Miskolci Lok. 49 p. 6. Pécsi Lok. 34 p. 7. Soproni Lok. 30 p. 8. Rpalotai Lok 20 p. 9 Győri Lok. 12 p.

Az ifjúsági csoportban: 1. Bp. Lok. 49 p. 2. Pesti Ig. Lok. 26 p. 3. Rpalotai Lok. 18 p. 4. Győri Lok. 14 p.

A női csoportban: 1. Bp. Lok. 34 p. 2. Pesti Ig. 23 p.

A verseny befejezése után a szenilléleki menedékházban kerültek kiosztásra a Lokomotív SE országos elnökségének értékes díjai.

A labdarúgóbajnokság vasárnapi fordulója

a Szombathelyi Lokomotív otthonában 1:0 (0:0) arányú váratlan vereséget szenvedett a Szegedi Honvédtől. Az élénk iramú, változatos, kemény mérkőzésen a szombathelyiek csatársora ezuttal gólképtelennek bizonyult, ezért maradt alul az egyiittes. — A kiesés ellen küzdő Pécsi Lokomotív lelkes játékával 1:1 (1:0) arányú eredményt harcolt ki Diósgyőrben a Diósgyőri Vasassal szemben. — A hajnoki táblázaton a Szombathelyi Lokomotív 22 ponttal a hatodik helyen áll, a Pécsi Lokomotív pedig 14 ponttal utolsó a 16 pontos Diósgyőri Vasas és a 15 pontos Szegedi Honvéd mögött. A bajnokságból két forduló van még hátra.

A vasutascsapatok eredményei az NB II-ben

Déli csoport: Bp. Előre—Kőbányai Lok. 2:1 (1:1), Szolnoki Lok.—Kiskunfélegyházi Vasas 1:0 (0:0), Kecskeméti Kinizsi—Szegedi Lokomotív 3:0 (0:0), Ceglédi Lokomotív—Pénzügyőrök 1:1 (1:1). *Keleti csoport:* Perecesi Bányász—Bp. Lokomotív 3:0 (3:0) Dunakeszi Vasas—Hatvani Lok. 0:0, Debreceni Lokomotív—Miskolci Lokomotív 7:2 (5:2) *Nyugati csoport:* Nagykanizsai Lok.—Pécsbányatelepi Bányász 4:1 (3:1), Pápai Vörös Lobogó—Győri Lokomotív 1:1 (1:0)

Kultúraktíváink jó szervezéssel, alapos munkával készüljenek a művészi együttesek II. országos versenyére

Az elmúlt napokban lezajlottak a versenybe benevezett kultúrcsoportok bemutatói. Most a kultúrverseny újabb szakaszához értünk. Szükséges tehát, hogy eddigi hiányosságainkon okulva, a verseny következő szakaszában *eredményesebb munkát végezzünk.* Ott, ahol a *területi bizottságok* és üzemi bizottságok megértették a verseny jelentőségét, szép eredményeket értek el, mint pl. Debrecen területnél, ahol 28 üzemben 79 csoport nevezett be a versenyre, ami azt jelenti, hogy

a verseny alkalmából új csoportok is alakultak.

A versenybe benevezett csoportok egy része már olyan témákat is választ, amellyel az üzem sajátos problémáit segíti megoldani,

mind gyakrabban segíti az őszi és a későbbiekben a téli forgalom sikerét.

Azonban a verseny előkészítő munkájában élesen felvetődtek

kultúrmunkánk kirívó fogyatékosságai

is. Sokszor előfordul még mindig, hogy a kultúrcsoportok vidékre járnak szerepelni, ahelyett, hogy *elsősorban a saját üzemük termelési problémáit segítenék megoldani* és saját üzemük dolgozóit nevelnék.

A területi és üzemi bizottságok feladatai

Ha az elmúlt kultúrverseny eredményeit nézzük és összehasonlítást teszünk, megállapíthatjuk, hogy *egyes területi bizottságaink elhanyagolták az előkészítő munkát.* Esztergom üzemi bizottságánál például, nem akartak benevezni a versenybe, mert kudarctól féltek. Ugyanakkor elfelejtették, hogy a kultúrversenynek igen döntő feladata a gyenge csoportok megerősítése.

A verseny elkövetkezendő szakaszában

területi bizottságaink és üzemi bizottságaink számolják fel a meglévő hibákat.

Területi bizottságaink sokkal behatóbban foglalkozzanak a kultúrversennyel, az eddigieknél nyujtsanak sokkal nagyobb segítséget az üzemi kultúrfelelős elvtársaknak. A készülődés során új lehetőségeket kell felszínre hozni, igazán tömegméretűvé kell fejleszteni az üzemi kultúrnevelő munkát, éppen ezért nem szabad megengedni, hogy egyes helyeken *„fontosabb dolgunk is van"* megtévesztő jelszó alatt hanyagul kezeljék ezt az igen fontos munkát.

Üzemi bizottságaink — most a körzeti és területi bemutatók küszöbén — *álljanak csoportjaik élére, irányítsák azok munkáját és fejlődését.* Adjanak feladatot a csoportok felelőseinek, hogy

segítsék a téli forgalom előkészítését, harcoljanak műsoraikban a balesetek ellen,

csasztuskáikban, rövid egyfelvonásos jelenetekben leplezzék le azokat, akik eredményeiket le akarják rombolni, leplezzék le az ellenséget a dolgozók között. Üzemi bizottságaink támogassák a csoportokat, hogy azok valamennyi tagja *politikailag és szakmailag képezze magát,* mert csakis így várhatják, hogy a versenyben jó eredményeket érjenek el.

Kultúrverseny-bizottságok alakítása

Területi bizottságaink mérjék fel területükön, hogy hol és milyen formában tartsanak bemutatókat, pl. Debrecen területén, a benevezett 78 csoport körzetekre osztva és külön külön körzetenként tartsa meg a kerületi bemutatókat, egyes kultúrotthonokban. A jó munka előfeltétele, hogy területi bizottságaink létrehozzák a

10—12 főből álló versenybizottságot,

akik segítik a körzeti és területi bemutatók szervezését és irányítását. *A bizottságban legyenek benne a párt, a politika osztály, a szakvonal az MSZT és a helyi tanács képviselői, valamint egy-egy üzem sztahanovistája, vagy jól dolgozó kultúraktivája.*

Csoportjaink országos versenye fontos szakasza kultúrforradalmunknak. Éppen ezért a verseny csakis hozzáértő, lelkes munkával válhat valóban a kulturális tömegmozgalom nagy seregszemléjévé, a dolgozó tömegek nevelésének fontos eszközévé.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden hétfőn. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Kiadótulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16. — Telefon: 113—887, 124—893, 313—744. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 20.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5., Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM. Ára: 40 fillér 1952 DECEMBER 1.

A téli forgalom jó előkészítésével is biztosítsuk a balesetmentes menetrendszerű közlekedést

Decemberben járunk. Bár a naptár hivatalosan még nem mutat telet, az időjárás, a korán beköszöntött havazás figyelmeztető jel valamennyi vasutas dolgozó számára: készüljünk a téli forgalomra, gyorsítsuk a felkészülés végrehajtásának ütemét.

Az őszi forgalom mostani szakasza azt bizonyítja, hogy a téli szállítások sem fogják a vasutas dolgozókat kisebb feladatok elé állítani, mint az őszi forgalom. Ezeket a feladatokat azonban lényegesen rosszabb időjárási viszonyok között, faggyal, hóval harcolva kell megoldanunk. Nagy békeműveink építése a tél folyamán sem fog szünetelni.

Növekszenek feladataink és növekszik felelősségünk a maradéktalan, hibátlan megoldásokért. A legkisebb fennakadás a szállításban, a vasúti közlekedésben egész népgazdaságunk tervszerű munkájában okoz zavart. A téli zord időjárás számtalan akadályt képes a forgalom lebonyolításának útjába gördíteni. Ezek az akadályok azonban nem leküzdhetetlenek. Alapos és lelkiismeretes felkészüléssel, éber, odaadó szolgálattétellel nemcsak jelentős mértékben csökkenthetők, de leküzdhetők is.

A téli forgalom lebonyolításának alapvető feltétele a jó felkészülés. Valamennyi vasutas dolgozó, vezető és beosztott egyaránt tanulmányozza behatóan a Vasúti Főosztály által kiadott rendeletet, mely részletesen megszabja a tennivalókat. Pártszervezeteink, a szakszervezeti bizottságok, minden egyes vasutas dolgozó, tekintse harci feladatának, érezze becsületbeli kötelességének a megszabott teendők végrehajtását.

Az elmult tél tapasztalatai bizonyítják, hogy ott, ahol nem készültek fel kellő lelkiismeretességgel, nehezebben tudták az akadályokat elhárítani és nem egy esetben baleset következett be, mint például Szentgotthárd állomáson, ahol a kellően nem takarított vágányrészen egy 324-es sorozatú mozdony kisiklott.

Az utasításszerűen végzett szolgálat biztosítéka az eredményes munkának. Ez fokozottan áll a téli időjárási viszonyok között, amikor sokkal nagyobb figyelemre, éberségre van szükség. Az utasítások, rendeletek betartása terén elkövetett legkisebb mulasztás is súlyos következményekkel járhat, egész vonalrészek forgalmát bénithatja meg. A helytelenül értelmezett *„virtuskodás”*, a meggondolatlan intézkedések, a multévi hófúvások alkalmával több esetben idéztek elő komoly forgalmi zavart. A szombathely—kőszegi vonalon például, *rendelkezés ellenére* vonatot indítottak hófúvás idején. Természetes, hogy a vonat elakadt és a szerelvényt a hóból kellett kiásni.

A téli forgalom fennakadás nélküli lebonyolításáért vívott csatának egyik legfontosabb fegyvere, *„nehéztüzérsége”*, a kifogástalan állapotban levő, jól előkészített és karbantartott mozdony. A vontatási dolgozók féltő gonddal, a legnagyobb alapossággal készítsék elő gépeiket a beköszöntő zord időjárásra. A fagyveszélyről egy pillanatig sem feledkezhetnek meg. Nem fordulhat elő az, ami a multévi téli forgalomra való előkészületek ellenőrzésénél Dombóvár-fűtőházban történt: a 411-es sorozatú mozdonyok fagytalanító csapjait jóformán kinyitni sem lehetett. Az elhanyagolt mozdony, a rossz homokoló berendezés, gondozatlan gépezet, fékberendezés, szolgálatképtelenséget, balesetet idéz elő. Az indulásnál megtűrt kis hiba, súlyosan megbosszulja magát útközben. Kifogásolható gépet egyetlen fűtőház se indítson szolgálatba, egyetlen mozdonyvezető se induljon útra, míg meg nem győződött arról, hogy mozdonya teljesen szolgálatképes.

A menetrend betartása lényegesen megkönnyíti a téli szállítások lebonyolítását. A menetrendszerűen lebonyolított forgalom tervszerűbb, ütemezettebb munkát eredményez, emellett megrövidíti az időjárás viszontagságainak legjobban kitett utazószemélyzet úton töltött idejét. Több idő jut a pihenésre, tanulásra, szórakozásra, míg a vonatkésések, ácsorgások jelentősen meghosszabbítják a fagyban, viharban, a rendkívül nehéz szolgálatban eltöltött időt. A menetirányítók, forgalmi szolgálattevők, kocsirendezők, mozdonyszemélyzet, de minden egyes vasutas dolgozó kövessen el mindent a késések felszámolása, a menetrendszerinti közlekedés biztosítása érdekében.

A magyar vasutasok felszabadulásunk óta már sok nehéz feladatot oldottak meg a szovjet vasutasok példáját követve. Az elmultévi hófúvások elleni küzdelem során, számosan bebizonyították, hogy ezen a téren is követik a szovjet vasutasok példamutatását: áldozatkész, hősies munkával segítették elő a hóakadályok gyors megszüntetését. *Orosz* József, mozdonyvezető és fűtője. *Vizkeleti* József például 30 órán át teljesített hótörő szolgálatot. A Zalaegerszeg—Ukk és zalabér—sárvári vonalon folyó hóeltakarító munkához 21 tagú vonatkísérő brigád jelentkezett önkéntesen. Bebizonyították, hogy magukénak érzik vasútunkat, átérzik a hazával szembeni kötelességüket, felelősségüket.

Az ellenség iparkodni fog a nehézségek eltúlzásával, a vasutas dolgozók elkedvetlenítésével, önelégültség keltésével, a felkészülés feladatainak lebecsülésével, végre nem hajtásával megakadályozni a tél idején végzendő eredményes munkát.

Pártszervezeteinknek, üzemi bizottságainknak és minden egyes vasutas dolgozónak számolni kell azzal, hogy az idei tél ismét komoly erőpróbát jelent a vasutasok számára. Minden erővel mozgósítani kell tehát a téli forgalomra való felkészülés maradéktalan végrehajtására, a szolgálat pontos, utasításszerű ellátására, az adódó akadályok gyors leküzdésére, elhárítására. Ötéves tervünk döntő tervévének eredményes befejezése, a negyedik tervév sikeres megindítása a mi munkánktól is függ! Biztosítanunk kell a zavartalan, fennakadás nélküli forgalmat! Ezt várja tőlünk pártunk, kormányzatunk. Rajtunk a sor, hogy munkánkkal ismét bebizonyítsuk: a vasutas dolgozók helytállnak őrhelyeiken, jó felkészüléssel, kemény munkával biztosítják a téli szállítási feladatok maradéktalan elvégzését.

Vasutas-hőstett a Déli-fűtőházban

November 20-án a budapesti Déli-pályaudvar fűtőházának készenléti mozdonyán főtengelyágytok-törést fedeztek fel. Ugyanakkor befutott az állomásra a 302—503. számú mozdony, amelynek néhány óra mulva fordulnia kellett volna az 1028-as számú vonattal. A mozdony keresztbeömlője a lencsetömítésnél olyan erősen fújt, hogy már lehetetlen volt a gépet vonat elé akasztani. A vonathoz nem tudtak mozdonyt vezényelni és már arról volt szó, hogy más fűtőháztól kérnek gépet, amelyet esetleg egy tehervonat elől vonnának el.

Molnár Pál sztahanovista főművezető, *Varga I.* József és *Talián* Ferenc kazánkovácsok azonban kommunista módon oldották meg a kérdést. Önkéntes brigádot alakítottak, s bár a mozdony tűzben és gőzben volt, elvégezték rajta a rendkívüi veszélyes javítást, úgyhogy a mozdony időben továbbíthatta vonatát.

Közel ötmilliófosintos megtakarítás — újítással

Országos jelentőségű újítás bevezetésére kerül sor a közeljövőben a vasút területén. *Tölgyes* Lajos elvtárs, a Vasúti Főosztály gépészeti szakosztályának vezetője és helyettese, *Kalló* Imre elvtárs hosszú kísérletezés után bebizonyították, hogy a csapágycsészék bélésénél alkalmazott színesfémek, mintegy 40 százalékát meg lehet takarítani. A megtakarítás abból keletkezik, hogy a csapágycsésze bélésének van olyan része, amely nincs igénybevéve. Új öntési eljárással ezeket a részeket ezentúl üresen hagyják. Az újítók egyúttal a csapágyfémek összetételét is megváltoztatták. Az eddigi ólomkompoziciós öntvény helyett ólombronz öntvényt használnak, amelynek szilárdsága hatszorosa az előbbinek. Megállapították a kísérletek azt is, hogy a mintegy 40 százalékkal kevesebb színesfémet tartalmazó csapágycsészék gördülő-ellenállása kisebb és a kenés biztonságosabb.

A nagyjelentőségű újítás közel ötmillió forint megtakarítást eredményez a vasútnál.

A nagyszerű újítás bevezetése céljaira a Vasúti Főosztály 7/D osztálya szocialista szerződést kötött a *Rákosi Mátyás Fémművekkel.* A Rákosi Mátyás Művek dolgozói vállalták, hogy mintegy 100 darab ólombronzos csapágycsészét november 30-ig kiöntenek. A *Landler Jenő Járműjavító* dolgozói pedig arra tettek szocialista kötelezettségvállalást, hogy

a csapágycsészéket december 21-ig, Sztálin elvtárs születésnapjáig a kocsik alá bekötik.

A jövő évben a *Tölgyes—Kalló*-féle újítás szerint kezdi el a vasút a csapágycsészék újjáöntését.

Lelkes vállalások december 21-re az évi terv határidő előtti befejezéséért, a menetrendszerű közlekedésért

Amint közeledik a béketábor nagy vezérének, Sztálin elvtársnak december 21-i, 73. születésnapja, úgy szaporodnak azok a lelkes vállalások, amelyekkel a magyar dolgozók készülnek erre az örömünnepre. A vasút területén valamennyi szolgálati helyen egyemberként mozdulnak meg dolgozóink és szebbnél szebb vállalásokkal fokozzák munkateljesítményüket a születésnap tiszteletére. A vállalások főleg az 1952. évi terv határidő előtti befejezésére, a balesetmentes, menetrendszerű közlekedés megvalósítására, az őszi csúcsforgalom hátralévő részének zökkenőmentes lebonyolítására vonatkoznak.

Budapest Keleti-pályaudvar dolgozói versenyre hívták a lipcsei vasutasokat

Budapest Keleti-pályaudvar dolgozói november 17-én tervbrigádértekezletet tartottak. A lelkeshangulatú értekezleten vállalták, hogy döntő tervévünk negyedik negyedévében évi tervüket december 21-re, Sztálin elvtárs 73. születésnapjára befejezik. Vállalták továbbá, hogy a munkafegyelmet megszilárdítják és szolgálatukat balesetmentesen végzik.

Vállalásaik között szerepel, hogy munkájuk végzésénél a legnagyobb mértékben felhasználják a szovjet tapasztalatokat. Az állomás dolgozói állandó kapcsolatot tartanak fenn Gomel bjelorussz vasutvonal dolgozóinak kollektívájával, amely rendszeresen közli velük tapasztalatait. A két állomás kollektívája állandóan értesíti egymást az elért eredményekről is. Levélben megbeszélik a hibákat, hiányosságokat és azok megszüntetésének módját.

Nagyjelentőségű a Keleti-pályaudvar dolgozóinak az a vállalása, hogy versenyre hívják ki a Német Demokratikus Köztársaság Leipzig-Hochbanhof személypályaudvarát a menetrendszerinti vonatindítás, a tolatási idő csökkentése és a balesetmentesség tekintetében. A versenyfelhívást már el is küldték Lipcsébe. A budapesti és a lipcsei vasutasok nemes versengése bizonyára nagymértékben elősegíti majd a menetrendszerinti indítást, a tolatási idő csökkentését és a balesetmentességet.

December 5-re teljesítik évi rakódási tervüket a ferencvárosi dolgozók

Ferencváros állomás dolgozói az őszi forgalom legerősebb szakaszában újabb felajánlásokkal készülnek Sztálin elvtárs születésnapjának méltó megünneplésére. Vállalásaik a következők:

A vonatforgalmi tervet 101.2 százalékról 104 százalékra, az elegytovábbítási tervet 100-ról 110 százalékra, a gurítási tervet 99.4-ről 105 százalékra, az irányvonati tervet 110.8-ról 115-re, a terhelési tervet 100.6-ról 102-re, a kocsitartózkodást 105-ről 107 százalékra teljesítik, az utazási sebességet pedig 24.3 kilométer-óráról 24.7 kilométer-órára fokozzák.

Vállalták végül Ferencváros állomás dolgozói, hogy évi rakodási tervüket december 5-re teljesítik.

Szolnok állomás december 21-re befejezi évi tervét

Szolnok állomás dolgozói a nagy Sztálin iránt érzett hálájukat azzal óhajtják kifejezni, hogy december 21-re befejezik évi tervüket. Ennek biztosítására egyhangúan vállalták, hogy a vonatforgalmi tervet 101 százalékról 104 százalékra, az elegytovábbítási tervet 96-ról 105-re, a gurítási tervet 94-ről 105-re, a rakodási időt 98-ról 102 százalékra teljesítik.

Az Északi Járműjavító dolgozói évi tervük túlteljesítéséért

Az Északi Járműjavító ÜV. dogozói már nem tehettek olyan felajánlást, hogy évi tervüket december 21-re befeejzik, mert mint köztudomású, tervüket már október 13-ra befejezték. Vállalták ellenben, hogy az október 13-ra befejezett évi tervet 20 százalékkal túlteljesítik és ezt a túlteljesítést december 21-re befejezik. További vállalásuk: Termelékenységi tervük 2 százalékos lemaradását december 21-ig behozzák és a termelékenységi tervet 100 százalékra teljesítik. Vállalják, hogy önköltségi tervüket ócska anyagok további felhasználásával, az üzemfenntartás megszervezésével és tervszerű megelőző karbantartással évi viszonylatban az eddigi 1.86 százalék helyett 3 százalékra teljesítik.

2.407 irányvonatot továbbítanak december 21-ig Hatvan állomás vasutasai

Hatvan állomás dolgozói is méltóképpen akarják megünnepelni Sztálin elvtárs születésnapját, azért vállalták, hogy 1952. évi tervüket tíz nappal előbb, Sztálin elvtárs születésnapjára, december 21-re befejezik. A vonatforgalomban december 21-ig 57.506 vonatot leközlekedtetnek. Az elegytovábbításban ugyaneddig az időpontig 2407 irányvonatot továbbítanak, a rakodási idő csökkentésében pedig átlagosan 106 százalékot érnek el.

Rákosrendező december 15-re teljesíti elegytovábbítási tervét

Rákosrendező dolgozói december 21. méltó megünneplésére felajánlották, hogy 1952. évi elegytovábbítási tervüket december 15-re, gurítási tervüket december 21-re befejezik.

Ugyancsak vállalták azt is, hogy megszilárdítják a munkafegyelmet és kiküszöbölik a baleseteket.

A Budapest-Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség versenyfelhívása

A Budapest-Józsefváros Pályafenntartási Főosztály dolgozói Sztálin elvtárs születésnapja alkalmából versenyfelhívást intéztek az ország valamennyi pályafenntartási dolgozójához a IV. negyedévi rendes fenntartási, felújítási és beruházási terv előrehozatalára, olyan módon, hogy az évi tervet december 21-re 125 százalékos teljesítéssel, minőségi munka végzésével befejezik. A felhívás második pontjában közlik azt a vállalásukat, hogy a darabbérben végzendő munkák számát 75 százalékra emelik és ilyen vállalásra szólítják fel az ország valamennyi pályafenntartási főnökségét. A munkafegyelem további megszilárdítása során vállalták, hogy a fegyelemsértők százalékát 0.02 százalékra csökkentik és erre hívják fel dolgozótársaikat is.

11 százalékos szénmegtakarítás Győrött a december 21-i versenyben

Győrött megkezdték a december 21 tiszteletére indított verseny értékelését. Győr állomás dolgozói közül a december 21-re tett felajánlások teljesítésében a forgalmi szolgálatnál Hencz József és brigádja jár az élen 104 százalékos átlagos teljesítésével. A vontatásnál Somogyi Lajos mozdonyvezető fűtőjével, Harsányi Gézával a munkaidő teljes kihasználása mellett 11 százalékos szénmegtakarítást ért el. A 15-ös pályamesteri szakaszon Pécsi Gyula és brigádja 112 százalékos teljesítményével jár az élen a kitérőcseréknél.

December 21-re elkészül Ferencváros állomás gyapottárolója

A MÁV Épületfenntartási Főnökség dolgozói vállalták, hogy Ferencváros állomás gyapottároló raktárépületét, amelynek falait a békekongresszus tiszteletére falegyenig felhúzták, jóval a határidő előtt, december 21-re teljesen befejezik.

Az „500”-as mozgalom néhány problémája a Pécsi Igazgatóságon

A Pécsi Igazgatóságnál egy hónap alatt az *„500 kilométeres”*-mozgalomban résztvevő mozdonyok száma hárommal emelkedett, az egy mozdonyra eső napi átlagteljesítmény pedig 11 kilométerrel. Az „500”-as mozgalom további fejlődését azonban néhány jobb munkaszervezéssel kiküszöbölhető hiba gátolja. Így például sok mozdonyvezető vállal túlsúlyt, de azt indokolatlan menetidőtúllépéssel továbbítja.

A kocsiintézőség sem működik kifogástalanul. Egy-két üres kocsi kisorozása miatt a közvetlen elegyű *„500”* kilométeres vonatokat meg kell állítani olyan állomásokon, amelyeken áthaladhatnának. A vonatindító állomások — különösen a bányaállomások — késéssel indítják a vonatokat s ez Dombóváron torlódást okoz. Komoly hiba, hogy 24—25 kocsi irányelegyet a Dombóváron kisorozandó vegyes eleggyel küldenek, amit ott kell kiegészíteni és ez növeli a késést.

A hibákon úgy kívánnak segíteni, hogy *„ötszázas vonatkísérő brigádokat”* alakítanak. A menetirányító brigádok részére pedig *célprémiumot* tűztek ki. Ezt az a brigád kapja, amelynek hálózatán a vonatok az utazási tervet a legjobban teljesítik.

Utasításszerű kezelési munkát a távközlő- és biztosítóberendezéseknél

A távközlő- és biztosítóberendezések üzemképessége, karbantartása, lelkiismeretes kezelése, a műszaki utasítások betartása, egyszóval a *műszaki fegyelem, elengedhetetlen* feltétele az őszi és téli forgalom sikeres lebonyolításának.

Az igazgatósági V. osztályok és a távközlő- és biztosítóberendezési központi ellenőrzések mindent elkövetnek, hogy a berendezéseket állandóan üzemképes állapotban tartsák. Hiábavaló azonban a legjobb állapotban lévő műszaki berendezés, ha hanyagul, fegyelmezetlenül kezelik. *A távbeszélők, távírdák, jelzőberendezések kezelőszemélyzetének mulasztásai, a jelzőlámpák hiányos kivilágítása, a vonatokon és helyhezkötött jelzőkön, sok vonatkésést, balesetet okoznak.*

A távirdaszolgálatnál az ideiőszi forgalomban különösen a fiatalabb korosztályú dolgozók felületes munkájára sok a panasz. A budapesti Igazgatóság távírdája panaszolja, hogy pl. többek között

Dorog állomáson rossz a gyakorlati táviratozás.

Budapest-Nyugati-pályaudvar és Budapest-Ferencváros rendezőpályaudvar némely kezdő távírásza *nem tudja gépét rendes, beállított állapotban tartani, késői jelentkezéssel és hiányos munkával késedelmet okoz.* A távirda dolgozóinál nem megy *„a játszás"*, emiatt hiányos, hibás szöveggel adják a táviratot, elferditik a számadatokat és nem ismétlik a vételt. Olyan távírászok is akadnak, akik hiányos tudásuk miatt *félnek* a távíróberendezéstől és mindent távbeszélőn szeretnének továbbítani. Ezzel túlzsúfolttá teszik a távbeszélőösszeköttetéseket és elvonják a távbeszélőt olyan közlések elől, amelyek kizárólag odatartoznak. Tapasztalat szerint ezek a távírászok a többkevesebb sikerrel letett vizsga után nem tanulnak, nem igyekeznek tovább fejlődni, holott állandó tanulással, utánképzéssel tudnák csak munkájukat hibátlanul elvégezni. *Főnökeiket is sok mulasztás terheli e téren.*

Rossz tapasztalatok vannak a távbeszélő-központkezelők munkája körül is. Ebben hibásak az állomásfőnökségek is, amelyeknek feladata a távbeszélő-központkezelő, távgépírókezelő és rádiótávirász személyzet kijelölése és betanítása.

Sok állomásvezető lenézi a távközlő kezelési munkát és erre a célra alkalmatlan embereket ad a berendezésekhez,

olyanokat, akiket másutt nem igen tud használni, holott ez a munka nagy felelősséget, ügyességet, éberséget, jó képességű dolgozókat követel.

Az illetékesek erősen kézbevették a távközlőberendezések kezelésével megbízott forgalmi személyzet munkájának megjavítását. Oktatási anyag és rendelet jelent meg, amely vizsga letételére kötelezi a távbeszélőközpontkezelőket. Külön vizsgaanyagot adtak ki a tévgépírókezelők részére és biztosították az utánpótlási káderképzést is. *A morzetávirászoknak is most már a haladottabb követelményeknek jobban megfelelő pontszámos* vizsgáztatási módszerrel kell vizsgázniuk.

Sok hiányosság van a vonatok elejének, végének megjelölésével és a helyhezkötött jelzők és egyéb jelzések kivilágításával is. A 8. szakosztály széleskörű ellenőrző és felelősségrevonási intézkedéseket tett, ebbe szorosan bekapcsolódnak a távközlő- és biztosítóberendezési vonalellenőrök és az éjjeli vonalbeutazások alkalmával a szemaformesterek, blokkmesterek is.

A biztosítóberendezések szakosítása céljából és fenntartási hiányainak kiküszöbölésére

1953 januárjától megszűnik a külön távírdamesteri és szemaformesteri tagozódás, a karbantartást a blokkmester kezébe adva, egyesítik és egységesítik.

Az átképzés és a blokkmesteri tanfolyamok befejeződtek, rövidesen sor kerül a távközlőmesteri tanfolyamok megkezdésére is. A blokkmesterek munkájának elősegítésére *Plugor* Sándor, a budapesti Igazgatóság V. osztályának oktatási és tanfolyamügyi előadója *„Blokkmesteri Utasítás"*-t ír. A hiánytpótló három kötetre tervezett könyv első kötete 1953 nyarán jelenik meg mindazokkal a tudnivalókkal, amelyek a blokkmesteri szolgálat ellátásához szükségesek.

Ezek az intézkedések reménhetőleg hozzájárulnak majd a távközlő- és biztosítóberendezések kezelőszemélyzete munkájának megjavításához. Szívós és türelmes oktatási és nevelő munkára van szükség, hogy mindenhol megvalósuljon az *utasításszerű szolgálatellátás*, a valódi *vasúti vasfegyelem*, hogy a távközlőberendezések tökéletesen teljesítsék a vasút idegrendszereként fontos szerepüket és a *jelző* jelzése valóban azonnal teljesítendő *parancs* legyen.

Menetirányítók a menetrendszerű közlekedésért

Nagy érdeklődéssel olvastam a *„Szocialista vasútért"* legutóbbi számának vezércikkét, amely a menetrendszerű közlekedéssel foglalkozott s mint elsőrendű feladatot jelölte meg, hogy nekünk, menetirányítóknak, javítanunk kell a munkánkon. Helyesen állapítja meg a cikk, hogy a tehervonatok előnyben részesítésének megszüntetése után *„kettős, de egységes feladatot"* kell végrehajtanunk.

Mi a teendőnk? Az *„előnyszabály"* sokszor indokolatlan alkalmazása megmutatta, hogy még mindig nem elég szoros az együttműködés a menetirányítók és a forgalmi szolgálat között, jobbanmondva — mint *Bebrits* elvtárs is említette a menetirányítók országos értekezletén — sokszor hagyjuk magunkat befolyásolni a forgalmi szolgálattevők „kényelmi" szempontjaitól. A menetirányítónak még inkább *„a vonat gazdájává"* kell lennie, a *„vonatközlekedés parancsnokává"* kell válnia.

Az *„előnyszabály"* helytelen alkalmazása megmutatta azt is, hogy gyakrabban kell beszélnünk a vonalunkon futó vonatok mozdonyvezetőivel. Ha jobb kapcsolatunk lenne a mozdonyvezetőkkel, nem fordulhatott volna elő, hogy a tehervonatok sokszor akkor is elindultak a személy-, illetve gyorsvonatok előtt, ha nyilvánvaló volt, hogy nem lehet időben továbbítani a nyomukban haladó személy-, illetve gyorsvonat előtt.

Az *„előnyszabály"* hatályon kívül helyezése után csökken az a veszély, hogy a tehervonatok késleltetik a személy-, a gyors-, sőt a munkásvonatokat is, de ugyanakkor biztosítani kell a tehervonatok menetrendszerű közlekedését is. E kettős feladat — az őszi forgalom változatlanul erős időszakában — *jó, fegyelmezett munkát* követel minden szolgálati ág dolgozójától, de különösen tőlünk, menetirányítóktól. A budapest—hegyeshalmi vonal, amelynek menetirányítója vagyok, korszerű, villanyosvontatású vonal, mégis bizony jelentős a késési átlag. Tehát ha ilyen kedvező vonalon is növekedett a késés, ez azt jelenti, hogy igen sok a javítanivaló. A hibákat pedig még a téli forgalmi nehézségek bekövetkezése előtt meg kell szüntetni, mégpedig a mozdonyirányítóval, a forgalommal és a vontatással egyetértve és együttműködve.

Csiba Ferenc
a budapest—hegyeshalmi vonal menetirányítója

Az előértesítések NYOMÁBAN

Mint hatalmas folyam, zúg, hömpölyög a Váci-úton a forgalom. S ennek a folyamnak egyik legduzzadóbb ága a Nyugati-pályaudvar teherforgalma. Megrakott autók, kocsik, gördülnek ki- és be a kapukon. Nem is lehet csodálkozni ezen a lüktető, egész nap nem szűnő forgalmon, ha tudjuk, hogy az egész ország darabáru-forgalmának 65 százalékát Budapest-Nyugati-teherpályaudvar bonyolítja le.

A nagy forgalom természetesen azt jelenti, hogy a vasúti kocsik százait rakják naponta a Nyugati-pályaudvaron. Száz és száz kocsi naponta — ezer és ezer kocsiórát jelent. S ha a rakodás lassú, felbecsülhetetlen értékű kocsiórák semmisülnek meg, a kocsik a rakodóvágányokon ácsorognak és fékezik a kocsiforduló leszorításáért vívott harcot. A gyors rakodás nagyrészt az *előértesítéseken* múlik. Erről a kérdésről beszélgetünk *Fürdős* Gyula *„érdemes vasutas"*, szállítási tervhivatalnokkal és *Tivadar* László előjelentővel.

Milyen a jó előjelentő-szolgálat?

— Az előértesítő szolgálatnál az a döntő, hogy a szállítható vállalatokat időben értesítsük: szállítmány érkezett részükre, — mondja *Fürdős* Gyula elvtárs. *— Ha a vállalat időben értesül a szállítmányról, mire a kocsi a rakodóvágányra kerül, már gondoskodni tud kirakó munkásokról, gyorsabban megy a kirakás, a kocsi nem ácsorog, és nem kell kényszerkirakást alkalmazni. A komplexbrigádszerződés szerint a vasútnak a kocsi beállítása előtt négy órával kell értesíteni a címzett vállalatot.*

— A gyakorlatban azonban sokszor nem áll rendelkezésre ez a négy óra — veszi át a szót *Tivadar* László. *— Mondok egy példát: Rákosrendező-pályaudvar ma 10.40-kor jelentette a 3397-es vonatot. A négyórás előértesítési időnél ez azt jelentené, hogy én 11 órakor kezdeném meg a címzett vállalatok értesítését, ők pedig 15 órára gondoskodnának a kocsik kirakásáról. Igen, de a 3397-es vonatot már 11.10-kor beállították, vagyis pontosan félóra telt csak el az előjelentés és a beállítás között. Ha a vállalatok az értesítés vétele után négy órával gondoskodnak csak a kirakásról, akkor a kocsik 11.10-től 15 óráig kirakatlanul ácsorognak.*

— Tehát a legjelentősebb hiba — mondja ismét *Fürdős* elvtárs —, *hogy Rákosrendező többször későn adja az előjelentést, mire a felek értesítését megkezdenék, a vonatot már be is állították. A másik hiba: sokszor nem pontos az előjelentés. Éppen a 3397-es vonatnál fordult elő: az előjelentés szerint négy kocsinak kellett volna a vonattal érkeznie a Bútorértékesítő Vállalat részére. Az előjelentett négy kocsi azonban nem érkezett meg. Sokszor előfordul az is, hogy a kocsi fuvarlevél nélkül érkezik — vagy a számadás megjön, de a kocsi nincs sehol. Ilyenkor nyomozni kell, hol a kocsi, illetve a fuvarlevél.*

— A hibák kiküszöbölésénél nagy segítséget várunk a rakodási felelősöktől, akik november 7-én kezdték meg a munkájukat. A rakodási felelős kezében összpontosul minden rakodással kapcsolatos munka, a rakodási felelős szoros kapcsolatot tart a szállító vállalatokkal és a forgalommal egyaránt — tehát ezen a vonalon is érvényesül az egyszemélyi felelősség elve — intézkedik a kiürült kocsik mielőbbi kihúzásáról is, amivel a jelenlegi előjelentő szolgálat nem foglalkozott. A rakodási felelősök jó munkája biztosíték lesz arra, hogy csökkenteni tudjuk a kocsitartózkodási egységidőt.

Fürdős elvtárs végül így foglalja össze mondanivalóját:

— Jó kapcsolat a szállító felekkel, szoros együttműködés a forgalommal — a pontos, jó előértesítések kulcsa és ennek segítségével a gyors rakodási idő biztosítása: a kocsiforduló leszorításáért vívott harc egyik fontos fegyvere.

A békekongresszus határozatainak megvalósításáért

Szacsuri András mozdonyvezető 70.000 kilométert vállal mosás nélkül

Szacsuri András, a debreceni fűtőház jelvényes sztahanovista mozdonyvezetője egy évvel ezelőtt 51.000 kilométert tett meg mosás nélkül. Most 424—198. számú gépén 70.000 kilométert vállalt, ezzel huszonkét, kazánmosásra fordítandó munkanapot takarít meg. Huszonkét nap alatt gépével 11.000 kilométert fut. Ez két, átlagos teljesítményű mozdony egyhavi teljesítményének felel meg.

— A béke fenntartása rajtunk is múlik — magyarázza munkatársainak *Szacsuri* András. *— A szocializmus gyorsabb építésével a békét védjük. Ezért kell egyre jobb munkát végeznünk.*

És ezért adja át munkamódszerét társainak. *Kiss* Antal és *Bogács* Bertalan is az ő módszerével vált sztahanovistává.

Miben áll a módszer? A szovjet eljárásokat *Szacsuri* András hazai körülményekre alkalmazza.

Szabályszerűen kezeli az antidurral felszerelt kazánt. Lehetőleg püspökladányi, kisújszállási vagy szolnoki lágy, lúgos vizet használ, így szódázásra nincs szüksége. Ha közben keményebb vizet vesz fel, elcsurgatja. A végállomáson sűrűn fúvat, a gyenge fuvatás által a kevés lúgos vizet kis váltó nyitás mellett lefúvatja.

A lefuvatott váltókat a kazánnál állandóan ellenőrzi. A gép álásakor lerakodó kevés iszapot indulás előtt lecsurgatja. Kazánfelállításnál két légkörnél nagyobb gőzveszteséget nem enged, nehogy a kazánlemez rongálódjék.

A kisebb javításokat maga végzi, a nagyobbakat ellenőrzi és segít is közben. Megállásknál is átvizsgálja a gépet. Utközben figyeli a szénkeverést, locsolást. Tanuljunk tőle...

Gál György
tudósító, Debrecen

Csalással akarták a kocsiforduló meggyorsítani

November 20-án meglepetésszerű ellenőrzést tartottunk Kiskunfélegyháza állomáson. Az ellenőrzés során igen súlyos visszaélést fedeztünk fel. *Baksa* Béla kereskedelmi osztályfőnök elvtárs ugyanis megállapította, hogy azok a vasúti kocsik, amelyeket a felek átadási könyve szerint a november 19-én 21 órakor üresen visszavettek, *20-án este még a rakodóvágányon álltak, méghozzá kirakatlanul.*

Morel Ferenc raktárnok beismerte, hogy *a forgalom a 19-én 17 órakor érkezett kocsikat csak 20-án állította be és a forgalom mulasztásának leplezése miatt írták be a hamis adatokat.* Ezzel a csalással szépíteni akarták az állomás kocsiforduló-teljesítését. *félrevezették a felsőbb szolgálati szerveket, tetemes kárt okoztak a vasútnak és népgazdaságunknak.*

A csalásért felelősséggel tartozik *Morel* Ferenc raktárnok közvetlen szolgálati felsőbbsége, *Jusztin* kereskedelmi állomásfőnök helyettes és *Lőrincz* állomásfőnök elvtárs is, mert nem ellenőrizték eléggé a felek átadási könyvét.

Cserháti József
tudósító, Szeged

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A KOMMUNISTA SZEMÉLYES PÉLDAMUTATÁSA

A pártunk által végzett nevelőmunka eszközeinek és módszereinek gazdag tárházában, fontos helyet foglal el a kommunisták munkahőstetteinek és alkotó kezdeményezéseinek példamutatása. A párt mindig és mindenütt megkövetelt valamennyi kommunistától, hogy a rábízott feladatot kiválóan teljesítse, megköveteli, hogy állandóan növelje vezető szerepét a termelésben. A személyes példamutatásnak óriási nevelő szerepe van a széles tömegekre. A sztahanovista, aki a magasabb munkatermelékenységéhez vezető új utakat tárja fel, ösztönzi a munkaközösséget az elavult munkafogások, a régi termelési normák megszüntetésére, elvtársait a munkában az általános felemelkedés halalmas eszközeivel vértezi fel.

Magától értetődik, hogy a sztahanovista munkafogások elharcosa csak az lehet, aki állandóan, fáradhatatlanul tanul, tökéletesíti, csiszolja szakképzettségét, újabb és újabb ismereteket szerez. A párt megváltoztatott szabályzattervezete a kommunistáktól megköveteli: „a munkában példaképen legyen, saját szakmáját tökéletesen megtanulja, növelje termelékenységét és szakképzettségét".

A kommunisták — a kommunizmust építők nagy hadseregének élenjáró harcosai. Ők arra hivatottak — bárhova is áttitotta őket a párt; hogy mindig vezetői, szervezői legyenek az új bevezetéséért folytatott harcnak, személyes példát mutassanak az önmegtagadásban, a munka magasabb termelékenységében, fejlesszék magukban és minden közösségben, a hiányosságokkal szembeni engesztelhetetlenséget, gyökeresen irtsák ki a tunyaságot, az önhittséget, valamint a maradiságot, fejlesszék tovább az éles kritikát és önkritikát.

A szovjet vasutas dolgozók hazájuk dolgozó társadalmának nagy csapatát képezik. Ők a népgazdaság egyik legfontosabb szakaszán állanak. Erőfeszítéseiktől nagy mértékben függ a szocialista gazdaság és a kultúra fejlődésének üteme. Azért, hogy a vasúti közlekedés mindig egyvonalban haladjon népgazdaságunk minden ágazatával, becsületesen teljesítse az állami feladatokat, meg kell javítani a pártszervezetek tömegoktatási munkáját, fokozni kell a vasutas kommunista dolgozók élcsapat szerepét a termelés területén.

Ugyanúgy, mint népgazdaságunk, a szocialista közlekedés is feltartóztathatatlanul halad előre a hatalmas technikai fejlődés útján. Az állam részéről a közlekedésnek adott új technikai berendezések sokkal hatékonyabb kihasználása jelenleg a vasutas dolgozók egyik legfontosabb feladata. Meg kell mondanunk, hogy ezen a területen még mindig nem használták ki teljes mértékben a rejtett belső tartalékokat. Minden biztatást megérdemelnek az új munkafogások és munkamódszerek kezdeményezői, akik biztosítják a gépek és gépberendezések termelékenységének jobb kihasználását.

De vannak emberek, akik csak a multat látják, akik az újítók merészségével szemben passzív magatartást tanúsítanak. Ezek a megcsontosodott tradició hordozói sorompót állítanak az újítók elé, a „különleges helyi viszonyokra" hivatkoznak, amelyek lehetetlenné teszik a meglévő normák meghaladását.

A túlsúlyos vonatokat továbbítók érdeme például bármelyik rendelkezési szakaszon éppen abban reilik, hogy ők bátran harcbaszállnak és küzdenek a maradiság ellen személyes példamutatással meggyőzik a kishitűeket, állhatatosan hirdetik a mozdonyok kihasználásának élenjáró módszereit, törekszenek azok széleskörű elterjesztésére.

Felhozunk egy jellegzetes példát. Az Északi vasúton a niandoni vonalfőnökség területén az egyes állomásközökben toló mozdonyokat alkalmaztak. Bjelov elvtárs, kommunista mozdonyvezető úgy határozott, hogy megszünteti ezt a hagyományt. Elkezdte a vonatok továbbítását az egész vontatási szakaszon egy mozdonnyal. Kezdeményezését a többi mozdonyvezetők is pártolták. Mégis az újítók kezdeményezése a fűtőház vezetője részéről ellenzésre talált. A njandoni vonalfőnökség vontatási osztályának vezetője, Zelenyevszkij elvtárs igyekezett bebizonyítani, hogy Bjelov kezdeményezését a mindennapi gyakorlatban lehetetlen megvalósítani és ha egyes utakat sikerrel is tesznek meg, ez csak nyáron lehetséges. Bjelov elvtárs és követői azonban nem hátráltak meg. A njandoni vonalfőnökségen jelenleg már előrehaladott őszi időjárás van és az élenjáró mozdonyvezetők ugyanúgy, mint régen, lemondják a tolómozdonyokat és így akarják ezt folytatni télen is. Erőfeszítéseik eredményeképpen a fűtőház kislétszámú üzemi mozdonyparkkal biztosítja a szállításokat.

Az új, legyőzhetetlen és végül is győzedelmeskedik, de ez nem jelenti azt, hogy a fejlődést rábízzuk az események menetére. A párt és Sztálin elvtárs azt tanítja, hogy aktívan fel kell lépni az újat, gondoskodni kell az újítókról, segíteni kell az új gyors megerősödését. Tevékenyen elő kell segíteni az új gyors győzelmét, biztosítani kell részére a széles utat, a tunyaságot és maradiságot pedig gyökeresen ki kell irtani — ez minden kommunista, minden pártszervezet szent kötelessége.

Számos tényt sorolhatunk fel, amelyek arról tanúskodnak, hogy a pártszervezetek állandó és alapos támogatása nélkül a haladó munkafolyamatok csak igen lassan valósíthatók meg, a jó kezdeményezések a hosszú idő alatt sem mennek át a közösségek tulajdonába és következésképpen nem érhető el általános felemelkedés.

Nem szabad megbékélni például az olyan ténnyel, amikor a Délnyugati vasút kievi vonalfőnökségén a túlsúlyos vonatok továbbítása csak epizódszerű jelenség, bár még nem is olyan régen, a túlsúlyos vonatokat továbbítók mozgalma ezen a helyen növekedett és szélesedett. Ez a visszahatás azért következett be, mert Darnyica-fűtőház élenjáró mozdonyvezetőinek erőfeszítéseit nem pártfogolták kellő módon, akik a moszkvai menetirányítók és mozdonyvezetők javaslata és példája nyomán azt kérték, hogy a menetrendben különleges „menetvonalakat" jelöljenek ki a túlsúlyos vonatok részére. Igaz, hogy „a menetvonalakat" kijelölték és a túlsúlyos vonatok mindennapos jelenséggé váltak. De ezt nem sokáig folytatták. A vonalfőnökség vezetői, a nagy állami jelentőségű kezdeményezéshez, mint rövid ideig tartó kampányhoz viszonyultak és nem fejlesztették tovább azon, hogy ezt az értékes kezdeményezést fejlesszék és megerősítsék. A kievi vonalfőnökség pártbizottsága pedig nem értékelte helyesen a lezajló eseményeket és oda került, hogy szánalomraméltó kivülálló megfigyelő szerepét játszotta, ahelyett, hogy az élenjáró munkamódszerek bevezetésének harcos védelmezőjeként lépett volna fel.

A XIX. pártkongresszus irányelvtervezete az új ötéves terve vonatkozóan rámutat a következőkre: „Az ipar és a kolhozok újítói, valamint a közlekedés és a népgazdaság más ágazatának élenjárói állandóan támogatni kell törekvéseikben a termelés növelésére, a munkatermelékenység fokozására, az önköltség csökkentésére".

A párt eme útmutatása a dolgozók új, hatalmas alkotó tevékenységének felemelkedését idézi elő, mozgósítja azok kezdeményezését és energiáját a munka további megjavítását célzó módszerek még alaposabb kutatására. A kommunisták személyes példamutatása a közösségeket új munkagyőzelmekre ragadja magával.

(A „Gudok" szovjet vasúti napilap 1952 október 14 számából.)

Hogyan áll az „500 kilométeres-mozgalom" a szombathelyi igazgatóság területén

Megelégedéssel olvastuk a MAV *Hivatalos Lap* 58-ik számában, az *„500 kilométeres"* mozgalom országos értékelé séről szóló cikket, mert komoly segítséget ad, hogy a mozgalom hiányosságait az igazgatóságok meg tudják szüntetni.

A cikk értékeli a szombathelyi igazgatóság munkáját is a mozgalom szempontjából. Jogosan bírál bennünket, amikor az *„ötszázas"* mozgalom ügyében tartott értekezlettel kapcsolatos lazaságokat említi. Ebben a laza munkában a Területi Bizottság is részes, mert az értekezleten nem vett részt, s a mozgósításban sem nyujtott segítséget, annak ellenére, hogy a munkaügyi osztály a területi termelési felelőst idejében értesítette. Ugyanez történt a szolgálati vezetésnél is.

Vizsgálva az *„500 kilométeres"* mozgalom jelenlegi helyzetét területünkön, meg kell állapitani, hogy *a multtal szemben nagy a fejlödés*, bár a hiányosságok, amik a korábbi vizsgálatoknál fennálltak, eddig csak bizonyos mértékben voltak kiküszöbölhetők. Igy közös megbeszéléssel sikerült elhárítani azokat a gátló körülményeket, amelyek a pécsi és a szombathelyi igazgatóság viszonylatában közlekedő *„ötszázas"* vonatoknál fennállottak. Nem sikerült azonban kiküszöbölni a hibákat a budapesti igazgatóság területével kapcsolatos vonatainknál és megmaradtak azok a hiányosságok is, amelyek véleményünk szerint a forgalmi és mozdonyi főmenetirányitók munkájától, valamint a Vasúti Főosztálytól függnek. Ezeket a hiányosságokat csak akkor lehet eltüntetni, ha a Főosztály *„ötszázas"*-mozgalommal foglalkozó szervének munkája is megjavul.

Mik a hiányosságok?

Nézzük meg, mik azok a főbb hiányosságok, amelyeknek kijavítása révén *„500 kilométeres"*-mozgalmunkat eredményesen fejleszthetjük:

Nem egyszer előfordul, hogy területünkről induló páratlan vonataink felmennek egészen a forduló állomásig, onnan azonban elegy hiányában *a forduló-vonat elmarad*, igy az *„ötszázas"*-mozdony *gépmenetben kénytelen viszatérni honos fütőházába.* Vagy pedig a gépet megvárakoztatják későbbi időpontban indítandó elegy továbbítására, ennek következtében az *„ötszázas"*-gép *kiesik fordulójából.* Ezt tapasztaltuk például a Győr—Celldömölk között közlekedő 1370-es számú vonatnál majdnem mindennap. Ez a helyzet a Pusztaszabolcs térségében közlekedő 4176-os és a 4188-as vonatnál is. Ezeknek úgyszólván állandó késése azt eredményezi, hogy a tapolcai fütőház létszámába tartozó 424-es sorozatú *„ötszázas"*-gépek nem tudják körfolyamatos fordulójukat betartani.

Pusztaszabolcs térségében gyakori eset, hogy a Vasúti Főosztály főmozdonyirányítója *„ötszázas"* gépeinket

eltereli a budapesti igazgatóság egyéb vonalaira.

Október 8-án például egy 424-es *„ötszázas"*-géppel Bodajkon találkoztunk. Pusztaszabolcs és Szabadbattyán között az eddig rendes menetidőt tartó vonataink órákat ácsorognak, emiatt fordulójukból megkésve, nem tudnak időben visszatérni honos fütőházukba.

Ezek a jelenségek tapasztalhatók Tatabánya térségében is, 7362-es, valamint 7370-es számú *„ötszázas"* vonatainknál. Ezeknek a bajoknak orvoslására már több alkalommal kértünk segítséget a Vasúti Főosztálytól és a budapesti igazgatóságtól, de mindeddig nem kaptunk.

Komoly akadályozója a mozgalomnak az is, hogy határállomásainkon, de különösen Győrszabadhegyen és Sárszentmihályon *„ötszázas"* vonataink

órákat ácsorognak az engedélyre várás miatt.

Az *„ötszázas"* mozgalom újjászervezése óta, nem egyszer fordultunk a Vasúti Főosztályhoz segítségért azért is, hogy a rakodások tervszerűbbé tételével segítse *„ötszázas"* mozgalmunk továbbfejlesztését, de sem a diszpozició elosztásánál, sem az állandó diszpozició változtatásánál nem mutatkozik javulás.

A *Hivatalos Lap* értékelő cikke területünk hiányosságaként említi Tapolcáról Pusztaszabolcs állomásra, egyes szerelvények továbbitása céljából a koraj gépkirendelést. Igazgatóságunk ez ellen már több izben tiltakozott, a Főosztály főmenetirányitója mégis korán rendeli ki a gépeket. Kértük, ha nincs Pusztaszabolcson gépünk, küldjék el a szerelvényt budapesti géppel, amelynek részére visszaútban mindenkor biztositunk elegyet.

Ez a hiányosság tehát nem a szombathelyi menetirányitók, hanem a főmenetirányitás hibájából adódik.

Összegezve az elmondottakat *a szombathelyi igazgatóság dolgozói felismerték az „ötszázas" mozgalom jelentőségét és mindent elkövetnek annak fejlesztésére. Helytelen volna azonban, ha a mozgalmat csak értekezletek sorozatos tartásával igyekeznénk fejleszteni és a Főosztály is csak az értekezletekben látná a mozgalom fejlesztésének fő eszközét.* Az ellenőrzésnek nem statisztikai adatok felsorolásával kell megtörténnie, mert

csak a szerelvényeket kísérve lehet megállapitani, mik az akadályozói a mozgalom eredményes fejlödésének.

Mi kiváló és érdemes vasutasaink véleményét is kikértük a mozgalom megjavitása érdekében. Javasoljuk a többi igazgatóságnak, hogy szintén tegyenek igy. A Főosztálytól pedig azt kérjük, hogy az onnét eredő gátló körülményeket szüntessék meg.

Szabadfi József,
a Vasutasok Szakszervezete Területi Bizottságának elnöke

„Mindenekelőtt hibáinkat kell kijavitani..."

A *szegedi igazgatóság* forgalmi osztálya hosszú ideig az első helyen állt, az utóbbi hónapokban azonban visszaesett. Az első hely visszaszerzéséért az osztály dolgozói versenyt indítottak. Vállalták, hogy jó együttes munkával *biztositják az évi terv időelőtti teljesitését és alaposan felkészülnek a téli forgalomra.*

A jó eredmények eléréséhez azonban mindenekelőtt *a hibákat kell kijavitani.* Különösen komoly hibák fordulnak elő a kocsiszolgálatnál. A kocsiszolgálat ugyanis *nem gazdálkodik helyesen a rendelkezésre álló kocsimennyiséggel, túlságosan nagy az üres kocsifutás.* Ennek ellenére a Ktg. vezetője, *Radnai* Géza elvtárs, az értekezleteken nem vet fel problémákat, de *nem válaszol a birálatokra* sem. A külszolgálatnál gyakran fordulnak elő szolgálati mulasztások, amelyeknek oka *a nemtörődömség* és igen sok esetben *a szakmai felkészültség hiánya* is. Komolyabb, *erélyesebb ellenőrzéssel kellene* küzdeni a hibák ellen, a szakmai oktatóknak is lelkismeretesebb munkát kellene végezniök.

A fentiekben csupán a legkirivóbb hiányosságot említettem, de ez nem jelenti azt, hogy ne akadna a többi csoport munkájánál is javitanivaló. Hozzá kell még tennem, hogy a hibák kijavításánál már mutatkoznak eredmények s ez annak köszönhető, hogy *Szabó* Ferenc elvtárs, osztályvezető nemcsak körültekintően szabja meg a feladatokat, hanem rendszeresen és erélyesen ellenőrzi is azok végrehajtását.

Totka Károly levelező,
Szeged

Harcoljunk A BALESETMENTES SZOLGÁLATTÉTELÉRT

„Ha a vonat a nyilt pályán megáll, a zárfékező köteles kézijelző eszközökkel és durrantyúkkal felszerelve a vonatról azonnal leszállni, megvizsgálni, hogy a zárjelzők megvannak-e és a lámpák jól égnek-e. Ha vonatvezető a fedezést nem rendeli el, akkor a jelzőkocsi mellől állva hátra figyel. A zárfékező vonatjelenlöőri közlekedésre berendezett pályán csak akkor fedezheti a vonatot a jelzőkocsi mellől, ha a fékút távolság áttekinthető. Itt köteles a jobb sinszálon kettő darab durrantyút lerakni és a vonatot ezektől kissé távolabb kézijelző eszközökkel fedezni. (F. 4. számú utasitás 1109. pontból.)

Miskolc személypályaudvar létszámába tartozó *Boda* Lajos vonatfékező Sajókaza védőjelzőjénél feltartóztatott 9599. számú vonat zárfékezője ilyenirányú kötelességének nem tett eleget, a vonat megállása után fékhelyéről nem szállt le, szolgálattétel közben fékhelyén aludt. A szabálytalan visszjelentésre indított 9539. számú személyvonat a jelzőnél fedezetlenül álló vonatot utolérte és abba beleütközött. Bünös gondatlansága következtében *Boda* Lajos maga is súlyosan megsérült.

Miskolc személypályaudvar vonatkisérői e fontos szabály betartására nem sok gondot fordítanak, mert az oktatótisztek ezt kellően nem tudatositották és a zárfékezőket kötelességük teljesitésében senki sem ellenőrzi. Csak ennek tudható be, hogy alig egy hét mulva a 465. számú vonat zárfékezője, a Miskolc személypályaudvar létszámába tartozó *Dankó* Dániel a kálkápolnai bejárati jelzőjénél leszakadt vonat végének fedezéséről ugyancsak nem gondoskodott s csak akkor ugrott le a fékhelyéről, amikor a következő vonat mozdonyát észrevette.

Most, amikor a párás és ködös időjárás a távolbalátást meglehetősen korlátozza, különös jelentősége van az ismertetett szabály betartásának, mert ezzel a zárfékező nemcsak népgazdaságunk vagyonát, de saját testi épségét is megóvja.

Amikor a nyilvánosság előtt *Boda* Lajos és *Dankó* Dániel miskolci zárfékezőket, valamint a nevelésükkel megbízott oktató- és vezénylőtisztjüket megrójuk, ugyanakkor dicséretben részesitjük Nyiregyháza állomás létszámába tartozó *Bálint* János főkalauzt, az 1775. számú vonat zárfékezőjét, mert Kisvárda állomás védőjelzőjénél leszakadt vonat végét azonnal fedezte, a szabálytalan visszjelentésre kötelező személyvonatot megállította. Példaadó szolgálatteljesitésével balesetet háritott el, ezért jutalomban részesült.

A zárfékezői munkakörben foglalkoztatottak tanuljanak *Bálint* János főkalauztól, miként kell esőben és hóban az előirt kötelességet teljesiteni. Nem kétséges, hogy *Boták és Dankó* hanyag munkájukkal az ellenség szekerét tolják.

„Szívünk együtt lüktet dübörgő gépünk acélszívével, azt dobogja: béke!"

Jó munkával, a fogadalmak teljesitésével készültek vasutas dolgozóink a III. magyar békekongresszusra. A teljesitett vállalások tudatában állt vasárnap a békekongresszus elé *Fürlinger* Mátyás, a Hámán Kató fütőház sztahanovista mozdonyvezetője.

— Mozdonyvezetők és fütők nevében állok most itt — mondta, — hogy elmondjam, a mi szivünk, amely együtt lüktet dübörgő gépünk acélszivével, azt dobogja: béke. Mi, mozdonyvezetők, sok mindent látunk. Ismerjük jól a mezőket és a városokat, látj k nappal, éjszaka, télen hó alatt, tavasszal, amikor virágot bontanak a gyümölcsfák, nyáron, amikor már az érett búza hullámzik a töltés két oldalán. Látjuk az asszonyokat dolgozni a földeken, látjuk a traktorokat, visszaintegetünk a gyerekeknek, látunk épülő új házakat, gyárakat, dübörgünk teljes gőzzel új hidakon. Megbocsátanak nekem ezért az itt jelenlévők, ha azt mondom: nincs szebb mesterség, mint a mozdonyvezetőé. Büszke vagyok, ha arra gondolok, mennyi árut, gépet, cementet vittem én már szerte a Dunántúlon, az Alföldön épülő szép hazánknak. Ezt a szép mesterséget, ezt a szép országot akarjuk mi, mozdonyvezetők és fütők jobb munkánkkal, harcos helytállásunkkal megoltamazni.

A béketalálkozó tiszteletére fütőházunkba.. november 20-tól 30-ig valamennyi műhelyünk részvételével békemüszakot tartunk.

En magam évi tervem teljesitésén felül vállalom, hogy fiatalabb mozdonyvezető társaimnak átadom tapasztalataimat s ezzel elősegitem, hogy mielőbb nagytudású, a mesterség minden fortélyát ismerő, kiváló mozdonyvezetők lehessenek.

GAZDA-MOZGALOM a Debreceni Járműjavító UV-ben

Hideg novemberi szél tépdesi a színes papirtáblát: *„A Gazda-mozgalom fokozásával is a terv teljesitését szolgálod!"* Bizony, az esős napok is nyomot hagytak a táblán.

Mindjárt előljáróban szögezzük is le, hogy a harmadik negyedévben sokat fejlődött a mozgalom: 288.906 forint volt a megtakarítás a második negyedévi 160.500 forintos megtakarítással szemben. Látogatásunk során megtudtuk még, hogy 1250 dolgozó vesz részt a Gazda-mozgalomban, legtöbben a VII. osztály, a famegmunkáló dolgozói közül, második helyen áll a mozgalomban a VIII. osztály, a megmunkáló osztály. A másik két termelő-osztály, a VI-os és IX-es, a mozdony és az üzemfenntartó osztályok messze mögötte maradnak a másik két osztály eredményeinek.

A legmesszebbmenő takarékosság a vasútnál is minden dolgozónak egyik fontos feladata. Azonban látogatásunk további során arról kellett meggyőződnünk, hogy a Debreceni Járműjavító ÜV dolgozói nem ismerték fel eléggé ennek a feladatnak a fontosságát. Ennek oka — mint oly sok helyen a munkaversenyek értékelésénél is, — hogy

a dolgozók nem ismerik az elért eredményeket sem.

Az ÜB-elnöke is rámutatott arra a hibára, hogy mindeddig nem lehetett értékelni, milyen mértékben vesz részt a Gazda-mozgalomban egy-egy brigád, vagy egy-egy dolgozó. Az ÜB ezen a hiban úgy próbált segiteni, hogy a művezetők részére tömböt rendszeresitett, amelyen a művezetőknek fel kell tüntetni, hogy egy-egy dolgozó ilyen és ilyen megtakarított anyagot használt fel, ennyi és ennyi forint értékben. A művezetők azonban kényelmi szempontból nem vezetik ezeket a tömböket, igy hiányos az értékelés, nem lehet a jó eredményeket elért dolgozókat népszerüsiteni, s ami a legérzékenyebb veszteség: a dolgozók nem kaphatják meg a kitüzött jutalmakat. Eddig mindössze egy jutalmazás történt, *Szabados* Lajos faesztergályos kapott jutalmat, mert a faportárcsa készitésénél kimaradt fahulladékot különböző alátétek és lámpakoszorúk készitésére használta fel.

A dolgozók eltávolitották soraikból a terv ellenségeit

— A negyedik negyedévben kiküszöbölnünk ezeket a hibákat — igéri Tajthy elvtárs az ÜB-elnöke. — *Biztositjuk a Gazda-mozgalomban élenjárók népszerüsitését és gondoskodunk arról, hogy a brigádtok és a dolgozók megkapják megérdemelt jutalmukat.*

A Gazda-mozgalom fellendítéséhez éppen úgy, mint minden versenymozgalom sikeréhez, hozzátartozik a dolgozók öntudata. A Járműjavító dolgozói megmutatták, hogy öntudatos épitői a szocializmusnak, nem türik meg sorai között azokat, akik kerékkötői a terv teljesitésének. Ezért távolitották el a kulák-ivadék *Nagy* I. Istvánt, aki sem munkájával, sem politikai magatartásával nem tudott beleilleszkedni a dolgozók közösségébe. Ugyancsak hasonló okokból nem vállalták az együttműködést *Nagy* Tibor adminisztratív dolgozóval. Ezt az éberséget, ezt az öntudatot kell alkalmazniok a Járműjavító dolgozóinak munkájuk minden területén, akkor sikerül kiküszöbölniök a Gazda-mozgalommal kapcsolatos hibákat is.

AKIK ÉLENJÁRNAK AZ ŐSZI VERSENYBEN



Zólyomi Lajos, Budapest-Keleti Fütőház elejehúzója. Teljesitményét a minőségi munka figyelembevételével 184.5 százalékra teljesitette. Munkaidejének 100 százalékát darabbérben végezte. Összpontértéke: 184.5.



Varga József, a komáromi fütőház segédkezelője. Szántervüket a tervhez viszonyitva 15 százalékkal túlteljesitették. A gurítószemélyzettel való szoros együttműködés következtében elérték, hogy gurítási teljesitményük 110 százalék. Összpontértékük: 125.



Kossa Jenő, Aradvány-puszta állomásvezetője. A munkálatokat állomásán úgy irányitja és szervezi, hogy a kocsitartózkodási tervet 124, a kocsikihasználási tervet 100, a rakodási tervet pedig 333 százalékra teljesitették. Összpontértéke: 374.



Szücs István, Rákosrendező állomás vonatátvevője. A vonatok menetrendszerinti indítását a tervhez viszonyitva 99, a kocsitartózkodási tervet 102 százalékra teljesitette. Összpontértéke: 208.



Bem Géza, a Landler Jenő Járműjavító O. V. mozdonylakatosa. A kötelező munka figyelembevételével teljesitményi százaléka 144.4 százalék. Kiváló teljesitményét a folyamatos munka biztositásával és munkájának a selejtszázalék legkisebbre csökkentésével érte el. Összpontértéke: 1166.6.

Közös dolgainkról szólnak a levelek...

Önönével érkeznek a panaszos levelek. Írnak a vasutasok és az utasok. A vasuton lévő bürokráciáról, a vonatkésésekről és egyebekről szólnak a levelek. Egyszerű emberek ragadnak tollat, hogy elmondják véleményüket, segítsék elvesegetni a vadhajtásokat. E levelekre fel kell figyelni, a közvélemény hangja szólal meg bennünk. E levelek azt tükrözik, hogy a vasút már a dolgozó népé és a gazda, a dolgozó nép ügyel a fogyatékosságokra, javítani akar a hibákon. Fogadjuk örömmel a segítséget, tanuljunk belőle.

Miért késnek a vonatok?

Szakadatlanul felzúg a kérdés, miért késnek a vonatok? És ha már késnek, miért ilyen sokat késnek? Mit felelhetünk



rá? Mit felelhetünk annak a bajai lakos sztálinvárosi dolgozónak, aki arról panaszkodik, hogy fél napos késéssel érkezik hétfőnkint vissza Bajáról Sztálinvárosba. A többi között ezeket írja: „Ki a felelős azért, hogy minden hétfőn a Bajáról Sztálinvárosba érkező dolgozóknak 5000 munkaórája vész el? Még elképzelni is sok, hogy egy évben 52 hétfő van és évenkint 52-szer 5000 óra vész kárba. Ezidő alatt mi Sztálinvárosban négy darab egyemeletes épületet húzunk fel.

A versenytábla és a szomorú valóság

Nemcsak a vonatkésésekről panaszkodnak. Van egyéb ok is. Nézzük csak. Lőrinc József mecseknádasdi dolgozó Bükkösd állomás versenytábláján olvasta, hogy Herendi nevű forgalmista 235 százalékos teljesítményével vezet az állomások folyó őszi forgalmi versenyben. Mint írja,



szeretettel gondolt erre a forgalmistára, büszke, meleg érzés járta át, lám milyen példamutató dolgozó ez a Herendi. Adjuk át a szót a levélírónak: „Idáig rendben is volt minden. A meglepetésem akkor következett, mikor véletlenül megtudtam, hogy az a bizonyos illető, aki mindig késve nyitja ki a pénztárt és emiatt 8—10 utas rendszerint lekési a vonatot — azonos a versenytáblán szereplő Herendivel." Mit feleljünk Lőrinc József mecseknádasdi dolgozónak?

Ballada a kerékpárról

És mi legyen a válaszunk Kovács István alhadnagy számára, aki feladta kerékpárját Tapolcára és mikor bement a raktárba, közölték vele, hogy nem



tudják odaadni, mert a raktárnok éppen most karikázott el vele. Az alhadnagy várt. Elteli fél óra, egy óra, másfél óra, míg végül a raktárnok visszatért ebédjéről. Gyalog jött, tőlta a kerékpárt. Ugyanis útközben sikerült a raktárnoknak egy kicsit összetörni a kerékpárt.

Fúdés négy listáról, négy ablaknál

És mit mondjunk vasutas társainknak, akik olyan esetekről számolnak be, mint Láda János székesfehérvári fékező? Mit ír Láda János? Azt, hogy minden fizetési napon órákig ácsorognak a pénztár előtt, négy ablaknál, négy különböző listáról kapják meg a bérüket. Az első



ablaknál kapják az illetményt, a másodiknál a kilométerpénzt, a harmadiknál a balesetmentességi prémiumot, a negyediknél pedig az őszi forgalmi jutalékot.

Láda János a legutóbb úton volt a fizetési napon és mire visszaérkezett, már postára adták a fizetését. Lement a postára, ott hiába kérte, nem adták ki a pénzét. Másnap megkapta a lakásán, persze portót kellett fizetnie. Mégpedig mind a négy szelvényre külön-külön.

A komáromi ebéd

És mit feleljünk Kalauz János székesfehérvári vonatfékezőnek, aki jogosan panaszolja el levelében, hogy Komáromban nincs üzemi konyha, noha sok vasutas dolgozik ott és még több azoknak a vasutasoknak a száma, akik megfordulnak az állomáson. Hallgassuk meg őt magát: „Komáromban megkérdeztem a vezényletben, hogy hol kaphatok ebédet. Kartárs a restiben kap ebédet rezsiáron — nyugtatott meg a vezénylőtiszt. Felcsillant a szemem a rezsi szóra, valami biztatót éreztem benne. Éhes farkas módjára vágódtam be a jelölt helyre. Bátran kérdeztem a pult mögött álló kartárstól, kaphatok-e rezsiebédet. Végignézett ruhámon ameddig a pult engedte és ki-



hívóan felelte: „Cédulát kéne hozni a vezényletből, de hiába hoz, mert leves van csak."

Néhány levél a sokból. Csepp a tengerből? Nem! Kevés, de jellemző, kevés de elgondolkoztató, figyelmeztető írás. Valamennyi levél közös dolgainkról szól. Figyeljenek fel rá az illetékesek és mi valamennyien vasutas-dolgozók.



Levelezőink írják

November 12-én a szegedi Petőfi Sándor Klubban munkáslevelező-értekezlet volt. A megbeszélésen 38 munkáslevelező, a „Szocialista vasútért", a „Dél magyarország" és a „Viharsarok" képviselői vettek részt.

A felszólalók a levelezők és az újságok közötti kapcsolat elmélyítésével, a munkáslevelek kérdésével foglalkoztak. Megállapították az eredményeket és feltárták a hiányosságokat. Az értekezlet előrevitte a munkáslevelezés ügyét..

A RÁKOSI FŰTŐHÁZ DOLGOZÓI befejezték 1952. évi mozdonykilométer tervüket. A fűtőház dolgozói elhatározták, hogy évi vontatási tervüket december elsejéig részleteiben is teljesítik. (Hajdu József ÚB-elnök leveléből.)

A SZEGEDI MÁV FELÉPITMÉNYI VASANYAGJAVITÓ ÜZEMI VALLALAT MOTOROS CSOPORTJA a népek bécsi kongresszusának tiszteletére felajánlotta, hogy terven felül két pályakocsit készít el. *(Gercsi György leveléből.)*

A PÉCSI IGAZGATOSÁG TERÜLETÉN baj van a munkafegyelemmel. A balesetek száma 50 százalékkal több, mint júliusban volt. A fegyelmezetlenség egyik oka a vezetők egy részének laza magatartása. (Vámai László tudósítónktól.)

SAGI GYULANÉ, a Szolnoki Járműjavító fúrósa december 21-ig, Sztálin elvtárs születésnapjáig 143 százalékról 145 százalékra akarja emelni teljesítményét. Budai György futó-alvázlakatos brigádja őt teherkocsi futójavítását, a cserejavító részleg százhuszonöt targonca elkészítését vállalta terven felül. (Cseh Zoltán tudósítónktól.)

MORAHALOM KÖZSÉG jó villanyvilágítással rendelkezik, vasútállomása viszont sötétbe burkolódzik. A vasútállomástól ötven méternyire húzódik a villanyvezeték. A vasutasok és utasok javát szolgálná, ha az állomás megfelelő világítást kapna.

ÚJ RUGÓKALAPÁCSOT helyeztek üzembe a MÁV Felépítményi Vasanyagjavító Vállalatnál. (Bartha Ferenc leveléből.)

A NYUGATI PÁLYAUDVARRÓL három békevonatot indítottak a III. Magyar Békekongresszus tiszteletére.

MIÉRT HANYAGOLJÁK EL A FILATORIGÁTIAKAT?

Az elmult napokban kintjártunk *Budapest-Filatorigát* állomáson s hosszabb ideig néztük a kis állomás lüktető forgalmát: villanymotorkocsik, kis tolatómozdonyok zúgtak, pöfögtek szaporán, dorogi szénnel megrakott kocsikkal ide-oda. Az állomás jó munkát végez, a volt HÉV-állomások között az első helyen áll, a *Vasutasok Szakszervezetének* vándorzászlója jelenleg az állomás tulajdonában van.

— Ennek ellenére — mondotta *Vass Mihály* állomásfőnök — a *közlekedésügyi minisztériumban és az igazgatóságon tudomást sem vesznek rólunk.* Állomásunk 229.9 pont teljesítményével nem szerepel sem az igazgatóság, sem a minisztérium hivatalos versenykiadványaiban, ugyanakkor a második csoportba sorolt állomások között Ercsit tüntetik fel az első helyen 212.56 ponttal. A minisztériumban *Zahár* elvtárs azt mondotta, hogy az igazgatóság normacsoportja nem adta meg eredményeinket. Igy, sajnos, *sem az eredményeinkkel, sem a hibáinkkal nem foglalkoznak,* de a többi volt HÉV-állomás is ugyanilyen mostoha elbánásban részesül.

— Ezenkivül másik problémánk is van — folytatta. — Állomásunkon több 376-os és 377-es sorozatú gőzmozdony is teljesít szolgálatot. Ezek a kisebb teherbírású — hivatalosan 480 tonnás gépek — nem vehetnek részt a *„2000 tonnás"* mozgalomban, de például *Perlaki* elvtárs mozdonyvezető a multkor *1180 tonna terhelést vitt s a 900 tonnás túlsúlytovábbítás igen gyakori.* A kis gépek mozdonyvezetői is szeretnének bekapcsolódni a túlsúlyos-mozgalomba, de nincs megfelelő kategória a részükre.

— Azt hiszem — mondta végül *Vass* elvtárs — hogy ezek a problémák nemcsak a mi problémáink, ezért jó lenne, ha az illetékesek belátnák hogy: a kérdések megoldása fokozná a versenyszellemet, a dolgozók versenykedvét és — *cselekednének.*

A hatvani fiatalok és a KULTÚRMUNKA

— *Olyan a mi kultúrmunkánk, mint a virágoskert, virágok nélkül* — mondja *Kóbor* Mária, a hatvani kultúrház helyettes vezetője, amikor aziránt érdeklődünk, hogyan folyik Hatvanban a kultúrmunka és az Országos Kultúrversenyre való készülődés. Látva kérdő tekintetünket, gyorsan megmagyarázza:

— *Vannak kultúrcsoportjaink, de nincs fiatalságunk! A fiatalok nem vesznek részt a kultúrcsoportok munkájában, mert úgy az állomási, mint a fűtőházi DISZ-szervezetnek önálló kultúrgárdája van, s a fiatalok oda végeznének kultúrmunkát, — ha egyáltalán tenne nálunk kultúrmunka. A helyzet azonban az, hogy*

a DISZ-szervezetekben alszik a kulturális élet.

A fűtőházi DISZ-nek például több mint fél éve nem volt rendezvénye. Az állomási fiatalokkal pedig legutóbb úgy jártunk: Nyeste elvtárs DISZ-titkár megígérte a hatvani vásár rendezőségének táncosaink felléptését a vásár kultúrműsorában, de nem intézkedett, bennünket sem értesített. Az utolsó napon véletlenül tudtuk meg, milyen kötelezettség vár ránk s nem készülhettünk fel eléggé.

— *Nagy hiba volt* — mondja *Kuczka* József állomási üzemi bizottsági elnök is — *hogy a DISZ-eseket még a régi üzemi bizottság idején saját kérésükre kivették a közös kultúrmunkából, arra való hivatkozással, hogy ha a termelésben külön DISZ-brigádokban dolgoznak, legyenek önállóak a kultúrmunka területén is. Ez a rendszer nem vált be, mert a fiatalok nem tudnak komoly eredményt felmutatni kulturális téren, a kultúrcsoportokban pedig fiatalság nélkül szürnyaszegetten folyik a munka.*

Az életveszélyes kultúrterem

Van egyéb baj is, ami fékezi a kultúrmunkát, amint *Kuczka* elvtárstól és *Kóbor* elvtársnőtől megtudjuk. A fő baj: a kultúrház 500 személy befogadására alkalmas, jól felszerelt színpaddal ellátott nagyterme nyár óta használhatatlan, mert *a menynyezet egyik hosszú tartógerendája két helyen eltört.* Alátámasztották ugyan egy-egy oszloppal, a rendészeti hatóság azonban

biztonsági szempontból nem találta alkalmasnak előadások és próbák tartására.

Azóta a csoportok a szűk öltözőben próbálnak, előadásaikat pedig az Iparos Körben kénytelenek megtartani.

Harmadik akadály: *Horváth* Dávid kultúrigazgató nincs függetlenítve, mint jegyvizsgáló állandóan utazik és nem foglalkozhat annyi időt a munka irányítására, amennyi szükség lenne rá.

Példás együttmüködés a csoportok között

Ilyen akadályok ellenére is a csoportokban eredményes munka folyik. Örvendetes, hogy a csoport-sovinizmust, ami sok helyen gátolja a munkát, Hatvanban nem ismerik. Az állomás, a fűtőház és az osztálymérnökség kultúrcsoportja példásan összedolgozik, együtt rendezik meg műsoraikat, s ha szükség van rá, szereplőikkel is kisegítik egymást. Ez tette lehetővé az országos kultúrversenyre való jó felkészülést fiatalok nélkül is. A színjátszók a *„Kocsirendezés"* című vasutas tárgyú darabbal neveztek be a versenyre. A helyesen megválasztott darabot, amely egy fegyelmezetlen, ittas állapotban szolgálatot teljesítő kocsirendező tanulságos történetét mutatja be, nagy sikerrel adták elő a november 7-i ünnepi műsorban. A apos felkészülésről tett tanuságot az énekkar, a zenekar és a nyolctagú táncscsoport is.

A színjátszók helyesen értelmezték a verseny célját, amikor vasutas tárgyú darabot választottak előadásra, még pedig olyant, amelynek cselekménye a vasut mindennapi életéből vett problémát, szolgálati mulasztást, hanyagságot tárgyal és megmutatja annak káros következményeit. A kultúrmunka ezen a darabon keresztül közvetlen szoros kapcsolatba kerül az élettel és nemcsak szórakoztatja, hanem neveli is a vasutas dolgozókat. Valamennyi színjátszó csoportnak arra kell törekednie, hogy, műsorát ilyen darabokból állítsa össze, hogy ezzel is segítse hiányosságaink felszámolását.

Örvendetes még, hogy a ideriális reakciót, amely régebben oly gyakran jelentkezett a hatvaniak kultúrmunkája területén, következetes nevelőmunkával sikerült kiküszöbölni. A párt- és üzemi bizottságok a kultúraktiváknak a párt- és szakszervezeti oktatásba való bevonásával most is segítik a csoportok munkáját. Kultúriskola is indul, januárban az állomáson, februárban pedig a fűtőházban.

— *Csak a DISZ-esek... Ha őket be tudnánk vonni a munkába — akkor volna csak igazán eleven a hatvani vasutasok kultúrélete* — mondja *Kóbor* elvtársnő.

A párt- és a szakszervezet közbelépésére van tehát szükség, hogy a fiatalság bekapcsolódjék a kultúrmunkába. A kultúrterem helyreállításához pedig a szakszervezet elnöksége nyujtson anyagi támogatást. *(A hatvani állomás korszerüsítésével, 1953-ban sor kerül kultúrotthon helyreállítására is.* A szerk.) Ezek a legfontosabb feltételei annak, hogy a hatvani dolgozók kultúrmunkája eredményesebb legyen.

Új vasúti SZAKKÖNYVEK

A Közlekedési Kiadónál az utóbbi napokban számos olyan szakkönyv jelent meg, amely méltán tart számot a vasúti dolgozók érdeklődésére.

Kopasz Károly: A gőzmozdony szikraszórását csökkentő berendezések vizsgálata című tanulmány a szerzőnek a Vasuti Tudományos Kutató Intézetében végzett munkáját foglalja össze. Megállapítja azokat a feltételeket, amelyeket a helyesen szerkesztett és készített szikraszórást csökkentő berendezéseknek ki kell elégitenie.

A Vasuti Kiskönyvtár-sorozatban jelent meg Dlugacs-Dobroszelszkij: Állomási irányítók és forgalmi szolgálattevők élenjáró munkamódszerei című brossúra, mely az állomási munka tervszerűségéhez, a forgalomszabályozó intézkedések alkalmazásához és a vonatforgalom biztosításának megóvásához ad hasznos útmutatást.

Kánya Ernő: Vasútvonalak várható üzemviteli költségei és Borköles József—Oláh Ottó: Útmutató és példatár a módosított kötelező általános közlekedési számlakeret használatához című művek az üzemgazdasági dolgozók munkájához nyujtanak komoly segítséget.

A szovjet és ennek alapján a hazai tapasztalatokat ismerteti Tokár Péter: Kuznyecov mozgalom a közlekedési területén, közlekedési vonatkozásban. Kiemelkedő része a könyvnek az a fejezete, amely Kuznyecov mozgalmának történeti és szakmai részét foglalja magában és ezzel értékes útmutatást ad a magyar közlekedési vállalatoknak és dolgozóknak a mozgalom hazai alkalmazására és továbbfejlesztésére.

FELHÍVÁS

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége pályázatot hirdet vasutastárgyú, rövid jelenetek irására.

A pályázaton résztvehetnek hivatásos írók, valamint vasutas és vasúton kivülálló munkásírók.

A beküldött müvek elbirálásánál figyelembe vesszük azt, hogy azok mennyiben kapcsolódnak a vasút sajátos problémáinak megoldásához, hogy szakmai vonatkozásban mennyire mozgósítják a vasutas dolgozókat a téli forgalom sikeres teljesítésére és ezen keresztül a béke harcos megvédésére.

A müvekben domborodjon ki a vasút népgazdasági jelentősége, elevenitse meg a vasutas dolgozók jellegzetes problémáit és mozgósítson a szolgálati ágak összefogásán keresztül a vasút előtt álló nagy feladatok megoldására.

A pályázat beküldésének határideje: december 31.

A beérkezet müveket az alábbiak szerint díjazzuk:

I. díj	**2000.— forint**
II. díj	**1500.— forint**
III. díj	**1000.— forint**

Vasutasok Szakszervezete Elnöksége

SPORT

A labdarugóbajnokság vasárnapi fordulója

Az NB I. vasárnapi mérkőzései során a vasutascsapatok közül az eddig jól szereplő Szombathelyi Lokomotiv ismét vereséget szenvedett, ezúttal a Bp. Vasas győzte le 2:0 (1:0) arányban a Budapesten lejátszott mérkőzésen. A kiesés ellen küzdő Pécsi Lokomotiv viszont telkes, szép játékkal mind a két pontot megszerezte a Dorogi Bányásztól, amelyet 3:2 (1:1)-re győzött le.

NB II. Déli-csoport: Békéscsabai Építők—Szegedi Lok. 3:1 (2:0), Győri Építők—Kőbányai Lok. 5:2 (4:1). Cegléd Lok.—Szolnoki Szikra 1:0 (1:0). Szolnoki Lok.—Pénzügyőrök 1:1 (1:0). — *Keleti-csoport:* Egri Fáklya—Debreceni Lok. 3:1 (2:0). Vasas BVK—Hatvani Lok. 2:0 (0:0), Bp. Lok.—Nyiregyházi Építők 9:1 (5:1). Debreceni Bányász—Miskolci Lok. 3:2 (0:2). — *Nyugati csoport:* Tatabányai Bányász—Győri Lok. 2:0 (0:0). Sopron Lok.—Nagykanizsai Lok. 5:2 (2:1).

★

A budapesti terem-kézilabdabajnokság vasárnapi mérkőzései során a női I. osztályban a Lokomotiv 14:4 (10:1) arányú vereséget szenvedett a Magyar Posztótól.

KÉP SZÖVEG NÉLKÜL



SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden hétfőn. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16. — Telefon: 113—887, 124—893, 313—744. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 20.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5.. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 22. SZAM. Ára: 40 fillér 1952 DECEMBER 8.

Pártunk Központi Vezetőségének útmutatását használjuk fel a vasúti munka megjavítására

Pártunk Központi Vezetősége 1952 november 29-i ülésén *Gerő* Ernő elvtárs beszámolt a magyar népgazdaság helyzetéről és vázolta azokat a feladatokat, amelyeket a népgazdaság további fejlesztése terén az elkövetkezendő évben meg kell valósítani.

A népgazdaság fejlesztésének harci feladataiból bőven jut nekünk vasutasoknak. Dolgozóink harcban állnak a szilárd munkafegyelem megteremtéséért, a balesetmentes, menetrendszerű közlekedésért, az évi terv december 21-re való teljesítéséért.

Kétségtelen, hogy ennek a harcnak eredményei vannak. A forgalmi szakszolgálat például a vonatterhelést 102.2, az irányvonatképzési tervét 109, a kocsikiállítási 101.4 százalékra teljesítette. A munkafegyelem terén is értünk el bizonyos eredményeket, de ez még nem kielégítő. A tehervonatok utazási sebességét azonban csak 81.8 százalékra teljesítette és arra hivatkozik, hogy a tervszám fantázia volt. Kocsigazdálkodási tervét 99, tűlsúly továbbítási tervét 88 százalékra teljesítette, a személyvonatok késése terén pedig ma is súlyos a helyzet.

A vontatási szolgálat is igyekszik munkáját javítani. Ezt bizonyítja, hogy száz elegytonna kilométertervét 108.2 százalékra marás teljesítette, a fajlagos szénfogyasztásnál 5.6 százalékos megtakarítást ért el. A mozdonyforduló-norma azonban még mindig 40—70 százalék között mozog, s az *„500 kilométeres"*-mozgalom, úgy látszik, *„gőzt fejlesz"*, mert szinte egyhelyben topog. Mindössze 130 mozdony kapcsolódott be a mozgalomba és a határozatban leszögezett 200 kilométer teljesítmény helyett csak 181 kilométert tesznek meg átlagosan.

Hogy állunk a kereskedelmi szolgálatnál? Itt is vannak eredmények. A számadás-elvállalások, az előértesítések terén mutatkozó hiányosságokat egyre sikeresebben számolják fel a szovjet munkamódszerek alkalmazásával. Jelentős segítséget nyújt eredmények elérésében új szervezetük, az áruirányító szervezet, amely biztosítja a szabályzat szerinti négy, illetve tizenkét órával előbbi értesítést. Az eredmények mellett azonban meg kell mondani, hogy a kereskedelmi szakszolgálat nem követett el mindent a kocsik kirakásának meggyorsításáért, a kocsikihasználás megjavításáért.

Pártunk és kormányzatunk a vasutasok téli előkészületeinek jó megoldására, a téli forgalom zavartalan végrehajtására súlyt helyez. Az építési és pályafenntartási szolgálat eredményei mellett azonban itt is látunk hiányosságokat. Emaradt a téli munkára való felkészülésben. Csak néhány példa: még mindig nem fejezték be az átépítés alatt álló nagy fűtőházak munkálatait, ezzel a vontatási szakszolgálat munkáját nehezítik meg. De elmaradt a hóvédő művek építésében is.

Gerő elvtárs útmutatása különösképpen kell, hogy érvényesüljön a pályafenntartási és építési szolgálatnál, a takarékosság területén. Itt vannak eredmények. A gépesített vágányfektetés egyik nagy előnye éppen az, hogy igen értékes felépítményi vasanyag elkallódását megszüntetti. Ezzel szemben hiba, hogy az építésvezetők elszámoltatása egy-egy munka befejezése után nem történik meg vagy csak késéssel történik, ami elősegíti az anyaggal való pazarlást, mert az építésvezető nem tudja így, hogy az anyagnormákat menynyire tartották be. Meg kell szüntetni a gyakori tervváltoztatást, hogy az anyagpocsékolást és a felesleges munkaerőkiadást elkerüljük. Az eddiginél is nagyobb szükség van tehát a vasúton a beruházási fegyelemre.

Szakszolgálatainknak hiányosságai nyilvánnem előre visznek, hanem fékezik a vasutasok előtt álló feladatok maradéktalan teljesítését.

Gerő elvtárs útmutatása rámutatja a fényszórót a vasút területén mutatkozó hibákra és hiányosságokra, de egyben megmutatja azt is, hogy melyek soronkövetkező feladatainak a vasút területén ahhoz, hogy ezeket a hibákat a népgazdaság javára kiküszöböljük.

Biztosítanunk kell évi tervünk sikeres befejezése mellett a sima, zökkenőmentes, szervezett átmenetet 1953-ra. *Gerő* elvtárs elmondotta, hogy az ipari termelés 16 százalékkal emelkedik 1953 ban. Ez szinte maga helyett beszél. Elmondja minden [illegible], hogy az ipari termelés ilyen mértékű emelkedése hasonlóan magas szállítási feladatok megoldását követeli tőlünk. Üzemeink, vállalataink, párt- és tömegszervezeteink, a Vasúti Főosztály és az egyes igazgatóságok funkcionáriusaitól, műszaki értelmiségünktől az eddiginél is nagyobb erőfeszítést, szervezettséget, fegyelmezett munkát követel.

Azt jelenti, hogy az eddiginél is jobban kell a vasút dolgozóinak a hibák felszámolására törekednie. Meg kell javítani a munka minőségét, a vezetést.

„A munkaverseny itt-ott azért is akadozik — mondotta *Gerő* elvtárs —, *mert kimondottuk ugyan, hogy a munkaverseny gazdája legyen a szakszervezet, de a szakszervezet a munkaverseny gazdájának szerepét még csak kismértékben, hiányosan tölti be, pártszervezeteink egy része pedig úgy gondolja, ha a munkaverseny gazdája a szakszervezet, akkor a pártszervezet nem felel a munkaversenyért, nem kell irányítania a munkaversenyt. Ez természetesen teljesen helytelen."*

Harcolnunk kell tehát nálunk, a vasút területén is a munkaverseny elbürokratizálása ellen. Szélesebb tömegversennyé kell tenni a *„2000 tonnás"*, az *„500 kilométeres"*, a *Gazda-*, a *Röder-*, a *Deák*-mozgalmat és fel kell emelni az őszi versenyben élenjárók színtjére az elmaradókat.

A vasútüzem területén minden téren a legszigorúbb takarékosságot kell megvalósítani és meg kell szüntetni a beruházásoknál még ma is tapasztalható szervezetlenséget, az anyagfelhasználás terén mutatkozó pazarlást. Fokozottan harcolni kell a gondatlanság ellen és az önköltség megfelelő csökkentésével arra kell törekednünk, hogy gazdaságosan, olcsón szállítsunk.

Mik azok a teendők, amelyekkel képesek vagyunk arra, hogy pártunk Központi Vezetőségének útmutatását felhasználjuk a vasúti munka megjavítására?

A forgalmi szolgálatnak rá kell térnie a menetrendszerű közlekedésre. A személy-, munkás-, a könnyű kezelő- és a tehervonatok menetrendszerű közlekedtetésével népgazdaságunkat erősítjük, emellett kifejlesztjük az *„500 kilométeres"*-mozgalmat, elősegítjük az utazási sebesség növelését, a kocsiforduló leszorítását. Ezzel a forgalmi szakszolgálat előmozdítja a társszolgálatok munkáját, kiküszöböli a közöttük lévő állandó súrlódási felületet, a sovinizmust. A menetrendszerű közlekedés alapfeltételeként meg kell követelni a tolatások, a kocsik beállításának és kihúzásának jó megszervezését, az iparvágányok grafikonszerű kiszolgálását. Meg kell szüntetni a vontat- és gépácsorgásokat, a jelzőknél való feltartást a legkisebb mértékre kell csökkenteni. Elengedhetetlen itt a jó politikai felvilágosító munka és a munkafegyelem megszilárdítása, hogy a kesett vonatokat ismét vissza tudjuk terelni munkaidejükbe: most télen különösen indokolt e feladatok maradéktalan elvégzése.

Az *„500 kilométeres"*-mozgalmat egyhelyben topogásából csak úgy tudjuk kilendíteni, ha ehhez a forgalmi és kereskedelmi szolgálat döntően megjavítja munkáját. Elsősorban olyan menetrend kell, amelyben lehet *„500 kilométeres"* vonatokat vámi. És olyan szállításszervezés is kell, amely alkalmas arra, hogy megfelelő menetrend készüljön a mozgalom részére: ez pedig a kereskedelmi és a forgalmi szolgálat feladata. Ezzel a segítséggel a vontatási szolgálat már *„teljes gőzzel"* tudja vinni az *„500 kilométeres"*-mozgalmat.

A vontatási szolgálat a felvett feladatokat csak úgy tudja teljesíteni, ha a mozdonyok fűtőházi karbantartását javítja, kiszélesíti a Nazarova-mozgalmat és a mozdonyszemélyzet szakképzettségének és politikai öntudatának további emelésével biztosítja a menetidőtúllépések kiküszöbölését. Ez egyik része annak a törekvésnek, hogy megvalósítsuk a menetrendszerinti közlekedést.

A kereskedelmi szakszolgálatnak arra kell törekednie, hogy meggyorsítsa a kocsik be- és kirakodását és jól megszervezze a munkaszüneti, valamint az éjjeli be- és kirakásokat, megjavítsa a kocsikihasználás mértékét.

Mindent el kell követni a tervfegyelmet és munkafegyelmet sértő dolgozók kellő felvilágosításán keresztül a vasút munkájának megjavítására, az egész népgazdasági terv segítésére.

Gerő elvtárs hangsúlyozta, hogy a harmadik tervév sikeres befejezése és a jövőévi terv végrehajtása nagy próbatétre állítja a szakvezetőket, pártfunkcionáriusokat egyaránt. Ez annyit jelent, hogy még tevékenyebben kell közreműködni a műszaki szervezési intézkedési tervek létrehozásában, még jobb szervezettségre, még alaposabb vasúti szaktudásra, még jobb tervszerűségre lesz szükség.

A vasutas dolgozók a december 21-i vállalásuk tú teljesítésével, a párt útmutatásának végrehajtásával, hibáik felszámolásával, az őszi és téli forgalom sikeres lebonyolításával teszik magukévá a párt útmutatását és veszik ki részüket népgazdaságunk fejlesztésének harci feladataiból.

Dolgozóink a december 21-i vállalások túlteljesítésével küzdenek az évi terv túlteljesítéséért és előkészítik a síma, szervezett átmenetet 1953-ra

Amint telnek az évek, úgy nő, erősödik, mélyül aza szeretet, amely a magyar dolgozókat Sztálin elvtárs, a haladó emberiség nagy tanítója, a béketábor bölcs vezetője iránt eltölti. Erről tanúskodik az a minden eddigit felülmúló lelkesedés, amellyel dolgozóink készülnek az idei december 21-re, Sztálin elvtárs 73. születésnapjára. Az idei születésnap is újabb hatalmas erejű lendítője a szocialista termelésnek, a Magyar Népköztársaság ötéves terve döntő harmadik esztendeje sikeres befejezésének.

December 20—30-a között osztják ki az őszi verseny élenjárói között a jutalmakat

Az őszi versenyt december 21-re befejezzük. A versenyben élenjárókat december 20—30-a között ünnepélyes keretek között jutalmazzák meg. A szokásos pénzjutalmon kívül sok vasutas dolgozó büszkélkedhetik majd a „Kiváló vasutas" és „Érdemes vasutas" kitüntetéssel amelyeket záróünnepségen nyújtanak át a vasúti munka hőseinek.

Szentes versenykihívása a két órán belüli kocsibeállításért

Szentes állomás dolgozói a következő versenyfelhívást bocsátották ki:

Ötéves tervünk harmadik évének sikeres teljesítéséért folyó harc döntő napjaiban vagyunk. Mi vasutas dolgozók, a ránk háruló feladatokat csak úgy tudjuk teljesíteni, ha maradéktalanul végrehajtjuk az Országos Vasútüzemi Értekezlet határozatait. Itt kötelezettséget vállaltunk a kocsiforduló 3.1—3.5 napra való leszorítására. A kocsiforduló leszorításának egyik fő tényezője, a kocsibeállítások gyors elvégzése. Mi, Szentes állomás kocsirendezői és tolatásvezetői, átérezve azt a hatalmas feladatot, amely ezen a téren reánk vár, elhatároztuk, hogy mozgalmat indítunk a két órán belüli kocsibeállítások érdekében.

Ezt a mozgalmunkat, amelyet november 15-én indítottunk meg egymásközti versenyben, szeretnénk kiterjeszteni, ezért versenyre hívjuk a szegedi igazgatóság és az ország valamennyi kocsirendező brigádját.

Mozgalmunk sikere érdekében fokozottabban alkalmazzuk a fejlett szovjet tolatási és beállítási módszereket, tapasztalatokat. Bízunk abban, hogy mozgalmunk sikeresen segít bennünket abban a fontos munkában, amely ránk vár, sikeresen segít előre a Rákosi elvtársnak tett vállalásunk teljesítésében és abban a fogadalmunkban hogy évi tervünket december 21-re, Sztálin elvtárs születésnapjára befejezzük.

Dombóvár állomás dolgozói vonatforgalmi, elegytovábbítási, gurítási és szállítási tervük december 20-i befejezéséért

Dombóvár állomás dolgozói munkaértekezleten elhatározták, hogy az elsők között csatlakoznak a *Szabad Nép* 1952 november 20-i számában megjelent felhíváshoz, hogy Sztálin elvtárs 73. születésnapját méltó módon megünnepelhessék. Ezért vállalták, hogy 1952. évi vonatforgalmi, elegytovábbítási, gurítási és szállítási tervüket december 20-ig befejezik. Ennek érdekében vonatforgalmi tervük teljesítését 102 százalékról 104 százalékra, elegytovábbítási tervüket 107.1-ről 110-re, gurítási tervük teljesítését 102.8-ról 105-re, szállítási tervük teljesítését 97-ről 102 százalékra emelik.

Dombóvár állomáson jó példával jár elől *Endrődi* Jáncs és *Bencze* János vonatkísérő brigádvezető. *Endrődi* és *Bencze* a bécsi Békevilágkongresszus tiszteletére párosversenyre hívták ki egymást. Versenyüknek úgy biztosítottak nyilvánosságot, hogy poggyászkocsijukra versenytáblát szereltek fel, erre kiírják az elért eredményeket.

Békéscsaba állomás dolgozói határidő előtt valóraváltják Rákosi elvtársnak tett fogadalmukat

Békéscsaba állomás dolgozói Sztálin elvtárs születésnapja tiszteletére Rákosi elvtársnak tett fogadalom túlteljesítésével évi tervüket december 21 helyett december 18-ra befejezik. Ezért vállalták, hogy vonatforgalmi tervüket 101 százalékról 104 százalékra, a személyvonatok menetrendszeri indítását 86-ról 100-ra, a tehervonatok menetrendszeri indítását 42-ről 70-re, a tehervonatok terhelését 113-ról 115-re, a kocsitartózkodást 103-ról 105-re, az elegytovábbítást 103-ról 110-re, a gőztartást 101-ről 105-re, a rakodási idő csökkentését 106 százalékról 108 százalékra, a kocsikihasználást 11.2 tonnáról 11.8 tonnára teljesítik.

A műszaki vezetők párosversenye valamennyi dolgozó versenyévé szélesült

„Egyszersmindenkorra szüntessünk meg minden felesleges anyag- és munkaerőhasználást, valamint pénzkiadást és rendszeresen biztosítsuk a termelés önköltségcsökkentési feladatának teljesítését és túlteljesítését."

Malenkov elvtársnak a Szovjetunió Kommunista Pártja XIX. Kongresszusán elmondott beszédéből kiragadott ezzel az idézettel világította meg Gerő Ernő elvtárs, a Központi Vezetőség ülésén, melyek azok a feladatok, amelyek a magyar dolgozókra is várnak a takarékosság terén.

A Gerő elvtárs által megadott takarékossági szempontok figyelembevételével Dankai József, a debreceni fűtőház vezető mérnöke versenyre hívta Szilágyi Imrét, a szolnoki fűtőház vezető mérnökét. A verseny jó pontja: a tervhez képest két százalékos szénmegtakarítás, továbbá a vontatási műhely anyag- és bérköltségének öt százalékos csökkentése. Dankai József elvtárs vállalta: úgy szervezi meg a Röder-mozgalmat a fűtőházban, hogy minden dolgozó teljesíteni tudja normáját, megszüntetik a munkajegyelmet úgy, hogy sem igazolatlan távolmaradás, sem késés nem fordul elő. A verseny pontjai között szerepel az évi terv határidőelőtti teljesítése is.

Dankai elvtárs megbeszélte a párosversenykihívást a pártszervezettel, a fűtőháztőnökkel és a legkiválóbb fizikai munkásokkal. A műszaki vezetők versenyét rövidesen a két fűtőház párosversenyfelhívása követte. A párosverseny fellendítette a debreceni fűtőház dolgozójának munkateljesítményét. Így például Balogh János mozdonyvezető hat, Márai László és Dudás Béla öt-öt túlsúlyos vonatot továbbított. A mozdonyfutójavítást gyorsan és pontosan végzik a fiókműhelyi dolgozók. Ezen a munkán Jenei Imre esztergályos 168, Somi Károly lakatos 153, Mónus István lakatos 172 százalékot ért el.

GÁL GYÖRGY
tudósító

600 kocsi terven felül december 21-re

A Hámán Kató fűtőház kocsijavító műhelye december 3-án részletében is befejezte 1952. évi tervét. A műhely öntudatos dolgozói nem pihennek babérjaikon, hanem megfogadva *Gerő* elvtársnak a Központi Vezetőség ülésén mondott beszédét, arra törekszenek, hogy termelékenységüket emeljék és jó átmenetet teremtsenek az ötéves terv negyedik évéhez. Ezért elhatározták, hogy *Sztálin* elvtárs születésnapjára terven felül 600 kocsi megjavítását vállalják.

A Szolnoki Járműjavító ÜV dolgozói megfogadták Gerő elvtárs útmutatását

A Szolnoki Járműjavító ÜV dolgozói vállalták, hogy október 29-re befejezett évi tervüket december 21 tiszteletére 18 százalékkal túlteljesítik. Ennek érdekében, Gerő elvtársnak a Központi Vezetőség ülésén mondott beszédében adott útmutatását szem előtt tartva, vállalták, hogy az előírt termelékenységet 100 százalékosan teljesítik. Vállalták, hogy az eddig elért 5.1 százalékos önköltségcsökkentést az év hátralevő részében is elérik és a jövő év kezdetére is biztosítják. Az öcska anyag felhasználását az eddiginél is fokozottabb mértékben szorgalmazzák.

Tapolca állomás dolgozói túlsúlytovábbítási tervük túlteljesítéséért

Tapolca állomás forgalmi dolgozói évi túlsúlytovábbítási tervüket november 30-án teljesítették. Teljesítésüket továbbfejlesztve vállalták, hogy december 21 tiszteletére évi tervüket öt százalékkal túlteljesítik.

ÉLJEN A NÉPEK BÉCSI BÉKEKONGRESSZUSA!

A fegyelmezés kérdése A VASÚTON

A munkafegyelem megszilárdítása, a szocialista munkafegyelem megteremtése a szocializmus építésének egyik legdöntőbb kérdése. Különös jelentősége van a munkafegyelemnek a vasúton, ahol emberéletek százai, a népvagyon milliós értékei függnek a fegyelmezett munkától. Sok baj van még a vasúton a munkafegyelemmel. Baj van azonban a fegyelmezéssel is. Most ezt vegyük vizsgálat alá. Vajjon túlsok büntetést szabnak-e ki a szolgálati vezetők, vagy talán túl keveset? Nem a mennyiséggel van a baj, hanem a minőséggel. Nézzük csak.

Szabott árak

A székesfehérvári állomásfőnök havonta átlagosan 100 darab 5 forintos pénzbírságot mér ki azokra, akik nem vesznek részt a kötelező szakmai oktatáson. Egy hiányzás — 5 forint. Akárhányszor hiányzik az illető, ez az összeg nem változik. Szabott árak vannak Székesfehérvárott.

Nemcsak Székesfehérvárott vannak szabott árak. A Budapest-Nyugati rakodási főnökségnél szintén egységesítették a büntetéseket. Aki a büntetési jegyzőkönyvet nézi, furcsa tapasztalatot szerez. Ezt látja: *Tar Imre egy nap mulasztás, 10 forint büntetés. Kálmán* István már két napot volt igazolatlanul távol. Ehhez mérten büntetése 20 forint. *Bársony* János 6 napig felé sem ment az állomásnak. Megbüntették 60 forintra. *Buzgó* Vince 10 napot hiányzott, nem nehéz ezekután kitalálni, mennyire büntették, nyilván száz forintra . . .

Az igazságtalan büntetés

Szolnok állomásfőnöke *Haraszti* Ferenc, *„Gézának"; „Pistinek", „Lacinak", „Jóskának"* szólítja a dolgozókat. Viszont szórja a büntetéseket. Így nyilatkozik: *„Engem is büntetnek, én is büntetek."* Bizony előfordul a nagy büntetés-zuhatagban, hogy igazságtalanul sóz valakinek a nyakába pénzbírságot. Ilyesminek nem szabad előfordulnia. Az igazságtalan büntetés joggal keseríti el a dolgozót, munkakedvét szegi. Nem helyes azonban az sem, hogy az SZB-elnök. *Mihályi* Sándor, szinte kivétel nélkül számyai alá veszi a megbüntetteket, hagyja a *„jó fiút"*, semilyen büntetés jogosságát nem ismeri el.

A helyes gyakorlat

Nem bratyizik a dolgozókkal a győri állomásfőnök és nem is szórja a büntetéseket, mégis fegyelem van az állomáson. Hogyan csinálja? Ott van a dolgozók között, jó példát mutat, elbeszélget a dolgozóval, megmagyarázza, hogy milyen helytelenül járt el, neveli beosztottait s ha nem fog a jó szó — büntet.

Az áthelyezés

A lélektelen büntetések egyik vállfaja az *áthelyezés*. Az áthelyezési büntetésnél a szolgálati főnököt az a cél vezérli, hogy mielőbb megszabaduljon a fegyelmezetlen dolgozótól. Az áthelyezett elkerül új szolgálati helyére, elszakad családjától, elkeseredik, új helyén bomlasztja a munkafegyelmet. Más eset is előfordul az ilyen áthelyezettel. Arra gondol: nyugodtan űzheti kisded játékait, legfeljebb máshova helyezik. Van erre is példa: *Sárvölgyi* Sára, a Keleti pénztárfőnökségnél dolgozott és 1400 forint hiánya mutatkozott. Természetesen tagadta, hogy hozzányult a pénzhez, számolási hibára hivatkozott. Áthelyezték, Rákospalota-Ujpestre. Ott ismét hiánya volt, ezúttal már 1625 forint. Megint arra hivatkozik, hogy ő nem nyult a pénzhez, a hiányt valamilyen számtani hiba okozza. Arra gondol: legfeljebb áthelyezik máshova, ahol ezúttal már nagyobb lesz a hiánya, és akkor ismét megússza áthelyezéssel. Meg kell szüntetni ezt a helytelen gyakorlatot. Minden szolgálati főnöknek lehetősége van arra, hogy áthelyezés nélkül is fegyelmezze a fegyelem lazítóit.

Mit kell tenni?

Összegezve: szolgálati főnökeinknek a Fegyelmi Szabályzat szellemében kell fegyelmezni a dolgozókat, alaposan mérlegeljék az elkövetett hibákat és aszerint szabják ki a büntetéseket. Minden egyes esetben beszélgessenek el a dolgozóval, mielőtt a büntetést kiszabják, nehogy igazságtalanul büntessenek. A büntetéseknek mindenkor legyen meg a nevelőhatása, hogy a dolgozók átérezzék: helytelenül cselekedtek, ártottak népgazdaságunknak és jogosan éri őket a fegyelmezés.

Utasszámlálás a MÁV személyszállító vonatain

1952. évi december hó 12-től 18-ig bezárólag — 7 napon át — vonalainkon közlekedő valamennyi személyszállító vonaton utasszámlálást rendelünk el. Az utasszámlálást gyakoratban úgy hajtjuk végre, hogy az utazóközönséget kérjük fel az utasszámlálólap kitöltésére.

Az utasszámlálólappal az utasokat menetjegyük megváltásakor a pénztárosnak, vagy, ha a jegypénztárt nem veszik igénybe, a kapusnak kell ellátni. Ha az utas a vonatba történt beszállás előtt utasszámlálólapot nem kap, ezt a hiányt a vonatban a jegyvizsgáló kalauznak kell pótolni.

A megfelelően kitöltött utasszámlálólapokat jegyvizsgálatkor a kalauznak kell összegyűjteni és a vonat végállomásán a vonatvezetőnek átadni. Ha az utasoktól az utasszámlálólapot a jegyvizsgáló kalauz a vonatban nem vette volna át, ez esetben a pályaudvar elhagyásakor a kapusnak kell átvenni és összegyűjteni. Az állomásnak az utasszámlálólapokat a MÁV Statisztikai Hivatalba kell beküldeni.

Az utasszámlálás pontos elvégzéséhez fontos érdek fűződik, ezért felhívjuk az érdekelt dolgozókat, hogy szervezzék meg az utasszámlálás pontos és lelkiismeretes végrehajtását, az utasoknak adják meg a szükséges felvilágosítást, mert csak így módon biztosíthatják az utasszámlálás eredményességét.

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK VEZÉRIGAZGATÓSÁGA

Üres faliújságtábla — nem mozgósít

Az Északi Járműjavító főbejárata előtt hatalmas faliújságtábla, rajta a felirat: „MRSZ MAV repülőszervezet, Budapest, Thököly-út 14."

A tábla közepén kis gépelt cédula: „A képeken azokat a fiatalokat láthatjátok, akik már repülőkiképzésben részesültek."

A cédula körül látható, hogy valamikor lehettek képek a táblán; helyükön nem fakult ki a festék.

Az ilyen tábla rosszabb, mintha életjelt sem adna magáról a vasutas repülő szervezet. Ez a tábla azt mutatja: valamikor, egy-két évvel ezelőtt hívták repülni a vasutas fiatalokat. Most azonban nem törődnek a repülősporttal az üzemben.

Ha már a Magyar Repülő Szövetség helyi szervezete megfeledkezett erről a táblárol, foglalkozhatna vele az Északi Járműjavító DISZ szervezete. Elvégre a DISZ vállalta a Magyar Repülő Szövetség patronálását.

Márciusban rendezik a III. Országos Újító Kiállítást

Harmadszor rendezi meg jövő év márciusában az *Országos Találmányi Hivatal az országos újító kiállítást. A harmadik országos újító kiállítás* március 28-tól május 3-ig bemutatja fejlődő újítómozgalmunk legújabb eredményeit. A kiállítás elsősorban a műszaki fejlesztési tervek végrehajtását tartja majd szem előtt, ezért fő feladata lesz, hogy bemutassa: hogyan segíti a műszaki értelmiség, a tudósok, a kutatók munkája a termelésben dolgozókat. A kiállításon méltó helyet kapnak a vasutas dolgozók legjelentősebb újításai is.

SZAKKÖNYVEKRŐL röviden

CSERNOMORGYEV: Irányelvek vasútvonalak tervezéséhez.

A szerző a műszaki és gazdasági megfontolások alapján megállapítja azokat az irányelveket, amelyeket elsősorban az államérdekek szem előtt tartása mellett irányadónak kell tekinteni, új vasútvonalak és azok tartozékainak, berendezéseinek megtervezésénél és építésénél. A tanulmány kiterjed a vasúttervezés minden elemére, amely befolyásolhatja az üzemi teljesítmények és az üzemi költségek alakulását. 232 oldal. Ara fűzve 20 forint.

KOPASZ KAROLY: A gőzmozdony fúvócsöves füstszívó berendezésének vizsgálata és számítási módszerei.

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet kiadványai sorában megjelent tanulmány kritikai megjegyzésekkel ismerteti a gőzmozdonykazán mesterséges léghuzatát létesítő fúvócsöves füstszívó berendezés működését és különféle hőtechnikusok és mérnökök részére segítséget nyújt ahhoz, hogy a gőzmozdonyok gazdaságosságának fokozásával szénmegtakarítást érhessenek el. 84 oldal. Ara fűzve 7 forint.

GULSIN: A haladó vontatási normák megvalósításáért.

A füzet a Szállin-díjas ötszázas mozdonyvezető, GULSIN elvtárs munkatapasztalatával foglalkozik, amelyet a gőzmozdony karbantartása, üzembentartása és a mozdonyfűtés terülén ért szerzett.

A brosúra a vasúti vontatási szolgálat dolgozói részére készült. 49 oldal. Ara fűzve 3 forint.

NEMZETKÖZI hírek

A *„Railway Review"* november 28-i számában olvastuk:

A legutóbbi emelés folytán az angol vasutakon a viteldíjak 75 százalékkal magasabbak Londonban, és 90 százalékkal az egész országban, a háború előttieknél.

★

Illetékes angol hivatalos körök említésre sem méltatták a közelmultban történt délafrikai nagy vasúti szerencsétlenséget, mert csak színesbőrűek estek áldozatul. A délafrikai vasutakon külön kocsikban utaznak az európai fehérek és külön a színesbőrűek. Az utóbbiak a kimustrált, ócska, régi fakocsikat kapják, amelyeket közvetlenül a mozdony után akasztanak.

A viteldíj azonban egyforma a fehérbőrű és színesbőrű részre.

★

A cseh és német vasutasok a vonatkésések kiküszöbölése érdekében versenyre léptek egymással.

★

A svájci vasutasokat beoltják tbc ellen.

★

Nyugat-Németországban a multhéten az elbocsátott vasutasok között munkanélkülieket toboroztak és Adenauer határrendőrsége szemeláttára a franciák kicsempészték őket az országból idegenlégiójuk számára. Ez is élénk képet fest az imperialisták „erkölcséről".

★

A nemzetközi kapcsolatok elmélyítését szolgálta a magyar vasutasok szakszervezete központjában december 4-én tartott beszámoló, ahol *Máté* Sándor elvtárs a szakszervezet termelési osztályának vezetője számolt be németországi tapasztalatairól.

★

A LA „TRIBUNE DES CHEMINOTS" című francia vasutas újságból vettük az alábbi híreket:

A vasútigazgatóság fiókjaiból egymás után kerülnek elő azok a tervek, amelyek egész vasútvonalak vagy az egyes szakaszok forgalmának megszüntetését javasolják. Annak érdekében, hogy a vasútigazgatóság e destruktív munkáját elismertesse a közvéleménnyel — a legkülönbözőbb ürügyeket és kibúvókat keresi. A francia vasutasok azonban el vannak szánva arra, hogy akcióegységgel harcolnak nyomorbadöntésük ellen.

★

Az egyre erősebben érezhető gazdasági válságról ír az angol vasutas ujság és elmondja, hogy előreláthatólag számos elbocsátásra vezet ez majd az angol vasutaknál. Az elbocsátás réme ott ül valamennyi szakszolgálati dolgozó feje felett.

★

MINT A NACI IDŐKBEN. . . A vasútigazgatóság egyes szervei megtiltották a dolgozóknak, hogy szolgálati idejük alatt a CGT jelvényét viseljék. Mint hogy francia haladó intézményről van szó, a náci időkre emlékeztető intézkedés a legnagyobb mértékben sérti az alkotmányos szokásokat.

A székesfehérvár—tapolcai vonalon felkészülnek a TÉLI időjárásra

Finom, fehér fátyol alatt pihennek a földek. Szép, hangulatos látvány ez a végtelen hótakaró, de a lelkiismeretes vasutas más szemmel nézi a táj havas fehérségét: figyelmeztetőt lát benne, hogy a tél bizony megérkezett, s bármelyik nap előre nem látott akadályokat gördíthet vonatainak útjába.

A jó vasutast nem is érik készületlenül a tél meglepetései. Itt, Székesfehérváron, ahonnan a Dunántúl szívébe, hófúvásoktól veszélyeztett tájak felé futnak a vonalak, felkészültek a téli *„meglepetések"* elhárítására.

Az osztálymérnökségen *Szombathy* Sándor osztálymérnök tájékoztatott a téli forgalom biztosításáról.

— Az előző telek tapasztalatai alapján megerősítettük a veszélyeztetett vonalrészeket — mondja. *— A komáromi, bodajki, balinkai, móri, pusztavámi, bicskei, nagyigmándi vonalon részben állandó, részben ideiglenes hóvédőműveket építettünk, a figyelőőrök már mindenütt a helyükön vannak, dolgozóink külön oktatásban részesültek és különösen behatóan foglalkoztunk azokkal, akiknek ez lesz az első telük a vasútnál.*

— De felkészültünk arra is, hogy szükség esetén segíteni tudjuk a különösképpen veszélyeztetett tapolcai, veszprémi és veszprémvarsányi vonalakat. Klima-rendszerű hóekénket tavaly is több ízben kölcsönadtuk a tapolcai, veszprémi vonalra. Ezenkívül szorosabb kapcsolatot építettünk ki a helyi tanácsokkal, amelyek vállalták, hogy munkaerőt biztosítanak a nagyobb hóakadályok eltakarítására.

A mozdonyok gondosabb ápolása

A fehérvári fűtőházban *Ádám* Ferenc sztahanovista főmozdonyvezető, oktatótiszttel néztük meg a fűtőházban tartózkodó mozdonyokat: a gépeken már mindenütt ott vannak a fáklyák, a mozdonyokon első pillantásra is látszik, hogy személyzetük sokkal gondosabb gépápolással készült fel a téli forgalomra.

— Mozdonyvezetőinket külön felhívtuk a tapolca—nagykanizsai, valamint a veszprém—veszprémvarsányi vonalak veszélyeztetettségére — mondja *Ádám* elvtárs. *— Mozdonyainkat egész télen műszakilag sokkal alaposabban ellenőrizzük.*

Tapasztalatunk, hogy Székesfehérvár vasutas dolgozói a pályafenntartásnál, a vontatásnál és a forgalomnál egyaránt felkészültek a télre. Mint *Rukk* Kálmán állomásfőnökhelyettes mondotta: *„A szakmai oktatás megmutatta gyakorlati tennivalóinkat — a politikai oktatásnál pedig megtanultuk, milyen döntő szerep vár a vasútra t é en is iparunk fejlesztésével, építkezéseinkkel kapcsolatban."*

Igen, most, amikor *Gerő* elvtárs a *Központi Vezetőség* ülésén egyik *legfontosabb feladatként jelölte meg az átmenetet 1953-ra, amikor télen sem szünetelnek nagy békeépítkezéseink, a vasúti szállításoknál sem szabad fennakadásnak lenni.* Ha mindenütt lelkiismeretesen készülnek fel a téli forgalom zökkenőmentes, balesetmentes biztosítására, a vasút télen is teljesíteni tudja feladatait.

RÖDER-MOZGALOM a Landler Művekben

„. . . Tegyék eleven valósággá, igazi széles tömegversennyé a Röder-mozgalmat! . . . Emeljék az elmaradókat az élenjárók szintjére!" (Gerő Ernő elvtársnak, a Központi Vezetőség ülésén tartott beszámolójából.)

A hatalmas műhelycsarnokok ezerszeres visszhanggal verik vissza a munka zaját. A műhelyekben, a mozdonyok, vasúti kocsik mellett annyi fiatal arcot látunk itt a *Landler Jenő üzemben,* mint talán sehol másutt. Nézzük meg, hogyan foglalkoznak ezekkel a fiatalokkal, a gyöngébb teljesítményű dolgozókkal. . — hogyan működik a Röder-mozgalom.

Először is jegyezzünk fel három fontos adatot: a Landler üzemben

343 sztahanovista

dolgozik, a sztahanovistáknak mintegy *30 százaléka vállalta gyöngébb dolgozók patronálását,* tehát körülbelül százan. *a száz százalékon alul teljesítő dolgozók száma pedig októberben 209, novemberben 163 volt.* Mit mutatnak ezek az adatok? Elsősorban azt, hogy

sokkal több sztahanovistának, élenjáró dolgozónak kellene törődnie a fiatalokkal.

Sőt, ha közelebbről nézzük meg a kérdést, azt is látnunk kell, hogy *a patronálást vállalt sztahanovisták többsége nem veszi komolyan vállalását.* A 8-as. gyártási osztályban például szeptemberben a 80—100 százalék között teljesítők száma 42 volt, ez a szám októberben *felszökött 77-re.* De hasonló a helyzet a 6-os, és a 7-es osztályon is.

Azok a sztahanovisták, akik komolyan veszik feladatukat, — mondták szinte egyöntetűen *Kolozsi* Árpád szervezőtitkár, *Székely* György bér- és normafelelős és *Farkas* László főmérnök, — akik lelkiismeretesen foglalkoznak dolgozó társaikkal, szép eredményeket érnek el. *Vilmányi, Opra, Pálinkás, Bakos, Esztergályos, Szabó* Mihály, *Nagy* János, *Závodni, Sándor, Demény* és *Szilveszter* elvtársak tanítványai közül nem egy már *a sztahanovista szint felé közeledik.*

Azonban a 163 elmaradó dolgozó még igen sok. A sztahanovista dolgozóknak be kell látniok, hogy az üzem béralaptúllépése az ő hibájuk is, hiszen nem lenne szükség annyi túlórára, ha minden dolgozó magasabb teljesítményt tudna nyújtani.

„Következetesen meg kell valósítani a minisztertanács határozatát a túlóráztatás korlátozásáról"

— mondotta *Gerő* elvtárs, a *Központi Vezetőség* ülésén. A takarékosság, a termelés növelése terén igen jelentős a Röder-mozgalom szerepe. Ha az üzemi bizottság, a műhelybizottságok több gondot fordítanának a mozgalom kiterjesztésére, a Landler üzem könnyebben és előbb teljesítené évi tervét, s könnyebb lenne az átmenet biztosítása a jövő tervévünkre.

A mátészalkai vasútasok levele az indiai ellenállókhoz

Az elmult napokban a mátészalkai pályafenntartási főnökség IV. szakaszán ismertették Nemzetközi Szövetségünk levelét az indiai vasutasok helyzetével kapcsolatban. A dolgozók gyűlölettel szóltak az indiai kormány gyalázatos eljárásáról és egyhangúan követelték, hogy az ellenálló vasutasokat helyezzék vissza, szüntessék meg a vasutasok további elbocsátását.

Ugyanakkor a mátészalkai dolgozók levélben is kifejezték az indiai kormánynál tiltakozásukat, s az Üldözött Vasutasok Szervezetét biztosították legteljesebb együttérzésükről.

(Kricsfalusi György levelező tudósításából.)

Társadalombiztosítási VILÁGKONFERENCIA lesz Bécsben

A *Szakszervezeti Világszövetség* 1953 márciusában *Nemzetközi Társadalombiztosítási Konferenciát* rendez Bécsben. A konferencia minden dolgozó számára fontos nemzetközi esemény lesz, mert megvilágítja, milyen nehéz körülmények között élnek és végzik munkájukat a kapitalista és gyarmati országok dolgozói, de ugyanakkor megmutatja a Szovjetunió és a népi demokratikus országok társadalombiztosítási vívmányait, azt a gondoskodást, amelyben a felszabadult országok kormányai részesítik a dolgozókat.

Csak néhány példát válaszunk ki összehasonlításul:

BELGIUMBAN nagymértékben felemelték a dolgozók hozzájárulását az orvosi költségekhez — ugyanakkor újabb harminc gyógyszer rendelését megtiltották.

NYUGAT-NÉMETORSZÁGBAN a munkanélküliség elleni biztosítási járulékot emelték fel, de a munkanélküli segélyt ismét leszállították.

AUSZTRALIABAN megszüntették az ingyenes kórházi ápolást.

FRANCIAORSZAGBAN a családi pótlék, a szoptatási segély és a táppénz újabb csökkentését tervezi a kormány.

AMERIKABAN, az imperializmus és a háborús uszítás központjában a dolgozók mind súlyosabb helyzetbe kerülnek a vad fegyverkezési hajsza miatt. Az amerikai „Magyar Jövő" című lap megdöbbentő cikket közölt arról, hogy az amerikai családok millióri nem tudják fizetni az orvosi és kórházi költségeket, a gyógyszereket, több mint tízmillió család adósodott el betegség miatt, ugyanis Amerikában az orvost, kórházat, gyógyszert a dolgozóknak kell megfizetniök, miután nincs betegségi biztosítás.

Milyen más a helyzet a béke, a szocializmus építésének országaiban. Nézzünk néhány beszédes példát:

MAGYARORSZAGON 1952-ben 75 százalékkal többet fordítottak társadalombiztosítási célokra, mint 1951-ben. Az idén lépett életbe az a rendelet, amely szerint a tüdőbajos betegek egy év helyett két évig kapnak táppénzt, a hozzátartozók kórházi ápolási idejét kettőről három hónapra emelték fel, a mezőgazdasági munkások pedig ugyanolyan juttatásokban részesülnek, mint az ipari munkások.

LENGYELORSZAGBAN kiterjesztették a dolgozók kórházi és szanatóriumi ápolását, felemelték a táppénzsegélyt, a dolgozó nők hosszabb szülési szabadságot kapnak, mint eddig.

BULGARIABAN 1945 óta kétszeresére emelkedett a kórházi ágyak száma, legutóbb felemelték a táppénzsegélyt, orvosi rendelők és egészségházak ezrei épültek a felszabadulás óta.

A NÉMET DEMOKRATIKUS KÖZTARSASAGBAN egy év alatt 35 ezerrel emelkedett a szanatóriumi férőhelyek száma, növelték a bányászok szociális juttatásait, a bányászoknál ötvenéves korban állapították meg az öregségi korhatárt.

Néhány kiragadott példa — de mindegyik beszédesen mutatja, milyen jelentős feladatok várnak a Nemzetközi Társadalombiztosítási Konferenciára.

A Szocialista vasútért BÍRÁLATA NYOMÁBAN

A „Szocialista vasútért" november 10-i számában a **„Szakvonali vezetők mulasztása és felelőssége az újító-mozgalomban"** címen megjelent cikkre az alábbiakban válaszolunk:

A cikk helyesen mutat rá az I/1. E. osztálynak az újítási ügyek irányítása és ellenőrzése tekintetében a vasút területén elvégzendő feladataira, amelyet a miniszter tanács az 56/1951. számú rendeletben határoz meg. Az I/1. E. osztály feladatai közé tartozik az újítási javaslatok intézésének ellenőrzése. Az ellenőrzési munkát előre meghatározott ütemterv szerint végzik az osztály dolgozói.

Ennek megfelelően az újítási osztály az idén a 6., 9. és 10. szakosztályoknál végzett ellenőrzést és megállapításait írásban is közölte az érdekelt szakosztályokkal. Ezeknek a megállapításoknak az alapján az említett szakosztályoknál **eredményesen indult meg a hibák felszámolása.** Az ellenőrzésnél a hibák mellett az eredményeket is figyelembevették.

A fenti szakosztályokéhoz hasonlóan ellenőrizték a 7/D. osztály újítási csoportját is, az I/1. E. osztály itt is megtette javaslatát a hibák felszámolására. Az osztály dolgozóit ellenőrzéseik során minden esetben az újítási mozgalom kiszélesítésének és erősítésének végső fokon pedig a szocializmus építésének szempontjai vezetik. A 7/D. osztály azonban az I/1. E. osztály **megállapításainak helyességét** vitatta, jóllehet, e megállapítások azonosak az **Országos Találmányi Hivatal és az I. Főosztály Ellenőrző Osztályának** dolgozói által tett megállapításokkal.

Ebből természetesen következik az is, hogy Lukács Péter elvtárs nem személyeskedésből, hanem egyedül és kizárólag az újítási mozgalom előbbrevitele céljából tartott ellenőrzést a 7/D. osztálynál. Ha a cikknek azt az álláspontját fogadjuk el, hogy az ellenőrzés során egymás **„kispriccelése"** céljából adatgyűjtés folyik, akkor nem lehetne többet ellenőrzést végezni és a hibákat megállapító dolgozók leváltását minden esetben lehetne javasolni.

Az I/1. E. osztály dolgozóit a jövőben is igyekeznek ellenőrzéseik során maradéktalanul **felszámolni az újítási mozgalomban mutatkozó hiányosságokat és megmutatni a hibák kijavításának módját.** Ahhoz, hogy eredményesen tudják végezni ezt a nehéz és felelősségteljes munkát, szükség van arra, hogy a **Vasutas Szakszervezet** a jövőben is részesítse támogatásban a dolgozókat.

KERENYI s. k.
szakosztályvezető
KAPOSVARI s. k.
osztályvezető

„Miért nem meri a felelősök nevét kiírni a szerkesztőség"

A „Szocialista vasútért" november 17-i számában helyesen bírálja a Sztahanov-mozgalom elhanyagolását a miskolci járműjavító ÜV-ben és a fűtőházi kocsiműhelyben. Névszerint megmondja, kiket terhel a hiányosságokért a felelősség.

A bírálatot mi elfogadjuk és harcolni fogunk érte hogy munkánkat e téren is megjavítsuk. Helyi viszonylatra marás kidolgoztuk a javaslatokat, amelyet gyakorlatban szeretnénk keresztülvinni, de ehhez

több segítséget kérünk a szakszervezeti központ Termelési Osztályától is, és nem pedig „villám-ellenőrzéseket".

Ha az érem másik felét nézzük, látjuk, hogy *lapunk szerkesztősége nem mindig nevezi meg a hibáért felelősöket.* Miért nem meri a felelősök nevét kiírni a szerkesztőség *„Az utasítás törvény — avagy labdázás a felelősséggel"* című riportjában, talán fél ezen vezetőktől, vagy éppen ezekre a felelős személyekre nem vonatkozik a nyílt, névszerinti, elvtársias bírálat? Én azt hiszem — igen!

SZUCS ISTVÁN
a miskolci területi bizottság *e'nöke.*

A szakszervezet ellenőrizze a határozatok végrehajtását

A Szocialista Vasútért 1952 november hó 10-i számában olvastam a „Szakvonali vezetők mulasztásai és felelőssége az újító mozgalomban" című cikket.

A cikk helyesen bírálta a vasút területén egyes vezető elvtársak munkáját és hiányosságait az újítási mozgalom területén. Nagyon részletesen tér ki a cikk a hiányosságokra, és nem is lett volna kommunista módszer, ha mindezt elhallgatta volna a vasutas szakszervezet elnöksége mint olyan szerv, amely felel a pártnak az újítási mozgalom előbbrevitelé'ért.

A vasutas szakszervezet elnöksége meg is tette kötelességét és összehívta mindazon elvtársakat, akik érdekelve voltak az ügyben. Feltárta és tárgyalta a hiányosságokat, sőt határozatot is hozott e kérdésben. Csak eppen arra már nem fektetett súlyt, hogy ellenőrizze a határozatok végrehajtását.

De végigolvasva a cikket, azt látom, hogy hiányzik belőle pártunk éles fegyverének egyik döntő eszköze, az önbírálat, melyből kitűnne az, hogy milyen segítséget nyujtott az elmult időben a vasutasok szakszervezete az újítási vonalon dolgozó elvtársaknak. Mennyiben igyekezett a szakszervezet megelőzni mindezen hiányosságokat. Nem tűnik ki a cikkből, hogyan és milyen módszerrel akarja segíteni a jövőben a szakszervezet az újítási mozgalom fellendülését. Hogyan akarja végrehajtani a szakszervezet a SZOT 1951 május 12-i határozatát, a „szuébek" létrehozásával kapcsolatban, amely biztosí'ték lenne a hibák megelőzésére és kiküszöbölésére, de biztosíték lenne a vasút területén az újítási mozgalom előbbrevitelére is.

A bírálat mellett helyes az önbírálat is, amely kielégítí pártunk azon tanítását, hogy az építő bírálat és önbírálat előbbre viszi ügyünket a szocializmus építésében.

Szücs Sándor
a Találmányi Hivatal Ellenőrzési Osztályának dolgozója

A dolgozók téli szállásáról gondoskodunk

Lapunk november 17-i számában *„Gondoskodjunk a dolgozók téli szállásáról"* című cikkünkben foglalkoztunk a MAV Pályaépítő- és Felújító ÜV. szálláshelyeivel, megemlékeztünk a vállalat eredményeiről és feltártuk a hiányosságokat.

A Vasúti Főosztály építési és pályafenntartási szakosztálya válaszol bírálatunkra. Többek között ezeket írja:

— Tekintettel arra, hogy a dolgozók létszámának mintegy 60 százaléka laktanyal elszállásolást igényel, 11.354 ágyat, 16.500 takarót, 15.000 lepedőt és párnahuzatot, 670 kályhát, 469 takaréktüzhelyet és számos egyéb berendezési tárgyat, továbbá a dolgozók kultúrális szükségleteinek kielégítésére rádiókészülékeket és sportfelszereléseket szerzett be.

Bár a megállapított hiányosságok egy részének fennállását a vállalaton kívülálló okok is előmozdították — például a folyó évre igényelt 2000 darab mosdótálból csak 50 darabot kapott, stb. — mindamellett az építésvezetőnek feltétlenül nagyobb gondot kell fordítani a laktanyákra — annál is inkább, mivel rendeleteink ezt elsőrangú kötelességeként előírják. Ennek megfelelően a kályhák hiánya miatt — amelyből megfelelő készlettel rendelkezett, továbbá a laktanya beázása miatt, amelynek megszüntetésére kátrányos fedéllemez ugyancsak rendelkezésre állott — a mulasztókkal szemben büntetőleg eljártunk. A vállalat a hiányosságokat megszüntette.

Teljes egészében egyetértünk a cikkel, hogy a téli munkáltatások idején, amikor a dolgozók még fokozottabban vannak kitéve az időjárás viszontagságainak, az elszállásolásukra és szociális ellátásukra is nagyobb gondot kell fordítani. Ennek biztosítása céljából intézkedtünk, hogy a munkahelyeken hivatalos ellenőrzést tartó közegeink minden esetben vizsgálják felül a dolgozók téli szállásait.

A társadalmi bíróság állásvesztést javasolt a munkafegyelmet súlyosan sértő Burián Sándor ügyében

Burián Sándor Budapest-Józsefváros állomás raktárnokának bűneit november 22-én, az állomás dolgozóinak jelenlétében tárgyalta a társadalmi bíróság.

Burián Sándort Dorogról helyezték át. Ott is igen sok rendbüntetést kapott hanyag munkája, igazolatlan távolmaradásai miatt.

Budapest-Józsefváros pályaudvaron folytatta a munkafegyelemsértések sorozatát. Gyakran két-háromórás késéssel kezdte meg szolgálatát. Számos esetben ittasan jelentkezett munkahelyén. Többször igazolatlanul maradt távol.

Kondoroson lakott, onnan feketén hozott fel árut és azt Budapesten vitte piacra. Előfordult például, hogy

szolgálati ideje alatt libát árult a Teleki-téren.

Magánéletében is szégyent hozott a vasutas egyenruhára. Feleségét és három gyermekét ócsai lakhelyén hagyta és Pesten egy asszonnyal élt közös háztartásban. Innen költözött azután Kondorosra.

Szakvonali vezetői, a szakszervezet és — bár nem volt párttag — a pártszervezet képviselői is több ízben beszéltek vele hibáiról. *Burián* minden alkalommal

fogadkozott, hogy jobb útra tér. A fegyelemsértések azonban folytatódtak

A tárgyaláson tizenöten szóltak fel, közöttük azok, akik egy csapatban dolgoztak *Burián*nal.

— Egy brigádban dolgoztam vele — mondotta *Pásztor* László —, *Burián akadályozta fegyelmezettenségével munkánkat. Nincs szükségünk rá! Nem méltó arra, hogy a vasutasok családjához tartozzék*

Burián védekezésében még egy utolsó fogással kísérletezett: ő úgy is el akart menni innen, kéri áthelyezését más állomásra.

A kísérlet azonban csődöt mondott. Már nem sikerült megtévesztenie az állomás dolgozóiból alakult Ítéletet. Munkakerülőknek, fegyelemlazítónak, feketézőknek; az ellenség segítőinek nincs helye köztünk!

A társadalmi bíróság az ügyet átadta a szakvonal vezetőjének, hogy teljesítse a dolgozók egyhangú követelését.

Békekongresszusi beszámológyűlésen

A III. Országos Magyar Békekongresszus forró hangulatát idézte a Hámán Kató fűtőház hétfő esti békegyűlése. Fürlinger Mátyás mozdonyvezető, békebizottsági titkár, a kongresszus küldötte elevenítette fel a kultúrház zsúfolt terme előtt az országos béketalálkozó felejthetetlen két napját és ismertette a kongresszus határozatát.

— A mi feladatunk is az — mondotta azután, áttérve a fűtőház dolgozóinak békemunkájára. *— hogy ötéves tervünket, a béke tervét minél előbb sikerrel befejezzük.*

Ezután a mozdonyvezetők feladatairól beszélt. A téli forgalmat csak úgy lehet biztosítani ha a mozdonyvezetők minél több túlsúlyos vonatot továbbítanak, tartják a vállalt sebességet, fejlesztik az „ötszázas"-mozgalmat, harcolnak a pontos, balesetmentes közlekedésért, hogy a dolgozók idejében érkezzenek munkahelyükre, az áruszállítmányok pedig rendeltetési helyükre.

Fürlinger elvtárs végül elmondotta, hogy december 1-től ő is bekapcsolódott az „ötszázas"-mozgalomba, majd ismertette a mozdonyvezetők békefelajánlását. A fűtőház mozdonyszemélyzete vállalta, hogy a Bécsi Béke Világkongresszus és Sztálin elvtárs születésnapja tiszteletére vonataikat december 15-től megtakarított szénnel továbbítják. Befejezésül kérte a műszaki vezetőket és a forgalmi dolgozókat, támogassák a vontatás mozgalmait, hogy teljesíteni tudják a pártnak és Rákosi elvtársnak tett fogadalmukat és Gerő elvtárs beszámolójának alapján biztosíthassák a zökkenőmentes átmenetet a következő tervévünkre.

A hozzászólások során a dolgozók, így a kocsiműhely dolgozói felajánlást tettek évi terv ük időelőtti befejezésére és túlteljesítésére, erről lapunk más helyén számolunk be.

Egy rossz vel és egy jól működő nőbizottság

— Néhány hónappal ezelőtt azt se tudtuk, van-e egyáltalán nőbizottság az állomáson — mesélik a győri vasutasok. Pedig volt. Jegyzőkönyvek bizonyítják: ülésezett is. Igaz, ebben merült ki tevékenysége.

— Hát a nők semmit sem csináltak a győri állomáson?

— Dehogynem! — tiltakozik a kultúrház gondjai közül kiragadott *Vadász* Elemér ÜB-elnök. *— A koreai héten versenyt szerveztek, részt vettek a gyűjtésben, kötöttek a koreai gyerekek részére.*

— És azóta?

— Igen szép eredményt értek el a vasutasnapi versenyben. Keleti Erzsébet pénztáros például 210 órát vállalt és több mint 227 órát teljesített, Szőrényi Irén árupénztáros pedig elérte a 382 órát, de a többiek is szépen dolgoztak.

— Hát a november 7-i verseny?

— Azzal sem kell szégyenkezniök. Kitettek magukért. Szilva Erzsébet például, aki a vasutasnap idején még 209 óránál tartott, most 49 százalékkal magasabb eredményt ért el!

A régi nőbizottságnak semmi köze az eredményekhez! A versenyt a szakszervezet szervezte, nőbizottságának segítsége nélkül. Igaz, hogy az egyik legjobb bizalmink, Hadnagy Erzsébet szintén — nő. A kultúrmunkába sem a nőbizottság vonta be az asszonyokat. Az egészségügyi előadásokat az elsősegély tanfolyam szervezte. Folyt felvilágosító munka a női dolgozók között — csak éppen a nőbizottság segítsége nélkül. Mert a régi nőfelelős, Garas Mária, egyre azt hajtogatta: „minden munkát elvégzek, de vezetőszerepre nem vagyok alkalmas"

Villognak a lámpák az új telefonközpont kapcsolótábláján. Itt dolgoz k őzv. Tandori Lászlóné, az új nőfelelős.

— Igaz-e, hogy már vannak aktívái, elvtársnő?

— Vannak. Szívesen segítenek nekünk a legjobb versenyzők: Szilva Erzsébet és Keleti Erzsébet. Szívesen vesznek részt az asszonyok a szakszervezeti mozgalmakban, ha alkalmat adunk rá. Az új nőbizottság feladata éppen az, hogy bevonjuk asszonytársainkat a politikai munkába.

— Hol mutatkozik a legnagyobb hiányosság?

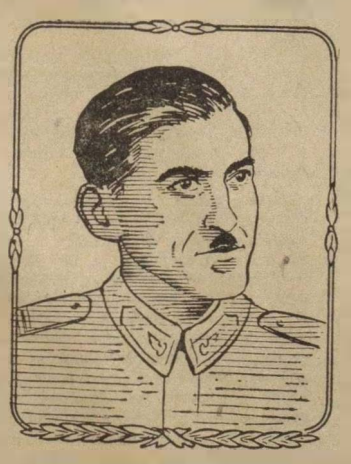
— A politikai oktatásnál. Asszonytársainknak még csak 15 százaléka vesz részt a politikai iskolákon.

A régi nőbizottság semmit sem csinált, de az új már belevetette magát a munkába s látszik az eredménye. Az utazó kartársnőkről azonban még megfeledkeztek. A versenyben is még csak a legjobb és leggyengébb eredményeknek biztosítanak nyilvánosságot, pedig minden teljesítményt ismertetni lehetne. De ez is megjavul, ha az új nőbizottság lelkesedése nem szalmaláng, s ha továbbra is megkapják a támogatást az üzemi bizottságtól.

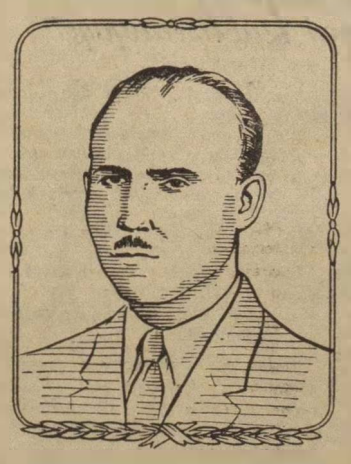
AKIK ÉLENJÁRNAK AZ ŐSZI VERSENYBEN



Szász Béla, Sátoraljaújhely dolgozója. Tehervonattal utazó vonatkísérő brigádjával a mene rendszerinti közlekedés biz osítása terü'e'én elért eredményei alapján szeptember hónapban 526 forint vonatprémiumot kapott. Összpontértéke; 1068.



Bauer János, Pécs állomás külsős forgalmi szolgálattevője. A tehervonatok terhelését 118, a vonatok menetrendszerinti indítását a tervhez viszonyítva 114, a kocsitartózkodási tervet 111 százalékra teljesítette. Összes gördülő pontér.ékei 235.



Németh II. Lajos, a dombóvári fűtőház főmozdonyvezetője. Horváth József és Pé er Mihály fűtőkkel együtt kitűnő eredményt ért el. Szénmegtakarításuk a tervhez viszonyítva 27 százalékos. Összpontértékük: 253.



Egresi Gábor, Diósgyőr Vasgyár állomási kocsiintézője A kocsiszükséglet fedezése terén 100, a kocsi artózkodási terv teljesítése terén 105 százalékos teljesítményt ért el. Összpontértéke: 224.



Molnár János kaposvári távirdamester. Fenntartási tervét 100 százalékra, teljesítményét 148 százalékra emelte. Szakaszán a hibák kiküszöbölésénél, a szakasz fenntartásánál a tervhez viszonyítva 6.9 pont ot ért el. Összpontértéke: 68.7.

Hogyan segíti a haladó film a vasút dolgozóit a balesetek leküzdésében

A vasút az ország gazdasági életének vérkeringési hálózata. Emberek százezreit, teheráruk tonnamillióit szállítja. A vasút jó vagy nem kielégítő működése döntően befolyásolja az ország fejlődését. A vasúti dolgozók munkája tehát gyorsítja, vagy fékezi a haladást. Mindebből következik, hogy a vasúti dolgozók igen fontos politikai munkát is végeznek.

A haladó filmművészet, elsősorban a szovjet filmművészet, igen korán felismerte a film fontos segítő szerepét, a vasúti munka helyes irányítására, tehát

a balesetek leküzdésére

is.

A szovjet és népi demokratikus filmek nem egyszer foglalkoznak a vasúti dolgozók munkájával. Általában, az ezzel a témával foglalkozó alkotások, két nagy csoportra oszlanak.

Vannak alkotások, melyek azt a hősi küzdelmet mutatják be, melyet a vasút dolgozói az elnyomatás, a kapitalizmus, a fasiszta terror idején vívnak. Ilyenek például az Orsai csomópont, melyben láthatjuk, hogy milyen hatalmas ellenállásra képesek a szovjet vasutak dolgozói. De utal erre a Csapda című cseh film is. Megismerkedünk az ellenséges szabotőrök munkájával a Késik a vonat című német filmben. Számos filmalkotásban látjuk a partizánok hősi munkáját.

A szocializmus építésénél természetesen egészen más a film szerepe, egészen más feladat vár a szocialista, újtípusú vasutasokra. Most, a hibamentes, pontos és gyors munka az, amely a fejlődést előreviszi. Ugyancsak itt kell utalnunk az ébersége, hiszen az ellenség ismeri a szabotázs lehetőségeit és igyekszik azt felhasználni. Nagy nemzeti feladatokat kell a vasút dolgozóinak megoldaniok, mint jelenleg is az őszi forgalom befejezése és a téli forgalom elindítása, amely a jó munka mellett kellő éberség nélkül szinte elképzelhetetlen. A szocialista filmművészet ezt a témát is feldolgozta. Ilyen film például a magyar filmgyártás egyik alkotása, a Teljes gőzzel, mely megmutatja, hogy az ellenség milyen súlyos károkat okozhat szabotázsával, hány halálos balesetnek okozója, mennyi szállított árunak a tönkretevője. De ez a film megmutatja azt is, hogy van lehetőség a balesetek, elháritására, sőt teljes kiküszöbölésére. Kellő

éberséggel meghiúsíthatjuk az ellenség munkáját.

Munkafegyelemmel, műszaki éberséggel, az utasítások betartásával, az emberileg elérhető minimumra csökkenthetjük a balesetek számát. A film megmutatja továbbá, hogy a szovjet tapasztalatok felhasználása milyen hatalmas perspektivát nyit meg a vasút dolgozói előtt.

Megismerkedtünk a vasúti dolgozók életével és munkájával foglalkozó filmek két nagy csoportjával. Ezek és még sok más film közvetlen segítséget nyujt a vasút dolgozóinak munkájuk megjavításában, a balesetek elháritásában is.

Ha a fentiekből azonban azt a következtetést vonnánk le, hogy csak az ilyen filmek segitik a vasút dolgozóinak tevékenységét — teljesen téves úton járnánk.

Lenin lángelméje volt az, mely már a huszas évek elején meghatározta: „Számunkra az összes müvészetek közül a legfontosabb a film."

A haladó filmek kitünően szórakoztatnak és a szórakoztatás mellett nem feledkeznek meg a politikai nevelésről, tanításról sem. Nem egy vasutas ébredt tudatára e filmek megnézésénél, hogy a munkafegyelem betartása elsőrendű érdeke, hogy a

menetrend — vastörvény,

melyért küzdeni elsőrendü kötelessége. A vasút minden dolgozójának érdeke tehát, hogy megismerkedjék a haladó filmek legjobbjaival, melyek szélesbitik látókörét, mozgósítják az ellenség elleni harcra, éberségre oktatják és megmutatják, hogy a szocialista társadalomban a legfőbb érték az ember.

Nagy és dicső feladat, olyan megbizatást kapni, mely ezt a legfőbb értéket gondjainkra bizza. Nagy és dicső feladat a szocialista társadalom javait szállitani és azt pereenyi fontossággal rendeltetési helyére, az épülő békemüvekhez eljuttatni. Ezeknek a feladatoknak az elvégézését segiti elő a haladó film, mely minden vasúti dolgozónak legjobb barátja, segitőtársa, szórakoztatója.

A szocializmus építésének most következő 1953-as fontos szakaszában, népgazdaságunk fejlesztése érdekében is, tartsuk szem előtt a haladó filmalkotások tanulságait. Ha ezeket a tanulságokat szem előtt tartjuk és a hős szovjet vasutasok példája nyomán járunk el, akkor sikerül elérni célkitüzésünket, a menetrendszerü, balesetmentes közlekedést.

FENYVES IMRE
a MOKÉP dolgozója

Szombathelyi levél:

Miért nem becsülik nálunk a kultúrmunkát

Kultúrotthonunk és kultúrcsoportjaink leikesen készülnek a *második országos kultúrversenyre.* A versenyen csoportunk fúvószenekara, vegyeskara, tánccsoportja és pengetős-zenekara indul. Az előkészítés felelősségteljes munkájában *szerettünk volna segitséget kapni a szakszervezettől és a szakvonali vezetéstől,* azonban ez nem sikerült teljes mértékben. *A területi bizottság kultúrfelelőse későn adta meg a szempontokat,* úgyhogy azokat már nem is tudtuk a dolgozókkal megfelelően ismertetni, igy nem kerülhetett sor a dolgozók javaslataira, mert ha a SZOT felhivásának szellemében jártunk volna el, csoportunk elkéste volna a nevezési határidőt.

A hiányos támogatás ellenére csoportunk minden tagja nagy kedvvel készül a kultúrversenyre s hogy még inkább lássák az országos erőpróba jelentőségét és célját, *politikai oktatásban is részesülnek.* Kultúrcsoportunk tagjainak lelkesedését fokozná, ha azt látnák, hogy a pártszervezet, a szakszervezet és a vállalat vezetősége is érdeklődik munkájuk, fejlődésük iránt, azonban a jelek szerint a szakmai és szakszervezeti vezetők nem tartják szükségesnek, hogy a kultúrmunka jelentőségét hangsúlyozzák, mert például legutóbbi, jól sikerült üzemi hangversenyünkön *sem a pártszervezet, sem az üzemi bizottság, sem a vállalatvezetőség részéről senki sem jelent meg.*

Most, a második országos kultúrverseny felelősségteljes előkészítő munkája során és majd különösen a versenyen, több önbizalmat öntene csoportunk tagjaiba, ha éreznék, hogy *a kultúrmunka az egész üzem közösségének ügye.*

Horváth László,
a Szombathelyi Járműjavító DV kultúrotthonának igazgatója.

Székely Éva két országos csúcseredményt ért el

A Bp. Lokomotív—Bp. Lendület szombat esti úszóversenyén *Székely* Éva olimpiai bajnok, a Bp. Lokomotív versenyzője, a 400 méteres pillangóúszásban 6:24.8 perces idejével több mint 50 másodperccel megjavította az országos csúcsot. Részideje 300 méteren 4:46 perc volt, ez ugyancsak országos csúcs. Vasárnap a 4x100 méteres női pillangóváltót a Lokomotív nyerte 5:43.6 országos csúcseredménnyel.

*

A SZOT kötöttfogású birkózóbajnokságán a Lokomotív 5:3-ra legyőzte a Vasas I-et. A Lokomotív—Előre mérkőzés 8:0 arányban végződött. A bajnokságot a Lokomotív nyerte.

A Szombathelyi Lokomotív pontot vett el a bajnok Bp. Honvédtől

Vasárnap játszották a labdarúgóbajnokság őszi utolsó fordulóját. A Szombathelyi Lokomotív otthonában lelkesen küzdött a némi fölényt mutató Bp. Honvéddal szemben és gólnélküli döntetlen kiharcolásával megszerezte a mérkőzés egyik pontját. A Honvéd 46 ponttal így is megnyerte a bajnokságot a 45 pontos Bp. Bástya előtt. A Szombathelyi Lokomotív, amely az egész évad folyamán jó teljesítményt nyújtott, 23 ponttal biztosította magának a hetedik helyet a bajnoki táblázat közepén. A Pécsi Lokomotív utolsó mérkőzésén 4:3 (2:1) arányú vereséget szenvedett a Cs. Vasastól s ezzel mint utolsó, 16 pontjával kiesett az NB I-ből. A másik kieső a Diósgyőri Vasas.



Lelkiismeretes gazdálkodást, fokozott takarékosságot

Mi, az *Utasellátó Vállalat* dolgozói is megbeszéltük *Gerő* Ernő elvtársnak a *Központi Vezetőség* ülésén elmondott beszámolóját. Különösen a takarékosság terén vannak igen fontos feladataink, mint egybehangzóan megállapítottuk.

Nagyon sok alkalmunk nyilik, hogy a reánk bizott árukészletekkel takarékosan bánjunk. Az áru — társadalmi vagyon, aki az áruval foglalkozik, társadalmi vagyont kezel. Egyéni felelősséget kell vállalnunk tehát minden egyes árucikkért. *„Fáradhatatlanul neveljük a szovjet embereket, hogy mint a szemük fényét, úgy őrizzék a társadalmi, a szocialista tulajdont"* — idézte *Gerő* elvtárs *Malenkov* elvtársnak a *Szovjetunió Kommunista Pártjának XIX. kongresszusán* tartott beszámolójából, majd hozzátette: *„Ha mindenre szükség van — és kétségtelenül szükség van — a Szovjetunióban 35 esztendővel a szocialista forradalom után, akkor mindez százszorosan inkább szükséges nálunk, a magyar népi demokráciában."*

A legteljesebb felelősségérzéssel kell őrködnünk, hogy a ránk bizott árut óvjuk a sérüléstől, az elkallódástól, az eltulajdonitástól és biztositsuk a vasutas dolgozók, valamint az utazó közönség figyelmes és zavartalan kiszolgálását. Lelkiismeretes gazdálkodást, fokozott takarékosságot!

Molnár István
tudósító.

Augusztusban befejezték tervüket, de senki nem tud róla

A Landler Művek dolgozóinak jelentékeny része olvasta és értékelte *Gerő* elvtárs vasárnap megjelent beszédét. Sokat tanultunk belőle vezetők és kisebb funkcionáriusok egyaránt.

Most az a lényeg, hogy üzemünk pártunk útmutatását teljes mértékben magáévá tegye. Ez a törekvés nyilvánul meg például abban, hogy termelési értekezleten nyiltan feltárták dolgozóink a nehézségeket és egyben megmutatták, hogyan haladjanak tovább.

Hasenöhrl Vilmos, fémöntő, a XIII. műhely dolgozója, december 21-re felajánlotta, hogy befejezi ötéves tervét. Vállalását összekötötte a békekongresszus határozatainak teljesítésével és a bécsi békevilágkongresszusra való felkészüléssel. Ennek a lendületnek eredménye aztán az, hogy tervét már december 3-ra befejezte.

De itt van *Lahó* János sztahanovista fagépmunkás, aki követte *Kurucz* János sztahanovista példamutatását és hasonló lendülettől áthatva, ugyancsak december 3-ra befejezte évi tervét.

A sok jó mellett azonban vannak hiányosságok is. Erről is kell beszélni. A Vilg osztály területén például a munkaértékelők rossz munkája folytán előfordul, hogy több olyan dolgozóról, aki már augusztusban befejezte ötéves tervét, nem tudtuk meg az üzemben, hogy milyen kiváló teljesitményt nyujtott. Ez szégyen és lebecsülése a dolgozók alkotó lendületének. Milyen a verseny nyilvánossága ott, ahol ilyesmi megtörténhet?

A műszaki vezetés a történtekből tanuljon és hasson oda, hogy megtudjuk, hogy kik példaképeink az üzemben, kik azok a lendületes békeharcosok, akik tettekkel, hősi munkával bizonyitják be, hogy a békének rendithetetlen harcosai.

Elvtársi üdvözlettel:

Székely György,
tudósító

RÖPGYÜLÉSEN LEPLEZTÉK LE a debreceni Járműjavító 8. osztályában Ökönyi József esztergályost. Ökönyi rendkívül hanyagul végezte munkáját, gyakran volt ittas és elégedetlenséget igyekezett szitani munkatársai között. A Járműjavító dolgozói a röpgyülés után a kapuig vezették ki Ökönyit.

CSAK BÉLYEGELADÁSSAL FOGLALKOZNAK a szakszervezeti bizalmiak Budafok—Háros on. Pedig a bélyegeladás csak egy része a bizalmiak munkájának. Felvilágositó munkát kell végezniök, segiteniök a verseny szervezésében, ellenőrizniök a versenyeredmények nyilvánosságát. (Nagy Károly vonalfelelős.)

LEVÁLTOTTÁK ÉS FELÜGYELET MELLETTI VÁLTÓKEZELŐKENT dolgozik Nagy Lajos békéscsabai ki'sös forgalmi szolgálattevő. Azért büntették meg, mert ismételten ittasan jelent meg szolgálatban. Hibájából a 695-ös vonat csak egy részét vitte el annak az árunak, amit továbbitani kellett volna. (Gercsi György tudósítótól).



Mi lendíti, mi gátolja a BUDAPESTI LOKOMOTIV S. E. munkáját

A Szőnyi-úton, a Városligetben van a Budapesti Lokomotív Sportegyesület sporttelepe. Az új sporttelep, a 20.000 nézőt befogadó stadion, a gyepes tréningpálya, a süllyesztett röp- és kézilabdapálya a legkorszerűbb sportlétesítmények közé tartozik. A sporttelepen most is épitkezés folyik: *kétmedencés, melegvizes uszoda épül,* az egyik medence előreláthatólag már május 1-én megnyilik a vasutas sportolók előtt.

Olimpiai bajnokaink segítsége

A sporttelepen beszélgettünk *Laky* Károly elvtárssal, a *Budapesti Lokomotiv Sportegyesület* vezetőjével az egyesület munkájáról.

— Ez az év a békeolimpia éve volt — mondja Laky elvtárs. — A Budapesti Lokomotív is kivette részét a békeolimpia munkájából és tagjai szép eredményeket értek el. Olimpiai bajnokaink állandóan segitik sportolóinkat, különösen jó eredményeket ért el az uszószakosztály *Gyenge* Valéria, *Székely* Éva és *Lótomericzky Mária útmutatásával, de fiatal* birkozóink tudását is eredményesen fejlesztik *Kovács, Tar* és *Bóbis* elvtársak. Vívóink *Elek* Ilonával az élen, szintén jó munkát végeznek, de általában mind a *tizenhat szakosztályunkról el lehet mondani, hogy munkájuk eredményes.* Közel *ezer aktív versenyzője* van a Budapesti Lokomotívnak.

— Legjobb, legszervezettebb szakosztályunk *a természetjáró szakosztály,* közel kétszáz taggal. A tagok minden társadalmi megmozdulásban részt vesznek és éppen ezért tudnak eredményes munkát végezni a szakosztályon belül is. Ugyanis *jó sportélet el sem képzelhető a társadalmi aktivák jó munkája nélkül.* Ahol hiányosságok vannak — mint például az evezős szakosztályban — ott mindjárt tudhatjuk, hogy a hiányosságok oka a társadalmi aktivák szervezetlensége.

— Még egy kérdésről kell beszélnünk, ami szintén gátlója munkánknak, fejlődésünknek. Ez a kérdés: *a Vasúti Főosztály támogatásának hiánya.* A Vasúti Főosztályon, a szolgálati helyeken csaknem kivétel nélkül még mindig ninosenek tisztában a sport jelentőségével, *sok szakszolgálati vezető meg éppen ellenségesen kezeli a sport és a sportolók ügyét.* A sport pedig fokozza a munkateljesítményeket is, ezt bizonyitja, hogy sportolóink között igen sok a sztahanovista, a kiváló és érdemes vasutas. Ha a Vasúti Főosztály több megértést tanusitana a sporttal, a sportolókkal szemben, nem kellett volna más sportkörhöz engednünk annyi kitünő sportolónkat, több segitséggel elérhettük volna, hogy a budapesti vasutasoknak NB I-es labdarúgócsapata legyen. *Sportolóink megfelelő szakszolgálati beosztásával sokat tudnának javitani eredményeinken.*

Több „szurkolót!"

— És még egy körülményre szeretném felhivni a vasutasság figyelmét: a Budapesti Lokomotívnak, de általában a Lokomotív sportegyesületeknek igen sok kitünő versenyzője van, modern sporttelepekkel és egyéb sportlétesítményekkel rendelkeznek, de *a vasutasság tömegei nem érdeklődnek eléggé munkájuk iránt.* Jó sportolókra szükségünk van, de ugyanigy szükséges a jó sportélet fejlesztéséhez, hogy együttérző tömegek is legyenek, akik együtt küzdenek, együtt szurkolnak sportolóinkkal a győzelemért. Érezzék át a vasutasok, hogy a nagyszerű új sportlétesítmények, amelyeket pártunk, kormányzatunk és szakszervezetünk áldozatos segitségével épitettünk, mindannyiunké. Az együttműködést a vasutasok tömegeivel, a szakszolgálati ágak vezetőivel és a szakszervezettel sportkörünk nem pélkülözheti, ha jó munkát akar végezni.

Alaposabban válogassuk meg
a vasutastárgyú kultúranyagot

Vasutas kultúrcsoportjaink lelkesen készülnek a művészi együttesek második országos versenyére. A versenyre készülődés azt mutatja, hogy ma már felvirágzott a tömegek művészete, a népművészet vasutas dolgozóink körében, amely nem öncélu művészet, hanem mindinkább munkára, harcra buzdit: gazdagitja vasutas dolgozóink ismereteit és érzéseit, szebbé, vidámabbá teszi életüket. A művészet mindig pártos. A népművészet, a szocialista művészet a népé: a nép pártján áll és életvidámságra, ereiébe vetett hitre, a szocializmust épitő hazánk szeretetére, a Szovjetunió iránti hálánk kifejezésére, az imperialisták gyülöletére, a kapitalista csökevények levetésére, a békeharcra kell, hogy nevelje vasutas dolgozóinkat.

Kultúrcsoportjaink munkájában döntő feladat, hogy azt tartsák szem előtt, hogy a kultúrverseny nem magáért van, hanem éppen most, a kultúrverseny során kell a művészeti, a kultúragitációs munkát döntő mértékben a termelési feladatok, az őszi és téli forgalom sikeres lebonyolításának szolgálatába állitani. Ezért nagyon fontos, hogy művészeti csoportjaink alaposan válasszák meg a müsorra tüzött anyagot, hogy az valóban vasutas dolgozóink nevelését, a negyedik negyedévi terv és az 1953. évi terv sikeres teljesitését segitse elő. Csoportjainknak elsőrendü és döntő feladata, hogy elsősorban szinjátszó csoportjaink rövid egyfelvonásos jeleneteket tüzzenek müsorra, amelyek közvetlenül vasutas dolgozóink nevelésében, vasutunk sajátos problémáiban Rákosi elvtársnak tett fogadalmak teljesitésében, az őszi és téli forgalom, az éber, balesetmentes szolgálatért folyó harcban segitsék a feladatok megoldását.

Az a hiányosság fennáll, hogy csoportjaink részére kevés ilyen anyag áll rendelkezésre, de vannak olyan rövid jelenetek, amelyeket munkásíróink előzőkben irtak, amelyek közvetlen vasutas problémákat elevenitenek fel, vasutas dolgozóink nevelését, serkentését, a tervek teljesitését célozzák, mint például Zoltán Dezső: „A harc közös" cimü müve. Az Állami Könyvterjesztőnél beszerezhető „A 11-es őrház", a „Megállj jelzés", ami közvetlenül a vasutasság problémáival foglalkozik.

Helytelen és nagyon veszélyes irányzat a kiskunhegyesi szinjátszó csoporté. Ők a „Figaró házassága" cimü három felvonásos müvet akarják betanulni azzal, hogy ők ezzel magasabbszinvonalu csoportokat is, mint például a szegedi, — lepipálnak. Ahelyett, hogy a kultúrversenyen résztvennének és ezzel az állomás dolgozóit is nevelnék, buzditanák többtermelésre.

Kultúrbrigádjaink (csasztuskabrigádok) üzemük, szolgálati helyük problémáival foglalkozzanak csasztuskán keresztül, hogy azután a hiányosságok felvetése után segitséget adjanak a jobb munkához.

Ezek mellett természetesen ápolják csoportjaink klasszikus hagyományainkat és terjesszék az új müvészi alkotásokat, amelyek a mi új életünket ábrázolják és a békéért, a szocializmusért folyó nagy küzdelmet segitik. Az irodalom, a szinjátszás, a zene, a tánc, a képzőmüvészet, a bábjáték egyre nagyobb tömegeket hoznak a dolgozók soraiból, éppen ezért fontos, hogy ezekben a müvészeti ágakban a müsoranyagok jó megválasztásával a csoportok minden munkájukkal a termelés elősegitésére, vasutunk előtt álló feladatok megoldására irányitsuk dolgozóink figyelmét.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden hétfőn. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16. — Telefon: 113—887, 124—893, 313—744. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 20.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM. Ára: 40 fillér 1952 DECEMBER 15.

Dolgozóink vállalásaik túlteljesítésével lelkesen készülnek december 21 méltó megünneplésére

Szünet nélkül érkeznek szerkesztőségünkbe tudósítóink, levelezőink jelentései, amelyek arról számolnak be, hogy a vasút dolgozói egyre fokozódó lelkesedéssel, lángoló szeretettel készülnek a nagy Sztálin 73. születésnapjának megünneplésére. Vaskos kötegeket tesznek ki azok a levelek, amelyek a december 21 tiszteletére tett sok hasznos munkafelajánlásról szóló hiradást tartalmazzák.

Ezek a munkavállalások még hasznosabbak, még változatosabbak, amióta Gerő elvtárs a Központi Vezetőség ülésén elhangzott beszédében arra hívta fel dolgozóinkat: biztosítsák az átmenetet 1953-ra olymódon, hogy a termelés a tervnek megfelelően 1953 januárjában és az ezt követő hónapokban az év negyedik negyedéhez és decemberéhez képest is minden területen, így a vasút területén is egyenletesen tovább emelkedjék.

Tíznapos sztálini műszak a Landler Művekben

A Landler Jenő Járműjavító ÜV dolgozói Sztálin elvtárs 73. születésnapja tiszteletére a multtól eltérően nem egyhetes, hanem egész dekádos, tíznapos sztálini műszakot tartanak.

December első dekádjában az üzem tervteljesítése 94 százalékos volt. A sztálini műszak fellendítette a munkát, mert már az első napon, december 11-én 101.4 százalékra emelkedett a teljesítmény. A műszak keretében párosverseny indult a két forgácsolóműhely között. A VIII/a. osztály dolgozói párosversenyre hívták a VI g. osztály részlegét. A vasöntöde dolgozói is méltóképpen akarják kivenni részüket a sztálini műszakból. Kismarosi Antal sztahanovista vasöntőt alig pár nap választja el attól, hogy ötéves tervét befejezze. Kismarosi elvtárs Szhálin elvtárs születésnapjára vállalta, hogy 180 százalékos átlagteljesítményt ér el. A műszak első napjára 190 százalékot vállalt, ezzel szemben 197 százalékot teljesített.

Az élenjáró munkamódszerátadók közül meg kell említeni Szabó Mihály jelvényes sztahanovista vasesztergályost, aki már második ötéves tervén dolgozik.

Nagyon sokan vannak, akik már teljesítették december 21-i felajánlásukat. Így többek között Biró Gyula személykocsilakatos-brigádja azt a vállalását, hogy terven felül kétezer darab íves portárcsát és 200 darab ablakkitámasztó lemezt készít, már 12-én befejezte. Pótfelajánlásuk, hogy a hátralévő napokban még elvégzik használt anyagból négy darab bejáróajtó fémablakkeretének, valamint 14 darab lejáró fémablakkeret elkészítését.

A Keleti pályaudvar kereskedelmi dolgozói segítik a józsefvárosiakat

Szép munkafelajánlást tettek a Keleti-pályaudvar kereskedelmi dolgozói: a munkaerő gazdaságosabb felhasználása és a háromnapos kocsiforduló megvalósítása, a téli forgalom sikeres lebonyolítása érdekében december 21 tiszteletére felajánlották, hogy a naponta Budapest-Józsefvárosba érkező gyüjőkocsikból 10—12 kocsi kirakását vállalják, úgyhogy ezeket a kocsikat a Keleti-pályaudvarra való átállítás után vonatmentes időben rakják ki, és a helybelieket itt szolgáltatják ki, míg az átmenetet a rendeletési állomásra továbbítják. Ezzel a vállalásukkal mentesíteni akarják a Józsefvárosi pályaudvart, ahol jelenleg nagy túlzsúfoltság van és a kereskedelmi dolgozók a fuvaroztató felek kívánságainak a legnagyobb igyekezet mellett sem tudnak idejében eleget tenni.

A szombathelyi fűtőházi fiókműhely december 19-re befejezi évi tervét

Szombathely állomás dolgozói az őszi forgalomban több szép eredményt értek el. A vállalt havi 39 irányvonat helyett például októberben 62 irányvonatot, november 1-től 20-ig pedig 65 irányvonatot közlekedtettek. Nagy segítséget nyujtott ehhez a fűtőházi fiókműhely, amely a gépeket állandóan jókarban tartotta. A fiókműhely dolgozói Sztálin elvtárs születésnapjára vállalták, hogy évi tervüket december 19-re befejezik. A mozdonyszemélyzet vállalta: olyan mennyiségű szénmegtakarítást ér el, hogy az év négy utolsó napjában a fűtőház valamennyi mozdonyát megtakarított szénből tartják üzemben.

Huszonnyolc nappal előbb teljesítették december 21-i vállalásukat Józsefváros dolgozói

Budapest—Józsefváros pályaudvar dolgozói december 21 tiszteletére vállalták, hogy a rakodási időt 91 százalékról 100 százalékra, a kocsikihasználást 14 tonnáról 14.1 tonnára teljesítik, az egy mázsára eső súlymozdítási bérköltséget pedig 38 fillérről 37 fillérre csökkentik. A rakodási időnél sikerült elérni a 100 százalékos teljesítést, a kocsikihasználásnál 105 százalékot teljesítettek, az egy mázsára eső súlymozdítási bérköltséget pedig 34 fillérre csökkentették, ami 109 százalékos teljesítményt jelent. Ezek is hozzájárultak, hogy az évi tervet december 21 helyett, 28 nappal előbb, már november 22-én befejezték. Az árufuvarozásban november 22-től december 1-ig terven felül 8.260 tonnát továbbítottak.

Pécs állomás forgalmi ifi-brigádjának versenykihívása

Sztálin elvtárs 73. születésnapja alkalmából jobb eredmények elérése érdekében Pécs állomás forgalmi ifi-brigádjának tagjai versenyre hívták ki a vele egy napon szolgálatot teljesítő dombóvári Farnadi János műszakának dolgozóit. A verseny pontjai a következők:

December 21-ig egyetlen fegyelemsértést sem követnek el, az állomási kocsitartózkodást 107, a vonatforgalmi tervet 102, a személyvonatok menetrendszerű indítását 101, a tehervonatok menetrendszerű indítását 101, a vonatok átlagos terhelését 116, a fajlagos kocsimozgatást 102, az állomási gőztartást 135 százalékra teljesítik.

40.000 tonna túlteljesítést vállaltak

A Nyugati pályaudvar kereskedelmi dolgozói nagy lelkesedéssel magukévá tették a harmadik magyar békekongresszus határozatát. Megfogadták, hogy hű katonái lesznek a békeharcnak, helytállnak a munkában, példát mutatnak a munkafegyelemben, a kötelességteljesítésben. Megfogadták, hogy minden erejükkel, tudásukkal arra törekednek: túlteljesítsék árumozdítási tervüket. Válaszként a Tito-banda aljas provokációjára, Sztálin elvtárs születésnapja tiszteletére felajánlották, hogy árumozgatási tervüket 40.000 tonnával túlteljesítik, a kocsikihasználást 13.6, a gyüjtőkocsi-kihasználást 4.6 tonnára emelik, a rakodási időt pedig 3.7 órára csökkentik.

A Nyugati személypénztár főnökség dolgozói 1952. évi tervüket december 9-re befejezték. Terviteljesítésük 104 százalékos. Most december 21 tiszteletére elhatározták, hogy az évvégi nagyobb utasforgalmat minőségi munkával látják el.

Tízezer köbméter föld terven felül

A MAV Épitő és Felújító ÜV Budapest—Ferencváros főépítésvezetőségének dolgozói, akik legutóbbi vállalásukat hétezer köbméter föld bedolgozásával túlteljesítették, Sztálin elvtárs születésnapjának tiszteletére megfogadták, hogy a negyedik tervnegyed operatív tervét tízezer köbméter föld bedolgozásával felemelik és még így is december 21-re befejezik évi tervüket

A MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV dolgozóinak versenye

A MAV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV dolgozói egyhangúlag vállalták, hogy Sztálin elvtárs születésnapjára befejezik évi tervüket. A vállalás teljesítése esetén terviteljesítésük üzemi átlaga 2 százalékkal, 125.9 százalékról 127.9 százalékra emelkedik. A vállalat dolgozói versenyre hívták a Miskolci Felépítményi Vasanyagjavító ÜV dolgozóit.

A Fatelítő Vállalat december 21-re teljesíti tervét

A MAV Fatelítő Vállalat negyedik negyedévi, illetve évi termelési tervét december 21-re befejezi, Sztálin elvtárs születésnapja tiszteletére. Vállalták ezenkívül a dolgozók, hogy a negyedik negyedévi terv egy munkásra eső termelési értékét a tervvel szemben 108 százalékra emelik.

Befejezte évi tervét a Hámán Kató fűtőház

Mi, a Hámán Kató fűtőház dolgozói örömmel jelentjük, hogy december 12-én befejeztük mind globálisan, mind részleteiben az 1952. évi tervünket.

Jól tudjuk, hogy munkánkban még sok hiba van, de rajta leszünk, hogy a Gerő elvtárs beszámolójában elhangzottak figyelembevételével munkánkat mindjobban megjavítsuk.

Szakos István párttitkár, *Sági* László ÜB-elnök, *Pongrác* Imre vezetőmérnök, *Gál* Lajos fűtőházfőnök.

A hála és a forró szeretet hangján köszöntjük Sztálin elvtársat 73. születésnapján



Az egész világ dolgozói, a békeszerető népek, a dolgozó magyar nép, s közöttük mi, magyar vasutasok a hála elmélyült érzésével, a forró szeretet és a gyermeki ragaszkodás hangján köszöntjük Sztálin elvtársat 73. születésnapján. A bölcs Sztálin, a magyar dolgozó nép felszabadítója és nagy barátja, a béke legerősebb támasza. A hatalmas Szovjetunió és Sztálin elvtárs segítségével, dicsőséges pártunk vezetésével egyre sikeresebben építjük hazánkban a szocializmust. Mi, a hős szovjet vasutasok gazdag tapasztalatait használjuk fel arra, hogy a békemüvek nagy alkotásaihoz, a szocializmus építéséhez elengedhetetlenül szükséges és mindinkább növekvő szállításokat jól végrehajtsuk. A nagy szovjet nép segítségével építjük hazánkban a szocialista vasutat, ők a példaképeink az újtípusú magyar vasutas kialakításában is. A nagy Sztálin különös súlyt és kivételes megbecsülést adott a szovjet vasutasoknak és ezt a megbecsülést, a rólunk való gondoskodást, pártunk révén mi is érezzük. E megbecsülés, ez a gondoskodás növeli az őszi és téli forgalom nehéz harcaiban vasutasaink helytállását. Éppen most, december 21-én fejezzük be az őszi csúcsforgalmat és erre a napra dolgozóink fokozott erőkifejtéssel, becsületesen arra törekednek, hogy a hatalmas feladatokat jelentő őszi versenyt győzelmesen fejezzék be. Dolgozóink azzal bizonyítják ragaszkodásukat a Szovjetunió, törhetetlen hűségüket, forró szeretetüket Sztálin elvtárs iránt, hogy harcolnak a menetrend vastörvényévé tételéért, évi tervünk túlteljesítéséért, a téli feladatok maradéktalan végrehajtásáért. Ezzel tartozunk felszabadítónknak és pártunknak. Ezzel tartozunk a nagy Sztálinnak, Rákosi elvtársnak. Ezzel tartozunk a béke szent ügyének.

A párt- és kormányhatározatok jó végrehajtásával közel egymillió forintos megtakarítást értek el

Személykocsik hosszú sora áll a vakvágányokon, a műhelycsarnokokból tompán szürődik ki a munka zaja. A *Keleti Műszaki Kocsihivatal* műhelyudvarán metszően éles a hideg. A hideg egyben figyelmeztet arra is: a dolgozóknak még fokozottabban kell gondoskodniok arról, hogy a vasúti kocsik berendezése, gőzfűtése és világítása rendben legyen.

Hogyan tudják ezt biztosítani a Kocsihivatal dolgozói? A választ tömör helyességgel adja meg *Rózsavölgyi* elvtárs, műhelyfőnök:

— *Becsülettel igyekeztünk végrehajtani pártunk és kormányunk határozatait, valamint a vasutasnapon tett fogadalmunkat, most pedig Gerő elvtárs adott újabb lendületet munkánknak. A párt útmutatásai egyaránt segítik a kis- és nagyüzemeket, ezt bizonyítja a mi példánk. Évi tervünket globálisan szeptember 30-án befejeztük, jelenleg jövő év áprilisi tervünkön dolgozunk. Egymillióforintos megtakarítást vállaltunk az év végéig, megtakarításunk összege november 15-ig több mint 906.000 forint volt.*

Nézzük meg egyik műhelyben, hogyan küzdöttek a dolgozók a Központi Vezetőség határozatainak megvalósításáért és hogyan folytatják munkájukat most, a Központi Vezetőség újabb útmutatásai szellemében.

Kezdjük egy adattal: a vontatási műhely november 15-ig 3744 kocsival többet javított, mint amennyit vállalt. *Kistóth* Sándor sztahanovista lakatos, gőzfűtési csoportvezető újítása lehetővé tette, hogy a sülyszelepek javításánál sárgaráz helyett vasat használjanak, nagyrészt ezzel sikerült a műhelynek *31.510 forint értékű anyagmegtakarítást* elérnie.

— Jelenleg a személyszállításra átalakított „E"-kocsikat szereljük fel gőzfűtéssel — mondja *Kistóth* elvtárs. — A hulladékanyagok felhasználásával egy-egy kocsi felszerelése *az előirányzott 3300 forint helyett csak 1500—1600 forintba kerül.*

A Keleti Műszaki Kocsihivatal dolgozói önálló kezdeményezésekkel, újításokkal küzdenek a párthatározatok végrehajtásáért s az eredmények bizonyítják: helyesen értelmezték feladataikat.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A káderekkel való rendszeres foglalkozás segíti a nagy szállítási feladatok végrehajtását

A téli forgalom — amely egybeesik a döntő tervévünk sikeres befejezéséért folytatott harccal — hatalmas feladatok elé állítja a vasutas dolgozókat, a különböző funkciókban dolgozó kádereket. Az időjárás okozta nehézségek még fegyelmezettebb munkát, fokozottabb helytállást követelnek. A feladatok növekedése, a vezetés szocialista módszereinek meghonosítása egyre több káder nevelését teszi szükségessé. A feladatokat csak szilárdan helytálló, a marxi-lenini tanításokat jól ismerő és megfelelő szakmai tudással rendelkező káderek képesek jól megoldani.

AZ ALAPSZERVEZETEK

párttitkárai, vezetőségi tagjai részére, akik közvetlen kapcsolatban vannak a vasutas dolgozókkal, számtalan lehetőség nyílik arra, hogy

munkájuk közben megismerjék, neveljék őket és megfelelő fejlődés után magasabb beosztásra tegyenek javaslatot.

Szőllős elvtárs tanítja: *„Az a jelszó, hogy minden a káderektől függ, azt követeli, hogy a vezető embereink a leggondosabban törődjenek a funkcionáriusokkal, a 'kicsikkel' és 'nagyokkal' egyaránt, akármilyen területen dolgoznak is azok, gondoskodjanak arról, hogy fejlődjenek, segítsenek nekik, amikor támogatásra van szükségük, biztassák őket, amikor első sikereiket elérik, léptessék előre őket időben."*

A kádermunka fontosságát felismerve látott hozzá *Ózdi* elvtárs, a Landler Jenő Járműjavító Üzemi Vállalat pártbizottságának titkára a kádermunka megszervezéséhez. Pártbizottsági értekezleten megtárgyalták a kádermunka legfontosabb feladatait, meghatározták, hogy a pártbizottság tagjai az üzem párt- és gazdasági káderei közül kikkel foglalkozzanak elsősorban a kádernevelés szempontjából. Ugyanígy meghatározták, hogy az alapszervi titkárok és vezetőségi tagok milyen módszerrel foglalkozzanak az alapszervükhöz tartozó káderekkel, azok alaposabb megismerése érdekében.

Nem hanyagolják el a műszaki káderekkel való foglalkozást sem.

A megszabott feladatok végrehajtását *Ózdi* elvtárs ellenőrzi és a pártbizottság tagjai időnként beszámolnak a káderek megismerése terén végzett munkáról.

Sok párttitkár elvtárs azonban nem így dolgozik. Gyakran nem értik meg, hogy a káderekkel való foglalkozás, munkájuk magatartásuk állandó rendszeres tanulmányozása nem különálló, a pártépítő munka napi feladataitól független munka.

Az a funkcionárius, aki elhanyagolja a kádermunkát, nem tudja megfelelően végezni többi feladatát sem.

Ezt bizonyítja *Szakács* András, a debreceni fűtőház párttitkárának esete is, aki nem törődik a kádermunkával, nem kíséri figyelemmel a dolgozók fejlődését, nem ellenőrzi és segíti a pártoktatást és emiatt egy-egy politikai iskolai foglalkozáson csak 8—10 hallgató jelenik meg. Elhanyagolja a tagjelöltfelvételt.

Legutóbb olyan egyént akartak felvenni tagjelöltnek, akinek a felesége kulák.

HARCOLJON A PÁRTSZERVEZET

a vasútnál nagy mértékben megmutatkozó lélektelen,

a káderek problémáit semmibevevő bürokratizmus ellen.

Ne helyezgessék a dolgozókat, a kádereket *„szolgálati érdekre"* hivatkozva rövid időn belül az ország különböző területére, legtöbb esetben családjuktól elszakítva, hanem adjanak módot arra, hogy a káder megismerje munkaterületét, s ennek birtokában jó és eredményes munkát tudjon végezni.

Ne csak az ismert, a funkcióban lévő káderekkel foglalkozzanak, hanem

keressék a kádereket az egyszerű vasutas dolgozók, különösen a fiatalok és nők között.

Fel kell számolni azt a nemtörődömséget, nem egy esetben rosszindulatot, ami egyes szakvezetők részéről a női dolgozók felé megnyilvánult. Példa erre *Perocsina* Ibolya esete, akit mint gyakornokot Szegedről Nyiregyházára helyeztek, elszakítva őt idős édesanyjától. Szorgalmasan tanult és a távirdavizsga mellé megszerezte a forgalmi és személypénztári vizsgákat. Időközben a megfelelő lakás és étkezési lehetőségek hiányában megbetegedett. Kérte, helyezzék vissza Békéscsabára. A szegedi igazgatóság nem teljesítette kérését, ígérték: ha találnak jelentkezőt, aki Szegedről Nyiregyházára megy, akkor őt visszahelyezik. Ügye hónapokig húzódott és ez gátolta mind munkája jó elvégzésében, mind a további tanulásban.

A káderekkel foglalkozás terén mutatkozó hiányosságok felszámolása érdekében ne sajnálja egy vezető sem az időt. *Foglalkozzon a káderek egyéni problémáival, hibáiról türelmes munkával szoktassa le, fejlessze jó tulajdonságaikat,* mert csak az így végzett munka hozza meg gyümölcsét mind a káder fejlődésében, mind a feladatok eredményesebb végrehajtásában.

Népnevelőértekezlet a budapesti MÁV igazgatóságon

Pénteken elsőízben ültek össze egésznapos értekezletre a budapesti igazgatóság területének népnevelői. *Tóth* István elvtárs, a Vasútpolitikai Főosztály Nevelési Osztályának munkatársa bevezetőjében hangsúlyozta, hogy az értekezlet tapasztalatcsere jellegű, a népnevelők mutassanak rá, milyen módszerekkel segítették a Központi Vezetőség határozatának megvalósítását, a pártunknak és *Rákosi* elvtársnak tett vasutasfogadalom teljesítését.

A felszólalások során felszínre kerültek a népnevelőmunka eredményei és hiányosságai. A népnevelők — mint *Andrási* elvtársnak, a Szolnoki Járműjavító kocsiosztálya népnevelőjének felszólalása is rávilágított — hajlamosak arra, hogy egyéni agitáció helyett csoportos agitációt végezzenek.

— Az egyéni agitációt azonban nem pótolja sem a csoportos agitáció, sem a falitábla, sem a hangszóró — mondotta. Példaként említette, hogy üzemük egyik fiatal alvázlakatosa, *Debreceni* István már fegyelmi előtt állt sorozatos mulasztásai, italkedvelése miatt. *Ball* Sándor népnevelő behatóan foglalkozott vele, megmagyarázta, milyen szüksége van népgazdaságunknak a fiatal munkaerőkre, életét, jövőjét vetítette eléje s az eredmény: *Debreceni* István a legjobb, legmegbízhatóbb munkaerők egyikévé vált.

Több felszólaló hívta fel a figyelmet, hogy a népnevelőknek egyéni agitációval kell rámutatniok: a téli forgalom idején az utasításokat vastörvénynek kell tekinteni s ugyancsak egyéni agitációval kell küzdeniök a menetrendszerű közlekedésért.

Hunyadfalvi Ferencné, az igazgatóság dolgozója a rendszeres újságolvasás jelentőségét fejtegette.

— De a rendszeres újságolvasás mellett a szépirodalmat, a szovjet és magyar írók műveit is tanulmányozniok kell a népnevelőknek — mondotta — az élenjáró szovjet tapasztalatok széleskörű alkalmazása pedig csak úgy lehetséges, ha a népnevelők a szovjet szakirodalmat is ismerik.

Az első központi népnevelőértekezletről hasznos tapasztalatokkal távoztak a vasutas népnevelők, bár a tapasztalatcserét gazdagította volna, ha a felszólaló elvtársak *több konkrét példa, több gyakorlati módszer* feltárásával ismertették volna üzemeik, állomásaik népnevelő munkáját.

A propagandisták közötti tapasztalatcsere elősegíti a kongresszusi anyag feldolgozását

„Alapvetően meg kell javítanunk a gazdaság állami vezetését is és a pártmunkát is... Gyorsabban kell fejlesztenünk gazdasági és pártkádereink szakképzését." (Gerő elvtársnak a K. V. november 29-i ülésén mondott beszámolójából.)

Nógrádi elvtárs haján ezüstös fénnyel csillan a lámpafény, amint fejét lehajtva, belenéz jegyzeteibe, majd ismét az asztalnál ülő elvtársakhoz fordul:

— *...ha a propagandista nem ismeri jól az anyagot, sem az előadása, sem a vitavezetése nem lehet jó, a hallgatók elalusznak. Miért van a legtöbb hiányzó Farkas elvtárs szemináriumain? Mert Farkas elvtárs maga is egymásután háromszor hiányzott a propagandisták szemináriumáról, mert nem érzi át, milyen megtiszteltetés propagandistának lenni, milyen fontos feladatot bízott rá pártunk.*

A ferencvárosi fűtőház propagandistái, akik most *módszertani megbeszélést* tartanak a politikai foglalkozások vezetéséről, helyeslően bólintanak. Azután egymásután elmondják, hogyan küzdenek a hiányzások, a lemorzsolódás ellen, hogyan tehetik előbbé az oktatómunkát.

— *Bizony, mondjuk meg őszintén, hogy a passzív elvtársak hallgatósága sokszor a propagandista hibája* — mondja *Karácsonyi* elvtárs. — *Bátoriani kell ezeket az elvtársakat, megdicsérni hozzászólásukat. Mert legtöbbször ezek az elvtársak ismerik az anyagot, tehát a dicséret indokolt, viszont hallgatásuk indokolatlan.*

— *Beszélgessünk minél többet a foglalkozásokon kívül is a passzív hallgatókkal és a hiányzókkal. Mondjuk el, hogy életünk óriási léptekkel halad előre, feltétlenül elmaradnak mögötte, ha nem képezik magukat. Hívjuk segítségül a pártszervezetet, a párttitkár elvtárssal, a népnevelőkkel együtt győzzük meg a hiányzó elvtársakat* — fejtegeti *Sárvári* elvtárs.

Krétai elvtárs arról beszél, hogy a propagandisták szeretnének módszerbeli segítséget kapni az ellenőröktől. Ne csak azt írják be a naplóba, hogy *„a propagandista felkészültsége jó volt, a hallgatóké hevesebbé"* — hanem minden észrevételüket közöljék a propagandistával.

Végül *Lantos* elvtárs, oktatásfelelős azzal egészíti ki a hozzászólásokat, hogy *a propagandisták az üzemi bizalmiakkal is keressenek kapcsolatot,* ismerjék meg hallgatóik *munkateljesítményeit* is és ezeket a tapasztalataikat használják fel a kommunista példamutatás kapcsán beszéljenek helyi, üzemi példákról.

Bezárni a kapukat – értekezlet lesz

„Csukják be azt a kaput, ahol a biciklisták ki szoktak menni, mert ma politikai iskola van és holnap is zárják be, mert termelési értekezlet lesz" — szólt a telefonba a Szombathelyi Járműjavító ÜV üzemi bizottsági elnöke, Kovács elvtárs, december 8-án néhány perccel 1 óra előtt. Azután magyarázkodva hozzátette: *„A fiatalok mindig ott lógnak ki."*

Helytelen, bürokratikus módszer ez. A politikai iskola és a termelési értekezlet előtt felvilágosító munkát kell végezniök a népnevelőknek, bizalmiaknak. Semmit sem ér, ha valaki kényszerből vesz részt az értekezleten. Öntudatossá való dolgozókra van szüksége hazánknak. Az öntudat fejlődését viszont kapubezárásokkal nem segítjük elő.

NEMZETKÖZI hírek

Beszélgetés Vietnam első munkahősével — Ngo Gia Khám békeküldöttel

December 8-án este Budapestre érkeztek és kedden, 9-én reggel már tovább is utaztak Bécs felé a népek békekongresszusára igyekvő vietnami, kambodzsai és laoszi békeküldöttség tagjai. Mindhárom ország népe hosszú évek óta kemény harcban áll a francia gyarmatosítókkal és amerikai támogatóikkal, ragyogó győzelmeket ért el, földje jelentős részének felszabadítását vívta ki. Erről a harcról, amely az imperialista agresszió ellen vívott békeküzdelem egyik fontos része, számoltak be pártunk központi lapjának az indokínai népek békeküldöttei. Minket különösen Vietnam első munkahősével folytatott beszélgetés érdekel. *Ngo Gia Khám* békeküldött ugyanis vasutas.

Ngo Gia Khám békeküldött, a *„Munka Hőse"* címmel kitüntetett hét vietnami hazafi közül az első. Mindkét keze nyomorék, arcát égési sebek helyei torzítják el. De csak szemébe kell nézni, s e sebek elárulják, micsoda tűz és akarat ég e kiváló emberben. Életéről, amely példaképe lehetne minden hazáját szerető embernek, alig akar beszélni. Úgy gondolja, kötelességét teljesítette és teljesíti s ebben semmi különösebb nincs.

— *Egy vietnami francia vasúti javítóműhelyben voltam szerelő* — mondja Ngo Gia Khám. — *Nagyon nehéz körülmények között éltünk. A francia gyarmatosítók a vérünket szívták. Gyűlöltük őket. 1938—1939-ben kezdtem el harcolni a hazánkat, népünket tönkretevő imperialisták ellen. Bérharcokat szerveztünk, harcoltunk a munkaidő csökkentéséért és más követelésekért. Többször letartóztattak társaimmal együtt. A vallatáskor és a börtönben csak elmélyült az imperialisták elleni gyűlöletünk. 1941-ben kiszabadultam a börtönből, de továbbra is szigorú rendőri felügyelet alatt maradtam. A párt ekkor azt a fontos és megtisztelő feladatot bízta rám és néhány társamra: tanulmányozzuk a fegyverkészítés mesterségét. El kellett sajátítanunk ezt a tudományt, népünknek fegyverre volt szüksége. A rendőri megfigyelés elég nehéz helyzetet teremtett számunkra, megkötötte kezünket. Nyersanyagokra és szerszámokra volt szükségünk, s ezt sem volt könnyű előteremteni. S bár mindezeket a nehézségeket végül is leküzdöttük, eredményt csak sok-sok sikertelen kísérlet után tudtunk felmutatni.*

Barátai, békeküldött társai elmondják, hogy *Ngo Gia Khám* munkája közben háromszor megsebesült. Összeégette arcát, megcsonkultak kezei, de munkájában nem ismert akadályt.

— *Az első használható kézigránáttal, amelyet készítettem* — folytatta — *partizánjaink 11 japánt öltek meg. Ez volt az első kézigránát, amelyet a vietnami nép maga készített. A japán iga alól való felszabadulás után azt a feladatot kaptam, hogy szervezzek egy fegyvergyárat. Egyszerű szerelőből a párt segítségével a fegyvergyár igazgatója lettem. Ma már elmondhatjuk: elég fegyvert tudunk készíteni néphadseregünk szükségletének fedezésére.*

Vietnam egész népe — meséli a békeküldöttek — ismeri *Ngo Gia Khám* nevét és szeretettel veszi körül őt. Mozgalmat neveztek el róla, hogy az egész nép szabadságharcos tapasztalatokat, hősiességet és harci szellemet tanuljon életének történetéből. *Ngo Gia Khám* példaképe a nép hű harcosának, aki semilyen nehézségtől sem riad vissza, aki a párt által rábízott feladatot minden körülmények között teljesíti.

— *Befejezésül el szeretném mondani* — teszi hozzá az egyik vietnami békeküldött — *hogy Ho Si Minh, a mi forrón szeretett vezetőnk, Vietnam legelső és legbátrabb harcosa, mikor először találkozott Ngo Gia Khámmal, magához ölelte őt; a mi kemény vezetőnk és tanítónk, Ho Si Minh szemében könny csillogott, amikor a vietnami nép nevében köszönetet mondott a „munka első számú hősének".*

A Német Demokratikus Köztársaság vasutas szakszervezete vándorzászlót adományozott

A Német Demokratikus Köztársaság vasutasszakszervezete által adományozott vándorzászlót az elmúlt napokban ünnepélyes keretek között adta át Máté Sándor elvtárs, szakszervezetünk termelési osztályának vezetője a Dombóvári Fűtőház Lindemozdonybrigádjának. A kiváló teljesítményt elért mozdonybrigád tagjai: Linde János szlahanovista mozdonyvezető, Király István és Kiss Nándor fűtők.

A mozdonybrigád ígéretet tett arra, hogy jó munkával hosszú ideig megtartja a kitüntetést jelentő vándorzászlót. A dolgozók jelkesen éltették a Német Demokratikus Köztársaság vasutasait, s elhatározták, hogy szoros kapcsolatot létesítenek velük.

A Szombathelyi Járműjavító ÜV dolgozói *a párt szavára figyelve*

SEGÍTIK NÉPGAZDASÁGUNK FEJLŐDÉSÉT

„Biztosítanunk kell az év még hátralévő részében az ipar 1952. évi tervének teljesítését és túlteljesítését!" (Gerő Ernő elvtársnak a Központi Vezetőség ülésén mondott beszámolójából.)

A Szombathelyi Járműjavító már november 13-án befejezte 1952. évi tervét. Most 1953. évi tervén dolgozik.

„Érvényt kell szerezni az egész iparban... a párt határozatának az önköltség és az építőipari költségek csökkentésére vonatkozóan." (Gerő elvtárs beszámolójából.)

A harmadik negyedévben pénzügyi tervét háromszázezer forinttal, az önköltségcsökkentési tervet pedig 1.1 százalékkal teljesítette túl a vállalat.

Lényegében új gépek beállítása nélkül, kizárólag a munka jobb megszervezésével egy év alatt 21.5 százalékkal emelkedett az üzemben a termelékenység: jobban szervezték meg a munkát. Így érték el, hogy 1952 első tíz hónapjában hét százalékkal többet termeltek — béralaptúllépés nélkül — mint tavaly.

Kemény harc a munkafegyelem megszilárdításáért

A Járműjavítóban keményen harcolnak a munkafegyelem megszilárdításáért. *Ámon* Lajos gyártási lakatost és *Draskovics* József lakatost elboosátották, mert munka közben összeveszekedtek. A munkafegyelmen azonban még tovább kell javítani. Az évi tervet például november 13-a helyett már 10-én befejezhették volna, ha kiküszöbölték volna az igazolatlan hiányzásokat. Az igazolatlan mulasztások két és fél nappal vetették vissza a vállalatot a terv teljesítésében!

Az új, szocialista módra gondolkozó és dolgozó emberek viszik előre itt is a termelést. Az esztergaműhelyben dolgozik például *Csizmazia* Jenő ifjúmunkás. Egyike a Nazarova-mozgalom kezdeményezőinek az üzemben.

1949-ben szocialista megőrzésre vette át csúcspadját. Azóta nagyjavítás nélkül dolgozik, és egyetlen kis alkatrészt kellett csak cserélnie három év alatt!

— *A népgazdaságtól, a néptől kaptuk ezt a gépet* — magyarázta váltóinak. *Halmosi* Károly és *Kiss* Emil esztergályosoknak — *vigyáznunk kell a nép vagyonára. És magunknak is érdekünk, hogy mindig jó állapotban lévő padon dolgozhassunk, hiszen a teljesítményünk, keresetünk ettől is függ.*

Amig katona volt, minden levelében kérte: *„írjátok meg, nem történt-e baja a gépemnek".*

Párttag. Tudja mi a kötelessége: neveli munkatársait.

— *Műszak végén mindig letisztítom a padot, megolajozom a csúszó alkatrészeket. A sebességváltószekrényben havonként cserélem az olajat. Az önkioldót még akkor is beállítom, ha csak két egyforma darabot csinálok. Így biztosítom a pad hosszú életét* — tanítja a fiatal dolgozókat. És *Csizmazia* volt az első az üzemben, aki bevezette a gyorsvágást. Azóta már több társát — így leváltóit is — megtanította a gyorsforgácsolás módszereire.

A műszaki értelmiség segítsége

Csizmaziához hasonló új emberek viszik előre a Járműjavítóban a termelés ügyét. Amikor a kocsiosztályon nyomasztó volt az anyaghiány, nem állt rendelkezésre rugólap a kocsik javításához, *Módos* Imre reszortvezető újítása segítette a megoldáshoz a vállalatot. A háborúból ittmaradt német kocsironcsok felhasználható rugólapjait alakították át.

A Szombathelyi Járműjavító dolgozói igyekeznek megvalósítani pártunknak és a minisztertanácsnak a termelésre vonatkozó határozatait. Ezért érnek el jó eredményeket. De a vezetők gyakran megfeledkeznek a párt elvi álláspontjáról, arról, hogy a szocializmusban legfőbb érték az ember. Pedig ezt *Horváth* Márton elvtárs hangsúlyozta a Központi Vezetőség június 27-i ülésén, s nemrégiben országos munkavédelmi konferencia hívta fel ismét erre a figyelmet.

A gyorsvágók nem használnak szemüveget. Hogy a forgácsok ne sebesíthessék meg őket, a vállalat üveglapot szereltetett a kés fölé. Igaz, az üveglap megvédi az esztergályost a forgácsoktól. De mi történik, ha egyszer a munkadarab kirepül a tokmányból? Ilyesmi a legalacsonyabb fordulatszámnál is előfordulhat. A repülő munkadarab menthetetlenül szilánkokra töri majd a közönséges ablaküvegből készített lapot s a szilánkok súlyos balesetek tömegét idézik elő. Ablaküveg helyett celluloidlapot, vagy szilánkmentes üveget kell alkalmazni. De van egyszerűbb megoldás is: tegyék kötelezővé védőszemüveg használatát.

A Járműjavító műszaki vezetői jó termelési eredményeket érnek el, de úgy látszik, megfeledkeztek arról, hogy a termelés nem önmagáért való, s hogy a megfelelő munkavédelmi intézkedések hiánya súlyosan megbosszulhatja magát.

HARCOLJUNK A BALESETEK ELLEN!

Országos munkavédelmi értekezlet a Landler Művekben

A *Vasutasok Szakszervezete* munkavédelmi osztálya december 12-én országos munkavédelmi értekezletet tartott a *Landler Jenő Járműjavító ÜV.* kultúrtermében. Jelen voltak a politikai osztály, a közlekedésügyi minisztérium, a SZOT és a különböző szakszolgálati ágak vezetőinek képviselői, valamint teljes számban a munkavédelmi felügyelők és biztonsági megbízottak.

Gáspár Sándor elvtárs a Vasutasok Szakszervezetének elnöke megnyitóbeszédében rámutatott: azért hívta össze a szakszervezet ezt az értekezletet, hogy eleven valósággá váljék a vasútnál az az elv: *legfőbb érték az ember.*

Munkavédelmünk hiányosságai

Bacsó Béla elvtárs, a munkavédelmi osztály vezetője tartotta meg ezután beszámolóját a munkavédelem terén eddig elért eredményekről, hiányosságokról és ismertette a megvalósításra váró feladatokat. Megállapította: nem kétséges, hogy *vannak a munkavédelem terén eredményeink,*

az eredmények mellett azonban komoly hiányosságok mutatkoznak.

A hiányosságokért *súlyos felelősség terheli a Vasutasok Szakszervezete munkavédelmi osztályát,* elsősorban azért, mert nem szorgalmazta eléggé a Vasúti Főosztály vezetőinél, hogy a minisztérium állapítsa meg szakszolgálatonként azokat a hiányokat, illetve baleseti veszélyforrásokat, amelyek baleseteket idéznek elő. Ilyen körülmények között a Vasúti Főosztály és a minisztérium még nem tudták megadni a szakszolgálati főnököknek azokat az irányelveket, amelyek a hiányosságok megszüntetésére vezetnének. A baleseti okok alapos felmérésének hiánya miatt *az 1953-as tervek nem foglalják magukban a vasút legfontosabb munkavédelmi teendőit.* — *A balesetek kivizsgálását sok szolgálati helyen lélektelenül, mechanikusan végzik, a balesetért igen sokszor a balesetet szenvedett dolgozót vonják felelősségre.* Nem alkalmazzuk következetesen a SZOT elnökségének határozatát, amely kimondja, hogy

a balesetekért abban az esetben is a műszaki vezető felelős, ha az a dolgozó hibájából következett be.

Ezért elsősorban a Vasutasok Szakszervezetének munkavédelmi osztálya hibás. A területi bizottságok is elhanyagolták ezen a téren feladatukat, mert a súlyosabb kimenetelű baleseteknél nem alkalmazták a szakszervezet elnökségének azt a határozatát, amely szerint felelősségre kell vonni az üzemi bizottságok elnökét is.

Az üzemszemlék helyes megtartásával kapcsolatosan *egyes szolgálati vezetők hanyagságáról, közönbösségéről* beszélt ezután az előadó. A balesetelhárítási oktatás elhanyagolása vagy felületes megtartása is *bűnös merénylet* a dolgozók testi épsége és egészsége ellen, ugyanígy a védőruhák és védőételek visszatartása. *Kristóf* Lajos fűtőházfőnök a nyíregyházi kisvasút fűtőházában például *július 18-tól szeptember 8-ig a legnagyobb hőségben nem adta ki a dolgozóknak járó sós kekszet, azzal az indokolással, hogy nincs.* Ugyanekkor

irodájában 20 kilogramm kekszet az egerek rágtak.

Szeptember 8 után pedig Debrecen igazgatóság olyan kekszet utalt ki, aminek a jótállási ideje már régen lejárt. *Az ilyen mulasztások ellen szakszervezeti funkcionáriusainknak éles harcot kell folytatniok, le kell leplezni és ki kell pellengérezni az ilyen hanyag vezetőket.*

— A balesetek csökkentését szolgálja, ha a dolgozó frissen kipihenten végzi munkáját. A pihent dolgozó éber, figyelmes, munkájának termelékenysége nagyobb. Mégis

nagymértékű túlóráztatások vannak, különösen az utazószolgálatot teljesítő dolgozóknál.

A napokban megjelenő, vasúti viszonylatra alkalmazott minisztertanácsi és SZOT határozat, amely szabályozza a pihenőórák és pihenőidők kérdését, gyökeres változást kell hogy hozzon ezen a téren.

— Üzemorvosaink munkájában ma már komoly eredmények vannak, súlyos hiba azonban még mindig, hogy

sok helyen rövidek a rendelőidők.

Ferencvárosban például többezer ember részére két óra, Székesfehérvárott, Dombóvárott, Nyíregyházán egy óra.

Bacsó elvtárs végül nyomatékosan hangsúlyozta,

fel kell számolni az üzemi bizottsági elnökök és szolgálati vezetők liberális magatartását a munkavédelem területén.

Ilyen liberalizmusból eredő hibák például, hogy nem alkalmazzák a balesetekért felelős műszaki vezetőkkel szemben a prémiumelvonást. Azért, hogy az üzemi bizottságokban még mindig nem kezelik kellő súllyal a munkavédelmi feladatok ellenőrzését és a dolgozók nevelését, súlyos felelősség terheli területi bizottságainkat és szakszervezetünk munkavédelmi osztályát, mert *nem nevelte kellő harcosságra a szakszervezeti aktívákat.* El kell érnünk, hogy a balesetek száma a vasút területén ne szaporodjon, hanem jelentősen csökkenjen, a dolgozók jobb munkakörülmények közé kerüljenek. Mindent el kell követnünk a téli forgalom balesetmentes lebonyolításáért.

Hozzászólások

A nagy helyesléssel fogadott beszámoló után számos hozzászólás egészítette ki az elhangzottakat. Többek között *Brand* elvtárs, az Északi Járműjavító vállalatvezetője elismerte: *súlyosan hibázott, amikor a multban nem vett részt az üzemszemléken.* Ennek az volt az oka, *nem ismerte fel helyesen a munkavédelem jelentőségét.* Ma már mindig megjelenik a szemléken, mert

belátta a munkavédelem végtelen fontosságát.

Ebben a felismerésben része van annak is, hogy *a szakszervezet többször figyelmeztette, sőt büntetést is kapott mulasztásáért.* Hiányolta a minisztérium segítségét és kifogásolta, hogy üzemében nem rég úgy építettek fel egy új műhelyt, hogy nincs benne mosdó és fűtőberendezés.

Halász Rezső (Pécs) kifogásolta, hogy a szolgálati főnökök nem oktatják a dolgozókat és nem segítenek a munkavédelmi felügyelőknek. *Szabó* Mihály (Békéscsaba) a csabai és a gyulai állomás mostoha munkaviszonyairól beszélt. Gyula állomáson például nincs mentőláda, legutóbb *egy balesetet szenvedettnek újságpapirral kötözték be sérülését.*

Andavári Ferenc miskolci igazgató önkritikával kezdte hozzászólását: maga is elhanyagolta igazgatósága területén a munkavédelmi teendők betartását és ellenőrzését. A jövőben erre nagy gondot fordít. A téli forgalommal kapcsolatban főnöki értekezleteket hív össze, ezeken előtérbehelyezi a munkavédelmi problémákat és megszigorítja a helyszini ellenőrzést.

Kiss István a szegedi fűtőház dolgozói ivóvízellátását ismertette. 250 dolgozónak nem volt ivóvize, amikor öntevékenyen segített ezen, felelősségre vonták. *Székely* Ferenc Veszprém-külső meg nem felelő szállásviszonyairól, *Tóth* László a kecskeméti fűtőház és laktanya tarthatatlan munkakörülményeiről számolt be. Ezenkívül még sok más jogos kritika hangzott el a munkavédelem elhanyagolása miatt. A felszólalók általában úgy értékelték az értekezletet, mint segítséget a munkavédelem hiányainak megszüntetéséhez, útmutatást az ellenség elleni küzdelemhez és megfogadták: harcolnak a balesetek ellen.



Az értekezlet résztvevőinek egyik csoportja

Több harcosságot a munkavédelemben

Gáspár Sándor elnöki zárószavában örömmel állapította meg, hogy a felszólalásokban az látszik: *a vasútasság körében kezd érvényesülni az igazi érdekvédelem, aminek a munkavédelem fontos része.* Kifogásolta azonban, hogy

a felszólalók közül kevesen gyakoroltak önbírálatot.

Szükséges, hogy a bírálatot és az önbírálatot helyesen alkalmazzuk és ne váljék panasznappá az ilyen értekezlet. A felszólalásokból nem jött ki eléggé, hogy *a jó munkavédelem a termelést segíti.* Kifogásolta *Gáspár* elvtárs, hogy egyetlen nődolgozó sem szólalt fel, pedig az ő problémáik is szőnyegre kerültek. Általában nem nyilvánult meg elég harcos szellem a felszólalásokban és nem mutattak rá eléggé a felszólalók, hogy *a munkafegyelem megszilárdítása a munkavédelmet is szolgálja.* Harcolni kell az ellenséges megnyilvánulások ellen és

a balesetek mögött ne a véletlent, hanem az ellenség kezét keressük.

A balesetek megelőzését biztosítjuk, ha harcolunk az ellenség ellen. *Fel kell számolnunk a különböző szolgálati ágak szakmai sovinizmusát is,* mert legtöbbször ez okozza a vonatok ácsorgását és a hosszú szolgálati időket. A vonatoknak a jelzők előtti ácsorogtatása idézi elő a hosszú szolgálati időt és a túlóráztatást, ami pedig gátolja a dolgozók pihenését. A szabadságolási tervet sok helyen azért nem lehet betartani, mert a balesetek akadályozzák. Fel kell számolni a szakmai vezetők és a szakszervezeti funkcionáriusok liberalizmusát az ellenőrzések területén. Ha mindezeket figyelembe vesszük és betartjuk, december 21-én emelt fővel állhatunk pártunk elé.

Gáspár elvtárs végül bejelentette, hogy a szakszervezet minden elhangzott panaszt és kritikát kivizsgál, intézkedik az ügyben és megadja rá a választ.

Az országos értekezlet egy munkavédelemről szóló film levetítésével ért véget.

Hiányosságok a mozdonyok minőségi javítása körül

Minden állomáson, minden szolgálati helyen láthatjuk a színes falragaszt, amely a téli forgalom nehéz feladataira figyelmezteti a vasutas dolgozókat. A hóviharban előretörő *„ötszázas"* mozdony, az ásókkal felszerelt dolgozók, a pirosan hunyorgó jelzőlámpa beszédesen jelképezi a vontatás, a pályafenntartás és a forgalom együttes munkáját.

Természetesen azonban a legjobban sikerült plakát sem elegendő ahhoz, hogy útnak indítsa és átsegítse az időjárási nehézségeken, ködön, hóviharon a mozdonyt, a vonatot. *De a jól karbantartott, minőségileg javított mozdony könnyebben legyőzi az akadályokat.* Ezért adott ki a 7/a. osztály rendeletet a mozdonyok jókarbanhelyezéséről, minőségi javításáról Gy. 212/639/1952. szám alatt.

A rendelet minden fűtőházra, minden vontatási műhelyre, minden mozdonyvezetőre és fűtőre kötelező. De a kötelezettséget, a felelősséget nem mindenütt érzik át teljes súllyal.

A *Landler Jenő* és az *Északi Járműjavító* sem járnak elől jó példával. A műhelyből kikerült mozdonyokat sokszor vissza kell vinni, mert gyakori a csőfolyás, a gátfalrepedés.

Javitani kell a *székesfehérvári* és a *debreceni* fűtőház fiókműhelyeinek munkáján is, de különösen gondosabban kell végeznie a javításokat a *Veszprém-külső pályaudvari fűtőház* fiókműhelyének, hiszen az innen induló mozdonyokat fenyegeti a legtöbb téli időjárási meglepetés.

De ez csak néhány példa. *Minden fűtőháznál van még tennivaló* és egyetlen fiókműhelyben sem szabad megfeledkezni arról, hogy idejében végezzék el a mozdonyok — különösen az *„ötszázasok"* — időszakos vizsgálatát, a futójavításokat azonnal hajtsák végre s *a javításokat a csoportvezető, a művezető, de a mozdonyszemélyzet is a leglelkiismeretesebben a fent említett rendelet alapján ellenőrizze.*

A jelző télen kétszeresen — parancs

A télből, a havazásból már ízelítőt kaptunk. S vajjon a téli táj láttára megszólalt-e a felelősségérzés a szolgálati vezetőkben, a mozdonyvezetőkben és fűtőkben: *„Megtettünk-e mindent a téli forgalom zavartalanságáért?"*

De az első hó lehullása óta más figyelmeztetést is kaptak a vasutas dolgozók. *Gerő* elvtárs beszámolójából le kellett szűrniök, hogy az ipari élet terén kitűzött feladatok elválaszthatatlanok a közlekedéstől.

„Az iparban mindenekelőtt biztosítanunk kell az 1952-es év sikeres befejezését. El kell érni, hogy 1953 elsőnegyedében a termelés 1952 utolsó negyedéhez képest folyamatosan emelkedjék, s hogy januárban se legyen visszaesés."

Gerő elvtárs fenti szavai éppen úgy vonatkoznak a vasútra is, mint ipari üzemeinkre, bányáinkra.

A vontatás a közlekedés vérkeringésének motorja, mint a szív az emberi testben. Ezért kell a vontatás dolgozóinak különösen lelkiismeretesen végezni feladatukat, állandóan,

pontról pontra ellenőrizni, nincsenek-e hiányosságok a Gy. 212/640/952. számú rendelet végrehajtása körül.

A 7/a. osztálynak az ellenőrzési osztály segítségével a legpontosabban felül kell vizsgálni a rendelet egyes pontjainak végrehajtását, a szakszolgálati vezetőknek, a népnevelőknek, a szakszervezeti vezetőknek és bizalmiaknak mozgósítani kell a dolgozókat az utasítások feltétlen betartására.

Különösen az új, fiatal mozdonyvezetőket, fűtőket kell állandóan oktatni, mert ők — miután az utóbbi évek enyhe telein nem gyűjthettek tapasztalatokat — hajlamosak a téli nehézségek lebecsülésére. A szovjet tapasztalatok alapján el kell sajátitaniok a kifogástalan hőtechnikát, tudatosítani kell velük, hogy aki szereti mozdonyát, hivatását, nagy teljesítményeket érhet el, mint a hős szovjet vasutasok, akik 40—60 fokos hidegben, hóviharokban is biztosítják a zavartalan forgalmat.

A mozdonyvezetőknek szorgalmazni kell

a lángbolt

beépítését. Sokszor bizony harcolniok kell ezért, mert a műhelyek sürgetőbb feladatokra hivatkoznak, pedig a lángbolt *jobb gőzfejlesztést, kevesebb szénfogyasztást biztosít.*

A mozdonyszemélyzet feltétlenül alkalmazza

a lunyin-módszert,

a kisebb javításokat végezze el maga és *Szolovjov Sztálin-díjas* szovjet mozdonyvezető eljárásának tanulmányozásával állandóan fejlessze tudását.

A vontatás dolgozóin múlik főként téli forgalmunk sikere. A munkafegyelem, a *„jelző — parancs"* jelszó szemelőtt tartása erős fegyvert jelentenek az időjárási nehézségekkel vívott harcban.

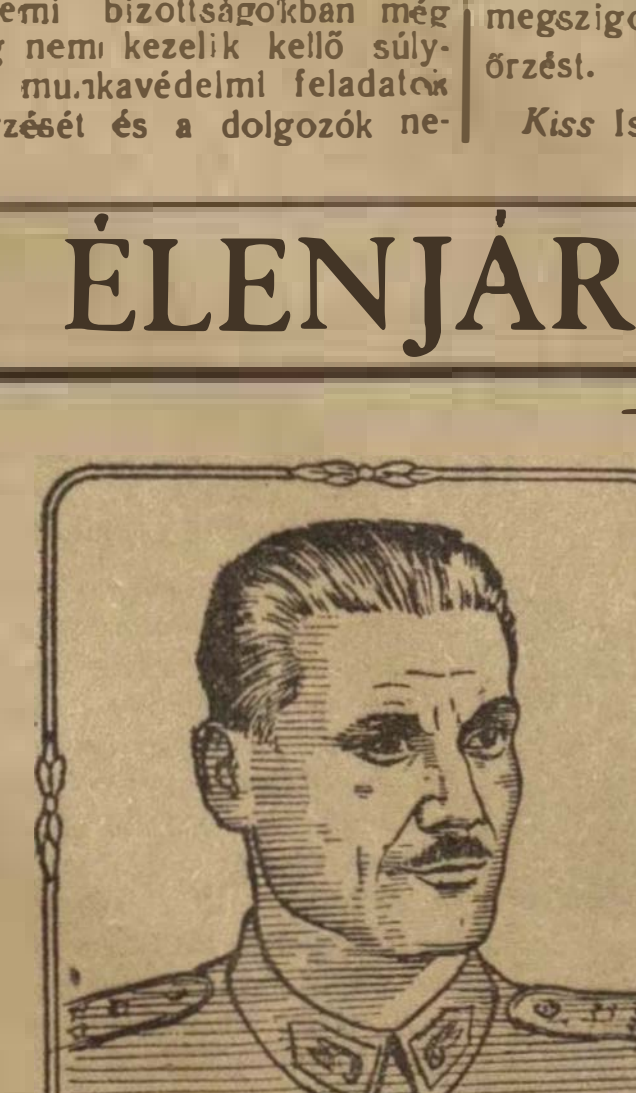
A szakszervezetek feladatai a jövőévi szabadságolási terv elkészítésénél

A szolgálati helyek az elkövetkező napokban készítik el az 1953. évi szabadságolási tervet. Az üzemi bizottságokra ez komoly feladatot ró. Az üzemi bizottságoknak ellenőrizni kell a szabadságolások ütemezését, hogy a dolgozók részt tudjanak venni az üdülésben, gondoskodni kell arról, hogy a dolgozók kívánságait figyelembe vegyék a terv készítésénél. Ugyancsak figyelemmel kell lenni az őszi csúcsforgalomra is, amikor a szabadságokat beosztják.

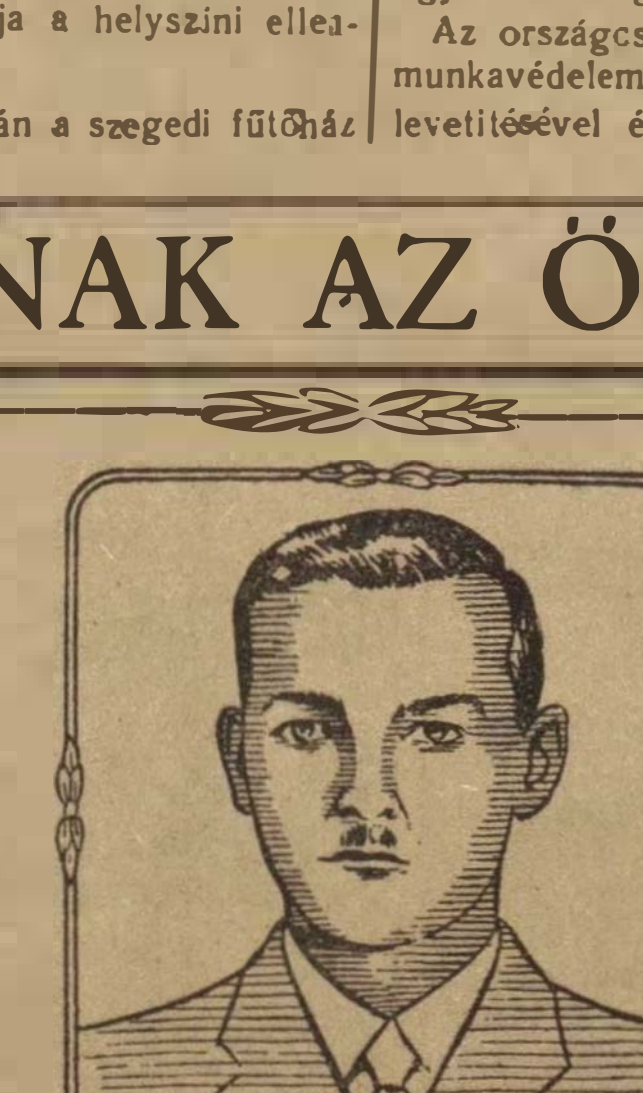
AKIK ÉLENJÁRNAK AZ ŐSZI VERSENYBEN



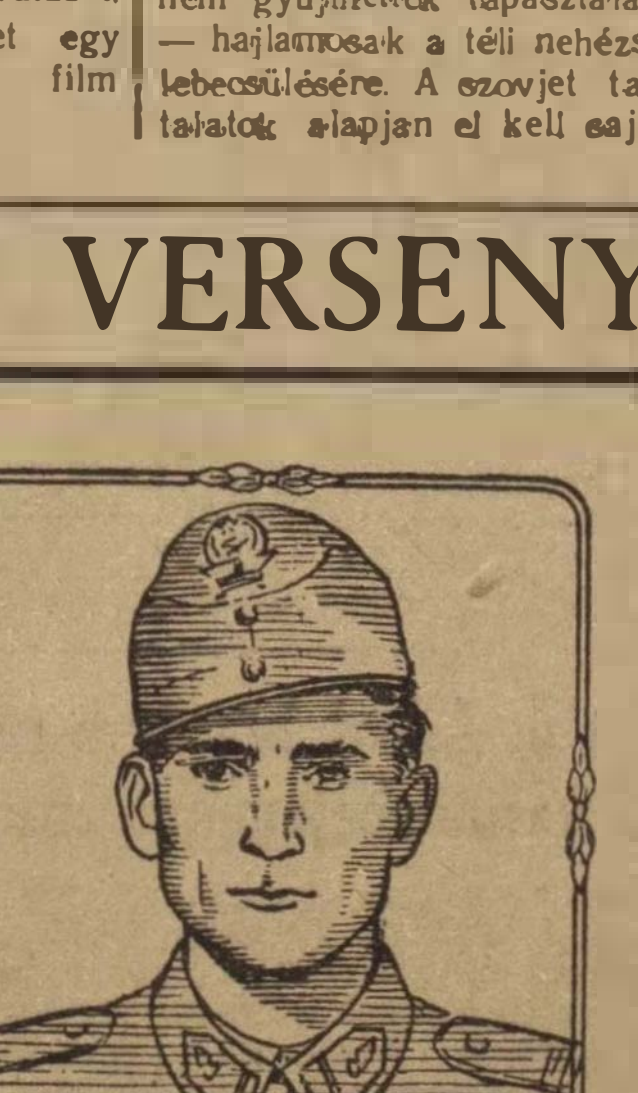
Molnár András oktató, Diósgyőr-vasgyár állomás. A tehervonatok terhelését 108, a vonatok menetrendszerinti indítását a tervhez viszonyítva 98, a kocsirakodási tervet pedig 105 százalékra teljesítette. Az oktatásra kötelezettek negyedévi vizsgaeredménye 3.1. Összes göngyölített pontértéke 224 pont.



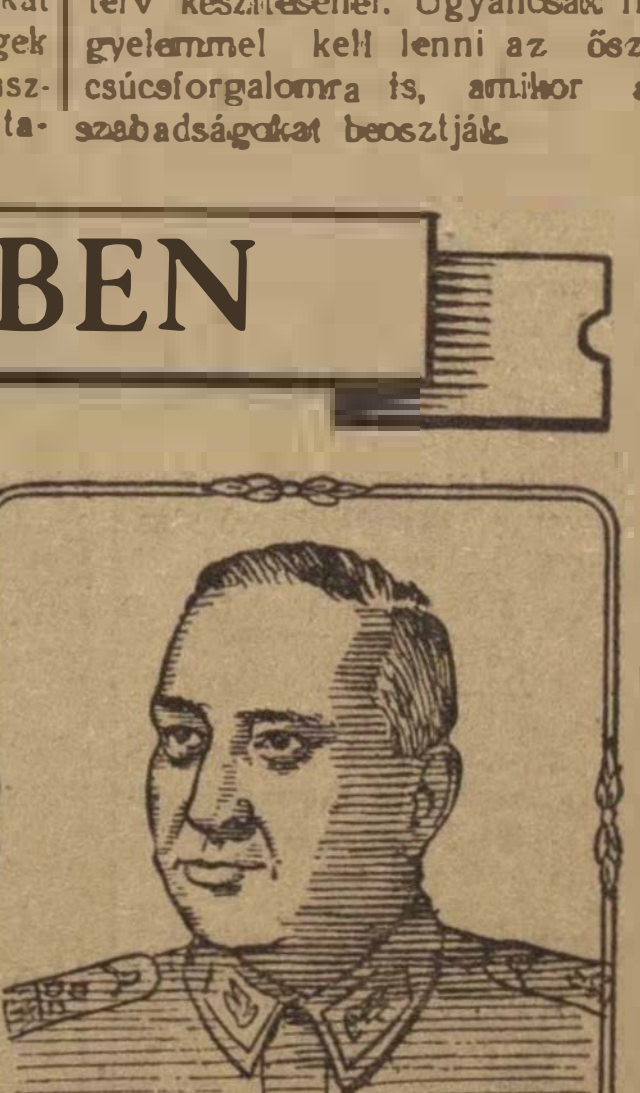
Nagy János kereskedelmi hivatalnok, Székesfehérvár. A hozzá beosztott dolgozók munkájuknak megszervezésével, valamint munkaidejük teljes kihasználásával elérték, hogy a foglalkoztatás foka 56 százalék, a kocsikihasználás 15.6 tonna. A be- és kirakási időt 121 százalékra teljesítette.



Fegyverneki Jenő gépkisérő, Szerencs. A kocsitartózkodási tervet 118, a vonatforgalmi tervet 110, a gőztartási tervet 117 százalékra teljesítette. Fegyverneki Jenő igyekvő, jó munkájával elérte, hogy összes göngyölített pontértéke 281 pont.



Radvánszki István átrakó munkás, brigádvezető, Záhony. A szállítófelekkel való szoros együttműködéssel és a jó felvilágosító munkával ötfőnyi brigádja elérte, hogy az átlag rakodási idejük teljesítése 132, a kocsikihasználás 114, a foglalkoztatási fokuk 160 százalék.



Vásárhelyi Ernő műszaki főtanácsos, Budapest—Józsefvárosi-pályaudvar pályafenntartási főnök kiváló szervezéssel és vezetéssel, valamint politikai és szakvonali nevelőmunkával, vonalhálózatának gyakori ellenőrzésével elérte, hogy vonalszakaszának tervteljesítése 128 százalék, fajlagosa 0.90.

Az új TELESEK munkában

Az első telünk a vasútnál... Tavaly télen bizony még *Fülöp* Margit is csak a párás vonatablakon keresztül nézte az elfutó havas tájat s talán nem is gondolt arra, hogy alig egy év mulva már a budapest—kelenföld—pusztaszabolcsi vonal 2-es őrhelyén teljesít szolgálatot.

— *De igen, gondoltam már erre, gondolatban már „régi vasutas" vagyok* — mondja most öntudatos mosollyal. — *És talán ezért nem félek a téltől. A ferencvárosi pályafenntartási főnökségen alapos szakmai oktatáson vettem részt, tudom, hogyan kell eltávolítani a figyelőőri és hójelentő szolgálatot. A szakmai oktatással együtt gyakorlati oktatásban is részesültünk, hónapokig a térközőr kartárs mellé voltam beosztva, másfél hónapja látom el önállóan a térközőri szolgálatot.*

De ugyanilyen buzgalommal beszél munkájáról, a téli szolgálatról *Szegecs* Piroska, a ferencvárosi pályafenntartási főnökség 3-as szakaszának elő-munkása is, aki

alig fél éve van a vasútnál a brigádjával már 110 százalékos eredményt ért el.

Szakaszán most hójelentő szolgálatot is teljesít. Vagy *Nagy* I. István pályamunkás, hójelentő, aki vállalta, hogy *december 21-re leteszi a pályakocsivezetői vizsgát.*

A vasút új dolgozói, akik az idén először állnak a blokkházaknál, váltóknál, a nyílt pályán, tudják, hogy a téli közlekedés zavartalansága nagyrészt az ő lelkiismeretes munkájuktól, jó felkészültségüktől függ. Erre világítanak rá *Pintér* János pályamesterhelyettes szavai:

— *Igyekeztem jól felkészíteni az első télre: Dunavarsány közelében 500 méteres hósövényt állítottam fel, pályaszakaszomon bevezettem a Vorosin-mozgalmat, szakaszomat állandóan tisztán tartom.*

Tóth Illés, aki másfél hónappal ezelőtt végezte el a pályaőri tanfolyamot és most a budafok—háros vonalon teljesít szolgálatot, ezeket mondja:

— *Elsősorban a párt nevelőmunkájának köszönhetem, hogy mint pályamunkás képezhetem magam. Tudom, hogy a téli időszakban fokozottabb a felelősségünk, öntevékeny munkára van szükség, hiszen a mi pontos szolgálatunktól függ, hogy az állomás elindíthatja-e a vonatokat.*

Ennek a felelősségérzésnek kell áthatnia az *„első teles"* vasút; dolgozókat, akiknek

a pályaszakaszok és a váltók tisztántartásával, gondos ápolásával, jó szakmai felkészültséggel és főként helytállással, éberséggel kell leküzdeniök az időjárás okozta akadályokat.

Végül még meg kell állapítani ferencvárosi viszonylatban, hogy *az állomás pártszervezetének és szakszervezetének több segítséget kellene nyújtania a távolabbi őrhelyeken dolgozó vasutasoknak.* A népnevelő és bizalmi elvtársak keressék fel gyakrabban a kisebb szervezetekel, az eldugott őrhelyeken szolgálatot teljesítő dolgozókat és tartsanak szorosabb kapcsolatot velük. Érezzék: *nehéz, felelősségteljes munkájukat figyelemmel kísérik és értékelik.*

számos jó munkamódszert ismertettek.

A debreceni fűtőházban egyesztergályos egyszerre két gépen dolgozik. Az egyikben dugattyúrudat, dugattyúvezető hüvelyt vagy más olyan darabot fog be, amelyen sokáig forgácsol egy fogást. Ugyanakkor egy másik gépen kis darabokat munkál meg. Ennek előfeltétele, hogy a kis darabot megmunkáló gép mellől látni lehessen: mikor éri el a nagy darabot megmunkáló gépen a kés a fogás végét. Ugyancsak a debreceni fűtőházban a régi gépeket átszerelték magasabb fordulatszámra, hogy gyorsforgácsolásra is alkalmasak legyenek.

A szolnoki fűtőházban az antidurházat esztergálásnál nem síktárcsára erősítik fel, hanem az antidurház befogásához készített szerszámot fogják be a tokmányba. Ezzel rendkívül sok időt takarítanak meg.

A Szombathelyi Járműjavítóban a lencsefejű csavar fejének esztergálását ugyanazzal az előtolással végzik, amellyel a menetet vágják a csavarba. A menetvágáshoz nem cserélnek kést, mert a szán túlsó részére késtartót erősítettek és a menetvágó kést abba fogják. A lencsefejképzést és a menetvágást tehát előtolás-változtatás nélkül, késcsere nélkül, egy anyagfelfogással végzik.

Az Északi Járműjavítóban ugyanennél a munkánál egy késsel végzik a lencsefej esztergálását és a leszúrást, a leszúrókés megfelelő fazonú köszörülésével.

Az értekezlet végén *Szilveszter* László, a Landler Művek esztergályosa párosversenyre hívta *Krist* Ernilt, az Északi Járműjavító esztergályosát.

Sztahanovista tapasztalatcsere a szakszervezet központjában

December 11-én a Vasutasok Szakszervezete központjában ültek össze a járműjavítók, fűtőházak élenjáró esztergályos, marós és fúrós dolgozói, hogy megtárgyalják a legjobb munkamódszereket.

Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutas Szakszervezet elnöke nyitotta meg az értekezletet. Utána *Szilveszter* László, a Landler Művek sztahanovista esztergályosa ismertette munkamódszerét és központozó újítását.

Elmondotta többek között, hogy padjának vezérorsója, illetve menetorsója collos emelkedésű. Ezzel szemben igen gyakran kell hétmilliméteres emelkedésű, tehát „m"-menetű alkatrészeket készítenie. Hogy a kerékcsereket kiküszöbölhesse, az orsóra hétmilliméteres emelkedésű hüvelyt szerelt, a *Whitworth*-emelkedésű lakat mögé pedig hétmilliméteres emelkedésű lakatot. Így nemcsak kerékcsere nélkül esztergályoz „m"-menetet, hanem a szánt kézzel húzza vissza, és az a lakat bekapcsolása után ismét beáll a menetbe. Ezzel megtakarítja azt az időt, amennyivel a menetorsó lassabban hajtaná vissza a szupportot.

Ezenkívül

Jó munkához teremtsünk jó munkakörülményeket

Veszprém-Külső pályaudvar fűtőházának dolgozói igyekeznek a legjobb munkával megoldani a téli forgalom feladatait. A tél a veszprémkörnyéki vonalakon teszi leginkább próbára a vasutasokat, ezeket a vonalakat veszélyezteti legjobban a hófúvás. A jó munkához azonban elengedhetetlenül szükséges a jó munkakörülmények biztosítása. *Horváth* Márton elvtárs mondotta a Központi Vezetőség június 27-i ülésén:

„A munkavédelem elhanyagolása a termelésre is káros... A szállások, üzemi konyhák, az elemi higiénia elhanyagolása együttal a munkásosztálytól való elszakadás tünete az ilyen jelenségekért felelős funkcionáriusok részéről."

A veszprém-külsői fűtőháznál a munkavédelem elhanyagolásának elrettentő példáival találkozhatunk. A dolgozóknak körülbelül a fele vidékről jár be, legtöbbjük csak hetenként-két-hetenként mehet haza családjához. Szállásuk azonban három vasúti kocsiból és egy baraképületből áll. A szálláson 68 fekvőhely van, egy részük szalmanélküli deszkaágy. A fekvőhelyek száma sem elegendő, sok-szor a dolgozónak 50—60 órás szolgálat után még órákig kell üres ágyra várniok. Sokan a beérkező vagy előfűtött vonatok kocsijaiban kénytelenek *„pihenni"*.

Tisztálkodási lehetőség nincs, a deszkabarakban sem asztalt, sem fogast nem találunk, szekrényről nem is beszélve, az ajtót spárgával kell bekötni, mert nincs kilincse. A helyiségben és — más hely hiányában — az ágy alá tett ételeken szabadon garázdálkodnak az egerek. Nem véletlen, hogy éppen a napokban szállítottak kórházba öt dolgozót ételmérgezés miatt.

De a fentiekben még megközelítőleg sem mondtuk el a megdöbbentő állapotokat, amelyeken a felelős funkcionáriusok csak igérgetéssel igyekeznek *„javítani"*, hitelhiányra, növekedési nehézségekre hivatkozva. A helyi párt- és szakszervezet vezetői, *Kondor* elvtárs politikai tiszt, *Aranyos* elvtárs, a fűtőház vezetője, a Vasúti Főosztály munkavédelmi csoportja, a szombathelyi igazgatóság IV. osztálya, a 7. szakosztály, a területi bizottság egyaránt felelősek azért, hogy a fűtőháznál nem hajtották végre a párt határozatát.

Párosversenyben a sztálini műszak sikeréért

A sztálini műszak alatt bontakozik ki igazán a párosverseny a Szolnoki Járműjavítóban.

K. Nagy János bognár *Horváth* Jenővel verseng három kocsi bognármunkájának terven felüli elkészítéséért. *Tassi* Ferenc bognár *Vajli* Jánossal versenyez három futókocsi elkészítéséért. Szeljtmentesen dolgoznak és 50 százalékban OH-anyagot használnak fel. *Budai* György futóalvázlakatos a vállalt öt kocsi helyett hetet készít el és december 19-re befejezi évi tervét.

A hetes osztály *Váraljai* csereajavítóbrigádia versenyre hívta a hatos osztály *Cseh* Pál csereajavítóbrigádját. A Cseh-brigád azonban úgylátszik, nem érezte elég erősnek magát és nem merte elfogadni a kihívást.

Cseh Zoltán
tudósító

Hat és félévi börtönre ítélte a bíróság a vasutasbetegeket zsaroló főorvost

Az elmult napokban tárgyalta a megyei bíróság dr. *Ferenczy* Zoltán, a MÁV-kórház szemészfőorvosának zsarolási ügyét. A tárgyaláson bebizonyítást nyert, hogy *Ferenczy* rendszeresen megzsarolta betegeit és olyan esetekben is nagy összegekért műtétet hajtott végre, amikor tudta, hogy betegét meggyógyítani nem tudja.

A bíróság *Ferenczyt* bűnösnek találta és hat és félévi börtönre ítélte. Az ítélet ellen *Ferenczy* és védőügyvédje felebbezést nyujtott be. A vizsgálatot tovább folytatják, hogy felgöngyölítsék a zsarolási ügy további részeit, s felelősségre vonják mindazokat, akik tudtak *Ferenczy* zsaroló eljárásáról, a dolgozók súlyos megkárosításáról de nem jelentették felsőbb hatóságuknak

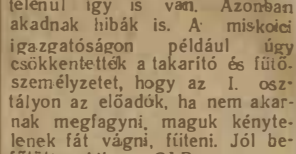
Ütközőben

Baj van a fűtéssel



Gerő elvtárs november 29-i beszédében megállapította, hogy az Országos Létszámbizottság jó munkát végzett. Ez kétségtelenül így is van. Azonban akadnak hibák is. A miskolci igazgatóságon például úgy csökkentették a takarító és fűtőszemélyzetet, hogy az I. osztályon az előadók, ha nem akarnak megfagyni, maguk kénytelenek fát vágni, fűteni. Jól befűtött nekik az OLB.

Hol vannak az ÜB-elnökök?



A Miskolci Területi Bizottság ÜB-elnöki iskolát szervezett, amelyre meghivott mintegy 25 ÜB-elnököt. A jelzett időben csak a székek voltak jelen a teremben. Maga az előadó is késve érkezett, majd félórás időközökben megérkezett a vonalfelelős és két hallgató. Mi történt? Rossz volt a szervezés? Vagy az ÜB-elnökök nem akarnak tanulni? A jelek szerint mindkét feltevésnek alapja van.

Kisért a mult



Magyari Béla pályamester rendszeresen lakására küldött néhány pályamunkást, hogy azok fát vágjanak, vizet hordjanak konyhája számára, megetessék disznait. Senki sem akadt, aki ezt leleplezze? De akadt. Kozma István pályamunkás. Mi történt? Elhelyezték. A pályamestert? Dehogy. A pályamunkást. Aki bírálni merészelt. Maga a pályamester helyeztette el azzal, hogy „összeférhetetlen". Mindez valóban összeférhetetlen a bírálat szabadságával, népi demokráciánk eddigi vívmányaival és a józan ésszel.

Esik eső...



A debreceni fűtőház üzemi ebédlőjének lyukas a teteje. Lyukas bizony. Az eső vidáman kopog az asztal linóleumán, megduzzasztja a levest, péppé áztatja a kenyeret. Egyéb bajokat is okoz az eső. Csak éppen gondot nem okoz — az illetékeseknek.

Disznótor



Fürtön Vince makói vonatvezető egy disznótoros vacsorán alaposan elázott és tökrészegen vette át a szolgálatát a 8540-es számú munkásvonaton. A mezőhegyesi forgalmista, Cselédes András, noha meggyőződött róla, hogy a vonatvezető részeg — tovább engedte a munkásvonatot. Disznósági Valóságos disznótort

Foglalkozzunk jobban a szakszervezeti esti tanfolyamokkal

Közel három hónapja folynak már a szakszervezeti esti tanfolyamok, amelyeknek legfőbb feladata megtanítani a szakszervezeti funkcionáriusokat és aktivistákat feladataik elvégzésére. A tanfolyamokon el kell érni, hogy *az aktivák fokozottabban legyenek éberek, könnyebben felismerhessék az ellenséget és kellően harcolhassanak a jobboldali szociáldemokraták, a klerikális elemek aknamunkája ellen.*

Az ebben az évben lefolyt választásokon igen sok új funkcionáriust és aktivát választottak meg dolgozóink. Valamennyien örömmel vették a tanfolyamok megindítását, mert tudják, hogy feladataik jó elvégzéséhez elsősorban tanulniok kell. Az esti tanfolyamok vezetői általában jobban felkészülnek az előadásokra és szemináriumokra, mint az elmult oktatási évben, és igyekeznek a hallgatóknak gyakorlati példákon keresztül megmagyarázni, hogy mi a feladatuk a párt, a kormány és a SZOT határozatainak végrehajtásában. Ennek eredményeképpen *alapos viták alakulnak ki a tanult anyaggal kapcsolatban és ezekből a vitákból a hallgatók igen sokat tanulnak.* A tanfolyamvezetők többsége jó szemléltető anyagot is alkalmaz, ezek elősegítik a tanult anyag megértését.

Az eddigi tapasztalatok

Az eddigi tapasztalatok azonban azt mutatják, hogy

a területi bizottságok és a központ egyes osztályai nem segítik kellően a tanfolyamvezetők munkáját.

Nem hívják össze őket rendszeresen a tapasztalatok megbeszélésére, nem adnak nekik újabb szempontokat munkájuk megjavítására. *Lazaságok tapasztalhatók a tanfolyamok ellenőrzése terén is.* A felsőbb szervek munkatársai kevés esti tanfolyamon vesznek részt, így nem is tudnak közvetlen segítséget adni a tanfolyamok elvi színvonalának emeléséhez.

Több helyen még ma is *bürokratikusan* szervezik a tanfolyamokat, ami legfőbb okozója a *lemorzsolódásoknak.* Az üzemi bizottságok, de a területi bizottságok egy foglalkoznak kellően a hallgatókkal és ebből adódik, hogy

átlagosan a hallgatók 30 százaléka lemorzsolódott,

sőt egyes területi bizottságoknál, mint pl. *a budapestinél 40 százalékos az átlagos lemorzsolódás.* Előfordult pl. a Nyugatiban tartott üzemi bizottsági és műhelybizottsági elnöki tanfolyamon, hogy *csak 5—6 fő jelent meg a foglalkozásokon.* Mindez arra is mutat, hogy a területi bizottságok és az üzemi bizottságok, de a központ osztályai sem harcolnak kellően az oktatási fegyelem megszilárdításáért. *A notórius mulasztókat eddig még egyszer sem vonták felelősségre* taggyülésen vagy egyéb értekezleten, de a felsőbb szervek sem vonják felelősségre a lazaságokat elkövető üzemi bizottsági és társadalombiztosítási funkcionáriusokat.

Több helyen tapasztalható az is, hogy a tanfolyamok részére nem biztosítják az üzemi bizottságok a megfelelő helyiséget. Rákosrendező állomáson például a társadalombiztosítási tanácsi tanfolyamot mindig más helyiségben tartották meg és a hallgatók asztalok hiányában nem tudtak kellően jegyzetelni.

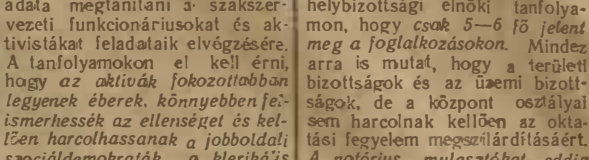
Javítsák meg munkájukat az oktatási bizottságok

Üzemi bizottságaink kevés helyen kérik a helyi pártszervezetek és a politikai tiszt elvtársak segítségét az esti tanfolyamok jó előkészítése és sikeres levezetése érdekében, de a pártszervezetek és a politikai tisztek részéről sincs meg a kellő érdeklődés a szakszervezeti esti tanfolyamok iránt. *Nem kérik számon az üzemi bizottságoktól az oktatási tervek végrehajtását, de pártvezetőségi értekezleten sem számoltatják be az üzemi bizottságokat az oktatási munka állásáról.*

A tapasztalható hiányosságok felszámolása érdekében

meg kell javítaniok munkájukat az oktatási bizottságoknak a központtól az üzemi bizottságokig.

Ahol még nem volna, sürgősen létre kell hozni *az oktatási bizottságot.* Még ebben az évben el kell érni, hogy az oktatási bizottságok valóban *az oktatási munka elvi és gyakorlati irányítóivá váljanak.* Nyujtsanak segítséget a tanfolyamvezetőknek, hogy a tanfolyamokon kellően foglalkozhassanak az ellenség, a klerikális reakció elleni harccal. Funkcionáriusainknak harcolni kell az oktatási fegyelem megszilárdításáért, a tanfolyamok elvi színvonalának emeléséért, és el kell érnünk, hogy *a szakszervezet valóban a kommunizmus iskolájává váljon.*



NEM KÉSZÜLT FEL A TÉLI FORGALOM LEBONYOLÍTÁSÁRA a szegedi rakodási főnökség. A kocsikba fagyott sóder kirakásához nyelvnélküli csákányokat bocsátott a dolgozók rendelkezésére. Emiatt tizenegy kocsi várt az átrakón (Bubrják István Szeged, áruirányító leveléből.)

A KOCSI KI- ÉS BERAKÁSI idejének normáját 160 százalékos átlaggal teljesíti, a kocsi tartózkodási idejét öt óráról három órára csökkentette Sellye állomás. A kocsikihasználás terén viszont csak 42 százalékos eredményt érnek el. Ezen sürgősen változtatni kell.

A PÉCSI FŰTŐHÁZ novemberben 44.51 tonna szénmegtakarítást ért el, százelegytonnakilométer tervét hét és fél százalékkal túlteljesítette, havi mozdonykilométertervét 31 százalékkal, a mosástól mosásig kilométertervét 15 százalékkal teljesítette túl. Emellett a mozdonypark állapota jókozatosan javul, novemberben mozdony vagy motorkocsi nem maradt fekve. (Várnai László tudósítótól.)

HARMINCHAROM SZAZALÉKOS SZÉNMEGTAKARITAST értek el, valamint 76 százalékos mozdonyjavítási költségmegtakarítást Ruzsa József mozdonyvezető és Székely Ferenc fűtő, a celldömölki fűtőház dolgozói. Ebben is megmutatkozik a gyakorlati eredménye annak, hogy a celldömölki fűtőházban tanulmányozzák a Szovjetunió Kommunista Pártja XIX. kongresszusának anyagát. (Setelei István leveléből.)

A BÉKEMŰSZAKOK ELŐTT 80 ezer forint értékű munkafelajánlást tettek a Landler Jenő Járműjavító dolgozói. A békeműszakok alatt felajánlásaikat 30 ezer forint értékű termeléssel teljesitették túl. Így készültek a népek bécsi békekongresszusára. (Várhegyi Ferenc, a Landler Művek békebizottsági titkárának leveléből.)

A műszaki szervezési intézkedési tervbizottság

a szombathelyi pályafenntartási főnökségnél minden évi feladat tervének kidolgozására és a feladat megvalósítására külön albizottságot jelölt ki.

A nemrégiben megalakult bizottság a bizalmiak részvételével rendszeresen tart értekezletet. Ezen beszámolnak az eddigi eredményekről és kitűzik az új feladatokat.

A bizalmiak részvétele biztosítja, hogy a vonalon felmerülő javaslatok, észrevételek eljussanak a bizottsághoz.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden hétfőn. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16. — Telefon: 113—887, 124—893, 313—744. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 20.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5., Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM. Ára: 40 fillér 1952 DECEMBER 22.

LEGKÖZELEBBI FELADATAINK

Írta: Csanádi György, az Államvasutak vezérigazgatója

Az ötéves terv harmadik esztendejének végén dolgozó népünk megfeszített erővel harcol az évi terv teljesítéséért és túlteljesítéséért.

Népünk szeretett vezére, *Rákosi* elvtárs az országgyűlés új ülésszakának megnyitása alkalmával nekünk, vasutasoknak is megmutatta azt az utat, amelyen haladnunk kell, és megjelölte népgazdaságunk fejlesztésében az előttünk álló legfontosabb feladatokat.

Rákosi elvtárs tanítása a vasút szempontjából is nélkülözhetetlen segítséget, iránymutatást jelent feladataink teljesítéséhez.

Hatalmas támogatást jelent számunkra pártunk Központi Vezetősége november 29-én tartott ülésén elhangzott beszámoló is, amelyben *Gerő* elvtárs részletesen elemezte az 1952. év első tíz hónapjának tapasztalatait és irányt mutatott a továbbiakban. Az eredmények és hiányok feltárása — pártunk útmutatása nyomán — meg kell hogy teremtse azt az alapot, amelyből kiindulva az ötéves terv még előttünk álló feladatainak teljesítése és túlteljesítése biztosítható lesz.

Az 1952. év igen nagy követelményeket állított a vasút elé. A feladatait vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a teljesítményi terveket nézve az eredmények kielégítők. 1952. évben a vasút minden eddigit felülmúló szállítási feladatokat oldott meg. Az áruszállítási teljesítmények 15 százalékkal múlták felül az előző év hasonló teljesítményeit, az utasforgalom pedig kereken kilenc százalékkal haladta meg az 1951. évi utasforgalmat. A teheráru tonnakilométer tervet 103.4 százalékra, a teher elegytonnakilométer tervet 104.5 százalékra teljesítettük* november 30-ig bezárólag. Év végére az áruszállítási tervet előreláthatólag 108.8 százalékra fogjuk teljesíteni. A vasúti ipar termelési tervét az első háromnegyed évben 105.8 százalékos eredménnyel zárta. Ezek az adatok azt mutatják, hogy mennyiségileg a teljesítményi terveket túlteljesítettük. De ha nézzük például a teherkocsigazdálkodás, az átlagos vonatterhelés tervét, meg kell állapítanunk, hogy itt komoly lemaradások mutatkoznak.

A legnagyobb lemaradás a menetrendszerinti közlekedésnél, az utazási sebesség, a kocsiforduló teljesítésénél mutatkozik. Gazdaságossági szempontból tehát nem feleltünk meg mindenben a követelményeknek. Az utóbbi hónapokban a lemaradás azt eredményezte, hogy a munkásvonatoknak mintegy három százaléka, a személyszállító vonatoknak pedig mintegy 12—13 százaléka közlekedett késetten. Egyik *legdöntőbb feladatunk, minden erőt összpontosítani a lemaradások felszámolására, a menetrendszerinti közlekedés biztosítására.* Különösen lényeges ez most, amikor az ipar minden területén a terv teljesítéséért és túlteljesítéséért harcolnak a dolgozók, nehogy a mi hiányosságaink akadályozzák a tervek teljesítéséért folyó versenylendületet. *Gerő* elvtárs felhívása nyomán szénbányászatunk fokozza erőfeszítését a lemaradások felszámolásáért. Ez több kocsit, gyorsabb szállítást, gyorsabb kocsifordulót igényel.

A selejt területén — ami nálunk a baleseteket, árukárokat jelenti — koránt sincs minden rendben. A vasúti balesetek emelkedő száma azt bizonyítja, hogy a vezetők nem lépnek fel kellő erélyel a mulasztókkal szemben, nem folytatnak következetes harcot a munkafegyelem megszilárdítása érdekében. Nálunk sem ritkák az olyan vezetők, akik *„jó ember"* színében akarnak feltűnni, akik senkit sem akarnak megsérteni és bekötött szemekkel járnak, nem veszik észre, hogy milyen súlyosan ártanak ezzel a munkásosztály, a dolgozó nép érdekeinek. De számtalanszor nyilvánul meg az is, hogy fontos párt- és kormányhatározatok végrehajtását opportunista módra kezelik, elmulasztják. Opportunista magatartás nyilvánult meg például egyes vállalatok részéről abban, hogy kísérletet tettek a tervek fellazítására, a munkafelvétel, az utalványozás, valamint a minőség előírásainak liberális kezelésére. A vezetőknek megalkuvás nélkül kell küzdeniök a párt- és minisztertanácsi határozatok végrehajtásáért, élesen kell feltárniok a fogyatékosságokat és keményen meg kell követelniök saját határozataik, parancsaik végrehajtását.

Az 1952. év hátralévő feladatainak teljesítése mellett biztosítanunk kell a sima, zökkenőmentes, szervezett átmenetet 1953-ra.

A népgazdaság egyre inkább fokozódó fejlődése növeli a vasúttal szemben támasztott szállítási igényeket. Az áruforgalom terén a szállított áruk súlyát az 1953. évben 12 százalékkal, az árutonnakilométert 10 százalékkal kell emelnünk az 1952. évi várható teljesítéssel szemben. E feladatok megszabják az üzemi teljesítmények mértékét is. Közülük a legjellemzőbbeket említve: az elegytonnakilométer tíz százalékkal, a vonatkilométer hét százalékkal nő az 1952. évi várható teljesítményekhez képest. Ezek igen nagy követelményt jelentenek a vasút számára, amely a vasút minden dolgozójától fegyelmezett, szorgalmas munkát igényel. Döntő módon fokozni kell a verseny lendületét, az élenjáró szovjet mozgalmak bevezetését és továbbfejlesztését, különösen az *„500 kilométeres"* és a *„2000 tonnás"* mozgalmakat. Ezek tömegmozgalommá tétele megoldja azokat a nehézségeket, amelyek a vasúti felépítmény, a gördülőanyag leromlott állapota miatt a következő évben is előttünk állnak. Még nagyobb tervszerűségre és szervezettségre, még mélyebb gazdasági és műszaki szaktudásra lesz szükség. A tervezési munka minőségi megjavítása érdekében elengedhetetlenül szükséges a beütemezett határidők szigorú betartása és ezt minden szervről a legszigorúbban meg kell kívánni. Meg kell szűnni annak a gyakorlatnak is, hogy építkezéseket teljes terv-dokumentáció nélkül kezdjünk el, a terveket kapkodva módosítsuk.

Az 1953. évi üzemi részletterv elkészítésével kapcsolatban a dolgozók széles tömegeit kell mozgósítani a tervezési munkában való részvételre. A műszaki szervezési intézkedések bizottságai a dolgozók javaslatait a legalaposabban dolgozzák fel és gondoskodjanak arról, hogy az elfogadott javaslatok az üzemi részlettervekbe beépítésre kerüljenek.

Az üzemen belüli együttműködés megjavítása érdekében teljes mértékben ki kell irtani a szakmai sovinizmust, *meg kell teremteni a tervek teljesítését célzó egységes akaratot.* Az üzemek közötti együttműködés területén a szállító felekkel való kooperáció helyes megszervezését kell fokozatosan tovább fejlesztenünk és ezzel a vasút tervszerű munkáját biztosítanunk.

Következetes harcot kell folytatnunk az ütemes, egyenletes termelés megvalósításáért. El kell érnünk, hogy a hét, a hónap és a negyedév kezdő és befejező időszakaiban mutatkozó szállítási hullámzás a legkisebb mértékre csökkenjen és a vasárnapi rakodások száma a hétköznapokét megközelítse.

Már most meg kell tennünk minden olyan intézkedést, amely az adminisztráció csökkentésére, a munkáltatás egyszerűsítésére, a munkaidő jobb kihasználása előfeltételeinek megteremtésére irányul. A legszigorúbban kell fellépni azokkal a vezetőkkel szemben, akik nem számolják fel a rohammunkát.

Gondoskodnunk kell vezető és középkádereink gazdasági és műszaki továbbképzéséről, a levelező oktatási forma kiszélesítéséről, a vezetés színvonalának emeléséről. Tovább kell nevelnünk vezetőinket a bírálat és önbírálat helyes alkalmazására.

Minden téren a legszigorúbb takarékosságot kell megvalósítani — mondotta *Gerő* elvtárs. — A normán felüli készletek lecsökkentése érdekében teendő intézkedések során meg kell növelni a forgóeszközök forgási sebességét és biztosítani kell az egymáshoz kapcsolódó anyagok beszerzésének tervszerinti realizálódását. A beruházási munkák terén a rossz tervezés következményeit nem nézhetjük tétlenül. Arra kell törekedni, hogy a hibás terveket elkészítőkkel szemben a legszigorúbb felelősségrevonást alkalmazzuk. Az importanyagok megtakarítása terén 1952-ben elért eredményeket a már bevezetett újítási javaslatok minél szélesebb körben való alkalmazásával és a szükséges pótanyagok minél gyorsabb ütemű beszerzésével kell lehetővé tenni.

A létszámgazdálkodásnál is vannak megtakarítási lehetőségek. Az Országos Létszámbizottság 1952. évben a vasút központi szervénél mélyreható munkát végzett. Munkáját ez évben a külszolgálati területek vonalán kell segítenünk, a legszigorúbb takarékosság szem előtt tartásával. Fokozott mértékben kell eljárnunk azokkal szemben, akik a létszámfegyelmet megsértik. Nem tűrhető meg az, ami például a miskolci igazgatóság III. osztályánál megtörtént, hogy az O. L. B. által megszabott létszámot nem tartották be. Ilyen esetekben a legkeményebben kell az anyagi felelősséget is érvényesíteni.

A jövőévi terv nagyszerű feladatokat állít a vasút minden vezetője és dolgozója elé. Ez még több munkára, jobb eredmény elérésére buzdít minden hazaszerető vasutast. *Rákosi* elvtárs útmutatásával *a megszabott feladatok megoldása* előbbre viszi a szocializmus — a szocialista vasút — építését és ezzel hozzájárul a béketábor erősítéséhez; amelynek élén Sztálin elvtárs lángeszű vezetésével a Szovjetunió áll.

SIKERESEN BEFEJEZTÜK az őszi versenyt

Lendületesen tovább küzdenek dolgozóink az évi terv túlteljesítéséért

Még néhány nap és befejeződik ötéves tervünk harmadik esztendeje. Neki látunk az új feladatoknak, a terv negyedik évének. Büszkén, boldogan hallgattuk a rádióban Rákosi elvtárs beszámolóját a végzett munkáról: erős a mi hazánk, erős a mi népünk, a Szovjetunió vezette béketábor tagjaként keményen dolgozik, épít, hogy védje a béke frontját.

Rákosi elvtárs beszéde újabb lendületet adott ennek a munkának. A beszéd elhangzása után a dolgozók kettőzött igyekezettel fogtak munkához, hogy teljesítsék Sztálin elvtárs december 21-i születésnapja tiszteletére tett vállalásukat, évi tervük befejezését és Gerő elvtársnak a Központi Vezetőség ülésén mondott beszéde értelmében biztosítsák a zökkenőmentes átmenetet az 1953. évi terv megkezdéséhez.

December elején teljesítettük az évi árutonna és irányvonati tervet

A vasút területén a Sztálin elvtárs születésnapjára tett fogadalmak valóraváltása egybeesik az őszi forgalom befejezésével. Pillanatnyilag nincs még tiszta képünk az őszi forgalom eredményeiről, az eddig beérkezett jelentések azonban arról tanuskodnak, hogy sok szolgálati helyen jó eredmények születtek s ezek az eredmények nagyban hozzájárultak az évi terv határidő előtti befejezéséhez és túlteljesítéséhez.

A terv teljesítéséért folytatott harc eredményeként a vasút globálisan december 2-án teljesítette irányvonati tervét, december 4-én pedig árutonna tervét. December 21-re a súlyponti szolgálati helyek zöme 1952. évi tervét globálisan és részletekben is teljesítette. Ezek a szolgálati helyek derekasan vették ki részüket az őszi forgalom sikeres lebonyolításából. A versenyben élenjárókat december 21—31 között ünnepélyes keretek között jutalmazzák meg.

A járműjavító vállalatok kitűnő munkája

Komoly eredményeket értek el a tervteljesítésben a járműjavító üzemi vállalatok, amelyek az ötéves terv utolsó évére előírt termelékenységi mutatót már 6.2 százalékkal túlteljesítették. Éves tervét valamennyi járműjavító vállalatunk már december első felében teljesítette a debreceni Járműjavító ÜV kivételével, amely azonban tervének teljesítését december 21-re szintén vállalta és vállalását erre a határidőre ugyancsak teljesítette.

A fűtőházak élenjárnak a tervteljesítésben

A vontatási szolgálat kezdettől fogva élenjárt a tervteljesítésben. Több fűtőház részleteiben már novemberben befejezte évi tervét. A miskolci fűtőház százelegytonna kilométertervét november 13-án, mozdonykilométertervét 16-án, széntervét pedig 18-án teljesítette. A nagyobb fűtőházak közül teljesítette tervét a Hámán Kató, a debreceni, a hatvani, a nyíregyházi, a püspökladányi, a szegedi, valamint a békéscsabai fűtőház.

A pécsi fűtőház december 16-án fejezte be évi tervét. Százelegytonna kilométertervét 104.5, mozdonykilométertervét 110.5, túlsúlytervét 103.5, széntervét 106.4 százalékra teljesítette, a kocsijavító 120.6, a mozdonyjavítóműhely pedig 100 százalékos tervteljesítést ért el. Rákos fűtőház széntervét, kilométertervét, százelegytonna kilométertervét december 5-én befejezte.

Tervjelentések a budapesti és a miskolci igazgatóság területéről

A miskolci igazgatóság területén Diósgyőr—Vasgyár állomás, Hatvan állomás, Szerencs és Diósgyőr kereskedelmi szolgálat évi tervét december 15-re befejezte. Miskole személypályaudvar december 10-én, Sátoraljaújhely állomás és az igazgatóság területéhez tartozó valamennyi anyagkezelési szolgálat december 1-re teljesítette tervét.

A budapesti igazgatóság területén újabban a Nyugati Műszaki Kocsihivatal jelentette, hogy kocsijavítási és anyaggazdálkodási tervét december 4-én teljesítette, Szolnok pályafenntartási főnökség IX. pályamesteri szakasza pedig fenntartási, felújítási és beruházási tervének december 10-re való befejezéséről számolt be.

Baja állomás tolatásvezetői csatlakoztak a szentesi dolgozók két órán belüli kocsibeállítási versenyéhez

„Olvastuk a „Szocialista Vasútért" december 8-i számában a Szentes állomás dolgozóinak felhívását, amelyben versenyre hívják ki az ország valamennyi állomásának dolgozóját a „két órán belüli kocsibeállításért" — írják lapunknak a bajai dolgozók.

„Mi, Baja állomás dolgozói magunkévá tesszük Szentes állomás dolgozóinak ezt a felhívását és a versenykihívást elfogadva, harcolunk a kocsiforduló lerövidítésével évi tervünk december 21-ig való befejezéséért.

Mi, bajai vasutas dolgozók, akik itt a Tito-határ mentén végezzük munkánkat, nagyon is érezzük a béke megvédésének nagy fontosságát és munkánk fokozásával harcolunk a béke ügyéért."

Győr Pályafenntartási Főnökség dolgozói a téli forgalomért

Győr Pályafenntartási Főnökség XX. pályamesteri szakasza Hegyeshalomban ez évi illetve decemberi tervét december 6-án teljesítette. A szakasz műszaki vezetősége állandóan tudta biztosítani a munkaerőszükségletet annak ellenére, hogy egyéb munkaterületen is segített a feladatok ellátásában.

Budapest-Déli fűtőház jó tervteljesítése

Budapest-Déli fűtőház dolgozói Sztálin elvtárs 73. születésnapjának tiszteletére ígéretet tettek, hogy a fűtőház 1952. évi tervét december 21-re befejezik. A fűtőház dolgozói azonban átérezve az ötéves tervben rájuk váró feladatok nagyságát, vállalásukat túlteljesítették és évi tervüket már december 10-én befejezték.

Ez a jó eredmény annak tulajdonítható, hogy a dolgozók 90 százaléka részt vett a versenyben. A női dolgozók részvétele 97, a DISZ fiatalok részvétele 96 százalékos volt. Az együttes munka eredményeként a fűtőház globális évi tervteljesítése 112 százalék. Egyénileg kiemelkedő teljesítményt nyújtott Berta Pál sztahanovista kocsilakatos 141 százalékos heti teljesítménnyel, Erős Lőrinc sztahanovista kocsilakatos 130 százalékos heti átlaggal, Menakker János mozdonylakatos ifjúmunkás 137. Jánosi Regina kocsitisztító ifjúmunkás 155 százalékos, Tarnal Jánosné vontatási számadó 113 százalékos heti átlagteljesítménnyel.

Az Épületfenntartási Főnökség 1953. évi tervén dolgozik

A MAV Épületfenntartási Főnökség 1952-es tervét december 16-án befejezte. Jelenleg 1953. évi tervének első negyedévi munkálatain dolgozik és már ebben is nagy előrehaladást tett.

370.000 forint értékű terven felüli munka a Jegynyomdában

A MAV Jegynyomda 1952 évi tervét december 10-én befejezte. A korai terviteljesítés lehetővé teszi az üzem dolgozói részére, hogy terven felül 370.000 forint értéket termeljenek a vasút és a népgazdaság számára. Az egyéni tervek teljesítésében *Varga* János gépkezelő jár az élen.

Hiányosságok a terv teljesítéséért folyó versenyben

A jó eredmények mellett nem szabad elhallgatni, hogy sok szolgálati helyen több hiányosság is előfordul a sikeres terv teljesítéséért folyó versenyben. A szolgálati vezetők nem mindenütt segítették a dolgozókat olyan mértékben, ahogyan azt a mozgalom fontossága megkívánta volna. Megtörtént, hogy a szolgálati vezetők csak a helyi párt- és szakszervezeti funkcionáriusok bevonásával tették meg a felajánlásokat anélkül, hogy a vállalásokat előzőleg a dolgozókkal részletesen megbeszélték volna. Ilyen hiba fordult elő a többi között a nagykanizsai Pályafenntartási Főnökségnél, a pusztaszabolcsi fűtőháznál, valamint Lökösháza állomáson. Ilyen körülmények között a részlegek vezetői nem tudják, mi a teendőjük és hogy milyen teljesítményt kell elérni ahhoz, hogy a szolgálati hely vállalásait december 21-re teljesítse. Az ellenőrző közegek is hibát követtek el, mert vizsgálatuk nem terjedt ki a részlegek terviteljesítésére és legtöbbször csak azt nézték, hogy a tervek teljesítése globálisan hogyan áll.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Rácz Sándorné élenjár a propaganda munkában

Huszan ülnek az asztalok mellett, az előadói helyen fiatal barna asszony: *Rácz* Sándorné. A ferencvárosi pályafenntartási főnökség egyik alapfokú politikai iskolájának propagandistája. Második éve vezet szemináriumot, de eredményei máris azt mutatják: jól oldotta meg a feladatokat, sikerült lekötnie hallgatói érdeklődését, megszilárditani a fegyelmet, leszorítani a hiányzók számát.

Eredményei beszédesen bizonyítják: a jó propagandista kellő munkabeosztással összhangba tudja hozni szakvonali munkáját, az oktatómunkát és családi életét. *Rácz* elvtársnőnek két gyermeke van, felelősségteljes beosztásban dolgozik a ferencvárosi pályafenntartási főnökség személyzeti osztályán, alaposan lefoglalt, mégis egyike a legfelkészültebb előadóknak.

Munkamódszerének lényegét ő maga mondja el a foglalkozás befejezése után:

— *Minden foglalkozás elején sajtóbeszámolót tartunk. Tapasztalatom szerint a sajtóbeszámoló igen jól elősegíti a hozzászólások megindulását. A foglalkozások jó légkörének biztositására elengedhetetlen az elvtársi szellem meghonositása. Ezt pedig csak úgy lehet elérni, ha egyénileg foglalkozunk minden hallgatónkkal.*

— *Az egyéni foglalkozásra különösen jó alkalmat ad a Szovjetunió Kommunista Pártja XIX. kongresszusának tanulmányozása. A hallgatók érdeklődésére jellemző, hogy külön is kérdéseket tesznek fel a foglalkozások előtt és után és a XVIII. kongresszus határozatai felől is érdeklődnek. Ez az érdeklődés büszkeséggel, örömmel tölti el a propagandistát és még jobb, még odaadóbb munkára ösztönzi.*

— *A pártszervezet segitségét egyetlen propagandista sem nélkülözheti. Nálunk, a pályafenntartásnál az oktatáson résztvevők nagyrésze kivülről, a szakaszokról jár be. A pártszervezet biztositotta, hogy az elvtársakat időben leváltsák a szolgálatból. A pártvezetőségi tagok patronázsmunkát is vállaltak, hetenkint végiglátogatnak egy-egy szakaszt, tanácsokat adnak az elvtársaknak a tanulással, a jegyzetkészitéssel kapcsolatban és külön foglalkoznak a hiányzókkal.*

— *A propagandistának gondoskodni kell a dolgozók tanulási lehetőségéről is. 4-es szakaszunkon már külön tanulószoba van a laktanyában, a többi pályamesteri szakaszon pedig biztositottuk, hogy a dolgozók az irodahelyiségekben tanulhassanak.*

— *Sikerült elérni azt is, hogy nemcsak a pártcsoportbizalmiak és a népnevelők, hanem a szakszervezeti bizalmiak is segitségemre vannak oktatási munkámban, velük is megbeszélem a tennivalókat.*

— *És végül a legfontosabb: a propagandista is állandóan tanuljon, képezze magát, olvasson, szépirodalmat és szakirodalmat egyaránt. Szeressen tanulni és szeressen tanitani, mert munkája csak így lehet eredményes.*

Pártoktatási tapasztalatok

Mondani sem kell, milyen örőm minden kommunistának, hogy pártoktatásban részesülhet, gyarapithatja elméleti tudását, szélesitheti politikai látókörét. Magam 1945 óta állandóan résztveszek a pártoktatás különböző formáiban, de sosem éreztem azt, amit most, amikor a párttörténet anyagának tanulmányozására vontak be. Úgy érzem, ez külön *megtiszteltetés*, amely egyben *kötelezettséggel jár minden hallgató számára.* Talán éppen ebből az érzésből fakadt, hogy *egy kis szorongással mentem el az első konferenciára*, mert úgy gondoltam, kevés tudással rendelkezem ahhoz, hogy megtudjak birkózni a nagynak és nehéznek tartott anyaggal. Féltem azonban csakhamar elmult, mert a tanulnivalók nehézségek legyőzéséhez nagy segitséget kaptam a pártszervezettől.

Ennek köszönhetem, hogy hogy az eddigi négy konferencia után máris érzem: a *Szovjetunió történetének, a bolsevik párt harcainak megismerésén keresztül sikerült jobb munkásává lennem pártunknak*, mert sokkal jobban megértem azokat a feladatokat, amelyek a szocializmus építésében reánk hárulnak. Igyekszem a tanultakat napi munkámban hasznositani. *Nagy segitséget nyujt a párttörténet tanulmányozása a dolgozók nevelésében, a munkafegyelem megszilárditásában, a terveljesitésre való ösztönzésben.*

Tanulásunkhoz nagy segitséget nyujt *Balogh* elvtárs konferenciavezető, aki minden kérdést alaposan megtárgyal a kollektiva tagjaival. Ennek eredményeként máris *jó közösségi szellem alakult ki* és igen örvendetes, hogy *lemorzsolódás egyáltalán nem tapasztalható*, a legutóbbi foglalkozáson is *teljes számban megjelentek iskolánk tagjai.* A hallgatóság felkészültsége hétről hétre jobb és örvendetes, hogy a legutóbbi foglalkozáson már *élénk vitakészség is jelentkezett.* Célunk, hogy ezt a készséget egészen kifejlesszük.

A magam részéről minden konferencia előtt alaposan átnézem a tanulmányozom a kötelező irodalmat és minden esetben kijegyzetelem. Előfordult már, hogy valamit nem értettem meg. Ilyen esetben a tankörvezetőhöz fordultam, aki magyarázatával, tanácsadással átsegitett a nehézségen.

Tankörünk l lányossága, hogy *a bírálat — önbirálat szelleme nem él még elég mélyen a hallgatókban.* Pedig ez egyik feltétele annak, hogy még jobbá, eredményesebbé tegyük munkánkat. Csak alapos önbirálattal tudjuk elvégezni ezt a feladatot, amelyet a pártszervezet reánk, a párttörténet hallgatóira bizott, hogy patronáljuk a politikai iskola első, második évfolyamának azokat a hallgatóit, akik rendszertelenül jelennek meg a foglalkoztatáson. Jó felkészülésükért és aktivitásukért elismerés illeti: *Mátyus* László, *Horváth* Gyula, *Szabó* Istvánné, *Szentesi* Miklós, *Márton* István elvtársakat, viszont bírálat illeti *Kamarás* Ferenc, *Csákvári* Sándor, *Molnár* Imre, *Egyedi* Sándorné, elvtársakat, akik *nehezen akarnak bekapcsolódni a vitába.* Biztos vagyok azonban benne, hogy segitségünkkel ők is aktivabbakká válnak és az elmélet birtokában könnyebben fel tudják venni a harcot az ellenséggel szemben a vasút feladatainak teljesitéséért.

Körmendi Gergely
Komárom állomás dolgozója

A szovjet sztahanovista tapasztalatok ISKOLÁJÁBÓL



A tél mindig nehéz megpróbáltatást, kemény vizsgát jelent a vasutasoknak. A vasutasok azonban sikeresen állják azt a vizsgát.

Állomásainkon gazdag tapasztalatot gyüjtenek a különböző időjárási feltételek között. Ez a tapasztalat teszi lehetővé az élenjáró sztahanovistáknak, hogy úrrá legyenek a téli időjárási nehézségek felett és bármilyen időjárás mellett teljesitsék tudják a műszaki folyamat normáit.

N. ORLOV,
a Délnyugati Vasutak forgalmi szolgálati főnöke, forgalmi ezredes igazgató.

M. D. PJERGA:

I. Fagy esetén mások a munkaeljárások.

Az erős fagy a vasútállomások tolatási munkáját nagymértékben megnehezíti. Minél alacsonyabb a levegő hőmérséklete, annál roszszabbul és lassabban gördülnek a kocsik a tolatásoknál. Ez azzal magyarázható, hogy fagyos időben a kocsik kerékagyában lévő kenőanyag összesürüsödik s ezáltal megnövekedik a mozgással szembeni ellenállás a kerekek munkarészein. A sineken levő hó, a hóviharok, szelek, a kocsikapcsolószerkezetek ráfagyása szintén megnehezitik a tolatási müveleteket.

Természetesen, ha ilyen időjárási feltételek mellett ugyanolyan eljárásokkal dolgozunk, mint nyáron, úgy ugyanazon rendezési munka elvégzéséhez jelentékenyen több időre van szükség. A gyakorlat azt mutatta, hogy ott, ahol a tolatóbrigádok számitásba veszik az időjárási változásokat és a vonatösszeállitás és szétkapcsolás munkaeljárásait ennek megfelelően változtatják, — könnyebben győzik le a téli időjárás nehézségeit és ilyen esetekben a fagy és hóolhar ellenére a tolatásokat ugyanolyan sikeresen végzik el, mint nyáron

Most, a tél előtt állva, megtanultam a tolatómunka legtökéletesebb munkamódszereit, részletesen megismertettem velük egész brigádunkat és most napról napra felhasználom azokat. Igy akár fagyban, akár hóesés idején megtalálom a szükséges eljárást.

Én a fasztovi I. számú állomáson dolgozom. A Kiev felé induló és a rendező és gyüjtővonatokkal Vinyica és Odessza felől beérkező koosi-sorokat rendezem. A leningrádi és moszkvai üzemek élmunkás kollektiváinak felhivására az én teljes brigádom is bekapcsolódott a szocialista munkaversenybe az ötéves terv időelőtti teljesitéséért. Megszerveztük az összeállitási munkát és a kitüzött normákat túlteljesitjük.

II. Hogyan veszem át a szolgálatot?

Szolgálatomba 30—40 perccel előbb érkezem a munka kezdete előtt, hogy időm legyen az egész tolatási művelet áttekintésére.

Megvizsgálom, hogy a különböző rendeltetésü kocsikból mennyi van a rendezővágányokon, nincsenek-e rajtuk *„idegenek"*, azaz olyan kocsik, amelyek tévedésből kerültek a csoportosító vágányra. Megvizsgálom továbbá, hol van önműködő kocsikapcsolás, hol vannak kézifékek és fékvezetékek. Megtudom, végeztek-e javitást és megtörtént-e a kocsik szolgálati átvizsgálása.

Bejárva a területet, megállapitom azt is, vannak-e szétrendezésre váró vonatok és készen állanak-e az indításra. Pontosan megállapitom, mi lesz a munka, amit az általam leváltásra kerülő kocsirendező a szolgálat átadásáig nem fog befejezni.

A mozdonyvezetőtől megtudom, milyen állapotban van a mozdony és mennyi időre elég a szén és a viz.

Télen a rendezőpálya bejárásakor azt is megvizsgálom, nincsenek-e hóval befújt vágányok, váltók, vágányközök.

Mindezeket elvégezve, elmegyek az üzemterv megbeszélésre, ahol tájékozódom az állomáson lévő helyzet és a beérkező vonatok felől.

Megismerkedem az egyes műszakok munkatervével. Jelentem a forgalmi irányitónak a kocsiszakaszomban lévő helyzetet, különösen a megfigyelt hiányokat és utána megkapom tőle a konkrét tervet az első 3—4 munkaórára.

Ezután az előbbi műszak kocsirendezőjétől átveszem a szolgálatot az egész brigád jelenlétében, hogy mindenki együttesen kapcsolódjék be a dolgok menetébe.

Mindez lehetővé teszi, hogy a szolgálat első percétől kezdve teljes iramnal végezhessük a munkát.

(Folytatjuk.)

Gátolja az újítómozgalom fejlődését

A munkavédelmi és egészségvédelmi újítások elbirálásánál igazgatóságunk egyes dolgozói nem járnak el kellő gondossággal. A hiba főként az, hogy több újitás megvalósitása nem a forgalmi szakszolgálat hatáskörébe tartozik, hanem a műszaki osztálynak kellene végrehajtani azokat.

A műszaki osztály azonban a legtöbb munkavédelmi, balesetelhárítási és egészségvédelmi újítás megvalósitása elől mereven elzárkózik, nyilván azért, mert ezeknek az újitásoknak az eredményét nem lehet úgy kiszámitani, mint a műszaki jellegü újitásokét.

Ez az eljárás gátolja az újítómozgalom egészséges fejlődését a forgalomnál. Miután a többi igazgatóságnál is hasonló a helyzet, szeretnénk az illetékesektől segitséget kapni a munkavédelmi újitások jobb elbirálásához.

BODÓ MIHÁLY,
a szegedi igazgatóság III. osztályának újitási megbizottja.

Pécsbánya-rendező elmaradt a terveljesitésben

Lemaradt a kocsimozditási terv teljesitésében Pécsbánya-rendező. Csak 92 százalékos eredményt ért el. Munkálában gátolta, hogy a tolató tartalékmozdonyok gyengébb teljesitményüek, gyakran csőfolyásosak. Ennek a hiányosságnak a felszámolása a pécsi fütőház kötelessége. De rossz eredményt ér el Pécsbánya-rendező a menetrendszerü indítás terén is. Még a körfolyamatos mozdonyforduló val közlekedett vonatok is vártak mozdonyra.

Pécsbánya-rendező a kocsitartózkodást 107 százalékra teljesitette. Ezt azonban nem jobb szervezéssel érte el, hanem az elegyek rendezetlen továbbitásával. Pécsbánya-rendező kocsitartozkodási tervének ugynevezet „túlteljesitése" — több munkát okoz Magyarbolv és Villány állomáson. *(Pécsi tudósitonktól.)*

MIT JELENT A SEGÍTENI-AKARÁS

A szombathelyi fütőháznak már nem egy problémáját oldotta meg a Gazda-mozgalom. Legutóbb például a hegesztés hez sárgarézpálcára volt szükségük. Anyagot azonban nem kaptak.

Buzás Imre csoportvezető felfedezte, hogy az állomáson az erősen oxidálódott ablakrácsok sárgarézből készültek. Engedélyt kért, hogy a rézrácsokat vasrácsra cserélhessék ki.

Igy jutott a fütőház mintegy harminc kilogrammnyi sárgaréz hegesztőpálcához. Ezt az anyagot csak külföldről, drága valutáért lehetett volna beszerezni.

Buzás Imre megértette „pártunk, *Gerő* elvtárs útmutatását: *„A takarékosság kérdését most másként kell felvetni, mint ahogy eddig felvetették. Most sokkal alaposabban, körültekintőbben kell megvalósitani a takarékossági rendszabályokat, szigorúbban, keményebben mint ahogy eddig tettük".*

Megértette e egyben be is bizonyitotta: mit jelent a segitenakarás, mit jelent, ha magunkénak érezzük népgazdaságunk fejlesztését.

Négykilométeres hópalánk

Négyezer méter hosszúságban tartalék hópalánkokat létesitettek a szombathelyi pályafenntartási főnökség területén, ahol tavaly nem volt megfelelő védőeszköz a hófuvások ellen.

Ipolyi László műszaki főintéző javaslatára az erdőigazgatóságtól kértek engedélyt füz- és gallytörésre. Az igy szerzett anyagból készitették az ideiglenes, tavasszal ezétszedhető hópalánkokat, amelyeket a vasútvonal mentén, idegen területen állitottak fel.

A tavaszi mezőgazdasági munkák megkezdése előtt a palánkokat eltávolitják és jövő télre az erős havazások előtt ismét felszerelik.

NEMZETKÖZI hírek

A „SYGNALY", a lengyel vasutas szakszervezet lapja, hogy nagyobb érdeklődést keltsen az őszi csúcsforgalom jó lebonyolitása iránt — pályázatot hirdetett. A versenyzőknek meg kell irniok, hogyan készült fel egységük az őszi csúcsforgalom lebonyolitására. A beküldött munkáknak tartalmazniok kell az előző évi csúcsforgalom tapasztalatait, rá kell mutatniok a nehézségekre, s arra, hogyan igyekeztek ezeket a nehézségeket a dolgozók ieküzdeni

AZ OSZTRÁK VASUT súlyos anyagi válságba jutott — irja a „Der Eisenbahner" cimü osztrák vasutas ujság. A takarékosság lehetetlen a rossz anyag miatt. A lassú jelek száma 1952-ben 280-ról 421-re növekedett, vagyis a növekedés 50 százalékos. A vágányszükséglet évi 40.000 tonna; ezzel szemben 1946 óta mindössze 69.000 tonna állott rendelkezésre, ennélfogva 170.900 tonna hiány állott elő. Évente egymilió talpfára volna szükség, ezzel szemben 1945 óta mindössze három és félmillió darab volt az utánpótlás hétmillió helyett, tehát a szükségletnek mindössze fele. Az onnaghiányt a kizsákmányoló kapitalista gazdálkodás okozta.

A NÉMET DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG vasutasainak lapja a „Fahrt frei" tudósitást közöl a Gressler mozdonybrigád munkájáról. A Gressler brigád 1951 november 6-án vállalta, hogy mozdonyát saját maga ápolja és javitások nélkül 111.000 kilométert fut vele. A brigád teljesitette vállalását, sőt túl is teljesitette 132.000 kilométer lefutásával. Ennek során 2934 tonna szenet és 75 kilogramm olajat takarított meg összesen 76.604 márka értékben.

„TRYBUNA LUDU" IRJA: A lengyel vasutasok igen jó eredményeket értek el a teheráru szállitásban, a tervezésben és a kocsikihasználásban, azzal hogy egyes állomások és a szakszolgálati ágak között versenyt indítottak. Az első eredmények után azonban az elbizakodottság kezdett erőt venni a dolgozókon és az eredmények nem fejlődtek tovább. A lap arra bátdítja a vasutas dolgozókat, hogy a téli forgalomban újitsák meg a versenv lendületét.

A „DER EISENBAHNER" beszámol az osztrák társadalombiztositás 1951 évi működéséről. A társadalombiztositási döntőbiróság elé 11.400 esetet terjesztettek az év folyamán. Ezekből 5 százalék esett betegségi, 95 százalékos baleset- és járadékbiztositási ügyekre. A döntőbiróság az igények 70 százalékát elutasitotta és csak 30 százalékát teljesitette, ami igazos felháborodást kiváltott az osztrák vasutasok soraiban.

A Társadalombiztositási Világkonferencia — a békeharc fontos állomása

— *Hogyan készülhetünk a Nemzetközi Társadalombiztositási Konferenciára?* — vetődik fel gyakran a kérdés az üzemi szakszervezeti bizottságoknál. A március 2-án Bécsben összeülő *Társadalombiztositási Világkonferencia* ügyét ugyanis már magukénak érzik a dolgozók, érdeklődnek, mi a jelentősége a konferenciának, hogyan kapcsolódhatnak be az előkészitő munkába.

Az üzemi szakszervezeti bizottságok feladata, hogy megmutassák a Szovjetunió és a népi demokratikus országok eredményeit s ezeket hasonlitsák össze a kapitalista országok elmaradottságával, a kizsákmányolt tömegek sorsával. De az összehasonlitás alapjául szolgálhatnak a Horthy-Magyarországon uralkodott állapotok is, amikor a dolgozók magas biztositási járulékaiból nem kórházakat építtettek a rendszer haszonélvezői, hanem üdülőket a maguk számára, ugyanakkor pedig a magyar munkásság 98 százaléka legfeljebb elemi iskolai tanulmányából tudta, hogy Balatonunk van, hogy gyönyörü hegyvidékei üdülőhelyeink vannak.

De ezernyi lehetőség nyilik, hogy akár csak *egy-egy üzem életén belül* is összehasonlitási alapot találjunk a mult és a jelen között, az üzemi konyháktól kezdve a női dolgozók védelméig.

Az üzemi bizottságok, a társadalombiztositási tanácsok kapcsolják össze a nemzetközi konferencia előkészületeit a *békéért vivott harccal.* A kapitalista országok fegyverkezési költségei szorosan összefüggenek a társadalombiztositási költségekkel, mert a fegyverkezési költségek elsősorban a társadalombiztositási és kulturális költségek rovására növelik. Tehát ha a kapitalista országok dolgozóinak harcát segitjük társadalombiztositási érdekeik megvédéséért, a békéért vivott harcot visszük előbbre.

Ezeken a szempontokon belül igen tág lehetőség nyilik arra, hogy a dolgozók részleteiben is megismerjék a *Nemzetközi Társadalombiztositási Konferenciára* váró feladatokat és segitsék az előkészületek munkálát.

Rendkivüli kongresszuson követelte a Belga Vasutas Szakszervezet a kormány lemondását

A Belga Vasutas Szakszervezet rendkivüli kongresszust hivott össze azzal a sulyos helyzettel kapcsolatban, amelyben a belga állami vasuttársaság van.

A Vasutas Szakszervezet elnöke beszámolójában megállapitotta, hogy a kormány politikája következtében az állami vasuttársaság sulyos pénzügyi válságba került. A válság egyre élesedik, mert a társaság évente több mint 400 millió frankot fordit különböző katonai és más szállitmányok dijtalan továbbitásának fedezésére, amikor a vasutak deficitje jelenleg 220 millió frank. A kormány a hiányt a vasutasok rovására akarja fedezni. A közlekedésügyi miniszter utasitására tömegesen bocsátották el a munkásokat és alkalmazottakat a vasúttól. Ez évenként 120 millió frank „megtakaritást" eredményezett, de növelte a munkanélküliséget.

A kongresszus határozatot fogadott el, s abben megállapitja, hogy a kormány nem könnyiti meg az állami vasuttársaság helyzetét, a társaság igazgatótanácsában egyes személyek nem a vasuttársaság, hanem az általuk képviselt tőkeérdekeivel törődnek. A kongresszus végül pontokba foglalta a vasutasok követelését, majd határozatban fejezte ki azt a kivánságot, hogy a kormány mondjon le.

Folyik a szállitás a kujbisevi vizierőmű építkezéséhez



Zsiguljevszkben, a Szovjetunió hatalmas új vizrendszerének jobbparti városában most készült el egy új vasúti szárnyvonal és máris megindult rajta a szállitás a kujbisevi vizierőmű építkezéséhez. Képünkön egy nagyobb anyagszállitmány, villanykotrógép alkatrészek érkezése látható a zsiguljevszki pályaudvaron.

Magyar-csehszlovák komplexbrigád-szerződés

December 19-én ismét összeült Szob állomáson a magyar-csehszlovák komplex-brigád vegyesbizottság, hogy felmérje a legutóbbi értekezlet óta végzett munkát, feltárja a hiányosságokat és megszabja a következő feladatokat.

Mindkét részről rendkívüli fontosságot tulajdonítottak a találkozónak s ezt mi sem bizonyítja jobban, hogy a csehszlovák közlekedésügyi miniszterhelyettes és magyar részről *Prieszol* József elvtárs, a közlekedésügyi miniszter első helyettese is résztvett az értekezleten. Az értekezlet részvevői közöt ott láttuk Anton *Balas* elvtársat, a csehszlovák vasutas szakszervezeti szövetség elnökségi tagját, a szlovák vasutas szakszervezet főtitkárát. Magyar részről megjelent az értekezleten *Bognár* Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Főosztály vezetője, *Szekszárdi* Imre elvtárs, a budapesti MÁV Igazgatóság Vasútpolitikai Osztályának vezetője, *Araló* Károly elvtárs, a budapesti MÁV Igazgatóság vezetője, *Bán* István, a budapesti területi bizottság elnöke.

Az értekezlet elején *Porkoláb* Tivadar elvtárs, Szob állomás főnöke ismertette a legutóbbi konferencia óta eltelt idő munkaversenyeredményeit és hiányosságait. Megállapította, hogy a kölcsönös eredmények csehszlovák és magyar részen egyre inkább emelkednek és a vegyes komplex-brigád egyre eredményesebben oldja meg feladatait. Hibák azonban még vannak. A jelzőnél való vonatfeltartóztatás még mindkét részen gyakran előfordul. Ugyanakkor magyar részről nem minden esetben biztosították a csehszlovák gépek három órán belüli visszafordítását. Baiok vannak még a menetrendszerinti indításnál is, amelyet meg kell javítaniok.

Anton *Balas* elvtárs felszólalásában javaslatot tett a komplex-szerződés egyes pontjainak átdolgozására, mert a régi a fejlődés gátjává vált. Új pontként felvették a vonatok menetrendszerinti közlekedését, a számadás-elválasztások mai átlagának 50 százalékra való csökkentését és bizonyos engedményt a kocsik átadásánál és átvételénél, javítás, rakományigazítás, stb. esetén.

Bognár elvtárs felszólalásában hangsúlyozta a nemzetközi proletárszolidaritás elmélyítésének fontosságát és örömét fejezte ki a két baráti nép vasutasainak eredményes munkássága felett.

Szekszárdi elvtárs javasolta, hogy a többi népi demokratikus országokkal is kössenek komplexbrigád-szerződést, hogy így átfogó erővel jelentkezzen a népi demokratikus országokban a brigád munkájának eredménye.

A vegyesbizottság végül elfogadta egy vándorzászló alapítását az élenjáró komplex-brigád jutalmazására.

A közlekedésügyi tárca költségvetési vitája az országgyűlésben

Az 1953. évi költségvetés vitája során az országgyűlés pénteken tárgyalta a *közlekedésügyi minisztérium* költségvetését. A költségvetést *Gáspár* Sándor elvtárs ismertette. Beszámolt arról, hogyan hajtotta végre közlekedésünk eddigi feladatait és mennyiben segítette elő népgazdaságunk fejlődését. Hangsúlyozta: az elért eredmények döntő szerepe van a vasutas dolgozók lelkes munkájának, helytállásának, a termelőeszközök jobb kihasználásának, a menetirányító szolgálat fokozatos kiszélesítésének, az önműködő térközbiztosító berendezések szélesebbkörű alkalmazásának. 1953-ban a költségvetés nagy összegeket irányoz elő a vasút továbbfejlesztésére.

Az államvasutak beruházási terve e megnövekedett feladatokhoz mérten 31 százalékkal emelkedik.

A költségvetés mintegy 52 milliő forintot biztosít a vasutas dolgozók kulturális és szociális szükségleteire, a társadalombiztosításra és egészségvédelemre pedig több mint 133 milliő forintot.

Gáspár elvtárs ezután ismertette gépjárműközlekedésünk eredményeit és feladatait.

A jövő évben a tehergépkocsipark teljesítménye tovább emelkedik és 171 százaléka lesz az 1950. évinek. Ehhez gépkocsiállományunk megfelelő növelése, a vidéki hálózat fokozottabb fejlesztése, a gépkocsik jobb kihasználása, a meglévő rejtett tartalékok feltárása és fokozott takarékosság szükséges. A távolsági autobuszközlekedés területén fő feladatunk, hogy a bányász- és munkásjáratokat tovább fejlesszük és ezzel a dolgozók közlekedését megkönnyítsük. Nagy gondot kell fordítani közutaink állapotának megjavítására, az autóalkatrészgyártásra. Komoly segítséget kell nyújtania ehhez a feladathoz az általános gépipari minisztériumnak. A költségvetés jelentős összeget biztosít a hajópark növelésére, a szabadkikötő továbbfejlesztésére és egy 2000 tonnás tengerjáró hajó építésére.

A villamosforgalomról szólva elmondotta, hogy ebben az évben 45 millió fővel több utast szállítottak, mint 1951-ben, 1953-ban pedig az utasok száma előreláthatóan további négy százalékkal növekszik. Ezért 1953-ban új trolibuszjáratok indulnak.

1953-ban igen nagy összegeket fordítunk ötéves tervünk büszkeségének, a földalatti gyorsvasútnak építésére.

Gáspár Sándor elvtárs ezután elmondotta, hogy a közlekedésügyi minisztériumban megtartott értekezleten a főkönyvelőségek dolgozói — szemelőtt tartva *Gerő* elvtárs beszédének útmutatását — felajánlást tettek, melyben vállalták, hogy a tárca 1953-ra tervezett forgóalap kiegészítéséből 30 millió forintot megtakarítanak és népgazdaságunk rendelkezésére bocsátanak.

Javasolta, hogy az országgyűlés ennek megfelelően a közlekedésügyi minisztérium vállalatai részére előirányzott forgóalapkiegészítést 30 millió forinttal csökkentse.

A költségvetést a *Magyar Dolgozók Pártja* és saját nevében elfogadta.

Az országgyűlés *Gáspár* Sándor elvtárs módosító indítványát kiadta a gazdasági és pénzügyi bizottságnak azzal, hogy a bizottság erre vonatkozó jelentését a költségvetés vitájának bezárása után tegye meg.

JÓ műszaki és szervezési intézkedési tervértekezletekkel az ÚJ TERVÉV SIKERÉÉRT

„A magyar ipart az 1952. évi terv jó befejezése mellett az 1953-as évi terv foglalkoztatja. A jövő esztendőre iparunk termelését 16 százalékkal akarjuk megemelni." (Rákosi elvtárs országgyűlési beszédéből.)

Kemény, munkában edzett kezek kis füzetet forgatnak. Az *Északi Járműjavító* dolgozói figyelemmel lapozgatják a tizenkétoldalas füzetet, amely pontról pontra ismerteti az üzem 1953. évi feladattervét.

— A feladattervet, amelyet mindenkinek meg kell ismernie a műszaki szervezési intézkedések tervének elkészítéséhez, valamennyi dolgozónk megkapta — mondja *Lurmann* Imre, az üzemi bizottság elnöke. — *Hibák azonban voltak: A műszaki vezetőség későn adta ki a felbontott tervet és sem az üzemi bizottság, sem a pártszervezet nem sürgette elég erélyesen a tervek nyilvánosságrahozását. Ezt az időveszteséget fokozottabb felvilágosító munkával kell pótolni, hogy itt állunk az 1953-as tervév küszöbén és fontos, hogy a dolgozóktól minél több javaslatot kapjunk munkánk megkönnyítésére, észszerűsítésére, tervszerűbbé tételére.*

A jó terv a dolgozók javaslataira épül

A késlekedés valóban fokozottabb munkára serkentette az Északi Járműjavító műszaki vezetőit, akik röpgyűléseken is felhívták a dolgozók figyelmét arra, mennyire fontos, hogy minél több javaslattal járuljanak hozzá üzemük jövőévi tervének előkészítéséhez. *„Ha munkánkat az 1952. évi módszerekkel akarjuk folytatni, kétséges, hogy a legnagyobb erőfeszítés árán elérjük a kívánt eredményeket"* — írja a tervfüzet bevezetője, majd így folytatja: *„Ez lesz első műszaki fejlesztési tervünk, amely dolgozóink javaslatára épül."*

A X-es villamos-mozdonyjavító osztály röpgyűlése már reményt adott arra, hogy a dolgozók megértették a felhívást és átérzik *Gerő* elvtársnak a *Központi Vezetőség* ülésén mondott szavait: *„Az ipari termelés 16 százalékos emelése 1953-ban olyan feladat, amely... egész munkásosztályunktól és műszaki értelmiségünktől rendkívül magasfokú szervezettséget, fegyelmezett, szorgalmas munkát, igen komoly erőfeszítést követel meg."*

Az első javaslatok

Néhány perccel a röpgyűlés után *Alter* István villanylakatos már két írásbeli javaslatot adott be *Görbitz* Sándor osztályvezető mérnökhöz, a javaslatok elbírálására alakult bizottság vezetőjéhez. Alter elvtárs a Rödermozgalom kiszélesítését, a fiatalok oktatását látja az egyik legfontosabb feladatnak. De nemsokára újabb javaslat érkezik: *Dallos* elvtárs csoportvezető arra hívja fel a figyelmet, hogy vezessék külön íven a munka- és anyagfelvételt, így a gyártáselőkészítő osztály munkája is megjavul s ez az eljárás nélkülözhetetlen az anyagnormák bevezetéséhez.

Chambre János csoportvezető, aki eddig 18 újítással segítette az üzem munkáját, valamint *Szabó* Gyula csoportvezető, *Száraz* József, *Pásztor* Károly, *Kaszás* József és a sztahanovista *Nyirati*-brigád tagjai a műszaki tanácsadó szolgálattal beszélik meg előbb javaslataikat.

„Minden munkakörben lehet jobb módszert találni"

A X-es osztályon, de az *Északi Járműjavító* többi osztályán is az 1953-as tervévre készülnek már a dolgozók és igyekeznek hozzájárulni a megnövekedett feladatok sikeres megoldásához. A pártszervezet közvetlen segítséget nyújt a javaslatok elkészítéséhez, a bíráló bizottságok munkájában az alapszervi titkárok és a szakszervezeti bizalmi elvtársak beszélgetésük során felhívják a dolgozókat, hogy mielőbb tegyék meg javaslataikat s éppen egy ilyen beszélgetés után mondotta Bacsa András elvtárs:

— Tudom, hogy minden munkakörben lehet jobb, haladottabb módszert találni. Műszak után gondolkozni fogok, hogy a „műszint"-terv melyik pontjával kapcsolatban tehetek a legeredményesebben javaslatot.

Újítóink vegyenek részt az Országos Újító Kiállításon

Nagy eseménye lesz az újítómozgalomnak az 1953-as évben. Az Országos Találmányi Hivatal márciusban valamennyi iparággal együttműködve Országos Újítókiállítást rendez.

E kiállítás arra hivatott, hogy bemutassa a legkiválóbb sztahanovisták, újítók kiemelkedő munkamódszereit, találmányait és technikai újításait. A kiállítás szemléltetni az újítási eredmények miként segítik elő az ötéves tervben kitűzött feladatok megvalósítását.

E kiállításon újítóinknak jelentőségéhez mérten kell újításaikkal képviselni a vasutat.

Az újítók nagyszerű kezdeményezésén azonban csak úgy tehetjük közkinccsé, ha a MÁV szolgálati helyek újítási megbizottai az újítási tárgyak elkészítésében a felettes újítási szervek felmérése szerint működnek közre.

A téli gurítón hősies munka folyik

— A téli időjárás fokozott munkát, figyelmet és fegyelmet kíván a gurítódombon szolgálatot teljesítő vasutasoktól is — mondja *Takács* Lajos, a ferencvárosi állomás normairodájának vezetője. — *Két gurítódombunk van, téli és nyári, a téli domb lejtése lényegesen erősebb, mégis lassabb a kocsik gurulási sebessége. Az őszi forgalom idején 50 kocsi leguritásához átlag 18 perc volt szükséges, most 25 perc ötven kocsi leguritási ideje. A gurítódomb novemberi tervét csak 96 százalékra teljesítette, de december első tíz napjában már 104 százalékos eredményt értek el. A teljesítmény javulása reményt ad arra, hogy állomásunk teljesíteni tudja guritási tervét, annak ellenére, hogy jelenleg hét terveteljesítési tényező között a gurító teljesítése a legalacsonyabb.*

A téli guritódombon most csakugyan mozgalmas az élet a dolgozók minden erejükkel a terv teljesítéséért küzdenek és ebben igen nagy segítséget kapnak a pályafenntartástól, amely külön brigádokkal gondoskodik a váltók, a vágányok és a vágányok menti utak tisztántartásáról, homokozásáról.

— Nagyobb figyelmet kíván ilyenkor a munka, a váltók is nehezebben működnek — mondják a gurító állító központban *Herceg* Gábor és *Hegedüs* József váltókezelők. — *Hidegben a csapágyolaj megsürüsödik, emiatt a kocsik lassabban gurulnak, arra kell tehát leginkább figyelnünk, nehogy határon kívül maradjon kocsi.*

Kovács Imre gurításvezető minőségi munkával küzd a terv teljesítéséért, a balesetmentes munkáért, a félreguritások csökkentéséért.

— A téli forgalom sikeres lebonyolításáért igyekszem még jobb kapcsolatot keresni a forgalmi szolgálattal — mondja. — *Együttes munkával kell elkerülnünk a vonattorlódásokat, de biztosítanunk kell munkánk folyamatosságát is, küzdenünk kell azért, hogy a munka ne álljon a gurítódombon.*

Tihon István váltókezelő és saruzó a guruló kocsik sebességének megfelelő csökkentésével járul hozzá a gurítódomb teljesítményének fokozásához.

Jó együttműködéssel a téli oktatáson tanultak alkalmazásával a ferencvárosi gurítódomb dolgozói meg fogják tartani búcsúzóul tett ígéretüket: *„A guritás nem áll meg egy percre sem, bármilyen legyen is az időjárás."*

A szegedi igazgatóság versenyfelhívása a munkás- és személyvonatok késésének megszüntetésére

„A Szabad Nép" „Miért késnek a személyvonatok" című cikkét a szegedi igazgatóság forgalmi osztályának dolgozói röpgyűlésen megvitatták. A cikkben foglaltakat megszívlelve vállalták, hogy *a személy- és munkásvonatkéséseket a legkisebbre csökkentik.* Ennek érdekében versenyfelhívást intéztek a budapesti és pécsi igazgatósághoz. Egyidejűleg az igazgatóságon belül a IV és VI osztály dolgozóit is felkérték, hogy a maguk területén az árukezelésből, valamint a vontatási nehézségekből eredő késések megszüntetésére tegyenek meg minden intézkedést. A versenyfelhívás pontjai a következők:

1. Vállaljuk, hogy a munkás- és személyszállító vonatokat késés nélkül adjuk át.

2. Vállaljuk, hogy a forgalmi szolgálattevő munkát megjavítjuk, a vonatfeltartásokat megszüntetjük.

3. Vállaljuk, hogy a forgalmi szolgálattevők munkálát megjavítjuk az élenjáró hős vasutasok munkamódszereinek átvételével. Menetirányítóink a társigazgatások menetirányítóival szoros kapcsolatot tartanak és a valóságnak megfelelő adatok közlésével munkájukat megjavítják.

A versenyt minden hét szombatjáig értékelik és írásban megküldik a versenyben lévő igazgatások személyvonati felelősének.

Totka Károly
levelező

A győri vonatkísérő laktanya

A győri vonatkísérők laktanyában eddig szalmazsákon aludtak. Most egy hónap alatt matracos ágyakra cserélték ki a fekhelyeket. Új lepedők érkeztek.

A vonatkísérő laktanyában eddig nem volt külön női mosdó. A kartársnők részére készült új mosdóhelyiséget most adták át rendeltetésének.

Akik élenjárnak az évi terv túlteljesítésében



Sándor György, a Landler Művek sztahanovista esztergályosa, ötéves tervét 1952 augusztus 2-án befejezte. Kiváló munkamódszeráladó. A pontos munkát kiváló perselyek és hollanderek esztergálását anyagveszteség nélkül végzi. Októberi teljesítménye 139 százalék volt. Átlagteljesítménye 145 százalék.



Pállinkás József, sztahanovista esztergályos a Landler Művekben, a tokorsók mintaszerű esztergálásával végez kiváló munkát. Ötéves tervát szeptember 6-án befejezte. Teljesítménye átlandóan 150 százalék fölött mozog. Novemberben 156 százalékot teljesített. Átlagos teljesítménye 153 százalék.



Vilimányi Tibor sztahanovista esztergályos nemcsak munkahelyén, a Landler Művekben, hanem országosan jó nevet szerzett azzal a pompás teljesítményével, hogy ötéves tervát már ez év február 12-én befejezte. Ezt a nagyszerű eredményt 215 százalékos átlagteljesítményével érte el.



Alberti Gyula sztahanovista abroncsesztergályos a Landler Művekben. A szakma egyik legkiválóbb és általánosan ismert nevű dolgozója, ötéves tervát ez év április 28-án fejezte be. Átlagos teljesítménye több mint 140 százalék. Példamutató munkájáért a Magyar Népköztársasági Érdemrend aranyfokozatával tüntették ki.



Hausenőri Vilmos, a Landler Művek sztahanovista fémön öje december 21-re, Sztálin elvtárs születésnapjára vállalta ötéves tervének befejezését. Állandó 140 százalékon felüli átlagteljesítményével elérte, hogy felajánlását már december 3-ra befejezte. Selejtmentes munkája példamutató.



Nagy István, sztahanovista öntő, a Landler Művek dolgozója. 147 százalékos átlagteljesítményével elérte, hogy ötéves tervát október 9-én befejezte. Kiváló szaktudása és sosem lankadó ügybuzgalma elismeréseként a párt, a szakszervezet és a vállalatvezetés bizalmából külsős művezető lett.

LAPZÁRTA UTÁN ÉRKEZETT:

Új békeművet avattunk: átadták rendeltetésének Székesfehérvár állomás új felvételi épületét

Kétszeres ünnepe volt vasárnap *Székesfehérvárnak: Sztálin* elvtárs születése napján adták át rendeltetésének az állomás új felvételi épületét. Az épületet az egyre növekvő utazóközönség kényelmének és biztonságának, valamint a korszerűség követelményeinek szemmeltartásával tervezték; az emeleten helyezték el a tágas várótermeket, a kultúrvárótermet, a földszinten külön váróterem épült a gyermekek és kisgyermekes anyák részére, a lépcsőház és a pénztárcsarnok ablakait a vasutasdolgozók munkáját megjelenítő festmények díszítik, a földszinti csarnokból aluljárókon jutnak az utasok az induló vonatokhoz.

Az átadási ünnepségen megjelent *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedésügyi miniszter, *Csanádi* György elvtárs, az államvasutak vezérigazgatója. Az állomás előtti térségen többezerfőnyi tömeg sorakozott fel: a székesfehérvári vasutasok mellett ott voltak a város üzemeinek dolgozói és sokan a dolgozó parasztok közül.

A magyar és szovjet Himnusz hangjai után *Aranyos* Lajos építésvezető-helyettes beszélt. Hangsúlyozta: a *MAV Magasépítő ÜV* dolgozói a székesfehérvári pártbizottság, a Vasúti Főosztály és a szakszervezet segítségével tudták tíz nappal a vállalt határidő előtt befejezni és *Sztálin* elvtárs születésnapjának ünnepén átadni az állomás épületét.

Bosnyák József, az építkezés sztahanovista dolgozójának szavai után *Bebrits* elvtárs lépett a mikrofon elé. Új békealkotásunk felavatásán megemlékezett nagy békeműveink *Sztálinváros, Inotai Kazincbarcika, Komló* hős építőiről, majd Székesfehérvárnak, a Dunántúl kapujának közlekedési jelentőségéről beszélt. A továbbiakban ismertette a vasút megnövekedett feladatait. A hatalmas áruszállításokról nem is szólva,

a vasút havonta négyszer annyi utast szállít, mint a felszabadulás előtti időkben.

A vasutasokhoz intézve szavait, felhívta figyelmüket, hogy

minden erejükkel harcoljanak, a téli forgalmi feladatok sikeres megoldásáért

és *szüntessék meg a vonatok, különképpen a munkásvonatok késését.*

Az új felvételi épületet *Miskolczi* Imre, a Fejérmegyei tanács végrehajtó bizottságának elnöke vette át, kifejezésre juttatva *az egész megye dolgozóinak háláját a párt és a kormányzat iránt, az új tízmillió forintos költséggel épült békealkotásért.*

A tapolcaiak felkészültek a kemény télre

A székesfehérvár-tapolcai vonalon, mindenekelőtt a csajági, dörgicsei, zánkai vonalszakaszon gyakori a hófúvás. Az elmult télen előfordult, hogy helyenként negyvennyolc órára is leállt a forgalom.

Ugyanakkor a Dunántúl nyugati részében rohamosan fejlődik az ipar. *Rákosi* elvtárs mondotta parlamenti beszédében: *„Az ötéves terv folyamán irányt veltünk arra, hogy az ipart decentralizáljuk, vidékre helyezzük le."*

Érthető, miért oly rendkívül fontos, hogy az idei télen is biztosítsák a vasutas dolgozók a szállítás zavartalanságát. Hiszen egyetlen hóakadály is rendkívül károsan befolyásolhatja az üzemek tervének teljesítését: nem érkezik meg időre a fűtőanyag, a félkész áru, késnek a dolgozókat szállító vonatok.

Mit tettek a tapolcaiak ennek érdekében? Kifogástalanul működik a hójelentő szolgálat, készen állnak a hókotrók, Székesfehérváron pedig a hóeke. A mentirányítónál táblán tüntették fel: milyen magas hónál mi a teendő.

Megállapították: melyek azok a megállóhelyek, amelyeknél — a tapasztalat szerint — a hófúváskor megállt vonat nem tud újra elindulni. Hóviharban a menetirányító utasítására itt áthaladnak a vonatok. A vonalfőnök kérésére a járási tanács megadta a támogatást ahhoz, hogy hóakadály esetén azonnal segítséget lehessen hívni.

Tartalék hósövényt szereztek be, hogy ha valahol a hópalánkok elégtelennek bizonyulnak, a hópalánkok tetejére, vagy a megváltozott széljárás irányába új védőberendezést helyezhessenek.

A váltókezelők előtt ismertetik a „Gudok" című szovjet újság magyarra fordított cikkeit. A szovjet tapasztalatok nyomán az érkező vonatokat a vonatgép állítja be a rakodó, a siló alá és rendezéskor a tartalék rendezésekre készen, tolatási tervvel, rendezési jegyzékkel várja az érkező vonatokat, hogy a kocsikat még a csapágyak kihűlése előtt rendezhessék.

A vontatás különös gondot fordít a fagytalanításra. Minden mozdonyvezető fákiyát vételez a vízkapcsolatok melegítéséhez.

A székesfehérvár-tapolcai vonal dolgozói becsületesen felkészültek a téli forgalomra. A tapolcai állomást különösen serkenti, hogy eddig már háromszor érték el a második helyezést és csak néhány tized százalékkal maradtak el az élüzemszint mögött. Most a téli forgalom zavartalan biztosításával megteremtik egyik fontos előfeltételét annak, hogy megszerezhessék az élüzem jelvényt.

A MÁV Hídépítő ÜV dolgozói készülnek a kultúrversenyre



A MÁV *Hídépítő ÜV* kultúrgárdája egyike azoknak a vasútüzemi kultúrgárdáknak, amelyekben egyre javuló, művészi színvonalra törekvő munka folyik. A gárda jól felkészült az országos kultúrversenyre. A novemberben megtartott üzemi bemutató alkalmával a dolgozók megbírálták a versenyen előadásra kerülő számokat. A bírálat alapján a szereplők javítottak, csiszolták munkájukat és a megjavított produkciót január 3-án ismét a dolgozók elé viszik az *Utasellátó* kultúrgárdájával közösen rendezendő műsor keretében, az *Utasellátó* nádorutcai kultúrtermében.

A színjátszók *Alexej* Tolsztoj *„Golgota"* c. regényének egyik fejezetéből *„Az utolsó nap"* címen írt jelenettel vesznek részt a versenyben. A jelenet az intervenciós háború korában játszódik és azt mutatja be, hogyan diadalmaskodik a fiatal szovjet hadsereg a fehér gárdisták felett. A helyesen megválasztott darab nemcsak jó szórakozást nyújt, hanem alkalmas arra, hogy a forradalmi szellemet élessze és hazafiságra, éberségre neveljen.

A 12 tagú tánccsoport a *„Sztálin-köszöntő"* című tánckompozícióval és egy szlovák polkával vesz részt a versenyben. Beneveztek a nyáron megalakított, tehát még egészen fiatal 24 tagú énekkart is, amely *Petőházi* Emil és *Gálházi* Imre művezetők lelkes szervezőmunkájával és *Váradi* Antal karnagy szakszerű vezetésével máris fegyelmezett, jól összeszokot együttessé vált és méltán várható, hogy megállja a helyét a vegyeskarok versenyében.

Nagy becsvággyal készül a versenyre az öttagú rigmusbrigád is, amelynek a kultúrgárda írói munkaközössége (*Mellis* Kálmán, *Csillik* Sándor, *Bán* Imre) készít erre az alkalomra rigmusokat.

Kultúrterem a Déli-pályaudvaron

A dolgozók megkedvelték Budapest Keleti- és a Nyugati-pályaudvar kultúrvárótermét, ahol könyvek, szórakoztató társasjátékok állnak díjmentesen a vonatra várakozók rendelkezésére. A jól bevált két kultúrváróterem mintájára a budapesti igazgatóság most Budapest Déli-pályaudvaron is kultúrvárótermet létesített. Az új kultúrvárótermet *Tóth* János elvtárs igazgatóhelyettes szombaton délelőtt ünnepélyesen avatta fel.

A termelőmunkában is helytállnak SPORTOLÓINK

Több mint ötszáz aktív sportolója van a Szombathelyi Lokomotív Sportkörnek.

Igen komoly eredményeket könyvelhetünk el. Az MHK fejlesztési tervet 147 százalékra teljesítettük, férfi és női kosárlabdázóink, férfi és női röplabdacsapatunk tagjai elsőosztályú sportolók lettek, az NB I-es bajnokságban a labdarúgócsapat a hetedik helyet szerezte meg, öt ifjúsági ökölvívónk: *Purgai* László ipari tanuló, *Szekér* László üzemlakatos, *Váraljai* Ferenc lakatos, *Borsits* István és *Tóth* György gimnáziumi tanuló országos ifjúsági bajnok. Öt elsőosztályú motorversenyző tagja sportkörünknek.

Különös gondot fordítunk az utánpótlás nevelésére, a fiatalok oktatására. Egyesületünk tagságának 70 százaléka húszévesnél fiatalabb.

Legbüszkébbek arra vagyunk, hogy a Szombathelyi Lokomotív Sportkör több mint ötszáz tagja között egyetlenegy sincs, aki ne teljesítené legalább száz százalékra normáját. *Söptei* György vívó, a Járműjavító sztahanovista ifibrigád vezetője. *Gorza* Jenő kistekéző; jelvényes sztahanovista intéző az Igazgatóságon. *Boros* József bírkózó sztahanovista kocsilakatos, *Marton* Károly és *Szücs* Aladár labdarúgók sztahanovista kocsilakatosok és *Valdinger* Nándor tekéző sztahanovista mozdonylakatos.

Ezzel is bebizonyítottuk: a helyes testedzés, a sportolásnál nélkülözhetetlen fegyelem a termelőmunkában is kedvezően érezteti hatását.

Éppen ezért főfeladatunknak az MHK-mozgalom további kiszélesítését tekintjük.

Elmondta:
Harwich Ferenc
a Szombathelyi Lokomotív Sportkör elnöke

ÉRTESÍTJÜK lapunk olvasóit, hogy szerkesztőségünk új helyiségbe költözött. Címünk: **Budapest VI., Sztálin-út 83. Telefon: 228—895, 428—332. Üzemi telefon: 16—76.**

Ütközőn

Hajmeresztő káderpolitika



Palotai László, a békéscsabai kisvasútnál volt forgalmista. Munkáját rosszul végezte, nem ismerte az utasításokat, tehát áthelyezték a békéscsabai állomásra kocsifelírónak. Ebben a munkakörben sem vált be. Mi történt vele? Elbocsátották, vagy tanfolyamra küldték? Dehogy. Áthelyezték Mélykútra forgalmi szolgálattevőnek. Ott aztán az utasítás ismeretének hiányában olyan rendelkezéseket adott, amelyek egyikéből baleset született. Mit szól ehhez *Szabó* Tibor, a szegedi III. osztály főnöke?

Nemcsak Sarkadon van ez így



A sarkadi váltóőri őrhelyen nincsenek hóeltakarító szerszámok. Mit gondolnak a sarkadiak? Állomásukon nem lesz tél? Vagy ha lesz, akkor majd csak úgy, egyszerűen eltakarítják a havat puszta kézzel? Puszta ésszel felfoghatatlan ez a nemtörődömség.

Más megoldást nem találtak?



A váci állomáson baj van a munkafegyelemmel. A fizetési napokon gyakran előfordul, hogy egyes vasutasok a sárgaföldig leisszák magukat. Az állomásvezetőség különös rendeletet bocsátott ki. A borivó vasutasok a fizetési napokon csak civilben jelenhetnek meg. Miért? Hogyha berugnak, ne hozzanak szégyent a vasutasruhára. A magunk részéről el tudnánk képzelni egyéb fegyelmező eszközöket is . . .

Papíron és valóságban



Nagy Endre, balassagyarmati fékező gondolt merészet és nagyot. Nem megy szolgálatba. Legfeljebb megbüntetik vagy 20 forintra. Meglepetéssel látta, hogy nem büntették meg, mert *Szabó* Ferenc vonatvezető szemethünyt hiányzása felett, sőt elszámolta számára a papíron megtett út kilométerpénzét is. Egy baj azonban történt. Ráiöltek a dologra. A vonatvezetőt, ezt a „jó fiút" 100 forintra büntették, a fékezőt pedig figyelmi elé állítják. Egy kis elszámolás következik. Nem papíron. A valóságban.

Az öt ráfvas



Zalaszentiván—Kisfaludpuszta állomáson Ramada Antal váltókezelő öt darab kerékráfvasat lopott egy vonatról. A kétlaki vasutas kocsija kerekét akarta megvasalni. Öt vasalták meg.

Szakszervezeti taggyűlés Veszprém állomáson

December 18-án szakszervezeti taggyűlésen számolt be évi munkájáról a veszprémi állomás üzemi bizottsága. Az elmúlt évben jól fejlődött Veszprémben a szakszervezeti mozgalom. Januárban az állomás dolgozóinak még csak harminc százaléka volt szakszervezeti tag. Most több mint kilencven százaléka szervezett dolgozó, és az elmúlt félévben kivétel nélkül valamennyien rendszeresen fizették a tagsági díjat. Fellendült a versenymozgalom is. Bizonyítéka: ezen a taggyűlésen átadták a sztahanovista oklevelet *Fazekas* Ferenc tolatásvezetőnek és *Molnár* Antal kocsirendezőnek.

Farkas Lajos ÜB-elnök elvtárs beszámolójában részletesen ismertette a hiányosságokat is. Hosszonként baleset fordult elő az állomáson s ez, egy kivételével a vonatkiséretnél történt. Emiatt 1880 munkaóra esett ki. A balesetek egyik oka, hogy az üzemi bizottságnak nincsen munkavédelmi felügyelője.

A szakszervezet felveszi a harcot az üzemben fellépő lazaságokkal. Leleplezték *Molnár* Ferenc főraktárnokot és *Kövesi* István raktárnokot. Munkahelyük piszkos, elhanyagolt. Asztalukra ülve beszélgetnek a szállító munkások. A raktárban gyakori az árudézsmálás.

Már a hozzászólások hangzanak el, amikor még mindig érkeznek hazatérő vonatkisérők, akik befejezték szolgálatukat és azonnal ide tartanak. Alig férnek már el a teremben. Most éppen egy fiatal nődolgozó, *Kovács* Ilona beszél.

— *A vonatkisérő, kocsirendező és raktári munkát végző nőknek nincsen megjelelő mosdási lehetőségük. Pedig pontosan dolgoznak, nem húzodoznak a tehervonat kisérői beosztástól, ők szerelik a mozdonyokat. Felelősségteljes, nehéz munkát végeznek. Jogosan követelik tehát a legfontosabb egészségügyi berendezéseket.*

A taggyűlésen megjutalmazták a termelő- és a szakszervezeti munkában kiváló dolgozókat, majd az üzemi zenekar, a színjátszó s a népi táncegyüttes szórakoztatta a dolgozókat.

Ez a taggyülés hiven tükrözte vissza a szakszervezeti mozgalom egyévi fejlődését. Hiba volt az, hogy a dolgozók közül egyet sem hívtak fel az elnökségbe, s majdnem mindig a funkcionáriusok szólaltak fel. Ez feszélyezte az állomás dolgozóit, s ez meglátszott tartózkodásukon.

A munkabérbizottságok megalakításáról

A szocialista bérezés a szocializmus építésének fontos eszköze. Pártunk útmutatása nyomán, a SZOT-titkárság augusztus 15-i és a SZOT-elnökségének november 14-i határozata alapján a szakszervezeti központban külön *bérosztályt*, a területi bizottságoknál, üzemi bizottságokban és műhelybizottságokban pedig bérbizottságot kell alakítani.

A bérosztály és a bérbizottság feladata, hogy *a dolgozókkal megismertesse a szocialista bérezés alapelveit és a bérezéssel kapcsolatos munkaügyi kérdéseket.* A bérosztálynak és bérbizottságoknak állandó ellenőrző, felvilágosító, nevelő munkát kell végezniök, hogy a bérezésben eddig meglévő hiányosságokat a legrövidebb időn belül ki lehessen küszöbölni. El kell érni, hogy a dolgozók tisztában legyenek vele: *mindenki munkája szerint részesül a termelt javakból, s hogy minden dolgozó tisztán lássa: az elvégzett munka után mennyi bért kell kapnia.* Ezért a területi bizottságok és üzemi bizottságok legközvetlenebb feladata kell hogy legyen: *a bérbizottsági, bérfelelősi tanfolyamokra a dolgozók legjobbjait válasszák ki.* Nagy gondot fordítsanak arra is, hogy a tanfolyamokon lemorzsolódás ne legyen és a tanfolyamok eredményes elvégzése gyakorlati munkában hozza meg gyümölcsét.

Egyes területi bizottságok ezt a kérdést eddig *eléggé elhanyagolták.* (Például Szombathely, Szeged). Arra kell törekedni, hogy a bérbizottságokba *a legképzettebb dolgozók* kerülienek. Biztosítani kell, hogy a bizottságok tagjai megfelelő oktatásban részesüljenek és rendszeresen megtárgyaljék a bérezési, munkaügyi kérdéseket.

Hogyan készülök az esti tanfolyamra

Mint a Kaposvár állomáson megtartott esti-tanfolyamok vezetője ismertetem módszeremet és néhány tapasztalatomat, hogy esetleg tanfolyamvezető elvtársaim hasznát vegyék.

Mindenekelőtt kapcsolatot tartok fenn a szolgálati főnökkel, hogy a hallgatók megjelenésének útjából elhárítsam az esetleges akadályokat és biztosítsam megjelenésüket. A tanfolyam megtartását idejében hozom a főnökök tudomására, hogy szükség esetén módjuk legyen helyettesről gondoskodni. Lényeges, hogy a tanfolyam színhelyéül szolgáló helyiség jó előre biztosítva legyen és a tanfolyam ideje ne ütközzön más előadások időpontjával. Erről a vonalfelelős gondoskodik, végrehajtását én ellenőrzöm.

Az előadásokra jól felkészülök, mégpedig úgy, hogy először áttanulmányozom az előadás vázlatát, majd a hozzátartozó irodalmat és bő szempontokat tartalmazó jegyzeteket készítek. Ezekután az egész anyagot kérdések szerint csoportokra bontom. A kijegyzetelt anyagot összefüggő előadás formájában feldolgozva adom elő a hallgatóknak. Előadás után rövid konzultációt tartok, hogy a kevésbbé érthető részeket megvilágosítsuk. Lehetőleg minden hallgatót bekapcsolok az anyag megvitatásába. Ezután lediktálom az anyaggal összefüggő kérdéseket, amelyeknek alapján a következő héten szeminárium megtárgyaljuk az anyagot.

A tanfolyam értékelése felöleli elsősorban a jelenlevők számát, magatartását, aktivitását, hozzászólásainak színvonalát. Utazásaim alatt pedig igyekszem foglalkozni azokkal a hallgatókkal is, akik valamilyen oknál fogva nem tudtak megjelenni a tanfolyamon.

Rozsnyói György,
gazdasági felelős esti-tanfolyam vezető Pécs

SZOVJET-MAGYAR Szótár

„Nincs olyan területe népgazdaságunknak — és hozzátehetjük, egész szocialista életünknek — amely ne kapott volna és ne kapna szakadatlan és folyamatos, felbecsülhetetlen támogatást a Szovjetuniótól."

Rákosi elvtársnak a II. Pártkongresszuson elhangzott ez a megállapítása a legnagyobb mértékben vonatkozik a vasútra is. Vasutas dolgozóink nem biztosíthatják megfelelő módon a magyar vasút fejlődését a szovjet vasutasok szakmai segítsége nélkül. Éppen ezért igen fontos, hogy a magyar vasutasok minél szélesebb rétege olvassák a szovjet vasutas lapokat, tanulmányozzák a gazdag, élenjáró, szovjet vasúti szakirodalmat.

Ehhez nyujt segítséget az Akadémiai Kiadó és a Közlekedési Kiadó közös kiadásában megjelent *orosz-magyar és magyar-orosz vasuti zsebszótár.* A szótárban, amelyben tízezer címszó van, minden vasutas műszó megtalálható s jól felhasználható a szovjet szakirodalom tanulmányozásához.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden hétfőn. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Munkácsy Mihály-u. 16. — Telefon: 228—895, 428—332. Üzemi telefon: 16—76. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. 20.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5.. Felelős nyomda vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

Szocialista vasútért

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLIV. ÉVFOLYAM. 25. SZAM. * Ára: 40 fillér * 1952 DECEMBER 29.

Munkagyőzelmekben gazdag, boldog új esztendőt kívánunk dolgozóinknak!

Szakszervezetünk feladata 1953-ban, az ötéves népgazdasági terv végrehajtásában

Irta: Gáspár Sándor, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke

Rákosi elvtárs az országgyűlés új ülésszakán mondott beszédében hangsúlyozta, hogy ipari termelésünk az év tizenegy hónapja folyamán tervünknek megfelelően egyenletesen és erőteljesen fejlődött. Meg lehet állapítani, hogy felemelt ötéves tervünk eddigi célkitűzéseit teljesítettük, sőt túlteljesítettük. Hogy csak néhány adatot említsünk: széntermelésünk az idén 22.2, bauxittermelésünk 58, nyersolajtermelésünk 18.4, acéltermelésünk pedig 14.1 százalékkal nőtt meg. Vasúti viszonylatban pedig megállapítható, hogy nemcsak sikeresen teljesítjük, de némely területen túl is teljesítjük az irányzatot. A múlt évihez viszonyítva pedig va amennyi viszonyszámnál 11 36 százalékkal teljesítjük túl a tervet.

Meg kell mondani azonban, hogy a terv globális teljesítésén belül vannak lemaradások. *„Tervteljesítésünket hátráltatta* — mondotta *Rákosi* elvtárs — *hogy a szocialista munkaverseny kérdését helyenként elhanyagolták. A gépek jobb kihasználása, a munka jó megszervezése, a munkafegyelem terén is még mindig sok a kívánnivaló."* *Rákosi* elvtárs megállapítása vonatkozik szakszervezeti munkánkra is. Ha szakszervezetünk többet törődne a szocialista munkaverseny kérdésével, ha jobban ellenőriznénk a vállalások teljesítését, üzemi bizottságaink szervező munkáját, keményebben fognánk a munkafegyelmet — nem kétséges, hogy jobb eredményeink lennének. A pusztaszabolcsi fűtőház példa erre. Az ottani üzemi bizottság elnökének, *Fitos* elvtársnak fogalma sincs arról, hogyan teljesítették felajánlásaikat a dolgozók. Nem ellenőrzi a vállalások teljesítését, a verseny értékelését elhanyagolták.

Gerő elvtárs bírálata, hogy csak kis részben vagyunk gazdája a versenyszervezésnek — ránk is vonatkozik. *Nagy* Károly vonalfelelős például ugyanitt gazdátlanul hagyja a versenyt, nem segít *Fitosnak* és semmit sem tett a szakszervezeti munka megjavításáért.

Szakszervezetünk hibás abban is, hogy dolgozóink nem ismerik a párt-, a kormány- és SZOT-határozatokat és elhanyagoltuk a határozatok végrehajtásának ellenőrzését. Üzemi bizottságaink, bizalmijaink pedig bürokratikusan szervezik a versenyt és formálisan csak a felajánlások megtételére buzdítják a dolgozókat. Például a dombóvári fűtőház üzemi bizottságának elnöke, *Überhardt* elvtárs, teljesen elhanyagolja a szakszervezeti munka megjavítása érdekében hozott SZOT határozatok végrehajtását. Éppen ezért a bizalmiak munkája a versenyszervezésben gyenge, így fogadalmukat nem teljesítették határidőre.

Üzemi bizottságaink elhanyagolták a tervteljesítésünket segítő mozgalmakat, mint például az *„500 kilométeres"*, a *„2000 tonnás"*, a Gazda-, a Deák- és a Rőder-mozgalmakat. Csak nevükkel találkozunk legtöbb helyen, de tartalommal nincsenek megtöltve. Például Miskolc állomás üzemi bizottsága ugyanakkor, amikor az *„ötszázas"* mozgalom fontosságáról beszél, **hagyja, hogy az *„ötszázas"* moz**donyok órákhosszat ácsorogjanak indokolatlanul indulás előtt az állomáson. Vagy itt van a szerencsi fűtőház üzemi bizottságának elnöke, aki arra a kérdésre, hogy hány gép vett részt az *„500 kilométeres"* mozgalomban, azt felelte, hogy valamennyi gépünk résztvesz, még a tartalék is.

Mi az oka annak, hogy ezek a hibák megtörténtek? Először is: szakszervezetünk politikai tömegmunkájának gyengesége. Ezt a területet alaposan elhanyagoltuk, holott a jó politikai felvilágosító munka segítené üzemi bizottságaink munkáját. Bár napirenden tartottuk a bizalmiakkal, a szakszervezeti aktivistákkal való foglalkozást, mégis kevésnek bizonyult ahhoz, hogy a dolgozó tömegek között nagyobb eredményeket érjünk el. Másik jó oka az, hogy az üzemi bizottságok munkáját általában nem erősítettük meg, nagy a fluktuáció. Sok üzemi bizottságunknak nincs meg a helyes kapcsolata a pártszervezetekkel, sokan nem akarják elismerni a párt irányítását. Ugyancsak nincs meg a kapcsolatuk a dolgozókkal és a szakvezetéssel.

Rákosi elvtárs hangsúlyozta beszédében, hogy a jövő esztendőre iparunk termelését 16 százalékkal fogjuk megemelni és hogy az 1953 év célkitűzései magasak, de elérhetők és túlteljesíthetők. *„Annak a célkitűzésünknek megfelelően* — mondotta —, *hogy elsősorban az alapanyagok termelését növeljük, a szén, a nyersvas, az acél, a nyersolaj termelése ennél sokkal magasabb lesz."*

Nekünk, szakszervezeti funkcionáriusoknak az a feladatunk, hogy a szocialista munkaversenyt kiszélesítve, elősegítsük gyors, pontos és balesetmentes szállítással az alapanyagok termelését, s az egyre hatalmasabb tömegű ipari és mezőgazdasági gyártmányok, áruk, termékek tonnamillióit rendeltetési helyükre juttassuk.

Nemcsak a szakvonalbeli vezetést, hanem szakszervezetünk elnökségét is felelősség terheli azért, hogy vannak üzemeink, amelyek nem teljesítették tervüket, és azért, hogy az őszi forgalom legnehezebb szakaszában nem adtuk meg azt a segítséget dolgozóinknak, amellyel maradéktalanul eleget tudtak volna tenni a kocsiforduló leszorításával járó harci feladatuknak. Így történhetett meg például az, hogy a kereskedelmi szolgálatnál működő üzemi bizottságaink egyrésze nem törődött súlyának megfelelően a bé- és kirakások kérdésével, az iparvágányokra történő kiállítások problémáit nem segítették megoldani, nem szorgalmazták a vasárnapi és ünnepnapi rakodásokat, nem is szólva a munkafegyelem terén itt is tapasztalható lazaságokról. Nem tekintették központi kérdésnek az előjelentés és értesítés végrehajtását, tűrték a számadáselválasztásokat, nem segítették az állomásfőnökök kereskedelmi helyetteseit abban, hogy kialakítsák a szocialista vezetés helyes módszereit.

Nem kisebb a felelősségünk a forgalmi szolgálatnál működő üzemi bizottságaink és funkcionáriusaink ki nem elégítő munkája miatt is. Nem tudtuk elérni azt, hogy a dolgozók tömegeit mozgósítsuk a menetrendszerű és balesetmentes közlekedés érdekében. Hogy dolgozóink vérévé váljon: a jelző — parancs, a menetrend — vastörvény. Ennek végrehajtása 1953-ban szakszervezetünk és a szakszolgálat közös erőfeszítéseként feltétlenül meg kell hogy történjen. Ennek alapfeltételeként üzemi bizottságainknak támogatni, segíteni kell a tolatások, a kocsik beállításának és elhúzásának jó megszervezését, az iparvágányok grafikonszerű kiszolgálását. Jó nevelőmunkával pedig hassanak oda, hogy megszűnjenek a vonat- és gépácsorgások, a jelzőknél való vonatfeltartóztatások. Szakszervezetünknek a bizalmiak munkáját úgy kell irányítania és ellenőriznie, hogy minden vasutas dolgozó szívügyévé legyen valamennyi vonat menetrendszerű, balesetmentes közlekedtetését.

Komoly felelősség terheli azokat a szakszervezeti funkcionáriusokat is, akik a vontatási, pályafenntartási és járműjavító szakszolgálatnál dolgoznak. A vontatási szakszervezeti funkcionáriusok akkor végeznek igazán jó munkát, ha több támogatást adnak a mozdonyok karbantartásához, törődnek a Nazarova-mozgalom fejlődésével, harcolnak a menetidő túllépések ellen, és emelik a mozdonyszemélyzet politikai öntudatát, figyelemmel kisérik szakképzettségük emelését. A pályafenntartásnál munkálkodó funkcionáriusaink pedig harcoljanak a takarékosságért. *Gerő* elvtárs útmutatása szellemében akadályozzák meg az anyaggal való pazarlást, számoltassák el az építésvezetőket és alaposan előkészített műszaki tervezés intézkedési tervek megvalósításával akadályozzák meg a gyakori tervváltoztatásokat, a felesleges munkabérkiadást, anyagpocsékolást és szilárdítsák meg a beruházási fegyelmet. A járműjavítók üzemi bizottságainak tovább kell fejleszteniök a szocialista munkamozgalmakat, mint a Gazda-, a Rőder-, a Deák- a Kovaljov-mozgalmakat. Küzdeniök kell a műhelyek munkával való egyenletes ellátásáért, a műszaki vezetés színvonalának javításáért, hogy ne fordulhasson elő az, ami a debreceni kocsiosztályban történt, hogy a műszaki vezetők egy része nem akarta alkalmazni a bevált grafikonszerű termelést.

Mindehhez pedig az is szükséges, hogy vonalfelelőseink, üzemi bizottságaink, területi bizottságaink vezetői megszüntessék a kapkodást munkájukban.

Ahhoz, hogy szakszervezetünk valóban a verseny gazdája legyen, az eddiginél is többet kell törődnünk sztahanovistáinkka, a műszaki dolgozókat még jobban be kell vonni a versenybe és eredményesebben kell kézbevennünk a dolgozók párosversenyét. Mindehhez pedig meg kell szabadítani a versenyt a formalizmustól, a bürokráciától és végre tegyük meg azt, amiről annyi szó esik: fejlesszük széles tömegmozgalommá az *„500 kilométeres"*-, a *„2000 tonnás"*-, és a többi szocialista munkamozgalmakat. Ezért szakszervezetünk feladata, hogy az elmaradókat segítse az élenjárók színvonalára emelni, úgy szervezni a versenyt, hogy 1953 januárjától ne legyen visszaesés a termelésben. Ezt szakszervezeti vezetésünkben, üzemi bizottságaink munkájában gyakorlatilag csak úgy tudjuk megvalósítani, ha minden tekintetben érvényesül a bírálat és önbírálat szelleme. Csak így valósíthatjuk meg a kitűzött, s egyre inkább növekvő feladatokat, csak ennek a szellemnek érvényesülésével tudjuk pártunk iránymutatását felhasználni, tudunk takarékoskodni és csökkenteni a felesleges kiadásokat.

A szocialista építés ellenségei nem fognak tétlenül maradni. Éppen ezért üzemi bizottságainknak, egész szakszervezeti apparátusunknak kétszeres erővel kell vinniök a kíméletlen harcot a szociáldemokratizmus mérge, az imperialisták belső ügynökei, a jobboldali szociáldemokraták és a klerikális reakció ellen. Le kell lepleznünk építésünk ellenségeit, fel kell számolnunk, meg kell semmisítenünk őket. Csakis az ellenség ellen folytatott kemény harc tüzében tudunk érvényt szerezni pártunk és kormányunk határozatainak, a Szakszervezetek Országos Tanácsa iránymutatásá[illegible]

Ezek az előttünk álló döntő feladatok, amelyeknek sikeres végrehajtását joggal várja el tőlünk nagy pártunk és *Rákosi* elvtárs. Az újesztendő küszöbén azzal az elszántsággal lépünk át, hogy megfeleljünk pártunk, kormányunk, dolgozó népünk bizalmának.

Több mint félmillió forinttal jutalmazta kormányunk az őszi forgalmi verseny győzteseit

Befejeződött vasutas dolgozóink nagy erőpróbája: az őszi forgalom. Dolgozóink szavukat adták Rákosi elvtársnak, hogy sikeresen bonyolítják le az őszi forgalmat. Ezt a szavukat megtartották, megállták a helyüket az őszi forgalmi versenyben, az őszi nagy szállítási feladatok elvégzésével tervüket túlteljesítették. A munkából a vasút minden dolgozója kivette a részét, de vannak dolgozók, akik különösen kitüntették magukat ebben a munkában és oroszlánrészük van abban, hogy az őszi forgalom sikeresen ért véget. A jó munkának meg is van a jutalma: a kormány 660 ezer forintot fordított az őszi forgalom legjobb dolgozóinak megjutalmazására. Az ország területén összesen 225 egyéni versenyző és brigád részesült pénzjutalomban. Az igazgatóságok területein a szakszervezet és a szakszolgálat vándorzászlókat és okleveleket adományoznak az őszi forgalmi verseny legkiválóbb dolgozóinak.

Alább megkezdjük az őszi forgalmi verseny győzteseinek ismertetését. Az őszi forgalom legkiválóbb dolgozói:

Forgalmi szolgálat

Állomásvezető, állomásvezetőhelyettes: 1. Iványi Ede főintéző, Sztálinváros állomás, 2. Mihálka László főfelügyelő, Budapest—Ferencváros állomás, 3. Porkoláb Tivadar főintéző, Szob.

Térfőnök, ügyeletes: 1. Debreceni Károly főintéző, Rákos, 2. Pogonyi Lajos főintéző, Hatvan.

Állomásirányító, rendelkező forgalmi szolgálattevő: 1. Mák László intéző, Szolnok, 2. Kovács József ideiglenes főtiszt, Diósgyőr-Vasgyár. 3. Révész Tibor állomáselöljáró, Fila origát.

Külsős forgalmi szolgálattevő, naplózó: 1. Lassú János intéző, Rákos, 2. Ribics Ilona főtiszt, Pécs.

Vonatmenesztő-térfelvigyázó, tornyos-térfelvigyázó: 1. Gergely Sándor állomáselöljáró, Budapest—Ferencváros, 2. Szabó Béla állomáselöljáró, Budapest—Nyugati-pályaudvar, 3. Szőke Sándor ellenőr, Debrecen.

Szolgálatvezető, váltókezelő, váltóőr: 1. Kovács István váltóőr Miskolc, személypályaudvar, 2. Kardos Sándor vezető váltókezelő, Debrecen, 3. Németh Imre váltókezelő, Szombathely.

Kocsimester: 1. Faragó Flórián főmunkamester, Dombóvár, 2. Juhász János kocsimester, Budapest—Keleti-pályaudvar.

Gépkísérő: 1. Pintér Gábor kocsirendező, Szerencs.

Vezénylő: 1. Valent Miklós intéző, Nyíregyháza.

Oktató: 1. Juhász András főtiszt, Békéscsaba.

Távírász: 1. Bánka József távírász, Budapest—Ferencváros.

Kocsifelíró és forgalmi átmenesztő: 1. Pamuki Rozália hb. dolgozó, Pécsbányarendező.

Rendezési jegyzék megíró, vonatátvevő, tömlőösszerakó: 1. Havasi Pál kocsirendező, Komárom.

Állomási kocsiintéző: 1. Várhegyi István főintéző, Rákosrendező, 2. Horváth Irén állomáselöljáró, Zalaegerszeg.

Állomásvezető III—IV. csoportú állomásokon: 1. Pásti István ellenőr, Vaja-Rohod állomás, 2. Gálik László intéző, Hort-Csány.

Brigádok

Siktolatóbrigád: 1. Kocsis József főmunkamester brigádja, Szerencs, 2. Pál Gyula tolatásvezető brigádja, Várpalota.

Gurítóbrigád: 1. Horváth Ferenc munkamester brigádja, Hatvan.

Sarusbrigád: 1. József Ferenc munkamester brigádja, Rákosrendező, 2. Dolányi István vezető főmunkamester brigádja, Hatvan.

Forgalmi szolgálattevő és brigádja II. csoportú állomásokon: 1. Fonyó Miklós brigádja, Pécsbányarendező, 2. Fekete József intéző brigádja, Kiskunhalas.

Forgalmi szolgálattevő és brigádja III—IV. csoportú állomásokon; 12/24-es fordulókban: 1. Kerek József főtiszt brigádja, Debrecen-Vásártér, 2. Tvarosek Imre brigádja, Keszőhidegkút-Gyönk.

Forgalmi szolgálattevő és brigádja III—IV. csoportú állomásokon, 24/24-es fordulókban: 1. Koncz István állomásfelvigyázó brigádja, Vaja-Rohod, 2. Szabó Antal főállomáselöljáró brigádja, Bősárkány.

Váltókezelő, váltóőr és brigádja: Török Sándor vezető váltókezelő brigádja, Püspökladány.

Kereskedelmi szolgálat

Igazgatósági VI. osztályfőnök és helyettes: 1. Rigó László, Budapesti Igazgatóság.

Kereskedelmi állomásfőnökhelyettes: 1. Dobszai János, Kaposvár, 2. Nagy László Budapest, Nyugati-pályaudvar.

Kereskedelmi hivatalnok: 1. Sólyom János, Szekszárd.

Raktárnok: Oszkó Ferenc, Budapest—Józsefváros, 2. Magasházi István, Várpalota.

Tervellenőr, tervhivatalnok: Hegedűs Ferenc, Veszprém-külső, 2. Boronkai József, Debrecen.

Üzemi rakodási felelős: 1. Maxim András, Püspökladány.

Fuvardíjszámfejtő: Bánhidi János, Nyíregyháza, 2. Fényi Árpád, Szolnok.

Árupénztáros: 1. Tóth Lajos, Fehérgyarmat, 2. Mikesi Károly, Kecskemét.

Személypénztáros: Pataki Elekné, Debrecen.

Rakodási főnök, rakodási hivatalnok: 1. Szendrő Ferenc, Székesfehérvár, 2. Moravetz József, Budapest, Nyugati-pályaudvar.

Tehergépkocsivezető (MÁV Autófuvarozási ÜV): 1. Nagy Pál, gépkocsivezető.

Tehergépkocsikarbantartó (MÁV Autófuvarozási ÜV): Parragh István esztergályos.

Vontatási szolgálat

Mozdonyvezető és fűtő (személyvonati): 1. Réti Lajos mozdonyvezető, Dombóvár fth., 2. Endrődi Ernő sztahanovista jelvényes mozdonyvezető, Keleti fth.

Mozdonyvezető és fűtő (tehervonati): 1. Kelemen Antal II. jelv. sztahanovista mozdonyvezető, Püspökladány fth., Káral Sándor sztahanovista fűtő, 2. Imrei Károly mozdonyvezető, Szolnok fth., Takács János és Fodor Lajos fűtők, 3. Németh II. Lajos mozdonyvezető, Dombóvár fth., Hóbor József és Salamon József sztahanovista fűtők.

Mozdonyvezető és fűtő (tolató) 1. Horváth IV. Lajos mozdonyvezető, Celldömölk fth., Goda István fűtő, 2. Szikora Márton mozdonyvezető Salgótarján fth., Orosz Bertalan fűtő.

Mozdonyvezető és fűtő (gurító): 1. Kiss Lajos II. segédkezelő, Miskolc fth., Répási József fűtő, 2. Huszár Sándor segédkezelő, Debrecen fth., Gáti András fűtő.

Szénszerelő: 1. Kósa Kálmán II. jelvényes sztahanovista, szénszerelő, Dombóvár fth.

Elejehúzó és csőfuvató: 1. Vilk Lajos sztahanovista elejehúzó (ifi) Miskolc fth.

Kazánmosó: 1. Bálint Márton kazánmosó, Debrecen fth.

Előfűtő: 1. Elek János előfűtő, Debrecen fth.

Mozdony-, motor- és kocsilakatos: 1. Kéri István II. jelvényes sztahanovista, mozdonylakatos, Keleti fth., 2. Varga II. Antal sztahanovista jelvényes mozdonylakatos, Bp. Hámán K. fth.

Egyéb szakmunkás: 1. Pálfalvi I. János sztahanovista jelvényes asztalos, Nagykanizsa fth.

Kocsivizsgáló: 1. Csonka István sztahanovista kocsivizsgáló, Szeged fth., 2. Debreceni József kocsivizsgáló, Püspökladány.

Mozdonyirányító: 1. Némethy Kálmán Érdemes Vasutas, mozd. irányító, Vasúti Főo., 2. Pusztai Lajos mozd. ir. sztahanovista, Szeged. Igazgatóság.

Mozdonyfelvigyázó (belsős): 1. Nováki Béla sztahanovista felvigyázó, Miskolc fth., 2. Kerezsi Miklós mozd. felvigyázó, Debrecen fth.

Mozdonyfelvigyázó (külsős): 1. Harmati Pál mozd. felvigyázó, Miskolc f.th. 2. Benda Ferenc mozd. felvigyázó, Celldömölk, fth.

Kocsitisztító és mosó: 1. Fehér Lajosné kocsitisztító, Győr, fth.

Igazgatósági IV. osztályfőnök: 1. Bede János IV. oszt. főnök, Miskolc. igazgatóság.

Fűtőházvezető: 1. Benke Károly fűtőházvezető, Miskolc fth., 2. Morvai Viktor fűtőházvezető, Nyíregyháza fth., 3. H. Tóth Lajos fűtőházvezető, Kiskunhalas fth.

Motorkocsivezető: 1. Környei József motorkocsivezető, Debrecen fth.

Villamosmozdonyvezető: 1. Gál II. József vill. mozdonyvezető, Berkes Jakab kenő, Bp. Keleti fth., 2. Sándor Kálmán vill. mozdonyvezető, Bp. Keleti fth., Göndör István kenő.

Fűtőházi felügyeleti műszaki dolgozó: 1. Szabó Imre főellenőr, Hámán Kató fth.

Vontatási műhelyi felügyeleti dolgozó: 1. Kiss István műszaki intéző, Szeged fth.

Mozdonycsoport műszaki előadó: 1. Szombathelyi ig. IV. o.

Üzemgazdasági csoport műszaki előadó: 1. Bocsi Sándor műszaki felügyelő, Vasúti Főosztály, I/7. A.

Pályafenntartás

Munkás, iparos: 1. Macska István sztahanovista kovács, Bp. Terézvárosi pft. főn., III. pm. sz.

Előmunkás: 1. Fehér Sándor sztahanovista munkavezető, Ómiskolci pft. főn., Vámosgyörk.

Pályamester: 1. Kovács István sztahanovista pályamester, debreceni főn., XXXIII. pm. sz. 2. Molnár István főpályamester, nagykanizsai pft., XVIII. pm. sz.

Vágánygépkocsivezető: 1. Fogl János vágánygépkocsivezető, Bp. Józsefvárosi pft. főn. XIV. pm. sz.

Szakaszmérnök, vonaltisztviselő. 1. Müller Károly műsz. int. von. tisztv., debreceni pft. főn.

Pályafenntartási főnök. 1. Szakmáry Zuárd vez. főmérnök, mátészalkai pft. főn. 2. Szűcs Pál vez. főmérnök, kisújszállási pft. főn.

(Folytatása következő számunkban.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A párttagsági díj fizetése minden tag és tagjelölt kötelessége

Pártunk Szervezeti Szabályzatának egyik fontos pontja a tagjárulék rendszeres fizetése. *„A párt tagja az, aki magáévá teszi a párt célkitűzéseit, elfogadja programnyilatkozatát, és politikai irányvonalát, résztvesz valamely alapszervezetének munkájában, aláveti magát a pártfegyelemnek és rendszeresen fizeti a tagsági járulékot."* (Szerv. Szab. II/2.)

Ez fejezi ki

a párthoz való tartozás

legelemibb követelményeit. Most, amikor rövidesen sor kerül a régi párttagsági könyvek kicserélésére, feladatunk, hogy a tagjárulékfizetés terén is lemérjük párttagságunk politikai fejlődését. A tagkönyvcsere előkészítő munkálatai során megmutatkozott ezen a téren eredmény. Párttagjaink egyre nagyobb számban tesznek pontosan eleget kötelezettségeiknek. Ebben a munkában segítségünkre volt a Vasútpolitikai Osztály által javasolt speciális szervezeti forma: az utazó pártcsoportok létrehozása. Azelőtt a tagdíjfizetésnek egyik akadálya az volt, hogy sok esetben a bizalmi nem találkozott a hozzá beosztott elvtársakkal. Kialakult pl. olyan helyzetben megoldás nálunk a fűtőházban, hogy egyes bizalmi elvtársak az öltözőszekrényekbe bedobták a bélyeget s hasonló módon kapták meg a pénzt is. A tagdíjfizetésnek ez a hanyag, bürokratikus módja kizárta, hogy az elvtársak megértsék a tagdíjfizetés politikai jelentőségét és sok esetben a bélyegek elvesztéséhez vezetett.

A speciális pártcsoportok létrehozása megszüntette ezt. Egyre több olyan pártcsoportunk van, amely 100 százalékig eleget tesz a tagdíjfizetési kötelezettségének. Így pl. Kovács Vilmos elvtárs csoportja, amely kocsivizsgálókból és mosodai dolgozókból áll. Vagy Mózsi András pártcsoportja, amelyhez a fűtőházi munkás elvtársak tartoznak

Párttagságunk növekvő öntudatát

pártcsoportbizalmiaink jó munkáját bizonyítja, hogy míg a mult év novemberében csak 80 százalékos tagdíjfizetést tudtunk elérni, addig ez év novemberében ezt sikerült közel 100 százalékra emelni. Eredmény van a progresszivitás területén is. Egy év alatt a havi tagsági díj összege több, mint duplájára emelkedett, míg a taglétszám lényegében nem változott.

Azonban távolról sincs minden rendben a téren. További szívós politikai munkára van szükség, hogy párttagságunk egésze megértse a tagjárulékfizetés fontosságát. A tagösszerírás során felszínre jött olyan eset, mint Petőházi János féklakatos elvtársé, aki egy éve került hozzánk a Landler Jenő Üv-től, de nálunk nem jelentette be magát s egy évi tagsági díjával el volt maradva.

Az övéhez hasonló eset több is van: Szaller Sándor elvtárs, 500-as mozdonyvezető is rendszertelenül fizeti párttagsági díját. Pártvezetőségünk, alapszervezeteink célul tűzték ki, hogy decemberben elérjük a 100 százalékos tagdíjfizetést. Ennek érdekében a bizalmi elvtársakkal megbeszéltük, hogy átmenetileg távollevő párttagjainkat, betegeket, stb. tartózkodási helyükön is felkeresik s megmagyarázzák nekik, hogy milyen fontos a tagdíjfizetés, annál is inkább, mert ez összefügg az új tagsági könyvek kiadásával.

Párttagjaink közül többen nem értik meg a Szervező Bizottság határozatát, hogy nem elég a tagsági díjat „csak fizetni", hanem azt progresszív módon, a kereset arányában kell teljesíteni. Különösen sok baj van ezen a téren a nagy keresettel rendelkező mozdonyvezető és fűtő elvtársaknál. Igen szívós politikai munkát kell végeznünk azért, hogy az anyagiasság ilyen formában történő megnyilvánulását is felszámolhassuk. Pl. Honfi János mozdonyvezető elvtárs fűtője Szűcs elvtárs pártbizalmi 1400 Ft körül keres és 10 Ft-os bélyeget vesz. Honfi elvtárs ismételt népnevelőmunka után is csak 5 Ft tagdíjat fizet 1600—2000 Ft-os keresete mellett.

A pártvezetőség hibájából sokszor még a pártbizalmi elvtársak sem ismerik a tagdíjskálát és így nem mutatnak példát a téren. Szegvári Frigyes pártbizalmi elvtárs, 2000 Ft-ot keres, ebből 10 Ft tagdíjat fizetett, mert maga sem ismerte a tagdíjfizetés jelentőségét.

A hiányosságok gyökere,

hogy a tagdíjfizetést hosszú időn keresztül kizárólag gazdasági kérdésként kezeltük és azzal leginkább csak a gazdasági felelős foglalkozott. A Központi Vezetőség 1949 március 15-i határozata kimondja, hogy az alapszervezeteknek kötelessége megfelelő politikai felvilágosító munkát végezni a tagdíjfizetés jelentőségének tudatosítása érdekében. Ezen a vonalon nálunk is sok még a tennivaló.

Miután rendbehoztuk a tagnyilvántartást s ez pontosan megfelel a valóságnak, az a feladat, hogy fokozott politikai munkával, indokolt esetben a Szervezeti Szabályzat IV/10. pontjával is éljünk és felelősségre vonjuk azokat a párttagokat, akik ismételt figyelmeztetés ellenére sem tartják elsőrangú kötelességüknek a párttagsági járulék pontos és progresszív fizetését.

Budapest, 1952 december 26.

Czimma János
Ferencváros fűtőház pártfitkára

A költségvetési vitában

az országgyűlés ülésén Gáspár elvtárs szóvá tette, hogy általános a panasz, különösen a téli hónapokban a munkás- és személyvonatok késésére.

— Az Államvasutaknak feltétlenül arra kell törekednie — mondotta — hogy a vonatkéséseket kiküszöbölje, vagy legalább is minimálisra csökkentse.

200.000 km — nagyjavítás nélkül

Fejlődik a Nazarova-mozgalom a szombathelyi fűtőházban. Mozdony- és motorkocsivezetők azon versenyeznek: melyikük tesz meg gépével több kilométert nagyjavítás nélkül. *Kiss* István és *Sós* Lajos motorvezetők már kétszázezer kilométert futottak főjavítás nélkül. A motorkocsik általában száz-százharmincezer megtett kilométer után mennek fővizsgára. A fővizsga körülbelül két hónapig tart. Ennek az időveszteségnek felét már megtakarították *Kiss* és *Sós* motorvezetők.

Erősen nyomukban jár a 424—066. számú előmozdony személyzete, *Solymosi* László és *Horváth* József sztahanovista mozdonyvezető. Már 185.000 kilométernél tartanak. fővizsga nélkül. Az ő helyzetüket viszont a 324—792. számú mozdonyon dolgozók *„veszélyeztetik."* Ez a gép *Benkő* István és *Hajós* Zoltán vezetésével már 160.000 kilométert tett meg.

Nem maradnak le a versenyben a szombathelyi fűtőház többi mozdonyvezetői sem. *Tarai* László és *Ámon* József a 328—012. számú géppel utazik. Az utolsó negyedévben a mozdonyuknak mindössze havi 45 forintos javítási költsége volt.

Takarékoskodjunk

Rákosi elvtárs országgyűlési beszéde és Gerő elvtárs beszámolója a Központi Vezetőség üléséről, új utakat mutatott takarékossági mozgalmunknak. „Most van kialakulóban az öntudatos, szocialista fegyelem és vele együtt a szocialista takarékosság tudata. Amíg azonban ez a tudat kifejlődik és megerősödik, fokozottan küzdenünk kell a takarékosságért minden fronton." — mondotta a többi között Rákosi elvtárs s szavaiból világosan következik, hogy a takarékossági mozgalomban jelentős szerepe van a dolgozók egyéni pénztakarékosságának.

A tapasztalat azt mutatja, hogy azokban az üzemekben, ahol az üzemi bizottsági üléseken és bizalmi értekezleteken rendszeresen tárgyalják a takarékossági feladatokat, egyre többen kapcsolódnak be az egyéni pénztakarékossági mozgalomba.

Az üzemi bizottságok, a takarékossági felelősök Rákosi és Gerő elvtárs beszéde nyomán most újabb útmutatást kaptak a takarékossági mozgalom fejlesztéséhez. A bizalmiakkal együtt magyarázzák meg, hogy a dolgozók a népgazdaság vérkeringéséből vonják el azokat a forintokat, amelyeket esetleg felesleges vásárlásokra költenek, viszont a takarékbetétekben összegyűlt forintokkal népgazdaságunk erősítéséhez járulnak hozzá. A bizalmiak beszélgetések során hivatkozzanak olyan példákra, amikor a takarékbetét révén olyasmit tudott vásárolni az üzem valamelyik dolgozója, amihez egyébként nehezen juthatott volna hozzá.

Ez is akadályozza a menetrendszerű közlekedést

Veszprém-Külső pályaudvar fűtőháza ötéves tervünk keretében szenezőgépet kapott, amellyel naponta mintegy 150 tonna szenet szerelnek a mozdonyokra. A gép segítségével a dolgozóknak sikerült elérni, hogy nem fordult elő gépreváras.

November 26-án azonban a szenezőgép sodronykötele elszakadt. A fűtőház a Landler Jenő Járműjavító üzemből rendelt új sodronyt, amelyet fel is adtak teherárukén. Amikor a sodronynak már meg kellett volna érkeznie, a fűtőház értesítést kapott, hogy a minisztérium rendeletére a sodronyt a pápai fűtőházhoz irányították. A sodronykötél azonban Pápára sem érkezett meg.

A fűtőház dolgozóinak a mozdonyvezetők és fűtők segítségével sem sikerült teljes egészében pótolnia a szenelőgép munkáját, úgyhogy gyakran gépreváras akadályozzák a vonatok menetrendszerinti indítását. A sodrony pedig ismeretlen tájakon utazik...

A szovjet sztahanovista tapasztalatok ISKOLÁJÁBÓL



M. D. Pjerga

III. Munkámat szigorúan a terv alapján végzem

A tolatási forgalomirányítótól minden 3—4 órára megkapom a munkatervet. Ez feltünteti az érkező vonatok szétrendezési sorrendjét és megmutatja melyik vágányon, milyen időre kell a szerelvényeket összeállítanom.

Hogy ezeket a feladatokat teljesíteni tudjam, minden munkára egy részletesebb tervet állítok össze magamnak. Ezt olyan számításaaal végzem, hogy a vonatok szétkapcsolása és összeállítása minél kisebb számú járattal történjék. A szétkapcsolás tervét úgy készítem el, hogy megnézem a kísérő táviratot, vagy menetlevelet, az összeállításnál pedig olyképpen, hogy előbb leírom a rendezővágányokon lévő egyes kocsicsoportokat. Brigádom műszaki tisztviselője feljegyzi a kocsikat, a csoportosító vágányon való felgyülemlésük folyamán. A tolatások tervét megismertetem az egész brigáddal, közlöm velük, mely vágányokon fog történni a munka és hány járattal.

Gyakran teszek jelentést a forgalomirányítónak, milyen lehetőségek vannak a terv túlteljesítésére, egyes esetekben pedig, amikor részletesebben ismerem a vágányokon és az érkező szerelvényekben lévő kocsik elrendezését, egy-egy javítást súgok a tervhez a forgalomirányítónak.

IV. Lökésekkel végzett tolatások

Brigádunk magasfokú munkateljesítményét részben annak köszönheti, hogy a tolató átcsoportosítások a megengedhető legnagyobb sebességgel történnek. Mindenfajtáju, nem hasznos veszteglést kiküszöböltünk. Azelőtt a tolatómozdony vesztegelni szokott, mert a mozdonyvezető utasításokat várt a kocsirendezőtől. Most viszont előre meghatározom pontosan a tervet a forgalomirányítóval és közlöm azt a mozdonyvezetővel, még mielőtt befejezte előbbi feladatát. A tolatómozdony vesztegelését a felszerelés folyamán a mozdonybrigád segítségével megrövidítettük, amíg a vízfelvételtől, a szerelőlvuk tisztításával, a fűtéssel kapcsolatos munkákat végzik el.

A mozdony a vonat összeállításának vagy szétrendezésének kezdete előtt sem vesztegel, mert a szerelvényt előre elkészítettük az átrendezésre. Az összekapcsoló idejében lekapcsolja a kapcsolószerkezetet és a szükséges helyeken összekapcsolja a kocsikat. A tolatási területen az embereket úgy állítom fel, hogy a mozdonyvezetőnek leadott jelzések jól hallhatók és láthatók legyenek.

Ezáltal elérhetjük, hogy munkánk sérülés nélkül történjék.

Különös éberséggel vigyázok a tolatásnál sötét időben és ködben. Állandó figyelemmel kísérem, hogy a kocsik ne menjenek ki a jelzőoszlopokon túl, össze legyenek egymással kapcsolva és megbízhatóan megerősítve, hogy erős szelek alkalmával el ne mozduljanak.

Régebben, mielőtt az előrehaladott módszerekre rábértem, szétrendezésnél a szerelvényeket teljes egészükben a kihúzó vágányra vittem, szétállítottam a kocsikat a csoportosító vágányokon, utána pedig, amikor elegendő számú kocsi gyült össze, hozzáfogtam az összeállításhoz. Később teljesen felhagytam a visszatolással történő tolatásokkal és a lökésekkel való tolatásokra tértem át. Ez lehetővé tette számomra, hogy a tolatási munkát kétszeresen, sőt többszörösen megrövidítsem. A lökésekkel való tolatásoknál a szerelvény csak a kihúzó vágány egy bizonyos meghatározott helyéig lesz visszatolva. A tolatómozdony még e helyhez érkezése előtt megyorsítja a teljes szerelvényt, meglöki, utána pedig lefékez. A lekapcsolt kocsicsoport a lökéstől tovább gördül, a lefékezett szerelvényrész pedig megáll. Ezután a második lökés a következő kocsicsoportot irányítja a csoportosító vágányra.

E közben a kocsikat rendeltetési vágányaik szerint szétdobom, vigyázva arra, hogy egyidejűleg olyan kocsicsoportok kerüljenek össze, amelyeknél az összeállítás alkalmával már nem lesz szükség a kocsik átrendezésére. Hogy a vonatok szétosztását és összeállítását egészen összhangba hozzam (*Krasznov* módszere szerint), a mi állomásunk viszonyai mellett gyakran kell folyamodnom a csoportosításhoz, azaz ideiglenesen fel kell használnom a tolatásoknál a szabad vágányokat vagy az elfoglalt vágányok végeit. Ezeken önműködő kapcsolású, automatikus és kézifékekkel ellátott és egyéb kocsikat veszek össze. A vonat összeállítását befejezve, vagy végső esetben a szolgálat végéig, teljes rendbe hozom a vágányhálózatot: a kocsikat pontosan a csoportosító vágányokra állítom.

Húszfokos hidegben a kerékagyakban lévő kenőanyag már 15—20 perccel a vonat beérkezése után lehűl. Éppen ezért a brigádban úgy rendeztetem a munkát, hogy a szerelvény vesztegelése az érkezési vágányokon ne legyen több húsz percnél.

(Folytatjuk.)



„Szívünk egész melegével köszöntjük Sztálin elvtárs nyilatkozatát"

Szeretném elmondani, milyen lelkes, szívből jövő örömmel fogadták a vasút dolgozói Sztálin elvtársnak a „New York Times" diplomáciai munkatársának kérdéseire adott válaszát. Pénteken már hajnalban, a szolgálatátvételek előtt csoportok alakultak és — a röpgyüléseket megelőzve — megbeszélték Sztálin elvtárs nyilatkozatát. Nem lehet leírni azt a bizakodást, azt a hálás, forró szeretetet, amellyel szolgálati helyünk dolgozói — néhányan a békéért élő, harcoló dolgozó százmilliók közül — fogadták a béke legfőbb őrének erőt, hitet, bátorítást sugárzó szavait.

A mi életünkért, gyermekeink jövőjéért — az egész emberiség sorsáért való gondoskodást olvastuk ki Sztálin elvtárs szavaiból és úgy éreztük, legégetőbb kérdéseinkre válaszol a békeszerető emberiség bölcs vezére. Az új esztendőre nem kaphattunk volna szebb, értékesebb ajándékot, mint Sztálin elvtárs szavait, amelyek a nagy Szovjetunió, a Szovjetunió Kommunista Pártjának harcos békeakaratát tükrözik.

Tudjuk, hogy ezek a szavak utat mutatnak a békéért küzdő százmilliók között nekünk, magyar vasutas dolgozóknak is. Fokozottabb mértékben figyelmeztetnek kötelességünkre, arra, hogy pártunk és Rákosi elvtárs vezetésével küzdjünk a téli forgalom sikeres lebonyolításáért, éberen álljunk őrt békeműveink fölött, harcoljunk a sorainkban megbújó ellenség, a fegyelemlazítók, a jobboldali szociáldemokraták, a klerikális reakció ügynökei ellen, akik békénk ellenségei is.

Sztálin elvtárs szavait fegyverként kell használnunk mindennapi munkánkban, békeharcunkban. Százmilliók kezébe adott erős fegyvert Sztálin elvtárs válasza, fegyvert a háborús uszítók ellen, fegyvert mindazok ellen, akik az emberiség legnagyobb kincsét, a békét akarják elrabolni. Ezért köszöntjük szívünk egész melegével Sztálin elvtárs világtörténelmi jelentőségű nyilatkozatát.

MOLNÁR ISTVÁN tudósító
Budapest-Nyugati p. u.,

A vasúti főosztály nőbizottsága a koreai gyermekekért

A közlekedésügyi minisztérium vasúti főosztályának nőbizottsága gyüjtést rendezett a koreai gyerekek, sebesültek részére.

Huszonhétezerháromszáz forint értékű cipő- és ruhanemüt vásároltak a főosztályon dolgozó asszonyok. Az ajándék nagyrészéhez csak az anyagot vették üzletben és munkaidő után együtt szabták ki, varrták meg a gyermekruhákat.

A legjobb eredményt a 4. szakosztályon dolgozó asszonyok, lányok érték el: kétezerkilencszáz forint értékű ajándékot készítettek koreai testvéreink részére.

A sálakat, cipőket, nadrágokat két napig kiállították a főosztály épületében, majd becsomagolták és elküldték, hogy sokezer kilométernyire tőlünk hirdesse: segítjük egymást a békéért folytatott harcban.

A durazzói Niko Balli — Magyarországon tanul

Magas, sötétszőke fiatalember dolgozik az Északi Járműjavító kovácsmühelyében. Természetesen ebben a tényben nincsen semmi szokatlan, hiszen sok fiatal dolgozója van az üzemnek, csak akkor figyelünk föl rá, amikor Fodor Vilmos részortfelelőshöz fordul és megszólal. Szavai ugyanis idegen kiejtéssel csengenek. Messziről, az albán tengerpartról, Durazzóból jött hozzánk ez a fiatalember, Niko Balli — tanulni, hogy azután jól felkészülve építhesse hazája ötéves tervének nagy műveit.

— Második éve tanulunk itt az üzemben, tizenegy ifjúmunkás társammal együtt — mondja Niko Balli. — Én lakatos leszek, társaim között vannak esztergályos-, asztalos-, kazánkovácstanulók. Tudjuk, hogy sokat kell tanulnunk, hiszen nálunk, Albániában a vasút még nagyon fiatal intézmény. Csak a felszabadulás után, 1947-ben építették az albán fiatalok az első vasútvonalat, vasútvonalunk hossza még csak száz kilométer, de ötéves tervünkben mindig újabb vonalak épülnek.

— Durazzói járműjavító üzemünk is kicsiny üzem még, kevés a tapasztalt szakmunkás. A magyar vasutasoktól és vasútüzemi dolgozóktól sokat tanultunk, átvettük tőlük az élenjáró szovjet tapasztalatokat, megismerkedtünk a sztahanovista munkamódszerekkel, megismertük az „500 kilométeres"- és a „2000 tonnás"-mozgalmat. A magyar vasutas dolgozók segítségének köszönhetjük, hogy már mindegyikünk elérte az száz százalékot, többen közülünk 105 százalékra teljesítették normájukat és legutóbbi iskolai vizsgánkon is általános négyes osztályzatot értünk el.

— Sokszor írtunk albániai fiatal barátainknak — fejezi be mosolyogva a beszélgetést, — megírtuk felejthetetlen balatoni nyaralásunkat, üzemlátogatásainkat, írtunk Sztálinvárosról, a földalatti vasútról és jöként a magyar vasutasok, a vasutas fiatalok őszinte szeretetéről, amellyel körülvesznek bennünket és segítenek tanulmányainkban.

Szovjet példa



Az Ukrán Szovjet Köztársaság-beli Osznova vasútállomás Sz. M. Kirovról elnevezett fűtőházának komszomolista ifjúsági brigádja, amely az F. D. húsz—2851. számú mozdonyt látja el, 1952 első hat hónapja alatt 123 nehéz szerelvényt vontatott a mozdonnyal, nagymennyiségű rakományt szállított terven felül és több mint 800 tonna tüzelőanyagot takarított meg.

Mit hoz vasutasainknak 1953, A VASÚT KORSZERŰSÍTÉSÉBEN

Minden vasutas dolgozó nagy érdeklődéssel és megelégedéssel olvasta *Gáspár* Sándor elvtársnak az országgyűlés költségvetési vitájában mondott beszédét, amelyben a többi között bejelentette, hogy *az Államvasutak beruházási terve 1953-ban az előző évihez képest 31 százalékkal emelkedik.* Örömmel fogadták dolgozóink azt a bejelentést is, hogy *a költségvetés mintegy 52 millió forintot biztosít a vasutas dolgozók kulturális és szociális szükségleteire, társadalombiztosításra és egészségvédelemre pedig több mint 133 millió forintot.* Ha ehhez még hozzávesszük, hogy a 31 százalékos emelkedésen belül *26 százalékkal jut több építkezésre, a jármű- és gépbeszerzésekre fordított összeg pedig 210 százalékkal emelkedik,* világosan láthatjuk, hogy *dolgozóink munkakörülményei 1953-ban jelentősen megjavulnak.*

Nagyarányú állomásbővítések

Az építkezések terén megszakítás nélkül tovább folynak az idén megkezdett munkálatok, de új építkezések is kezdődnek.

Gyors ütemben folytatják a budapest—hatvani vonal villamosítását és a Kápolnásnyék—Budafok-Háros közötti második vágány építését. Székesfehérvár állomáson, ahol nemrégen adták át rendeltetésének a szép, új felvételi épületet, *vonatkísérő laktanya, több váltóház és a vágányhálózat jelentős bővítésével folytatódik az építkezés.* Sor kerül a fűtőház bővítésére is. Befejeződik Miskolc-rendezőpályaudvar építése, ennek során új fiókműhely és több váltőőrhely létesül. A befejezésre váró munkák közé tartozik még a komlói szénpályaudvar és Bodajk—Balinka között az idén már üzembe helyezett vonal teljes kiépítése.

Erőteljesen megindul az új esztendőben Budapest–Ferencváros pályaudvar építése. Elsősorban a vágányhálózatot bővítik; de több új épületet is emelnek, így a kocsirendezőknek melegedőt, s több raktárépületet a kereskedelmi szolgálat részére.

Folytatják az Ajka—Halimba vonal építését, ennek során hidak és magasépítmények készülnek. A rákos—hatvani vonal idén megkezdett állomásépítkezéseit tovább folytatják. Rákos, Pécel, Isaszeg, Gödöllő és Tura állomás egyaránt kibővül.

Az újonnan kezdődő munkák között szerepel Füzesabony állomás bővítése. Itt elsősorban a vágányhálózat növekszik. Új második vágány épül Sajóecseg és Kazincbarcika között a borsodi szénmedence forgalmának meggyorsítására és az ott létesülő ipartelepek jobb kiszolgálására.

A *hídépítések* során folytatják az újpesti vasútihíd munkálatait. Ez a munka egész év folyamán tart és 1954-ben fejeződik be. Még 1953-ban befejeződik a komáromi híd építése, ezenkívül még 35 helyen lesz kisebb hídépítés.

550 új lakás

A vasutas dolgozók lakásviszonyainak javítása érdekében nagyarányú lakásépítkezés kezdődik 1953-ban. *Több mint 550 lakás építését kezdik meg és ebből körülbelül*

300 lakás építése az év folyamán be is fejeződik.

Tatabányán, Miskolcon, Győrött, Budapesten, Salgótarjánban, Ajkán, Székesfehérvárott, Szolnokon, Szombathelyen és az ország több más helyén épülnek korszerű szép vasutas lakások.

Az egyéb építkezések közül kiemelkedik: *29 állomáson új rakodók és rakodóvágányok épülnek* a szállító felek jobb kiszolgálása érdekében. A kereskedelmi szolgálat munkáját könnyíti az is, hogy nyolc állomáson raktárt, hét állomáson élőrakodót építenek, 14 állomáson pedig vágányhídmérleget helyeznek üzembe.

A vontatás is jelentős beruházásokhoz jut. Nyolc állomáson bővítik a vontatási vágányhálózatot, 14 állomáson különféle épületeket, motorszineket, fiókműhelyeket, irodahelyiségeket építenek. A vontatás fejlesztését szolgálja az is, hogy melegmosó berendezések, kerékpársüllyesztők, szénfelvonó és szénszerelő, valamint homokszállító berendezések készülnek 26 helyen. A vízellátás érdekében 48 állomáson kút és egyéb vízmű, hét állomáson víztorony épül.

Hat kisebb állomáson új felvételi épület építésére kerül sor.

Nyolc állomáson pedig laktanyát emelnek

különös tekintettel a nődolgozók kényelmes elhelyezésére. A nyolc új laktanya Szentgotthárdon, Fonyódon, Dorogon, Bátonyán, Putnokon, Tapolcán, Dombóvárott és Gödöllőn épül, részben a forgalmi, részben a pályafenntartási, részben pedig a vontatási dolgozók részére.

A kulturális és szociális beruházások között jelentősebb építkezés lesz Záhonyban és Nagykanizsán, új kultúrterem, 36 különböző állomáson pedig öltözők, mosdók, melegedők, étkező helyiségek létesítése.

Korszerű műszaki berendezések

Fokozott mértékben folytatódik 1953-ban a műszaki berendezések szaporítása, főleg ami a távközlő és biztosító berendezéseket illeti. Budapest—Szajol, Budapest—Hatvan között automatikus térközbiztosító berendezéseket létesítenek, sok helyen váltózárakat, védőjelzőket, sorompókat építünk. Öt új távbeszélő központ és számos új távbeszélő vonal készül.

A járműjavítóknak is jut a beruházásokból. A Landler-művekben befejezik az idén megkezdett nagyméretű öltöző és mosdó építését, Szolnokon és Szombathelyen műhelyépületek bővítésére kerül sor.

Az emberi munkaerő kímélése érdekében

Igen jelentősen gyarapodik majd a vasút járműállománya is a következő esztendőben. Több új „*BoCo*"- és egyéb típusú villamosmozdonyt szerzünk be, folytatjuk ezenkívül a *Csak* személykocsik beszerzését. Kipróbálásra kerül ez év folyamán egy *új személykocsi-típus,* amelyet, ha bevállik, az elővárosi forgalomban és a munkásvonatoknál alkalmaznak. Sok új tartálykocsi, és az emberi munka kímélése érdekében nagymennyiségű szállítószalag, targonca és pályaépítési gép beszerzése szerepel még a beruházási programban.

HÓFÚVÁSI tapasztalatok

Az idei első havazások még nem állították komoly erőpróba elé a vasutat, de egy kis izelítőt már adtak a télből és alkalmat nyújtottak arra, hogy meglássuk, megtörtént-e a megfelelő felkészülés a téli ellenség: a hó és a fagy fogadására.

Jól sikerült az első próba

December 16-án délután érkeztek az első jelentések a Szombathelytől Veszprém-kiliséig terjedő vonalról, hogy a közepes erősségű hóesés, a mintegy hat-nyolc centiméteres hóvastagság és az erősödő szél *hófúvással fenyeget.* A jelentések beérkezését követően 18.30-kor nyomban *elrendelték az egész vonalon a hóügyeletet, a mozdonyrányítóban is készültséget rendeltek el, a hóeltakarító gépeket, a vontatásukra szolgáló mozdonyokat készenlétbe helyezték.* Igénybevételükre azonban nem került sor, mert a késő esti órákban a szél gyengült, a hóesés csökkent, sőt a hőmérséklet emelkedésével esőzésbe ment át és megkezdődött az olvadás.

Arra azonban jó volt ez a készülődés, hogy megmutassa: *a hóügyeleti szolgálat jól működik, a forgalomnál, a vontatásnál és a pályafenntartásnál egyaránt készen áll minden a hóakadályok, a forgalmi nehézségek elhárítására.*

Elektromos melegítést a váltózavarok kiküszöbölésére

Nagyobb beavatkozásra tehát sehol sem volt szükség, néhány állomáson azonban *történtek kisebb zavarok* a havazás következtében. Különösen a biztosító berendezésbe kapcsolt és központilag állított váltókkal rendelkező állomásokon fordult elő, ahol a csúcssinek mozgatását elektromotorok végzik. A bajt az okozta, hogy

a csúcssín a tősínhez illeszkedésekor a havat jéggé nyomta össze, s a jégkéreg megakadályozta a teljes záródást.

Főleg a székesfehérvár—budapesti vonalon és egyes budapesti állomásokon fordultak elő ilyen váltóállítási nehézségek. Lepsény állomáson a kitérőben álló váltón kisiklás is történt, baleseti sérülés azonban nem volt.

Tekintettel arra, hogy ezeknél a berendezéseknél már kevés hó esetén is bekövetkezhetnek hasonló zavarok

gondoskodni kellene illetékeseknek a kitérő szerkezetek elektromos úton való melegítéséről,

hogy jégképződés ne fordulhasson elő. A Szovjetunióban már régen ismert és használatos eljárás a kitérő szerkezetek elektromos melegítése, s mivel nálunk is egyre több az ilyen modern váltóberendezés, a pályafenntartásnak a szovjet tapasztalatok átvételével be kellene vezetnie a kitérőszerkezetek elektromos melegítésével való fagytalanítását.

LÁTOGATÁS egy ipartelepen

Huszonnyolc iparvágány ágazik szét Budapest—Vízafogó állomásról. Sok sok vágánnyal kapcsolja össze a Sztálin-híd melletti állomás Angyalföld dübörgő gyárait, nagy ipartelepeit az ország lüktető érhálózatával. Naponta sokszáz kocsi érkezik az állomásra szénnel, nyersanyaggal megrakva és indul az ország minden tája felé gép- és alkatrész szállítmányokkal.

*

Telefon berreg a Ferroglobus Vasfélgyártmányokat Értékesítő Vállalat Árbóc-utcai telepének irodájában. Kecsé Elemér telefonkezelő veszi fel a hallgatót:

— Igen... Négy vagon U-gerenda és betongömbvas érkezett... Igen, értem — egy hatvan tonnás kocsi is... A hatvan tonnás daru alá áll, kirakás után ismét U-gerendákat rakodunk bele. A kihúzás mikor lehetséges? 1.—15 óra között? Jó, az elszállítandó árut már csoportosítottuk, gyorsan megy majd a berakás is... Igen, rendben van, Bujdosó elvtárs...

*

Kecse elvtárs és *Bujdosó* Gábor elvtárs, Vízafogó-állomás kereskedelmi főnöke kevés szóból is értik egymást, hiszen a komplexbrigád szerződés részletesen rögzítette, mik a feladatai az állomásnak és a telepnek. Az állomás háromórás beállítást, a telep négyórás rakodási időt vállalt. A telep rakodási átlaga 3.9 óra, de gyakran előfordul, hogy az érkezéstől számított egy órán belül már ki is rakják a kocsikat és további két óra múlva kihúzásra jöhet a tolató-tartalék. Az állomás *„rakva-rakott"* mozgalmának mintegy a felét a Ferroglobus biztosítja.

*

A telep iparvágányára már lassan gördül befelé a négy kocsi, a mozdony nem is jár be a telepre, mert a vagonokat villamoscsörlővel vontatják a megfelelő vágányokra. A hatvan tonnás kocsi az egyik daru alá áll, a többit a rakodóbrigád tagjai veszik munkába. Három rakodóbrigád dolgozik három műszakban, úgyhogy a szállítmányok gyors ki- és berakását éjjel nappal, vasárnap és ünnepnap is biztosítja a telep.

*

Talpalatnyi üres hely alig akad, mindenütt vasgerendák, lemezek, gömbvasak tömege tornyosodik a telepen. De ez a vastömeg rendezett, minden érkező és induló szállítmánynak megvan a maga helye. Az egyik vágány mellett például vaslemez-köteg vár elszállításra, a lemezeken felirat: *„Borsodnádas, 21.70."* A felirat azt jelenti, hogy a szállítmány súlya 21 tonna 70 mázsa, rendeltetési helye a borsodnádasdi Lemezgyár.

A jó előkészített munka teszi lehetővé, hogy a rakodó kocsik tartózkódási idejét sikerült leszorítani, telepen belüli tolatásra csak ritkán van szükség, mert a vállalat már a szállítmány érkezésekor közli, hogy melyik vágányra melyik kocsit kell beállítani. Az egybehangolt, pontos munka eredménye pedig az, hogy a telep és az állomás egyaránt teljesíteni tudja szállítási ütemtervét.

A JELZŐ — PARANCS

A munkafegyelem elemi szabályai szerint a mozdonyvezető köteles megállítani szerelvényét a *„Megállj"* állású térközjelző előtt. *Ács* Frigyes mozdonyvezető azonban nem törődött a *„Megállj"* parancsoló térközjelzővel és emiatt Budapest—Kelenföld és Budaőrs között belerohant a 873/b számú vonat utolsó kocsijába. A balesetnek egy halálos áldozata és több sebesültje van.

A Budapesti Megyei Bíróság *Ács* Frigyes mozdonyvezetőt öt évi börtönbüntetésre, *Vitéz* II. *János* vonatfékezőt két év és hathónapi börtönre, *Mógor* István mozdonyvezetőt kétévi és hathónapi börtönbüntetésre ítélte. Mindhárnukat foglalkozásuktól öt évre eltiltották.

Elegyet rendez a tartalék

Fürge kis gép húz el mellettünk — négy teherkocsit tol maga előtt a felvételi épület felé, majd kisvártatva már hat kocsival pöfög visszafelé. Bizony, aki nem tudja pontosan, mi a feladata a tolató-tartaléknak, azelőtt könnyen céltalannak tűnhet a kis mozdony lótása-futása.

— Pedig nagyrészt tőlünk függ, — hogy csak a legfontosabbat említsem — az, hogy időben, a menetrendszerinti indulásra összeállítsuk a vonatokat. Ha például a 658-ast nem készítjük el 10 órára, akkor már csak 5—10 óra késéssel tud kimenni és négy öt vonatot is elver, Kispest, Pestszentlőrinc, Kőbánya ipartelepei pedig hasztalan várják szállítmányaikat, ha nem szolgáljuk ki őket időben — mondja *Csontos* János tolatási brigádvezető Rákosrendező-pályaudvaron.

Így dolgozik a jó tolató brigád

Közben visszapöfög a 320.369-es tartalék és amíg vizet vesz, *Cseh* Mihály mozdonyvezető gépvizsgálatot tart.

— *A tartalékgép jó karbantartása éppen olyan fontos, mint a vonali gépeké* — mondja. — *A téli forgalom jó ellátására nekünk is éppenúgy készenlétben kell lennünk, mint a többi mozdony személyzetének. A gyors és biztonságos elegyrendezésnek, a pontos, balesetmentes munkának előfeltétele a gép jó karbantartása és az összehangolt brigádmunka.*

A *Csontos*-brigád tagjainak jó együttműködése tette lehetővé, hogy az őszi forgalmi versenyben Rákosrendező pályaudvaron ez a brigád érte el a legjobb eredményt, *egyetlen balesetük, kocsisérülésük nem volt.* Csontos elvtárs a szolgálat kezdete előtt és minden fogás előtt is részletes megbeszélést tart brigádja tagjaival, úgyhogy a gépkiséró, az aggató, a váltóbeállító egyaránt tudja, milyen munkafolyamatot kell végrehajtaniok. A mozdonyvezetőt külön figyelmezteti, hogy milyen átállítások lesznek, hány kocsit kell húzniuk, milyen erős lökésre van szükség.

A téli forgalom feladataival, az időjárási nehézségekkel, a szorgalmas tolatómozdonynak is meg kell birkóznia és *Cseh* elvtárs jó ötlettel segítette gépét — és természetesen önmagát is — ebben a küzdelemben; mint ő mondja, *„házi újítást"* alkalmazott: *még egy homokoló csövet szerelt fel a vezetőállásba, így lehetővé tette, hogy hátrafelé húzásnál is két kerék alá tud homokolni. Ezzel fokozta gépe tapadását, télen, csúszós vágányon könnyebben meg tud állni, könnyebben tud indítani, kevesebb szenet fogyaszt.*

Bizonyos, hogy kellő felkészülés és a jó brigádmunka eredményeképen *Cseh* elvtárs akkor is könnyen siklik majd kis 326-osával, amikor a metsző szél havat csapkod a vezetőfülkébe.

Vasutas munkahőstett a Ferencvárosi Fűtőházban

„A fordítókorong a fűtőház szíve" — mondják a Ferencvárosi Fűtőházban. És így is érzik — ezért gyógyították meg munkahőstettel a „megbetegedett" szívet.

Így történt: a fordítókorong meghibásodott, amelyen naponta mintegy 200—220 mozdonyt fordítanak, december 10-én délután eltörött. A ielek arra mutattak, hogy ha új kereket kell önteni, akkor legalább egy hónapig tart a javítás.

Az üzemek közötti jó együttműködéssel és a dolgozók harci munkalendületével már másnap délután félnégy órára sikerült üzembeállítani a fordítókorongot. *Csillér* Ferenc műszaki felügyelő ugyanis másnap reggel az Északi Járműjavítóhoz fordult segítségért, ahonnan *Dudás* Ferenc főművezető és *Sass* József osztályvezető intézkedésére azonnal új kerekeket és tengelyt küldtek, szerelőbrigáddal együtt. A fűtőház dolgozói időközben leszerelték a törött kereket, úgy, hogy az új tízmázsás kereket néhány óra alatt fel lehetett szerelni.

Amikor *Kadala* István üzemlakatos csoportvezető és *Mészáros* Sándor üzemlakatos közel határás munka után amelynek

nagyrészét a jeges talajon fekve kellett végezni,

beléptek a műhelybe, csak ennyit mondtak: *„Az a fontos, hogy elkészüljön".*

A vonatkésések csökkentéséért

— *Ma, december 23-án arányosan pontosan érkeznek a vonatok* — fogadja mosolyogva az érdeklődőt a *Nyugati pályaudvar* érkezési ügyeletén *Paládi* intéző. — *Az 1713-as, a debreceni személyvonat persze késni fog. Azt mindennap késve kapjuk a debreceni igazgatóság területéről. De a fontos az, hogy a munkásvonatok időre befutottak. Legfeljebb 6—8 perc késésük volt, az pedig nem sokat számít.*

13 óra 25 perc helyett, 13 óra 33 percet mutat a pályaudvar nagy villanyórája, amikor Ceglédről befut a 725-ös. Elsőnek *Péczka* Mátyás ugrik le a kocsi lépcsőjéről. Szalad a kijárat felé.

— Ne siessen úgy elvtárs, van idő, hiszen a vonat csak nyolc percet késett.

— *Csak?!* — kiált fel meglepődve, mert úgylátszik csöppet sincs megelégedve. — *Alberti-Irsáról járok be mindennap. A földalatti vasútépítés Deák-téri munkahelyén dolgozom a szivattyúnál. Délután kettőkor van műszakváltás. Nagyon kell sietnem, hogy idejében odaérjek, mindent előkészíthessek a munka kezdetéig. Igen sok ilyenkor az a nyolc perc! Közben az ember ideges egész úton, nem tudhatja: mikorra ér be, hiszen előfordult már egy órás késés is! Rengeteg munkaidő vész így kárba. Ezért valaki felelős!*

Amikor végre 90 perces késéssel megérkezik Debrecenből az 1713-as, zúg a pályaudvar csarnoka az utasok méltatlankodásától.

— *40 percet vártam a vonatra Hajduhadházán a fűtetlen váróteremben, majd lefagyott a lábam!* — panaszkodik *Pozsonyi* Sándorné.

— *Szüleim már azt hiszik elvesztem* — kiált fel *Bérces* József, aki a Debreceni Erdészeti Technológiáról jött haza szabadságra. — *Mit szólnának a vasutasok, ha mindenki olyan pontatlanul végezné munkáját, mint ők?*

Ennek a késésnek *„csak"* forgalmi oka volt.

— *Kisvárdán 27 percet vártunk az 1710-esre. Azután pedig végig elvertek minket* — magyarázza *Rónai* Oszkár a 424.163. számú mozdony vezetője.

Közben elindul Debrecen felé a mentesítő gyorsvonat, majd — 25 perc késéssel — a menetrendszerű gyors is. Az érkezési ügyeleten lassan felderülnek az arcok: ma már nem lesz nagyobb késés.

Ebben a pillanatban megszólal a *Nyugati pályaudvar* hangos bemondója:

— *Figyelem! A Nyíregyháza, Debrecen, Püspökladány, Szolnok felől érkező gyorsvonat előre láthatólag 70 percet késik!*

Ugylátszik, csak beszélünk, de semmit nem teszünk a vonatkésések csökkentéséért...

JÓ műszaki és szervezési intézkedési tervekkel az ÚJ TERVÉV SIKERÉÉRT

— Az új tervév üzemünk dolgozóit is nagyobb feladatok elé állítja. Iparunk fejlődésével a szállításnak, a vasútnak is lépést kell tartania. Mindig több mozdony kerül hozzánk főrizsgára, futójavításra, s ha a javításokat nem tudjuk gyorsan és jól elvégezni, lassítjuk épülő szocialista hazánk vérkeringését. A nagyobb feladatok megoldásához minden dolgozónak hozzá kell járulnia és erre az együttes munkára most nyílik igazán lehetőség, amikor minden osztályunk megismerheti üzemünk feladattervét — mondja a *Landler Jenő Járműjavító Üzem* párttitkára, *Ozdi* Béla elvtárs, amikor az üzemi szervezési intézkedési tervek felől érdeklődünk.

Nézzük meg, az eddigi tervjavaslatok összhangban állnak-e *Ozdi* elvtárs szavaival, vajjon a dolgozók is ilyen helyesen látják-e javaslataik jelentőségét. A kérdésre válaszoljanak az üzemgazdasági osztály adatai: az üzem dolgozói eddig összesen 69 javaslattal járultak hozzá a műszaki szervezési intézkedési tervek elkészítéséhez.

Sok lehetőség — kevés javaslat

Két hét alatt 69 javaslat — a dolgozók számához viszonyítva kevés. És különösen megmutatkozik a dolgozók közömbössége, ha tudjuk, hogy a javaslatok zöme az első napokban érkezett és azóta csak elvétve nyujtanak be egy-két javaslatot. December 23-án például az egész üzemben csak két javaslat született. A 8/a osztály, a megmunkáló üzem dolgozói

mindössze két javaslatot

adtak be, pedig az osztály teljesen gépi berendezésű üzem, ahol

számtalan újításra, ötletre lenne lehetőség.

például a gyorsforgácsolás bevezetésére, transzmissziós meghajtás megszüntetésére, munkavédelmi intézkedésekre stb.

A többi osztályon is

igen sok megvalósítható ötlet kínálkozik

a dolgozók számára, hogy mást ne említsünk, a sűrített levegő jobb, gazdaságosabb felhasználására, a sűrített levegővel működő szerszámok helyett elektromos szerszámok bevezetésére, valamint a mozdonyosztály, szűk keresztmetszetének megszüntetésére.

A Landler-üzem pártszervezete és üzemi bizottsága a javaslatok benyujtásának élénkítésére

fokozta felvilágosító munkáját, nagyobb figyelemmel kíséri az értékelő bizottság működését is.

A javaslatok gyors elbírálása és arra méltó ötletek, újítások jutalmazása fokozná az üzem dolgozóinak tevékenységét. De többet kellene tennie az üzemgazdasági osztálynak, a műszaki vezetőknek, a pártszervezetnek és az üzemi bizottságnak

a jó példák népszerűsítéséért.

Ismerjék meg a dolgozók, hogy társaik milyen eredményekkel gyakeznek hozzájárulni népgazdaságunk fejlesztéséhez. Népszerűsítsék *Serfőző* Dénes elvtárs mintegy 20.000 forint értékű újítását, és *Gyöngyösi* János elvtárs többezer forint megtakarítást igérő javaslatát. A javaslatok szélesebbkörü ismertetése újabb lendületet adna a dolgozók javaslattevő kedvének.

A lakatos ifjúmunkások régi és mai élete

Az Északi Járműjavítóban az ipari tanulók életéről beszélgetnek. 24 óra iskola, 24 óra műhelygyakorlat. A vidékiek tiszta, egészséges otthonban, nevelők felügyelete mellett élnek. Kérdezzünk meg három elvtársat. *Tabányi* János lakatos, az otthonlakó tanoncok sorsában osztozott 1927 és 1930 között. Most az üzem szakoktatási felelőse. *Karsai* József a mozdonyszerelődében dolgozik mint lakatos. 1930—32-ben üzembenlakó inas volt. Az ő emlékeiket hasonlítsuk össze *Papp* Sándor másodéves géplakatos tanuló mostani életével

MILYEN KERESETÜK VOLT RÉGEN A TANONCOKNAK?

Tabányi elvtárs: Heti három pengő.

Karsai József: Ellátást kaptam. „Lakást és koszt"-ot. Három évig egyetlen fillér fizetést vagy zsebpénzt sem adtak.

Papp Sándor ifi: Egy forint tizenkét fillért kapok óránként, mint valamennyi ipari tanuló. Akinek négyes az átlagos előmenetele, tizenöt százalék prémiumot kap, az ötös átlag pedig húsz százalék prémiummal jár.

MILYEN RUHAT KAPTAK A TANONCIDŐ ALATT?

Tabányi és *Karsai* elvtárs: Semilyent.

Papp Sándor ifi: A Munkaerőtartalékok Hivatala munkaruhát, téli és nyári egyenruhát bocsát rendelkezésünkre

AZ ÉTKEZÉSÜK?

Tabányi János: Olajos kézzel a padra dőlve bekaptuk azt, amit magunkkal hoztunk. De ha sürgős munka volt, nem engedtek ebédelni.

Karsai elvtárs: *Nagy* Gyula lakatosmester hetenként hétszer főzetett káposztát az inasoknak. Ha egyszer egy héten húsi kaptunk, az már komoly dolognak számított

Papp Sándor ifi: Rendes étkezőhelyiségben eszünk. Tegnap például sűrű levest, borsófőzeléket és húst találtak részünkre.

MENNYI VOLT A MUNKA- IDŐ ÉS MIVEL TÖLTÖTTÉK?

Papp Sándor ifi: Most 8 óra tanulás vagy gyakorlati munka. Természetesen olyan feladatokat adnak, hogy jó szakmunkásokká válhassunk.

Tabányi elvtárs: Napi 12 óra volt a munkaidőnk, szombaton is. Ezen felül mi takarítottuk az üzemet. Munkaidő alatt tizórait hoztunk a főnöknek. Két évig nem szakmába vágó munkát végeztünk, hanem segédmunkásként használtak fel.

Karsai elvtárs: És a harmadik évben is nekünk kellett kiskocsin vinni az elkészített árut a megrendelőhöz, nem ritkán Mátyásföldre.

NEM VOLT SPORTOLASI LEHETŐSÉG

Tabányi János: Legfeljebb rongylabda. Azzal futballoztunk az utcán.

Karsai József: Nem volt időnk rá.

Papp Sándor ifi: Részt veszünk az MHK-mozgalomban. Ezenfelül is sportolunk. Én például birkózó edzésekre járok.

MINDEZEK CSAK KIRAGADOTT PÉLDÁK.

Ma fizetéses szabadság jár az ipari tanulóknak. Az inasnak gyakran szabadnapja sem volt. A felszabadulás előtt rendszeresen ütötték a tanoncokat. *Karsai József hat inastársával „lakott" egy kétszer háromméteres, ablaknélküli kamrában.* Tudják-e az ipari tanulók, mennyire megváltozott az ifjúság élete? Nem ártana, ha az idősebb kartársak elmondanák nekik a maguk fiatalságának történetét.

Ütközik

Akik a sajtóra „támaszkodnak"

A „Szocialista Vasútért" egyik fontos feladata a támasztani az üzemi bizottságok munkáját. Ezt értékelt a lapot a Landler Jenő Járműjavító Üzemi Bizottsága is, melynek



asztalán még december 26-án ott hevertek felbontatlanul, kötegben a december 23-án hajnalban megérkezett lappéldányok. Az Üzemi Bizottság négy napon keresztül támaszkodott a lapra. Mégpedig könyökkel.

A DEBRECENI fűtőház Színjátszói között



Tatiana Jegorova szovjet repülőfőhadnagy okos tekintete végigszánt a profitéhes amerikai pénzemberen a vagyonáért reszkető angol gyároson, annak tisztériás feleségén és leányán. Tatiana Jegorova mozdulataiból, hanglejtéséből a szovjet ember erkölcsi tisztasága, az igaz ügyért harcolók magabiztonsága árad

Szovjet darabot próbál a debreceni fűtőház lelkes színjátszógárdája. Szobkó. „Tatiana Jegorová"-ját. Izgalmas, szép darab. Mező Irma a színjátszócsoport vezetője játssza a címszerepet. Esti tíz óra felé jár az idő, a próba azonban változatlanul tart. Egy-egy jelenetet ötször-hatszor is elpróbálnak, hogy minél jobban kidolgozzák a szerepeket, minél teljesebb értékű előadással állhassanak oda a fűtőháziak elé.



Nagy a probléma a férfiszereplőkkel. A fordásszolgálat gyakorta elszólítja a szereplőket a próbákról, veszélyezteti az előadás megtartását. A néphadsereg katonái segítenek a fűtőháziaknak. A Tatjána Jegorova négy férfiszerepét is katonák játsszák. Ott van velük politikai tisztjük, tanítja, bírálja őket. A darab férfiszerepét is katona alakítja — Fábián Imre. Mint katona, — újonc — novemberben vonult be, de mint színész gyakorlott. Sok sikert aratott, munkásszínjátszó. Katonák és vasutasok szoros testvéri együttműködésével formálódik a darab, hogy éretten, gazdagon bontakozzék ki vasárnap délután a vasutas nézők előtt ...

Kevés a vasutastárgyú darab

A debreceni fűtőház kultúrcsoportjai nagyszerű eredménnyel szerepeltek a kerületi kultúrversenyen. Valamennyi csoport „kifűnő" és „jó" minősítéssel ment tovább a megyei versenyre. A színjátszók sikert arattak a „Harc közös" című vasutastárgyú jelenettel. A versenyre való felkészülésben segítségükre volt a pártszervezet, a szakszervezet és a szakvonal egyaránt. Egy panaszuk van csak. Kevés a vasutastárgyú színdarab. E téren is segítséget várnak — a szakszervezettől.

Eltünt a sztárszellem

A debreceni fűtőház kultúrcsoportjainak újját sikerek követik. Pedig sok nehézséggel kellett megküzdeniök. Tavaly még a sztárszellem fojtogatta a kultúrcsoport munkáját. Alvári Sándor és Harsányi László csak teiszetűs, teszreszabott szerepeket vállaltak el, amellett azért harcoltak hogy a múlt rendszer silány, izlésrontó, heje-huja, dinom-dánom operettjeivel téphessenek a nézők e.é.



Ma már azok, akik a „Csókos huszárok" és a „Marica-grófnő" és hasonló fércműveik bemutatásáért szálltak sikra, belátták, hogy ezekkel nem jó célt szolgálnának, nem töltenék be a munkásszínjátszás hivatását. Alvári Sándorból a nézőkre kacsingató, olcsó hatásokra vadászó színjátszóból ma már szerény, odaadó, fegyelmezett színjátszó lett. Ugyanez a helyzet Harsányi Lászlóval is.

Nevel a kultúrmunka

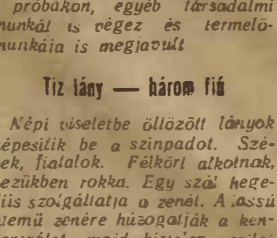
Nevel a kultúrmunka. Nemcsak a nézőt, a fűtőház dolgozóját is mozgósítja a feladatok jobb elvégzésére, neveli a Szovjetunió, a párt iránti szeretetre, de maguk a kultúrbrigádok tagjai is nagy fejlődésen mennek keresztül. Csak egy példa a sok közül: Elek István ifi-lakatos még néhány hónappal ezelőtt a



munkaidő leteltével nap nap után viharos gyorsasággal eltünt azzal a jelszóval, hogy „vidéki". Soha semilyen társadalmi munkából nem vette ki részét. Amióta a népitánccsoport tagja, lelkiismeretesen részt vesz a próbákon, egyéb társadalmi munkát is végez és termelőmunkája is megjavult

Tíz lány — három fiú

Népi viseletbe öltözött lányok népesítik be a színpadot. Szépek, fiatalok. Félkört alkotnak, kezükben rokka. Egy szál hegedűs szolgáltatja a zenét. A lassú ütemű zenére húzogatják a kenderszálat, majd hirtelen szálaj táncra perdülnek. Forog, kavarodik minden, a hirzett szoknyák, tarka kendők színpompája



felhőzik. Tíz lány forog, munkából jöttek, fáradtak, de ez nem érződik táncukon. Három csizmás fiatalember ugrik a nők táncosok közé, mégjobban felgyorsul a tánc üteme, az egy szál hegedűs is keményen húzza, hogy a csizmák dobogása mögött kiszűrődjék a zene. Tíz lány, három fiú. Ez az arány. A férfiakat nehezebb bevonni a kultúrmunkába . .

Az országos kultúrverseny nagy erőfeszítéseket követel. Ahogy a debreceni fűtőház kultúrgárdáját nézzük, arra gondolunk: milyen lelkesek, tehetségesek, mennyire szeretik, amit csinálnak. Jó reményeik vannak.

SPORT

Jól sikerült a vasutas ifjúsági ökölvívók erőpróbája

A Cegledi Lokomotiv jól sikerült ifjúsági egyéni csapatversenyt rendezett. A nagyszabású versenyen hat Lokomotiv sportkör: Hatvan, Kiskunfélegyháza, Kecskemét, Budapest—Ferencváros, Szeged, Cegléd — és a Sztálini Vasmű Építők ökölvívói vettek részt Eredmények: Papírsúly: 1. Wernhart (Sztálin Vasmű), 2. Daikó (H), 3. Nagy (H). Légsúly: 1. Tóth B (C), 2. Baranyi (H), Harmatsúly: 1. Puli (Sztálin Vasmű), 2. Könya (F), 3. Poczik (Kisk.). Pehelysúly: 1. Farkas (H), 2. Mansz (K), 3. Mucsi (Sztálin Vasmű). Könnyűsúly: 1. Horvath J. (Sztálin Vasmű), 2. Kiss K. (C), 3. Wudi (H). Kisváltósúly: 1. Török (C), 2. Mansz II (K), 3. Bényi (F). Váltósúly: 1. Szőnyi (Kisk.), 2. Szegedi (F), 3. Kócsa (H). Nagyváltósúly: 1. Kelemen (C), 2. Szabó (Kisk.). Közepsúly: 1. Schrei (H), 2. Boros (C). Nagyközépsúly: 1. Szlávi (K), 2. Péntek (H), 3. Lőrincz (F). Nehézsúly: 1. Papp (Sz), 2. Csillag (K). Csapatversenyben: 1. Hatvani Lok. 22, 2. Cegledi Lok. 21, 3. Sztálin Vasmű Építők 17 pont.

Vasutas repülőmodellező új nemzetközi csúcseredményt állított fel

A Kőbányai Lokomotiv Sportkör repülőmodellező szakosztálya rendezésében lebonyolított rekordkísérleti versenyen Krizsma Gyula 2,5 köm-es csupaszárny U-kont modelljével 135 km/óraátlagos uj nemzetközi csúcseredményt állított fel. A régi rekord 112 km volt.

Akik élenjárnak az évi terv túlteljesítésében



Soós Sándor, az Északi Járműjavító jelvényes sztahanovista lakatosa ötéves tervét 1952. december 1-én befejezte. Átlagos teljesítménye 130 százalék.



Peer István jelvényes sztahanovista lakatos az Északi Járműjavító ÜV-nél. Állandó 130 százalékos átlagteljesítménye eredményeként ötéves tervét 1952. december 1-én befejezte.



Faiusi György esztergályos, jelvényes sztahanovista az Északi Járműjavitóban. Átlagteljesítménye 160 százalék. Ötéves tervét 1952 december 10-én befejezte.



Somogyi József kétszeres jelvényes, okleveles sztahanovista, az Északi Járműjavító ÜV esztergályosa ötéves tervét 1952 március 30-án fejezte be. Átlagteljesítménye 330 százalék.



Bánhidi Oszkár marós, kétszeres jelvényes sztahanovista, Északi Járműjavító ÜV, ötéves tervét 1952 április 1-én befejezte. Átlagteljesítménye 250 százalék.



Petter István, az Északi Járműjavító jelvényes sztahanovista fúrósa ötéves tervét 1952 június 1-én fejezte be. Munkateljesítménye átlagosan 160 szazalék.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden hétfőn. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83. szám. — Telefon: 228—895, 428—332, üzemi telefon: 16—78. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. 19.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., József-körút 5., Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.